

## KÍSÉRLETEK ÉS EREDMÉNYEK A KALÓZKODÁS BŰNCSELEKMÉNYÉNEK DEFINIÁLÁSÁBAN

### ATTEMPTS AND RESULTS IN DEFINING THE CRIME OF PIRACY

A kalózkodást kezdetektől fogva a népek joga elleni bűnelkövetőknek, mi több, az emberiség ellenségeinek (*hostis humani generis*) tekintették, akiket bárki elfoghatott és felelősségre vonhatott. Mindig kérdés volt azonban, és – a nemzetközi egyezmények által végrehajtott kodifikáció ellenére – napjainkban még mindig kérdés, hogy kiket kell kalózkodásnak tekintenünk, vagyis milyen cselekmények minősülnek kalózkodásnak. Az egységes fogalom hiánya pedig megnehezíti a kalózkodás elleni nemzetközi fellépést.

From the very beginning, pirates were considered as offenders against the law of nations, moreover, enemies of the mankind (*hostis humani generis*), who might be captured and punished by anyone. It has always been a question, however, and, despite the codification done through international conventions, it is nowadays still a question, who are to be considered as pirates, with other words, which acts constitute piracy. The lack of a unique definition makes difficult the international action against piracy.

#### BEVEZETÉS

Az elmúlt évszázadok során sokan megkísérelték definiálni a kalózkodást. A próbálkozások kudarcra mögött elsősorban az a gyakori félreértés áll, amely egy kalap alá veszi a nemzetközi jog (vagy a korabeli megfogalmazás szerint a „nemzetek joga”), valamint az egyes nemzeti jogok szerinti kalózkodást. Ezen értelmezési különbségek főként a bűncselekmény elkövetésének helye, módja és motivációja körül összpontosultak, de abból is adódtak, hogy az egyes államok joga kalózkodás címszó alatt rendelt büntetni olyan cselekményeket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem minősültek kalózkodásnak. Amint az alábbiakban részletesen ismertetésre kerül, nem volt például egységes a korabeli jogtudósok álláspontja azzal kapcsolatban, hogy a legitim kormány ellen tengeri akciókat végrehajtó felkelőket kalózkodásnak kell-e tekinteni. Emellett, voltak nemzetek, amelyeknek joga szerint szintén kalóztevékenységnek minősült a hajó legénysége vagy utasai által a nyílt tengeren a hajó kapitányával vagy tisztii állományával szemben végrehajtott olyan felkelés, amelynek célja a hajó feletti ellenőrzés átvétele volt.<sup>1</sup>

Az alábbiakban kísérletet teszek az egyes korszakokban a kalózkodásra, illetve a kalózkodásra vonatkozóan megalkotott definíciók rövid áttekintésére. Úgy vélem, a vizsgálat alapján nem csupán e sajátos bűncselekmény ismerhető meg, de érdekes képet kaphatunk a vonatkozó jogterület fejlődéséről, és megfigyelhetjük, hogy a különböző elemekkel bővülő fogalmak miként tükrözik az adott kor aktuális jogpolitikai irányvonalát.

#### KEZDETI TÖREKVÉSEK

*McFee* szerint a kalózkodás a legrégebbi tengeri foglalkozás: habár nem egyértelműen eldönthető, hogy a tengeri kereskedelem vagy a kalózkodás volt-e előbb, úgy véli, talán a kalózkodás mégis korábban megjelent. Annyi azonban bizonyosnak vehető, hogy a tengerészet és a kalózkodás története egymással párhuzamosan fejlődött. A római időkben a kalózkodást a szabad vállalkozás egyik formájának tekintették. A Mediterrán-térség ideális hely volt a kalózkodásra, így nem csoda, hogy Róma korai időszakában a kalózkodók elárasztották az ezernyi kisebb-nagyobb szigettel teletűzdelt tengerreszeket, amelyeket szinte lehetetlen volt ellenőrizni. Az érintett népek korán megtapasztalhatták, hogy a kalózkodók

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

szinte akadálytalanul közlekedhettek a tengereken, és a védtelen hajók elleni váratlan támadásaikat nem csak a nyílt tengeren hajthatták végre szabadon, hanem portyázásaik során könnyen behatolhattak egy-egy nép által ellenőrzött vizekre, és fosztogatták a part menti lakott területeket is. Kizárólag az erősebb joga érvényesült, és a harc végén a vesztes fél oldalán általában nem maradtak szemtanúk.<sup>2</sup> Mindez lényegesen megnehezítette elfogásukat és felelősségre vonásukat.

Minthogy a kalózok a zsákmány reményében gyakorlatilag válogatás nélkül bármely nép bármilyen hajóját megtámadták, már az ókorban úgy tekintettek rájuk, mint akik bűnös „magánháborút” vívnak valamennyi nép ellen, ebből következően a népek joga (*jure gentium*) elleni bűnelkövetőknek, vagyis az emberiség ellenségeinek (*hostis humani generis*)<sup>3</sup> tekintették őket, akiket bárki elfoghatott és felelősségre vonhatott.<sup>4</sup>

Ebből a felfogásból táplálkoznak a kalózkodás meghatározására irányuló első kísérletek, amelyek korai példái a XVII. századból származnak. *Cornelis van Bynkershoek* (1673-1743) még úgy definiálta a kalózokat, mit olyan személyek, akik valamely szuverén hatalom felhatalmazása nélkül fosztogatnak tengeren vagy szárazföldön (*commit depredations by sea or land*).<sup>5</sup>

*Charles Molloy* (1646-1690) az eredetileg 1677-ben megjelent *De Jure Maritimo et Navali* című munkájában tengeri tolvajoknak (*sea thief*) és az emberi faj ellenségeinek titulálja a kalózokat, akik vagy nyíltan szembeszállva a tengeri kereskedőkkel, vagy a meglepetés erejével gazdagítják magukat. Figyelemre méltó, hogy *Molloy* szerint a kalózok nem „ellenség”-ek a szó katonai értelmében: úgy véli, hogy a kalózkodás bűncselekmény, és a kalózok nem egy állammal állnak szemben, hanem általában az emberiséggel.<sup>6</sup>

*Sir Matthew Hale* (1609-1676) az 1678-ban megírt *Pleas of the Crown* című művében<sup>7</sup> már a cselekmény erőszakosságára rávilágítva határozottan leszögezi, hogy a kalózkodás vitán kívül, természetéből adódóan rablás (*robbery*).<sup>8</sup> Ehhez a véleményhez csatlakozott *Sir Charles Hedges* (1649-1714), a Brit Admirális egykori bírja is, aki 1696-ban úgy fogalmazott, hogy a kalózkodás nem más, mint a rablás fogalmának tengeri megfelelője (*sea-term for robbery*). Álláspontja szerint, ha bármely hajó legénysége olyan területen, ahol az Admirális joghatóságot követel magának, erőszakkal megfosztja hatalmától a kapitányt, majd ezt követően bűnös szándékkal elviszi vagy magát a hajót, vagy a hajón levő bármely vagyontárgyat, felszerelést, berendezést vagy bútort, ez úgyszintén rablásnak, következésképpen kalózkodásnak minősül.<sup>9</sup>

*Sir Edward East* (1764-1847) 1803-ban a bűncselekmény súlyosságára helyezte a hangsúlyt, és úgy fogalmazott, hogy a kalózkodás bűncselekménye a *common law* szerint magában foglalja a nyílt tengeren való rablás és fosztogatás (*robbery and depredation*) elkövetését, amelyeket ha a szárazföldön követnének el, akkor büntettnek (*felony*) minősülénének.<sup>10</sup> *East* ugyanakkor azt is hozzáteszi, hogy államok egymással való nyílt szembenállása esetén az ellenség fosztogatása nem kalózkodás, hanem jogos zsákmányszerzés.<sup>11</sup>

*James Kent* (1763-1847) az 1826-1830 között kiadott, *Kommentárok az Amerikai Joghoz* című munkájában a kalózkodást a nyílt tengeren, jogszerű felhatalmazás nélkül, jogtalan eltulajdonítási szándékból (*animo furandi*) történő rablásnak, illetve erőszakos fosztogatásnak minősíti, amelyet az egyetemes ellenségeskedés szellemében és szándékával (*in the spirit and intention of universal hostility*) követnek el. Elődeihez hasonlóan *Kent* is azon a véleményen van, hogy a kalózkodás ugyanolyan bűncselekmény a tengeren, mint a rablás a szárazföldön. Ennek ellenére *Kent* sem felejt el megemlíteni, hogy a kalózokat valamennyi civilizált nép az emberi faj ellenségeinek, és az emberi társadalom egyetemes jogával szembeni leggonoszabb elkövetőknek (*most atrocious violators of the universal law of society*) tekinti, akiket bárhol legyenek is, üldözni kell, és halállal kell megbüntetni. *Kent* szerint a törvény által előírt szigor az ezen bűncselekményből származó szörnyűségekből és veszélyekből, valamint a hozzá kapcsolódó kegyetlenségből, továbbá az ellenőrzés szükségességéből, a felderítés nehézségeiből, továbbá abból a könnyűségből adódik, ahogy az ilyen rablásokat a tengeri kereskedők ellen az óceán magányosságában el lehet követni.<sup>12</sup>

## HADTUZOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

*Sir Robert Phillimore (1810-85)* az *International Law* című műben úgy fogalmaz, hogy a kalózkodás a nyílt tengeren közlekedő hajók elleni olyan támadás, amelyet jogtalan haszonszerzés céljából követnek el, függetlenül attól, hogy rablás vagy erőszakos fosztogatás megvalósult-e, illetve hogy a támadás során személyek életüket veszítették-e, vagy megsérültek-e.<sup>13</sup>

*Joseph Story*, az amerikai Admirális bírása a *United States v. Smith* ügyben (1820) az alábbiak kifejtésére vállalkozott: „A szokásjog szintén büntetni rendeli a kalózkodást, mint olyan bűncselekményt, amely nem valamely helyi törvény rendelkezéseibe ütközik, hanem mint olyant, amely a nemzetek jogát, vagyis az emberi társadalom egyetemes jogát sérti, ezáltal a kalózkodást az emberi faj (*human race*) ellenségeinek kell tekinteni. (...) Bármilyen definíciókat is adjunk a kalózkodásra, abban valamennyi jogtudós egyetért, hogy a tengeren elkövetett rablás, vagy erőszakos fosztogatás kalózkodásnak minősül.”<sup>14</sup>

A XIX. század derekán ugyancsak *Story* bírósága a *United States v. The Malek Adhel* ügy kapcsán így vélekedett a kalózkodásról: „Ha a törvény kalózkodást említ, akkor azt általános értelemben teszi. A lényeg abban van, hogy az általa megnyilvánuló agresszió a nemzetek joga szerint nem megengedett, jellemzően ellenséges, elkövetésében kegyetlen és bűncselekmény jellegű, és teljesen szankció nélküli a közhatalmat gyakorló szervek, illetve a szuverén hatalmak részéről. Röviden összefoglalva, a kalózkodást által szokásosan elkövetett bűncselekménytípusok, függetlenül attól, hogy rablás, megfélemlítés, bosszú, vagy más kegyetlenkedés céljából követik-e el, a hatalommal való visszaélést jelentik. A kalózkodást joggal tekintik az emberiség ellenségének (*hostis humani generis*). De miért is tekintik annak? Mert az ellenséges cselekményt bármely nemzet alanya vagy tulajdona ellen elköveti, tekintet nélkül jogokra vagy köteleességekre, vagy a közhatalom bármely megnyilvánulására. Ha szándékosan elsüllyeszt vagy megrongál egy ártatlan kereskedelmi hajót, pusztán azért, hogy kielégítse gonoszság iránti vágyát, az ugyanolyan kalózkodásnak minősül a nemzetek joga, és a Kongresszus által elfogadott törvény szerint is, mintha e cselekedetet mások kifosztása, tehát haszonszerzés céljából (*lucrica causa*) tenné. A jog ezeket olyan ellenséges cselekedeteknek minősíti, amelyeket nem katonai, illetve jogszerű hadviselést folytató hajók követnek el, az elkövetőket pedig nyomatékosan az emberiség ellenségének tekinti.”<sup>15</sup>

*Wheaton* az először 1836-ban kiadott *Elements of International Law* című munkájában írta, hogy a kalózkodás a tengeren elkövetett, fosztogatásban megnyilvánuló bűncselekmény (*offence of depredating on the seas*), amelyet nem engedélyezett semelyik szuverén állam, és nem az egymással háborúban álló országok valamelyikének megbízásából történik. Úgy véli, hogy a nyílt tengeren elkövetett bűncselekmény mindaddig nem kalózkodás a nemzetek joga szerint, amíg az a hajó, amelyen a bűncselekményt elkövetették, annak az államnak a hatalmában marad, amelyhez valójában tartozik. A kalózkodásnak tehát szükséges eleme ezen állami hatalom megszüntetése. Valamely államnak egy másik állammal szembeni küldetéssel megbízott hadihajónak legénysége és tisztjei pedig mindaddig nem követnek el kalózkodást, amíg a megbízásuk keretein belül maradnak. Ilyen esetben a megbízást adó állam lesz felelős a többi állammal szemben a hadihajó által követett cselekményekért.<sup>16</sup>

*Stephen Lushington (1782-1873)* szerint általánosan szólva minden olyan személyt kalóznak kell tekinteni, akit kalózcselekmény elkövetésében bűnösnek találtak; kalózcselekménynek pedig a tengeren elkövetett rablás és gyilkosság minősül. 1845-ben kifejtett álláspontja szerint soha nem tűnt fontosnak azt vizsgálni, hogy a bűnösnek talált személyek szándékosan raboltak-e vagy fosztogattak a nyílt tengeren megkülönböztetés nélkül.<sup>17</sup>

*Sir James Fitzjames Stephen (1829-1894)* az 1877-ben kiadott *Digest of Criminal Law* című munkájában úgy definiálta a kalózkodást, mint olyan személyt, aki bűnös valamely hajónak vagy a felette való ellenőrzésnek az elvételeért a nyílt tengeren, vagy a Lord Admirális joghatósága alá tartozó területen, olyan személyektől, akiknek jogukban állt ezen hajót birtokolni, vagy felette ellenőrzést gyakorolni, és vagy az egész hajót, vagy annak valamely részét, felszerelést, eszközt vagy bútort elviszi oly módon, amely Anglia szárazföldi területén rablásnak minősülne.<sup>18</sup>

Figyelemre méltó, hogy *Courtney Stanhope Kenny (1847-1930)* az 1902-ben megjelentetett *Outlines of Criminal Law* című művében a tengeren elkövetett bármilyen fegyveres erőszakot kalózkodásnak minősítette. A sommás megfogalmazással szembeni kritikaként hozható fel, hogy nyilvánvalóan nem beszélhetünk kalózkodásról abban az esetben, ha például egy hajó két utasa kezd lövöldözni egymásra. Vélhetően *Kenny* azokra az esetekre gondolt, amikor egy hajó legénysége vagy utasai láznak fel a kapitánnyal szemben, és fegyveres erővel átveszik a hatalmat a hajó felett, amelyet egyes nemzeti jogszabályok szintén kalózkodásnak minősítettek.<sup>19</sup>

*John Bassett Moore (1860-1947)* az 1906-ban kiadott *Digest of International Law* című műve alapján a kalóz olyan személy, aki az államtól származó, és erre vonatkozó hatáskör nélkül támadja meg a hajót, a hozzá tartozó javak eltulajdonítása céljából. *Moore* hozzáteszi, hogy a kalóz nem jogosult semmilyen lobogó használatára, viszont bárki által bíróság elé állítható.<sup>20</sup>

Az 1909-ben kiadott *The Oxford English Dictionary* úgy határozta meg a kalóz fogalmát, mint aki tengeren, hajózható folyón és hasonlókon rabol és fosztogat, vagy ebből a célból hajózik ott.<sup>21</sup> Ugyancsak 1909-ben, a *Republic of Bolivia vs. Indemnity Mutual Mar Ass Co Ltd.* ügyben került megfogalmazásra, hogy a kalóz olyan ember, aki saját célból, megkülönböztetés nélkül fosztogat, nem pedig az, aki valamely állam tulajdona ellen, közcélból (*for a public end*) cselekszik ily módon, például új kormány alakítása esetén, habár ezen cselekedet is jogtalan, sőt büntetendő.<sup>22</sup>

#### AZ ELSŐ KODIFIKÁCIÓS KÍSÉRLETEK

A múlt század '20-as éveinek elejéről származik az a megállapodás<sup>23</sup>, amelynek ugyan elsődleges célja volt a „civilizált nemzetek által hatékony szabályok elfogadása” a háború idején a tengeren tartózkodó semlegesek és nem harcoló személyek (*non-combatants*) védelme érdekében, témánk szempontjából annyiban azonban mégis releváns, hogy a kereskedelmi hajók elfoglalását, vagy – elsősorban tengeralattjárók általi – megrongálást illetően kimondta, hogy bármely hatalom szolgálatában álló bármely olyan személyt, aki megsérti a kereskedelmi hajók védelmére hozott szabályokat (még ha azt valamely állami felsőbb hatalom utasítására cselekedte is), úgy kell tekinteni, mint aki megsértette a hadviselés törvényeit, ezért kalózkodás miatt bármely állam civil vagy katonai hatósága felelősségre vonhatja (3. Cikk).<sup>24</sup> Érdekes kísérletnek tekinthetjük a *Népszövetség* által a nemzetközi jog progresszív kodifikálása céljából létrehozott Szakértői Bizottságnak az 1926-s kísérletét a kalózkodás kodifikálására. A Bizottság álláspontja alapján „a nemzetközi jog szerint a kalózkodás magában foglalja a tengeren történő hajózást magáncélból, valamely állam felhatalmazása nélkül, azzal a szándékkal, hogy javakat zsákmányoljanak, vagy személyekkel szemben erőszakot alkalmazzanak. A kalóz bármely állam kereskedelmi hajóját megtámadja, megkülönböztetés nélkül. A kalóz egy olyan tengeri rabló, aki fegyveres erőszak alkalmazásával fosztogat, ellopja vagy megrongálja mások javait, vagy bármely módon személyekkel szemben erőszakot követ el. (...) A kalózkodás elkövetési területe a nyílt tengerre korlátozódik. A nyílt tengeren való kereskedelem biztonsága elleni bűncselekménynek minősül. Valamely állam területéhez tartozó tengerrészen elkövetett hasonló cselekmények nem a nemzetközi jog, hanem az adott állam illetékességi körébe tartoznak.”<sup>25</sup>

A tengeralattjárók egyre elterjedtebb használata, és a kereskedelmi hajók elsüllyesztése, mint harcmodor<sup>26</sup> vezetett oda, hogy a tengeri fegyverzetek korlátozásáról és csökkentéséről szóló, 1930. április 22-én létrejött Londoni Megállapodás 22. Cikke kimondta, hogy “[a] kereskedelmi hajókkal szembeni akciók tekintetében a tengeralattjárók a nemzetközi jog ugyanolyan szabályainak vannak alárendelve, mint a felszíni hajók. Kivételnek számítanak azok az esetek, ha egy kereskedelmi hajó megfelelő figyelmeztetés ellenére folyamatosan visszautasítja egy hadihajó megállásra vonatkozó felszólítását, vagy aktívan szembeszegül a hajó fedélzetére lépéssel vagy átkutatásával. A hadihajó, függetlenül attól, hogy felszíni hajóról vagy tengeralattjáróról van-e szó, nem süllyesztheti el a kereskedelmi hajót el, illetve nem teheti közlekedésre képtelenné anélkül, hogy előzetesen a hajó legénységét, utasait és hivatalos papírjait biztonságba ne helyezte volna. Ebből a szempontból a kereskedelmi hajó csónakjai nem tekinthetők biztonságos helynek, kivéve, ha az utasok és

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

a legénység biztonsága így is biztosítható, figyelemmel az adott tengeri és időjárás viszonyokra, a szárazföld vagy olyan másik hajó közelségére, amely abban a helyzetben van, hogy e személyeket felvegye.”<sup>27</sup>

Mindezek ellenére a spanyol polgárháború ideje alatt született, 1937-s Nyon-i Megállapodásban<sup>28</sup> az aláíró felek<sup>29</sup> sajnálattal állapították meg, hogy a mediterrán tengeren ismétlődően előfordulnak tengeralattjáró támadások a spanyol konfliktusban nem érintett államok kereskedelmi hajói<sup>30</sup> ellen annak ellenére, hogy az 1930-s Londoni Megállapodás szerint ezen támadások a nemzetközi jog megsértését jelentik, mert a kereskedelmi hajók elsüllyesztése anélkül, hogy a hajó legénységét vagy utasait előzetesen biztonságba helyezték volna, az emberiség elemi szabályaival ellentétes, és mint ilyen, kalózkodásnak tekintendő. Mindezekből következően a részes államok fontosnak tartották, hogy közös intézkedéseket hozzanak a tengeralattjárók „kalóztevékenységének” megakadályozására (*collective measures against piratical acts by submarines*).<sup>31</sup>

Figyelemmel az akkori körülményekre, érthető a fenti megállapodásokat megfogalmazók azon nyilvánvaló szándéka, hogy kiemelt jogi védelmet biztosítsanak a kereskedelmi hajók és legénységük számára. Az azonban már nem ilyen egyértelmű, hogy a Megállapodások ezen magatartásokat miért éppen kalózkodásnak minősítették? *Ronzitti* szerint a Nyon-i Megállapodásban részes feleknek valójában nem állt szándékában szerződéssel létrehozni egyfajta kalózkodás fogalmat (*piracy by treaty*). Mivel azonban egyik állam sem vállalt nyíltan nemzetközi jogi felelősséget az „ismeretlen” tengeralattjárók ilyen jellegű tevékenysége miatt, a felek úgy vélték, hogy a helyzet a kalóztevékenységhez hasonló.<sup>32</sup>

*Elihu Lauterpacht* úgy véli, hogy az együttműködő felek kitaró kodifikációs törekvése arra vonatkozóan, hogy a kormányzati irányítás alá tartozó eszközök tiltott cselekményeit is a kalózkodás körébe vonják, azt bizonyítja, hogy a kalózkodásnak nem feltétlenül lényeges eleme a magáncélból történő elkövetés.<sup>33</sup> Ezzel ellentétben az ENSZ Nemzetközi Jogi Bizottságának a témával kapcsolatban 1956-ban kifejtett álláspontja szerint a kalózkodást csak magántulajdonban levő hajók követhetik el, hadihajók nem. A Bizottság szerint – jóllehet egyesek vélemények szerint a Nyon-i Megállapodásban lefektetett elvek a fejlődést visszatükröző új nemzetközi jogi rendelkezéseknek tekinthetők – a hadihajók által elkövetett jogellenes cselekmények „összemosása” a kalózkodással ellentétben áll a nemzetközi közösség tényleges érdekével. A Bizottság mindemellett úgy vélte, hogy az egymással szemben álló kormányok alkalmazásában álló hadihajók cselekményeinek megítélése túlságosan komplex kérdés, összevetve legalábbis a nyílt tengeren minden államot megillető rend és biztonság kérdésével, amellyel összefüggésben az államoknak csak arra irányuló kötelezettségük van, hogy együttműködjenek a kalózkodás visszaszorítása érdekében.<sup>34</sup>

Végeredményképpen azonban annyi megállapítható, hogy a kalózkodás kérdését érintő későbbi megállapodások e cselekedeteket már nem minősítették a nemzetközi jog szerint kalózkodásnak.

## A KALÓZKODÁS MODERN MEGKÖZELÍTÉSE

*Hersch Lauterpacht* 1955-ös definiálási kísérlete elsősorban a gyakorlati alkalmazásban felmerülő azon dilemmát tükrözi vissza, hogy mennyiben tekinthetjük kizárólag a fosztogatást a kalózkodás céljának. Álláspontja szerint az esetek túlnyomó többsége azt bizonyítja, hogy a kalózkodás valódi szándéka a rablásra, fosztogatásra irányul.<sup>35</sup> Utalva azonban az egymásnak ellentmondó véleményekre, végül is azt a következtetést vonja le, hogy az elkövetés motivációja nem változtatja meg az ide tartozó magatartások kalózkodás jellegét, így az „*animus furandi*” nem szükséges eleme a kalózkodásnak. Ha ugyanis háborúban egy semleges, megkülönböztető jelzés nélküli magánhajó anélkül süllyeszti el egy hadviselő fél valamelyik hajóját, hogy e hadviselő fél előzetesen a támadó magánhajót megtámadta volna, és a magánhajónak fosztogatás sem állt szándékában, ezen hajó ugyanúgy kalózhajónak minősül.<sup>36</sup> Fenti érvelést támasztotta alá egyébként az 1958-as Nyílt Tengeri Konvenciót előkészítő Nemzetközi Jogi Bizottság is, amely – a dokumentum kodifikálásakor a megállapodás-tervezetben szereplő kalózkodás-definícióhoz fűzött kiegészítő magyarázatában – kifejtette, hogy a kalózkodás megvalósulásához nem szükséges az eltulajdonítási szándék (*animus furandi*), hiszen gyűlölet vagy bosszú iránti



vágy is ösztönözhet kalózkodásra, így tehát nincs szükség arra, hogy az elkövető a bűncselekmény révén gazdagodjon.<sup>37</sup>

*H. Lauterpacht* szerint kalózkodás nem csupán erőszakos cselekmény közvetlen alkalmazásával, hanem megfélemlítés által is megvalósulhat. Ha a hajószemélyzet, vagy az utasok – annak érdekében, hogy a hajót vagy annak rakományát a saját hasznukra fordítsák – megfélemlítik a hajó kapitányát, és arra kényszerítik, hogy az eredetitől eltérő útvonalon haladjon, ugyanúgy kalózkodást követnek el, mintha egyszerűen meggyilkolnák a kapitányt, és saját maguk irányítanák tovább a hajót. Hasonlóképpen kalózhajónak kell tekinteni az olyan hajót, amely – annak érdekében, hogy a hajó rakományát, vagy az utasait elrabolja – egy másik hajót azzal fenyeget meg, hogy elsüllyeszti, ha ellenáll, hiszen az ilyen magatartás semmiben sem különbözik attól, mintha egyenesen megtámadná a hajót, esetleg el is süllyesztené, majd azután venné hatalmába a rakományt, vagy a megtámadott hajó utasait.<sup>38</sup> *H. Lauterpacht* utal arra, is, hogy a hagyományos felfogás szerint a kalózkodás megállapításához a cselekménynek nem kell befejezettnek lennie: már önmagában a támadás, illetve a kiszemelt hajó üldözése, mint kalózkodás kísérlete magvalósítja a kalózkodás bűncselekményét. Ezzel összefüggésben azonban kétségeit fejezi ki abban a tekintetben, hogy azok a magánszemélyek, akik felfegyverzett hajón közlekednek abból a feltételezett célból, hogy majd kalózcselekményeket kövessenek el, felelősségre vonhatók-e kalózkodás miatt még azelőtt, hogy bármilyen agresszív cselekményt elkövettek volna. Az elkövetés helyét illetően határozottan rögzíti, hogy a kalózkodás mindig is a nyílt tengeren bonyolódó kereskedelmi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény volt, ezért nem lehet máshol elkövetni, csak a nyílt tengeren.<sup>39</sup>

Összefoglalva tehát, *H. Lauterpacht* definíciós javaslata szerint kalózkodás alatt kell érteni a személyek vagy javak ellen a nyílt tengeren elkövetett, nem engedélyezett erőszakos cselekedeteket, függetlenül attól, hogy egy civil hajó követi-e azt el egy másik hajó ellen, vagy egy hajó fellázadt legénysége, illetve az utasok követik-e azt el a saját hajójukkal szemben.<sup>40</sup> Ezen utóbbi két kitételrel kapcsolatban ugyanakkor megjegyzi, hogy a legénység vagy az utasok által elkövetett egyszerű erőszakos cselekmények (*simple acts of violence*) értelemszerűen nem minősülnek kalózkodásnak, legalábbis a szó nemzetközi jogi értelmében. Az erőszakos cselekedetek csak akkor minősíthetők kalózkodásnak, ha a célja a hajónak vagy rakományának saját célokra történő átvétele.<sup>41</sup>

#### A KALÓZKODÁS FOGALMÁNAK KODIFIKÁCIÓJA

Az 1958. évi Nyílt Tengeri Konvenció<sup>42</sup> komoly előre lépést jelentett a vonatkozó szokásjog kodifikálása terén. Emellett, témánk szempontjából kiemelendő, hogy megszületett a kalózkodás nemzetközi dokumentumban rögzített definíciója<sup>43</sup> is. A 15. Cikk az alábbiak szerint fogalmazta meg a kalózkodást:

„1. Magántulajdonban levő hajó<sup>44</sup> vagy magántulajdonban levő légi jármű legénysége vagy utasai által magáncélok érdekében elkövetett bármely olyan törvénytelen erőszak, feltartóztatás, vagy fosztogatás, amely:

- a) másik hajó vagy légi jármű ellen vagy a fedélzetükön levő személyek vagy javak ellen irányul a nyílt tengeren;
- b) hajó, légi jármű, személyek, vagy javak ellen irányul olyan helyen, amely egy állam joghatósága alá sem tartozik.

2. Önkéntes részvétel valamely hajó vagy légi jármű felhasználásában, ha az elkövető ismeri azokat a tényeket, amelyek a hajót vagy légi járművet kalózzjellegűvé teszik.

3. A jelen Cikk 1. és 2. bekezdésében meghatározott cselekmények elkövetésére történő felbujtás, vagy azok szándékos elősegítése.”

Fentiek mellett kalózhajónak, vagy kalóz légi járműnek tekintendő az a hajó, vagy légi jármű, amelyet, az azt tényleges ellenőrzésük alatt tartó személyek a 15. Cikkben említett valamely cselekmény elkövetésére szándékoznak felhasználni. Ugyanez vonatkozik arra a hajóra vagy légi járműre is, amelyet ilyen cselekmények elkövetésére használtak fel, mindaddig, amíg az e cselekmények elkövetésében bűnös személyek ellenőrzése alatt áll.<sup>45</sup>

Az 1958. évi Konvenció kalózkodás-fogalma tehát az alábbi öt elemet foglalja magába:

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

- 1) az elkövetett cselekménynek erőszakosnak kell lennie (mint pl. rablás, gyilkosság, testi sértés);
- 2) az elkövetésnek a nyílt tengeren (tehát az állam területi joghatósága alá tartozó szárazföldi területen, illetve parti tengeren kívül) kell történnie;
- 3) az elkövetőnek, magánhajónak, magán légi járműnek, vagy olyan (eredetileg) állami járműnek kell lennie, amely lázadás, vagy más ok miatt már nem áll annak az államnak az irányítása alatt, amelynek a tulajdonát képezi;<sup>46</sup>
- 4) az elkövetés magáncélból történik;
- 5) legalább két jármű érintett az adott incidensben: az egyik, amelynek segítségével a bűncselekményt elkövetik, a másik pedig, amely ellen azt végrehajtják.<sup>47</sup> A kalózkodás körébe eső cselekményeket azonban nemcsak hajó, hanem repülőgép is elkövetheti, amennyiben a cselekmény a nyílt tengeren közlekedő valamely hajó ellen irányul.<sup>48</sup>

Fenti elemek összessége adta tehát azt a koncepciót, amely alapján a nemzetközi jog szerint egy cselekmény kalózkodásnak minősült, szemben azokkal a bűncselekményekkel, amelyeket az adott nemzeti jogok nyilvánítottak kalózkodásnak.

Úgy gondolhatnánk, hogy a Nyílt Tengeri Konvenció megszüntette a félreértéseket a kalózkodás nemzetközi jogi megítélését illetően. Amint azonban például az Konvencióhoz fűzött magyar nyilatkozatból is kitűnik, még a csatlakozó államok sem értettek teljes mértékben egyet a kialakított rendelkezésekkel. A dokumentum megerősítésekor a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa megismételte az aláírás során tett azon nyilatkozatot, miszerint „A Magyar Népköztársaság Kormánya kijelenti, hogy a kalózkodásnak a szerződésben foglalt meghatározása ellentétben áll a jelenlegi nemzetközi joggal és nem szolgálja a nyílt tengeren való hajózás szabadságának általános érdekét.”<sup>49</sup>

A magyar részről tett fenntartás okát megvilágíthatja az ENSZ Nemzetközi Jogi Bizottság szovjet tagja által a megállapodás 1956. évi tervezetéhez fűzött észrevétel, amely szerint „a kalózcselekmények elkövetését kizárólag a magánhajók által és magáncélból való elkövetésre korlátozó koncepció ellentétben áll a nemzetközi jog elméletével és gyakorlatával. Az 1937. évi Nyon-i Megállapodás rendelkezéseiben ugyanis elismerést nyert az, hogy egy kereskedelmi hajó elsüllyesztése egy tengeralattjáró által ellentétben áll a humanitás követelményeivel, és így teljes joggal minősíthető kalózcselekménynek. (...) A nemzetközi jog szakértői támogatják a Szovjetunió delegációjának azon álláspontját, miszerint a kalózkodás definícióját úgy kell kiterjeszteni, hogy az kiterjedjen a tengeren elkövetett valamennyi támadó bűncselekményre.” A szovjet állásponttal szemben viszont Nagy-Britannia képviselője a vita során kifejtette, hogy szükségtelen a kalózkodás fogalmát kiterjeszteni az állami hajókra, hiszen e cselekményeket a nemzetközi jog egyéb szabályai büntetni rendelik (ld. az agresszió vagy a béke megsértésének tilalmát). A Nyon-i Megállapodás rendelkezései nem hivatkozhatók a megfogalmazásukat szükségessé tevő körülmények nélkül. Minthogy annak idején nem volt olyan kormány, amely felelősséget vállalt volna a tengeralattjárók ilyen cselekményeiért, szükséges volt egy olyan feltételezés felállítása, miszerint e cselekményeket kalózhajók követték el. A Nyon-i Megállapodás tehát nem teremtett precedenst, és azon cselekmények, amelyek nyilvánvalóan különböznek a kalózkodástól, nem minősíthetők kalózcselekményeknek.<sup>50</sup>

Az 1958-as Nyílt Tengeri Konvencióban megalkotott kalózkodás definíció szerint a kalózkodás magánhajó vagy magán légi jármű személyzete vagy utasai ellen követik el magáncélból (private ends). A cselekmény motivációja tehát a nemzetközi jogi értelemben vett kalózkodás egyik megkülönböztető ismérve. A politikai célból történő elkövetést ilyen módon a Konvenció megfogalmazói automatikusan kizárták a kalózkodás fogalmából. Ez a kitétel különösen fontos volt a kalózkodással kapcsolatos jog fejlődésében, mert megakadályozta azt, hogy az egyetemes joghatóságot – kalózkodásra hivatkozással – politikai célokra használják fel, lényegesen csökkentve ezzel az államközi konfliktusok lehetőségét.<sup>51</sup>

Hangsúlyozni kell azonban, hogy a „magáncél”-ból történő elkövetés, mint distinkció, komoly viták forrása mind a mai napig. Tekintettel arra, hogy a „magáncél” kifejezés tartalmát sem az 1958. évi Nyílt Tengeri Konvenció, sem az ENSZ

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

1982. évi Tengerjogi Egyezménye (UNCLOS) nem fejt ki részletesebben, a szakértői körökben létező heterogén értelmezéseknek köszönhetően maga a kalózkodás fogalom is eltérő jelentéseket kapott.

*Bahar* szerint az a tény, hogy a megállapodás megfogalmazói szándékosan kihagyták az „*animus furandi*”-ra történő utalást szövegből, egyértelműen arra enged következtetni, hogy a kalózkodás vonatkozásában a „magáncél” nem azonosítható az „eltulajdonítási szándék”-kal.<sup>52</sup> Minthogy pedig a magáncél elméletileg bármilyen magánjellegű vágy kielégítésében megnyilvánulhat, *Goldie* joggal teszi fel azt a kérdést, hogy egy állam ellen indított „magánháború” (*private war*), amely arra indítja az egyént, hogy megtámadja egy állam kereskedelmi hajóit, magáncélnak minősíthető-e? Végeredményképpen úgy véli, hogy egy cél magánjellegűvé minősítésében lényeges szempont, hogy az ezt elérni szándékozó csoport csupán bűncselekmények közös elkövetésére jött-e létre, vagy olyan, elismert politikai csoportosulás, amely nemzetközi közjogi kötelezettségek vállalására is képes. A politikai elismertség – szerinte – annyiban lényeges, hogy ennek hiányában nem lesz olyan beazonosítható politikai képződmény, amely a nemzetközi közjog alapján felelősséget vállalna az elkövetőkért, illetve az általuk elkövetett cselekményekért. *Goldie* álláspontja tehát abban összegezhető, hogy a kalózkodás meghatározásakor a magáncél, mint megkülönböztető ismérv alkalmazása nem feltétlenül elfogadható, mert magánérdekből történik az olyan erőszakos terrorista cselekmények elkövetése (ide értve esetleg a magánháború során kifejtett erőszakot is), amelyekért egyik állam sem tehető felelőssé.<sup>53</sup>

A tengeri szokásjog 1958. évi kodifikációja tehát – különös tekintettel arra, hogy csak a nyílt tengerre vonatkozott – nem hozta meg a várt eredményt, hiszen számtalan kérdést nyitva hagyott, ami további kodifikációs igényt támasztott. A technológiai fejlődésnek köszönhetően, illetve a tengerfenékből kitermelhető ásványi és egyéb nyersanyagokért folytatott küzdelem következtében a fejlettebb országok egyre inkább a gazdasági érdekszférájuk kiterjesztésére törekedtek, míg más országok a tengerfenék nemzetközi ellenőrzése mellett tették le a voksukat. A gazdasági érdekek összeütközését jelentette az is, hogy míg egyes országok a tengeri tevékenységek (pl. halászat) korlátozására törekedtek, addig más országok a szabad hajózás, és az erőforrások szabad kiaknázása elvének maradéktalan érvényesítését tüzték zászlajukra.

Szükségesnek mutatkozott tehát egy átfogó, valamennyi tengerrészre kiterjedő kodifikáció kidolgozása, amely leképezve a technológiai fejlődés eredményeit, választ ad a nyitott kérdésekre. Az ENSZ Tengerjogi Egyezményét (UNCLOS)<sup>54</sup> 14 évi tárgyalássorozat után 1982. december 10-én írták alá.<sup>55</sup> A 320 cikkből és 9 mellékletből álló dokumentum célja a vonatkozó nemzetközi szokásjog kodifikációja, valamint a korábbi, elsősorban az 1958. évi genfi tengeri konvenciók<sup>56</sup> egységes szerkezetbe foglalása és továbbfejlesztése volt. Az Egyezményt sokszor nevezik csomag-megállapodásnak (*package deal*) is, tekintettel az általa szabályozott kérdések sokszínűségére, a résztvevő államok számára<sup>57</sup>, illetve a végül közös nevezőre hozott, de korábban egymással sokszor konfliktusban álló, hagyományos politikai és regionális érdekek sokaságára.<sup>58</sup>

Témánk szempontjából azonban, így különösen a kalózkodás definiálása terén az UNCLOS nem hozott újdonságot, hiszen gyakorlatilag megismételte az 1958. évi Nyílt Tengeri Konvenció kalózkodás fogalmát.<sup>59</sup> Elmaradt tehát a korábban felmerült dilemmák (ld. „magáncél” körüli bizonytalanság) megoldása, ugyanakkor újabb kérdések merültek fel, megtámadva – egyebek mellett – a kalózkodás nyílt tengerre történő értelmezésének évszázados hagyományát. A nyílt tenger vs. parti tenger megkülönböztetésnek elsősorban abból a szempontból van jelentősége, hogy más jogi rezsim érvényesül egy állam területi szuverenitása alá tartozó tengerrészekben (ld. nemzeti jog), és más a nyílt tengeren (nemzetközi jog, ld. nyílt tengerek szabadsága). Az UNCLOS-szal megerősített definíció szerint is egy cselekmény kalózkodássá minősítésének feltétele, hogy azt a nyílt tengeren kövessék el. Technikailag ugyanis, ha egy támadásra egy állam területi joghatóságán belül kerül sor, ez csak abban az esetben minősül kalózkodásnak, ha az adott nemzet büntető törvénykönyve e cselekményt ilyenként definiálja. *Bahar* ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy mivel az UNCLOS



## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

szerint a nyílt tenger a parttól egy meghatározott távolságra (12 tengeri mérföld) kezdődik, ugyanannak a cselekménynek eltérő minősítése akár csak néhány méteren is múlhat.<sup>60</sup>

Az általános felfogás szerint két jármű jelenléte szükséges a kalózkodás megállapításához. *Bahar* ugyanakkor rámutat arra, hogy az 1958. évi Nyílt Tengeri Konvenció, valamint az UNCLOS kalózkodás-definíciójának második része már nem is tartalmazza a másik hajóra vagy légi járműre (*another ship or aircraft*) vonatkozó utalást.<sup>61</sup> Álláspontja szerint a megfogalmazásnak csupán az volt a célja, hogy kizárja a személyzet vagy az utasok részéről történő egyéni bűncselekmény-elkövetést valamely másik utas, vagy a személyzet valamelyik másik tagja ellen. Ezek az egyéni bűnelkövetések ugyanis nem értendők a nemzetközi jogi értelemben vett kalózkodás fogalmába. Még a lázadás – amelyhez nem szükséges egy másik hajó jelenléte – sem minősül önmagában kalózkodásnak, pedig célja kétség kívül a hajó vezetőségének elmozdítása és a hajó feletti hatalom átvétele. A lázadók akkor válnak kalózkodókká, ha nem csupán kifejezetten a kapitány ellen lépnek fel, hanem cselekményüket a hajó ellen is elkövetik annak érdekében, hogy magát a hajót és/vagy rakományát eltulajdonítsák.<sup>62</sup>

## AZ IMO ÉS AZ IMB DEFINÍCIÓI

Az UNCLOS értelmezését követi a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organization - IMO) is, amikor különbséget tesz „kalózkodás” (*piracy*) és „hajók elleni fegyveres rablás” (*armed robbery against ships*) között. Míg a kalózkodással kapcsolatban az IMO egyszerűen csak utal az UNCLOS 101. cikkére, a hajók elleni fegyveres rablásnak a kalózkodáson kívüli olyan jogtalan erőszakos cselekedetet (foglyul ejtést, fosztogatást, stb.), illetve ezekkel való fenyegetést tekint, amelyet hajóval, vagy a hajó fedélzetén levő személyekkel, illetve tulajdonnal szemben követnek el magáncélból valamely állam területi vizein, szigetközi vizein vagy parti tengerén. Ugyanilyen megítélés alá esik az említett cselekményekre való felbujtás vagy a cselekmények elkövetésének szándékos elősegítése.<sup>63</sup>

A nyílt tenger vs. parti tenger distinkciót különös megvilágításba helyezi az a körülmény, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Iroda (International Maritime Bureau – IMB) szerint a Délkelet-Ázsia vizein elkövetett csaknem valamennyi – tárgyhoz tartozó – jogellenes cselekedetet a parti tengereken követik el, ezért szigorú értelemben véve ezek sem lennének kalózkodásnak minősíthetők. Saját jelentései elkészítése céljából tehát, a kalózkodás szempontjából a nyílt tenger és a parti tenger közötti különbség okozta definiálási nehézség leküzdése érdekében az IMB is kialakította a saját kalózkodás fogalmát. Ez alapján a kalózkodás körébe sorolandó a „a hajó területére lépés” (*boarding*), vagy annak megkísérlése azzal a szándékkal, hogy lopást (*theft*) vagy más bűncselekményt kövessenek el, és azzal a szándékkal, vagy képességgel, hogy ezen cselekmény végrehajtása érdekében erőszakot alkalmazzanak.”<sup>64</sup>

Amint látható, az IMB definíciója nem utal kifejezetten a nyílt tengerre, vagyis a fogalomból nem zárja ki a parti tengeren elkövetett kalóztámadásokat sem, sőt ide kell érteni azokat a cselekményeket is, amelyeket a kikötőben horgonyzó hajók ellen követnek el. A többségi vélemény szerint azonban az IMB által használt kiterjesztett kalózkodás-fogalom, amely a hajók elleni szinte valamennyi támadást, illetve a hajó fedélzetén elkövetett csaknem valamennyi erőszakos cselekményt ebbe a körbe sorol, indokolatlan félreértésekre ad okot.<sup>65</sup> Ennek elkerülése érdekében az IMB a jelentéseiben megemlíti az UNCLOS 101. cikk szerinti kalózkodás definíciót is, ugyanakkor – ennek kiegészítéseként – alkalmazza „hajók elleni fegyveres rablás” fogalmát is, amelybe beleértendő mindenféle erőszakosan elkövetett jogtalan cselekedet, fogságba ejtés, vagy jogtalan eltulajdonítás, illetve ezekkel való fenyegetés, amely valamely hajó, vagy az e hajón levő személyzet, vagy tulajdon ellen irányul valamely állam e bűncselekményekre kiterjedő joghatóságán belül.<sup>66</sup> Megfigyelhető tehát, hogy az IMB, valamint az IMO által 2009 decembere óta használt „hajók elleni fegyveres rablás” fogalom között van eltérés, hiszen az IMB definíciója nem utal a magáncélból történő elkövetésre, valamint nem említi külön a felbujtás és a bűnsegély eseteit.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

Az IMO és az IMB által kidolgozott, „hajók elleni fegyveres rablás” terminológia kritikájaként *Beckman* megjegyzi, hogy – jóllehet a bűncselekményi kategória elnevezése kifejezetten „fegyveres rablások”-at (*armed robbery*) említi – a fogalom nyilvánvalóan magában foglalja azon erőszakos cselekményeket is, amelyeket fegyver nélkül követnek el. Ugyancsak kritika illeti a megfogalmazás azon kitételét, miszerint a cselekményt olyan területen kell elkövetni, ahol „egy államnak ezen bűncselekmények tekintetében joghatósága van” (*within a state's jurisdiction over such offences*). A megfogalmazás alapján ugyanis – *Beckman* szerint – ide érthetjük a hajón elkövetett minden olyan erőszakos cselekedetet, amely nem sorolható a kalózkodás fogalmába, függetlenül attól, hogy egy állam területi vizein, vagy a nyílt tengeren követték-e el. Úgy véli, egyértelműbb lenne, ha a megfogalmazás inkább az állam területi joghatóságára utalna.<sup>67</sup>

## NEMZETI JOGGYAKORLAT

A nemzetközi jog szerinti kalózkodás nem keverendő össze az egyes országok nemzeti joga szerinti kalózkodással. A nemzeti jogrendszerek ugyanis szűkebben és tágabban is megvonhatják az általuk kalózkodásként értelmezett, és büntetendőnek minősített cselekedeteket. Minthogy azonban egy állam a nyílt tengeren nem kényszerítheti ki a saját joghatóságát idegenekkel szemben, egy idegent a nyílt tengeren elkövetett cselekménye miatt egy másik állam csak akkor minősíthet kalóznak, ha a nemzetközi jog szerinti kalózkodás bűncselekményét követte el.<sup>68</sup>

Az egyes nemzetek joggyakorlata a kalózcselekmények nemzeti megítélését illetően számos érdekes esetet kialakított. A XVII. század végi holland jog például kalózoknak tekintette, és halálbüntetéssel fenyegette azokat a francia *privateer*<sup>69</sup>-eket, akik túl közel hajóztak a holland partokhoz, de azokat is kalóznak minősítették, akik hamis hajóbiztosítási papírokat használtak, illetve akik szándékosan elvágták a heringhalászok hálóját.<sup>70</sup>

A francia jog kalózhajónak minősítette azon felfegyverzett hajókat is, amelyek békeidőben nem megfelelő okmányokkal közlekedtek, de az 1824. évi egyik brit törvény szerint azon brit személyek, akik rabszolga-kereskedelemmel<sup>71</sup> foglalkoztak, szintén kalózkodás miatt voltak felelősségre vonhatók. Emellett, a korabeli brit büntetőjog szerint kalózkodás miatt kellett felelősségre vonni azt a személyt is, aki háború idején a tengeren segítséget vagy menedéket nyújtott a király ellenségeinek. Fentiekből következően e cselekmények egyike sem minősült a nemzetközi jog szerint kalózkodásnak.<sup>72</sup>

A kalózcselekmények egyes nemzetek általi megítélésével kapcsolatban érdemes megemlíteni az 1958. december 31-én lezajlott incidenst, amely során egy guatemalai F-51 repülőgép – a korábban kiadott államelnöki utasításnak megfelelően<sup>73</sup> – fedélzeti gépágyúval rálőtt öt, a guatemalai parti vizeken tiltott halászatot folytató mexikói halászhajóra, amelyek közül egyébként egyik sem használt lobogót, így nemzetiségük megállapítása első látásra nem volt lehetséges. Az akciónak több halálos áldozata és súlyos sérültje volt. A mexikói kormány tiltakozásában kifejtette, hogy habár a guatemalai kormány számára nyilvánvalónak kellett volna lennie, hogy azok a hajók mexikói hajók voltak, az ilyen jellegű akciók egyébként is elfogadhatatlanok, még akkor is, ha a guatemalai kormánynak nincs meg a technikai háttere a parti tengeren tartózkodó hajók nemzetiségének beazonosítására, illetve az illegális cselekményeket elkövetők felelősségre vonására. A mexikói politikai vezetés visszautasította azt, hogy a kalóz kifejezést ilyen esetekre használják, mivel az általánosan elfogadott definíció szerint a kalózkodás egy másik hajó, illetve az azon tartózkodó személyek vagy javaik ellen irányul, de még a kiterjesztett értelmezés szerint is valamely hajó fellázadt személyzetének a saját hajója elleni cselekményét értik ez alatt. Mindebből következően – a mexikói értelmezés szerint – teljességgel abszurd az a guatemalai álláspont, amely kalózoknak tekinti az ország területén engedély nélkül halászatot folytató hajókat, hiszen cselekményük semmi esetre sem irányul valamely másik hajó, vagy annak személyzete ellen.<sup>74</sup>

## BEFEJEZÉS

Amint a fentiekből látható, a kalózkodás már a kezdetektől fogva büntetendő cselekménynek minősült. Széleskörű egyetértés mutatkozott abban, hogy kalózokkal szemben szigorúan fel kell lépni (ld. büntetőjogi rendelkezések, szükség esetén fegyveres erő alkalmazása), az azonban már nem volt ennyire egyértelmű, hogy kit kellett kalóznak tekinteni,

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

vagyis pontosan mely cselekmények minősülnek kalózkodásnak. Ezen a ponton lényegesen eltérhettek a nemzeti szabályok, és a jogalkalmazást nagymértékben befolyásolták a különböző jogtűdősok által képviselt álláspontok is. Nagyfokú várakozás előzte tehát meg a vonatkozó jogterület nemzetközi jogi kodifikációját, amely – jóllehet komoly eredményeket tud felmutatni – számos kérdést megválaszolatlanul hagy, ily módon utat enged a sajátos jogértelmezéseknek, és a további definícióalkotásnak. Mindez nem segíti elő a napjainkban ismét elterjedt kalózkodás elleni egységes nemzetközi fellépést.

*Kulcsszavak: kalóz / kalózkodás, nemzetközi jog, tenger, bűncselekmény*

*Key words: pirate / piracy, international law, sea, crime*

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- BAHAR, Michael: *Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*. =Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2007. 40. évf. -pp. 1-85. – Internet: <http://ssrn.com/abstract=982679> (Letöltés: 2009. március 30.)
- BECKMAN, Robert C.: *Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward*. =Ocean Development & International Law, 2002. 33. évf. 3. szám -pp. 317–341. ISSN 1521-0642
- BISHOP, William W., Jr. (1953.): *International Law. Cases and Materials*. –Boston: Little, Brown and Company
- BRIERLY, J. L. (1963): *The Law of Nations. An introduction to the International Law of Peace*. -New York-Boston: Oxford University Press
- BYNKERSHOEK, Cornelius (2008): *Treaties on The Law of War*. -New Jersey: The Lawbook Exchange Ltd. -ISBN-10 1-58477-566-1
- Code of practice for the investigation of crimes of Piracy and armed robbery against ships* – International Maritime Organization, Resolution, A 22/Res.922 (22 January 2002)
- Code of practice for the investigation of crimes of Piracy and armed robbery against ships* – International Maritime Organization, Resolution, A 26/Res.1025 (18 January 2010)
- Convention on the High Seas* (29 April 1958) – Internet: [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8\\_1\\_1958\\_high\\_seas.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf) (Letöltés: 2009. március 1.)
- Definitions of piracy* – West of England – Internet: <http://www.westpandi.com/WestPandi/News/Piracy+-Frequently+Asked+Questions.htm> (Letöltés: 2009. május 20.)
- EAST, Edward Hyde (1803): *A Treatise of the Pleas of the Crown*. -London: A. Strahan,
- GOLDIE, L.F.E. (1989): *Terrorism, Piracy and the Nyon Agreements*.-In.: DINSTEIN, Yoram (szerk.): *International Law at a Time of Perplexity. Essays in Honour of Shabtai Rosenne*. -Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers (1989) – ISBN 90-247-3654-4 -pp. 225-248.
- HOLLIS, Daniel J. – ROSEN, Tatjana: *United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 1982*. – Internet: [http://www.eoearth.org/article/United\\_Nations\\_Convention\\_on\\_Law\\_of\\_the\\_Sea\\_\(UNCLOS\)\\_1982](http://www.eoearth.org/article/United_Nations_Convention_on_Law_of_the_Sea_(UNCLOS)_1982) (Letöltés: 2009. március 1.)
- In re Piracy Jure Gentium* – Privy Council, [1934] AC 586 – Internet: <http://www.uniset.ca/other/cs5/1934AC586.html> (Letöltés: 2009. február 1.)
- International Treaty for the Limitation and Reduction of Naval Armament* – Internet: [http://www.microworks.net/pacific/road\\_to\\_war/london\\_treaty.htm](http://www.microworks.net/pacific/road_to_war/london_treaty.htm) (Letöltés: 2009. december 10.)
- KENT, James(1826): *Commentaries on the American Law*. -New York: O. Halsted. – Internet: [http://www.constitution.org/jk/jk\\_000.htm](http://www.constitution.org/jk/jk_000.htm) (Letöltés: 2009. május 20.)
- LAUTERPACHT, Elihu (szerk.)(2004): *International Law: Disputes, war and neutrality*.-Cambridge: Cambridge University Press – ISBN 0521830680
- LAUTERPACHT, Hersch (szerk.) (1955): *Oppenheim's International Law, A Treaties* – Vol. I., Peace (Eighth Edition) -Longmas: Green and Co. Inc.
- McFEE, William (1950): *The Law of the Sea*. -Philadelphia: Lippincott Company,
- MOLLOY, Charles (1744): *De Jure Maritimo et Navali: or, a Treaties of Affairs Maritime, and of Commerce*. -London, Walthoe, John,
- PHILLIPSON, Coleman (szerk.) (1916): *Wheaton's Elements of International Law*. -London: Stevens and Sons Limited, – Internet: <http://www.archive.org/stream/wheatonselements00whearich> (Letöltés: 2009. január 30.)
- Piracy and armed robbery against ships*, Report for the period 1 January – 31 December 2009 – ICC International Maritime Bureau (January 2010) – Internet: <http://www.mfa.gr/softlib/%CE%95%CF%84%CE%AE%CF%83%CE%B9%CE%B1%20%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AC%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CF%84%CE%BF%202009%20%CF%84%CE%BF%CF%85%20International%20Maritime%20Bureau%20%CE%B3%CE%B9%CE%B1%20%CF%84%CE%B7%CE%BD%20%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1.pdf> (Letöltés: 2010. március 1.), 103 p.

## HADTUJOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

- Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 April - 4 July 1956, Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9 (A/3159) – In.: Yearbook of the International Law Commission, 1956, Vol. II – pp. 253-302.*
- RONZITTI, Natalino (szerk.) (1988): *The Law of Naval Warfare. A Collection of Agreements and Documents with Commentaries.* - Dordrecht-Boston-London: Martinus Nijhoff Publishers, -ISBN: 90-247-3652-8
- SHAW, Malcolm N. (2001): *Nemzetközi jog.* -Budapest: Osiris Kiadó, -ISBN 963-379-895-7
- The Nyon Agreement, 14 September 1937. – Internet: <http://www.icrc.org/ihl.nsf/FULL/335?OpenDocument> (Letöltés: 2009. december 10.)
- The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective)* – Internet: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_historical\\_perspective.htm#Key%20provisions](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#Key%20provisions) (Letöltés: 2009. március 1.)
- United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 10 December, 1982* – Internet: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm) (Letöltés: 2009. március 1.)
- United States v. The Brig Malek Adhel, 43 U.S. 2 How. 210 210 (1844)* – Internet: <http://supreme.justia.com/us/43/210/case.html> (Letöltés: 2009. május 20.)
- VERRI, Pietro (1992): *Dictionary of the International Law of Armed Conflict.* -Geneva: International Committee of the Red Cross, -ISBN: 2-88145-039-3
- WHITEMAN, Marjorie M. (1965): *Digest of International Law.* -Washington, D.C.: Department of State, U.S. Government Printing Office

## Egyéb internetes források:

- [http://en.citizendium.org/wiki/Hostis\\_humani\\_generis](http://en.citizendium.org/wiki/Hostis_humani_generis)  
<http://www.answers.com/topic/historia-placitorum-coron>  
<http://www.maritimeterrorism.com/definitions>

<sup>1</sup> BRIERLY, -p. 313.

<sup>2</sup> McFEE, -p. 49.

<sup>3</sup> A hagyomány szerint a „*hostis humani generis*” kifejezést Ciceronak tulajdonítják.

<sup>4</sup> McFEE, -p. 78.

<sup>5</sup> BYNKERSHOEK, -p. 127. Jóllehet a kalózkodás lehetséges elkövetésének helye (ld. nyílt tenger vs. parti tenger kérdése) mindig is vita tárgyát képezte, a témában véleményt nyilvánítók között kivételesnek számít, hogy a szárazföldön történő elkövetést is kalózkodás-ként értelmezzék.

<sup>6</sup> MOLLOY, -p. 56.

<sup>7</sup> A korabeli Anglia büntetőjogát részletesen ismertető művet a szerző halála után és eredeti szándékával ellentétesen *Sollom Emlyn* adta ki 1736-ban, hivatkozva a mű különös jelentőségére.

<sup>8</sup> In re Piracy Jure Gentium, -p. 594.

<sup>9</sup> PHILLIPSON, -p. 204; valamint In re Piracy Jure Gentium, -p. 592.

<sup>10</sup> EAST, -p. 796. A megfogalmazás kritikájaként – mintegy 130 évvel később – a brit *Privy Council* kifejtette, hogy a büntettnak minősítés révén a bűncselekmény-fogalomból kizárásra került a kalózkodás kísérletének esete, minthogy a bűncselekmények kísérlete az esetek többségében csupán vétség (*misdeemeanour*). A XVIII. század végén, illetve a XIX. század elején született, és *East* definíciójával szinte teljesen megegyező brit és skót kalózkodás-fogalmakkal kapcsolatban ugyanakkor a *Privy Council* arra is felhívta a figyelmet, hogy 1) ezek a definíciók semmi esetre sem teljesek; 2) az egyre tágabb definíciók célja a korábban nem ismert tények beillesztése; 3) a kalózkodást a *common law* szerinti bűncselekménynek tekintették, valójában azonban a korábbi brit törvények szerint a civil jog alá tartozott. Ld. In re Piracy Jure Gentium, -pp. 594-595.

<sup>11</sup> EAST, -p. 797.

<sup>12</sup> KENT, -pp. 183-184.

<sup>13</sup> In re Piracy Jure Gentium, -p. 599.

<sup>14</sup> In re Piracy Jure Gentium, -p. 597.

<sup>15</sup> United States v. The Brig Malek Adhel, -p. 233.

<sup>16</sup> PHILLIPSON, -pp. 204-205.

<sup>17</sup> PHILLIPSON, -p. 204. Ld. még In re Piracy Jure Gentium, -p. 599.

<sup>18</sup> McFEE, -p. 85.

<sup>19</sup> In re Piracy Jure Gentium, -p. 599.

<sup>20</sup> In re Piracy Jure Gentium, -p. 596.

<sup>21</sup> In re Piracy Jure Gentium, -p. 596.

<sup>22</sup> Ld. Definitions of piracy

<sup>23</sup> A tengeralattjárók és káros gázok háborúban való alkalmazásáról (*Use of submarines and noxious gases in warfare*) szóló, 1922. február 6-án aláírt Washingtoni Egyezmény. Megemlítendő, hogy ez az Egyezmény a francia ratifikáció elmaradása miatt soha nem lépett hatályba. Ld. RONZITTI, -pp. 343-346.

## HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

<sup>24</sup> RONZITTI, -p. 345.

<sup>25</sup> BISHOP, -p. 365.

<sup>26</sup> Az I. világháborút követően a szövetséges hatalmak felháborodása a brit-szigeteken kialakított német tengeraltjáró-blokád, valamint a német birodalom azon gyakorlata miatt, hogy az észak-atlanti térségben korlátlanul süllyesztettek el kereskedelmi hajókat (beleértve a semleges államok hajóit is), erős alapot adott azon követeléseknek, amelyek ezen hadviselési mód joga kívül helyezését (betiltását) tűzték ki célul. Különösen a brit kormány ragaszkodott egy olyan megállapodás létrehozásához, amely kimondja, hogy kalózkodónak kell tekinteni azokat a tiszteket, akik ilyen jellegű ellenséges tevékenységben vesznek részt, még ha ezt valamely kormány utasítására teszik is. Ld. GOLDIE, -p. 241.

<sup>27</sup> Ld. International Treaty for the Limitation and Reduction of Naval Armament

<sup>28</sup> The Nyon Agreement, 14 September 1937

<sup>29</sup> Belgium, Egyiptom, Franciaország, Görögország, Jugoszlávia, Nagy Britannia, Oroszország, Románia és Törökország.

<sup>30</sup> Ma már nyilvánvaló, hogy a polgárháború ideje alatt a szemben álló felek jelentős katonai támogatást kaptak külső államoktól, amelyet ezen államok lobogója alatt közlekedő kereskedelmi hajók szállítottak. Ld. RONZITTI, -p. 491.

<sup>31</sup> The Nyon Agreement, II. Cikk

<sup>32</sup> RONZITTI, -pp. 496-497.

<sup>33</sup> LAUTERPACHT, E., -p. 667.

<sup>34</sup> Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, -p. 282.

<sup>35</sup> LAUTERPACHT, H., -p. 608.

<sup>36</sup> LAUTERPACHT, H., -pp. 611-612. Ehhez hasonló nézetet képvisel egyébként Verri is, aki úgy véli, hogy a tengeri hadviselés szabályai szerint a hadviselő felek valamelyikéhez tartozó bármely kereskedelmi hajó, amely anélkül, hogy előzetesen megtámadták volna, egy ellenséges hajót megtámad, kalózhajónak minősül. Ld. VERRI, -p. 86.

<sup>37</sup> Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, -p. 282.

<sup>38</sup> LAUTERPACHT, H., -p. 614.

<sup>39</sup> LAUTERPACHT, H., -p. 615.

<sup>40</sup> LAUTERPACHT, H., -p. 609.

<sup>41</sup> LAUTERPACHT, H., -p. 614.

<sup>42</sup> Convention on the High Seas (29 April 1958). Az 1962. szeptember 30-án hatályba lépett dokumentum része volt annak a „megállapodás-csomagnak”, amelyet az ENSZ Közgyűlés 1957. február 21-én elfogadott 1105. számú határozatával létre hívott ENSZ Tengerügyi Konferencia dolgozott ki. A Konferencián elfogadott további megállapodások: Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (1958), Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas (1958), Convention on the Continental Shelf (1958), Optional Protocol of Signature concerning the Compulsory Settlement of Disputes (1958).

<sup>43</sup> A kalózkodás nemzetközi jogi definiálása természetesen nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a nemzetközi értelemben kalózkodásnak nem minősülő, de a joghatósággal rendelkező állam joga szerint büntetendő cselekmények miatt az adott állam illetékes hatóságai megtegyék a szükséges intézkedéseket, és az elkövetők felelősségre vonása megtörténjen.

<sup>44</sup> Magántulajdonban levő hajó által elkövetett cselekményeknek tekintendők a 15. Cikkben meghatározott kalózcselekmények, ha azokat olyan hadihajó, állami hajó követi el, amelyet a fellázadt legénység kerített hatalmába. (ld. 16. Cikk)

<sup>45</sup> Convention on the High Seas, 17. Cikk

<sup>46</sup> A rendelkezésekből az is egyértelműen kitűnik, hogy kalózkodást nem követhet el hadihajó (katonai légi jármű) vagy más kormányzati felügyelet alatt álló hajó (illetve légi jármű), kivéve, ha a legénység fellázadt és átvette a hajó vagy légi jármű feletti uralmat.

<sup>47</sup> Ez a kitétel különbözteti meg a kalózkodást (*piracy*) az eltérítéstől (*hijacking*), és választ ad arra a kérdésre is, hogy a nemzetközi jog miért nem tekinti önmagában kalózkodásnak azt az esetet, amikor az utasok átveszik a hatalmat egy hajó felett.

<sup>48</sup> WHITEMAN, -p. 658.

<sup>49</sup> Ld. 1963. évi 6. tvr. 3. §. Érdekességképpen megemlíthető, hogy hazánk kalózkodás elleni kétoldalú együttműködésre is vállalt kötelezettséget például Ukrajnával (ld. A Magyar Köztársaság és Ukrajna között a jószomszédtság és az együttműködés alapjairól Kijevben, az 1991. évi december hó 6. napján aláírt Szerződés kihirdetéséről szóló 1995. évi XLV. törvény 19. Cikkét) és Spanyolországgal (ld. A Magyar Köztársaság és a Spanyol Királyság közötti, Madridban, 1992. február 6-án aláírt, barátsági és együttműködési Szerződés kihirdetéséről szóló 1995. évi LXXX. törvény 16. Cikkét).

<sup>50</sup> WHITEMAN, -pp. 662-663.

<sup>51</sup> SHAW, -p. 372.

<sup>52</sup> BAHAR, -p. 33.

<sup>53</sup> GOLDIE, -pp. 235-236.

<sup>54</sup> United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 10 December, 1982

<sup>55</sup> Az Egyezmény megszövegezésére hivatott Konferenciát 1973-ban hívták össze. A tárgyalások azonban valójában már 1968 óta folytak többé-kevésbé hivatalos keretek között. Az UNCLOS aláírásáig vezető út részleteit ld. The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective)

<sup>56</sup> A megállapodásokat ld. fentebb ref. 42.

<sup>57</sup> A tárgyalásokban a föld valamennyi régiójából több mint 150 állam vett részt. Ld. ROSEN.

<sup>58</sup> Egyebek mellett – az Egyezmény által szintén szabályozott – tengerfenék rezsím kérdéséhez fűződő eltérő nemzeti érdekek akadályozták meg azt, hogy az Egyezmény hosszú éveken keresztül hatályba lépjen. Végül a tengerfenék kérdésével foglalkozó XI. fejezet



## HADTUZOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.  
4. évfolyam 1. szám

VARGA Attila Ferenc

tárgyában a felek külön megállapodást kötöttek, ami megnyitotta az utat az egyezmény hatályba lépése előtt is. Az Egyezmény végül 1994. november 16-án lépett hatályba.

<sup>59</sup> Vö. UNCLOS 101-103. Cikkek

<sup>60</sup> BAHAR, -p. 18.

<sup>61</sup> Vö. Nyílt Tengeri Konvenció 15. Cikk (1) bekezdés (a) és (b) pontok, illetve UNCLOS 101. Cikk (a) bekezdés (i) és (ii) pontok.

<sup>62</sup> BAHAR, -pp. 38-39.

<sup>63</sup> Code of practice for the investigation of crimes of Piracy and armed robbery against ships, -p. 4.

<sup>64</sup> Ld. <http://www.maritimeterrorism.com/definitions> (Letöltés: 2008. november 25.). Megjegyzendő, hogy az IMB által kialakított ezen tágabb definíciót a nemzetközi jog nem fogadja el, a megfogalmazás azonban kétség kívül hozzájárulhat egy átfogóbb kép kialakításához a tengeri bűnözésről.

<sup>65</sup> BECKMAN, -p. 319.

<sup>66</sup> Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 December 2009, -p. 4.

<sup>67</sup> BECKMAN, -p. 319. Megjegyzendő, hogy az IMO 2009 decemberéig az IMB-vel azonos definíciót használt a hajók elleni fegyveres rablásra. Vö. Code of practice for the investigation of crimes of Piracy and armed robbery against ships, -p. 4

<sup>68</sup> LAUTERPACHT, H., -p. 617.

<sup>69</sup> A *privateer*-ek olyan magánszemélyek voltak, akik hivatalos megbízó levél (*letter of marque*) birtokában fosztogatták az ellenséges hatalmak kereskedelmi hajóit. A *privateer*-ek alkalmazásának gyakorlata a XVII-XVIII. században elfogadott gyakorlat volt, végül az 1856-s Párizsi Nyilatkozat betiltotta a tengeri fosztogatás ezen államilag támogatott formáját.

<sup>70</sup> BYNKERSHOEK, -p. 131.

<sup>71</sup> Anglia már 1807-ben megtiltotta gyarmatain a rabszolgákkal való kereskedést.

<sup>72</sup> BRIERLY, -pp. 311-312.

<sup>73</sup> A néhány nappal korábban a guatemalai újságokban hivatalos felhívás jelent meg, amely szerint az államelnök – hivatkozva a guatemalai parti tengeren engedély nélkül folytatott „kalózhajászás” (*pirate fishing*) elterjedésére – utasította a légierőt az ún. „Drake-művelet” végrehajtására, amely szerint az F-51 repülőgéphez rendszeresített bombák, rakéták és egyéb fegyverek alkalmazásával éjjel-nappal támadni kell ezeket a kalózbundákat (*bandit pirates*). Ld. WHITEMAN, -p. 663.

<sup>74</sup> WHITEMAN, -pp. 663-665.