

AZ AFRIKA SZARVÁNÁL FOLYTATOTT KALÓZKODÁS BIZTONSÁGPOLITIKAI HATÁSAI**THE EFFECTS OF PIRACY OFF THE HORN OF AFRICA ON SECURITY**

Szomália, amely a világ egyik legszegényebb, legfejletlenebb és politikailag leginstabilabb állama, az utóbbi években a nemzetközi közvélemény érdeklődésének középpontjába került, de nem az esetleges fejlődési-, vagy reformtörekvései kapcsán, hanem a napjainkra már megszokottá vált kalóztámadásoknak köszönhetően. Ennek oka, hogy 2008-tól kezdve a szomáliai kalózkodás korábban nem tapasztalt méreteket kezdett ölteni, ami komoly következményekkel jár, nem csak a nemzetközi kereskedelem tekintetében, hanem sok más aspektusból is. A tanulmányban ezeket a következményeket fogom megvizsgálni és elemezni, a területi kiterjedésük, valamint az általuk érintett dimenziók alapján csoportosítva.

Somalia, one of the world's poorest, underdeveloped and politically unstable countries, has been in the centre of international interest in the last few years, however, not for its attempts for development and reforms but for the attacks of Somali pirates that has become usual. The reason for it is that the degree of piracy has grown very fast since 2008, which has serious consequences on international trade and on other fields, too. In my essay I intend to analyze these effects, classify them and examine their regional expansion.

BEVEZETÉS

Tanulmányom célja a nemzetközi közösség egyik aktuális és jelentős problémája, az Ádeni-öbölben és a térségében folytatott kalózkodás által okozott hatások bemutatása. A szomáliai kalózkodás jelentősége a térség kiemelt földrajzi elhelyezkedésében, illetve a hajóforgalom ebből adódó méretében rejlik, ugyanis a világ globális kereskedelmének 10%-a, a nemzetközi kőolajexportnak pedig számottevő része – napi 3,3 millió hordó – halad át ezen a területen. Az átmenő forgalom biztonsága különösen fontos az Európai Unió számára, amely tengeri kereskedelmének 95%-át, energiaportjának pedig 20%-át ezen az útvonalon keresztül bonyolítja, de a hajózás zavartalansága a Közel-Keletről származó kőolaj és földgáz olyan további importőreinek is érdeke, mint például az Egyesült Államok, Japán, Kína, vagy India. (NATO PA; MSCHOA)

A kalózkodás vizsgálata során nem térek ki a megtámadott kereskedelmi hajókat és társaságokat érintő közvetlen károkra – hajó vagy rakomány elvesztése, megrongálódása, szállítmányok késése stb. –, hanem kizárólag a tágabb értelemben vett következményeket, a Szomáliát, a régió országait, valamint a nemzetközi közösséget érintő, a biztonság több dimenziójára – gazdasági, politikai, élelmezési, környezeti stb. – is kiterjedő helyi, regionális és globális hatásokat szándékozom elemezni.

A HELYI HATÁSOK

A szomáliai kalóztevékenységnek komoly következményei vannak magára Szomáliára is melyek jelentős mértékben befolyásolják az ország gazdasági, illetve humanitárius helyzetét, valamint negatív hatással vannak a belpolitikai stabilitásra és a társadalomra is.

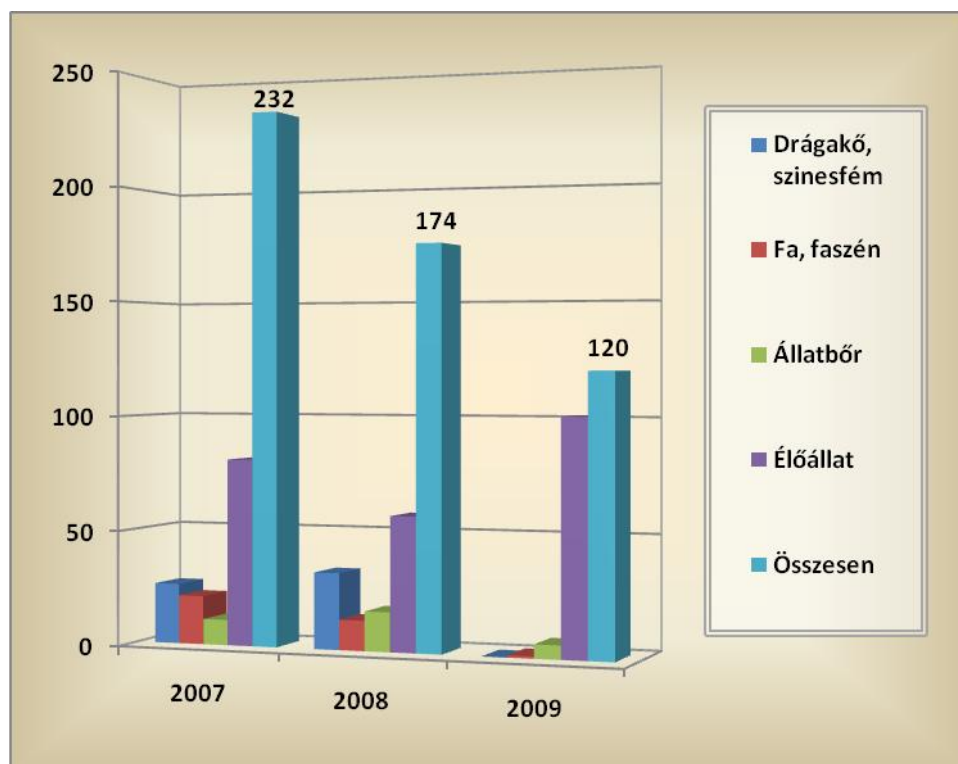
A SZOMÁLIA GAZDASÁGÁRA GYAKOROLT HATÁS

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

DOMBAI Zsolt

Egy olyan országnak, ahol a GDP jelentős része az export bevételekből származik, melynek fő felvevő piacai az Egyesült Arab Emírátsok, Jemen és Szaúd-Arábia, létfontosságú a zökkenőmentes tengeri kereskedelem az Ádeni-öbölben és térségében. (CIA) Az utóbbi évek jelentős kalóztevékenységének hatására Szomália azonban „no-go” országnak számít, aminek következtében a potenciális tengerentúli üzleti partnerek elmaradoznak, csökkentve a külkereskedelmet, és ezzel az export bevételeket. A hajóforgalom visszaesésének következtében csökkennek a kikötők és a helyi kereskedelmi társaságok bevételei, ami pedig a helyi, illetve a központi kormányzat által beszedhető adók és vámok összegét is tovább mérsékli. (IEG, 2008)



Szomália exportforgalmának és a négy fő exporttermékének alakulása 2007 és 2009 között
(millió USD; Forrás: Internet)

A tengeri kereskedelem forgalmának csökkentésén túl, a túszejtések során begyűjtött váltságdíjakból származó jelentős mennyiségű pénzösszegek révén a kalózkodás hozzájárul az ország rohamos ütemű¹ inflációjához, valamint a fekete-gazdaság virágzásához is. (IEG, 2008) A kalózkodás a váltságdíjak egy jelentős részét szolgáltatások, tartós fogyasztási cikkek, luxus járművek és ingatlanok vásárlására fordítják, ami elősegíti az illegális üzleti tevékenységek térnyerését. Jó példa erre, hogy az úgy nevezett „kalózparadicsomokban”, mint például Eyl vagy Hobyo, a hagyományos, törvényes gazdasági tevékenységek teljes mértékben kiszorultak a piacról. (Gilpin, 2009) A Szomália gazdaságára gyakorolt hatásokat azonban konkrét számokkal nem lehet kifejezni, mivel még az ENSZ Afrikai Gazdasági Bizottságának (UNECA) és az Afrikai Fejlesztési Banknak (AfDB) sincsenek pontos, naprakész makro- és mikrogazdasági adatai az országról.

AZ ORSZÁG BELPOLITIKAI HELYZETÉRE GYAKOROLT HATÁS

A kalózkodás által elősegített feketegazdaság – a törvényes gazdasági tevékenységek említett háttérbeszorításával – nem csak a tisztességes vállalkozókat lehetetleníti el, de megfosztja a helyi és a központi kormányzatokat az ezen tevé-

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

DOMBAI Zsolt

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

kenységekből származó adóktól és illetékektől is, aminek hatására azok anyagilag tovább gyengülnek, így a nagy összegű váltságdíjakból az intézmények és azok vezetői könnyen lefizethetővé, befolyásolhatóvá válnak. Korruptságuk következtében a helyi közigazgatási és rendőri vezetők pedig nem csak a kalózkodásnak engednek szabad utat, hanem az ahhoz kapcsolódó illegális üzleti tevékenységeknek is. (Hansen, 2009) A korrupció egy további, közvetett következménye, hogy időről időre újabb, az illegális üzleti tevékenységekből meggazdagodó hadurak jelennek meg, akik a megszerzett befolyásuk, üzleti érdekszférájuk megtartása, illetve növelése érdekében kiveszik a részüket a helyi és központi hatalomért vívott harcokban, tovább fokozva ezzel az ország politikai instabilitását. (Gilpin, 2009)

Megállapítható tehát, hogy a kalózkodás közvetlenül rontja a helyi és a központi kormányzat költségvetésének helyzetét, továbbá közvetett módon rombolja annak társadalmi megítélését, legitimitását, valamint hitelességét. A feketegazdaság a kormányzati korrupcióval párosulva pedig egyrészt gátolja az ország politikai egységének helyreállítását, ezáltal Szomália visszailleszkedését a nemzetközi kereskedelembe és közösségbe, másrészt káros hatással van a társadalmi morálra, illetve a hagyományos, klán alapú társadalmi szerkezetre, valamint a klánok közötti kapcsolatrendszerekre is. (IEG, 2008)

AZ ORSZÁG HUMANITÁRIUS HELYZETÉRE GYAKOROLT HATÁS

Az ENSZ Világélelmészeti Programja (WFP) szerint évente az elhúzódó polgárháború és az évek óta tartó szárazság miatt több millió ember szorul folyamatos humanitárius segítségre Szomáliában. A WFP az élelmiszer, gyógyszer és egyéb segélyszállítmányok 95%-át, logisztikai okok és a háborús helyzet miatt, a kezdetektől kezdve a tengeren juttatta el az országba. A WFP hajók ellen 2005-ben két alkalommal is végrehajtott kalóztámadás hatására azonban a hajózási társaságok nem vállalták a segélyek további célba juttatását, ezért a WFP a szállítmányok egy részének felfüggesztésére, illetve azok szárazföldön történő szállítására kényszerült, aminek következtében drasztikusan csökkent a támogatáshoz jutó szomáliaiak száma. Ennek az állapotnak a megszüntetése érdekében 2007-ben francia, dán, valamint norvég haditengerészeti kísérettel újraindult a segélyek tengeren történő célba juttatása, így a WFP 2008 végére közel a négyeszeresére tudta növelni a szállítmányok mennyiségét, 2009-ben pedig már 3,3 millió szomálinak tudott segíteni. (WFP) A haditengerészeti erők alkalmazásának köszönhetően tehát a tengeren történő szállítás újra lehetségessé vált, azonban a kereskedelmi hajók – a kalózkodás miatt – megnövekedett biztosításai és egyéb költségei, továbbá az útvonal biztosításához szükséges hadihajók költségei olyan magasak,² hogy hosszútávon ez a megoldás nem finanszírozható. (IEG, 2008)

A kalózkodás ugyanakkor nem csak a segélyszállítmányok esetleges megtámadásával, így azok elmaradásával jelent humanitárius veszélyt a lakosság számára, hanem az élelmiszert szállító kereskedelmi hajók újonnan történő rendszeres kifosztásával, eltulajdonításával is, mivel ennek hatására 2010-ben akadozni kezdett az ország importból származó élelmiszer-ellátása, aminek köszönhetően jelentős mértékben növekedni kezdtek az élelmiszeripari termékek árai Szomáliában. (WFP)

A REGIONÁLIS HATÁSOK

A Szomáliát sújtó következmények mellett a kalózkodás kihat a tágabb értelemben vett régióra, több Afrika keleti partján és az Arab-félszigeten fekvő országokra is, befolyással van azok politikai, gazdasági, humanitárius, stb. biztonsági helyzetére.

A RÉGIÓ ORSZÁGAINAK GAZDASÁGÁRA GYAKOROLT HATÁSOK

Az Ádeni-öböl forgalmának biztonsága – az Európa és Ázsia közötti fő hajózási útvonal részeként – nem csak Szomália külkereskedelme szempontjából fontos kérdés, hanem a cél- és tranzitforgalomban érintett többi ország, Kenya, Szudán, Eritrea, Dzsibuti, Etiópia, Szaúd-Arábia, Jemen, Omán és – a Szezi-csatorna révén – főként Egyiptom számára is. Az utóbbi évek gyakori támadásai miatt azonban egyre több hajózási és kereskedelmi társaság kerüli el az Ádeni-öblöt, és választja inkább az Afrikát megkerülő hosszabb, de biztonságosabb útvonalat. (IEG, 2008) A kereskedelmi forgalom csökkenésének, továbbá a tengeri közlekedés továbbra is rossz biztonsági helyzetének köszönhetően a térségbe irányuló külföldi befektetések és a turizmus mértéke, valamint a kikötők bevétele csökken, mely hatással van az érintett országok gazdaságára. (Gilpin, 2009)

A kalózkodás fent említett következményei különösen rosszul érintik Egyiptomot, mivel az ország bevételeinek jelentős része a turizusból és a Szezi-csatorna átmenő forgalma által fizetett használati díjból származik. 2009-ben a turizmusban 8-9%-os visszaesés volt észlelhető a 2008-as évhez képest, feltehetőleg azonban ez csak kis részben volt köszönhető a kalózkodásnak, és a fő ok minden bizonnyal a gazdasági világválságra vezethető vissza. (Dzidosz, A., 2009) A csatorna átmenő forgalmának 2008-as évről 2009-es évre történő közel 20%-os csökkenésében azonban már jelentősebb szerepe volt a szomáliak által végrehajtott támadásoknak. A 2009-ben az előző évnél 4187 hajóval és 175,6 millió tonnával mérséklődött hajóforgalom megközelítőlegesen becslés szerint több százmillió USD bevétel kiesést jelentett az országnak. A fokozott nemzetközi haditengerészeti jelenlét következtében 2010-ben a csatorna forgalma ugyan növekedésnek indult, de még mindig jelentősen elmaradt a 2008-as évhez képest. (SCA; Wasser, 2009)

Egyiptom mellett Kenya gazdaságára is komoly hatással van a tengeri kereskedelem veszélyeztetettsége, a csökkenő forgalomból adódóan ugyanis Mombasa kikötőjében 2009-ben 38 ezer TEU-val³ kevesebb áru fordult meg a korábbi évez viszonyítva, ami jelentősen visszavetette a kikötő bevételeit és az abból származó adókat. Ezen felül a kalóztámadások miatt megnövekedett szállítási és biztosítási költségek 12 millió USD veszteséget okoztak a Kenyai Mezőgazdasági Termékeket Exportáló Szövetségének (FPEAK), ezzel rontva Kenya 2006 és 2008 között javuló tendenciát mutató külkereskedelmi mérlegét. (Puddu, 2010)

A RÉGIÓ HUMANITÁRIUS HELYZETÉRE GYAKOROLT HATÁS

Szomáliához hasonlóan a térség több országában szorul a lakosság jelentős része nemzetközi segítségre, így például Szudánban, Eritreában vagy éppen Etiópiában, ahol 2010 évvégéig összesen 5,23 millió embernek volt szüksége élelmiszer segélyekre az életben maradáshoz. Az Egyesült Államok, a térségben tapasztalható nagymértékű élelmiszer- és vízhiány miatt, 2010-ben 50 millió USD értékben nyújtott támogatást Etiópiának, valamint 30 millió USD értékben Szudánnak. Ezeknek a humanitárius segélyszállítmányoknak a nagy része, akár csak a Szomáliába irányulóké, a tengeren érkezik, és onnan kerül továbbszállításra a szárazföldre. A sikeres célba éréséhez tehát elengedhetetlen a tengeri közlekedés biztonsága, így ha a kialakult helyzet nem változik, akkor a szükséges segélyek rászorulókhöz való eljuttatása továbbra is igen költséges lesz, ami – ahogy már említettem – hosszú távon nem lesz kivitelezhető. (Ploch et al., 2010)

A RÉGIÓ BIZTONSÁGÁNAK TOVÁBBI DIMENZIÓIT ÉRINTŐ HATÁSOK

Az ENSZ BT 1992-ben hozott 733-as számú határozata, vagyis a Szomáliával szemben elrendelt fegyverembargó ellenére szabadon áramlik a fegyver és a lőszer az országba, aminek egy része – a kalózok által folytatott fegyverkereskedelem révén – Jemenből származik. ENSZ megfigyelők feltételezik továbbá azt is, hogy a váltságdíjakból befolyó pénzösszegek egy hányadából a kalózok nem csak a saját arsenáljukat bővítik, hanem más, a régió különböző országaiban aktív fegyveres csoportoké is, ezzel tovább rontva a régió biztonsági helyzetét, és elősegítve a terrorizmus regionális

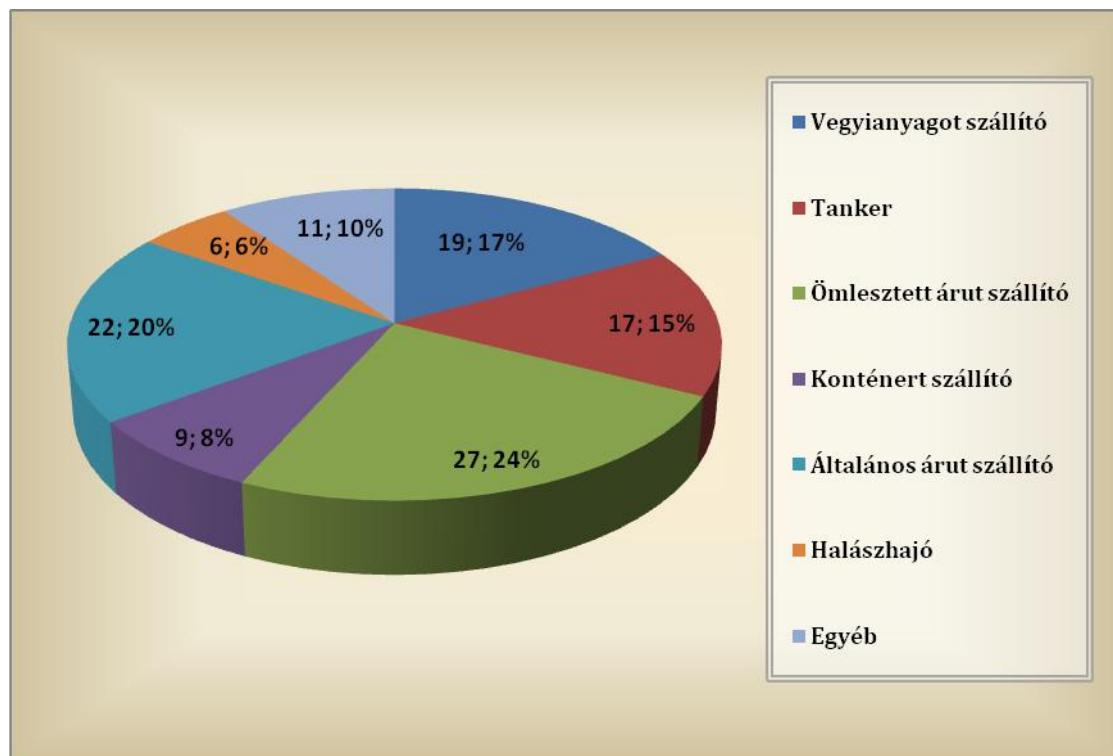
HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

DOMBAI Zsolt

erősödését. (Ploch et al., 2010) Ezen túlmenően, amennyiben hosszútávon nem sikerül megoldani a problémát, és a tengeri forgalom csökkenése továbbra is folytatódik, akkor az érintett országok súlyos gazdasági helyzetbe kerülhetnek, aminek következtében tovább nőhet a politikai instabilitás és csökkenhet a közbiztonság is. A gazdasági recesszió és a továbbra is veszélyeztetett tengeri közlekedés hatására pedig súlyosbodhat a humanitárius helyzet, aminek akár a régió instabilitását még jobban növelő, nagymértékű migráció is lehet a következménye. (IEG, 2008)

A következő dimenzió, ami komoly veszélynek van kitéve a régióban, az a környezetbiztonság. 2008 óta a szomáliai kalózok az esetek jelentős részében támadtak meg kőolaj vagy földgáz származékokat szállító tankereket, illetve vegyi anyagot szállító hajókat. 2008-ban például az összes támadás 15%-ában tanker volt a kiszemelt célpont, igaz mindössze egyet sikerült elfoglalniuk, viszont a *Sirius Star* nevű libériai hajó rakterében 2 millió tonna kőolaj volt, ami ha a támadás, vagy a szomáliai partokhoz való hajózás során keletkezett sérülés következtében bejutott volna a tengerbe, komoly környezeti károkat tudott volna okozni.



Szomáliai kalózok által 2008-ban megtámadott hajók száma és aránya, típusok szerint;

Forrás: Internet

A rakomány szempontjából a környezetre veszélyesnek számító másik hajótípusból, a vegyi anyagot szállító hajókból is igen sokat ért támadás 2008-ban. Ilyen típusú hajót 19-szer – ami az összes eset 17%-a – próbáltak meg elfoglalni, amiből 10-szer sikerült is, köztük például a *Stolt Strenght* nevű, 20 ezer BRT⁴ befogadó képességű, foszforsavat szállító fülöp-szigeteki hajót. A hajó esetleges sérülése, és rakományának a tengerbe jutása szintén környezetszennyező hatással lett volna. (ICC-IMB, 2008; ICC-IMB 2009, ICC-IMB 2010)

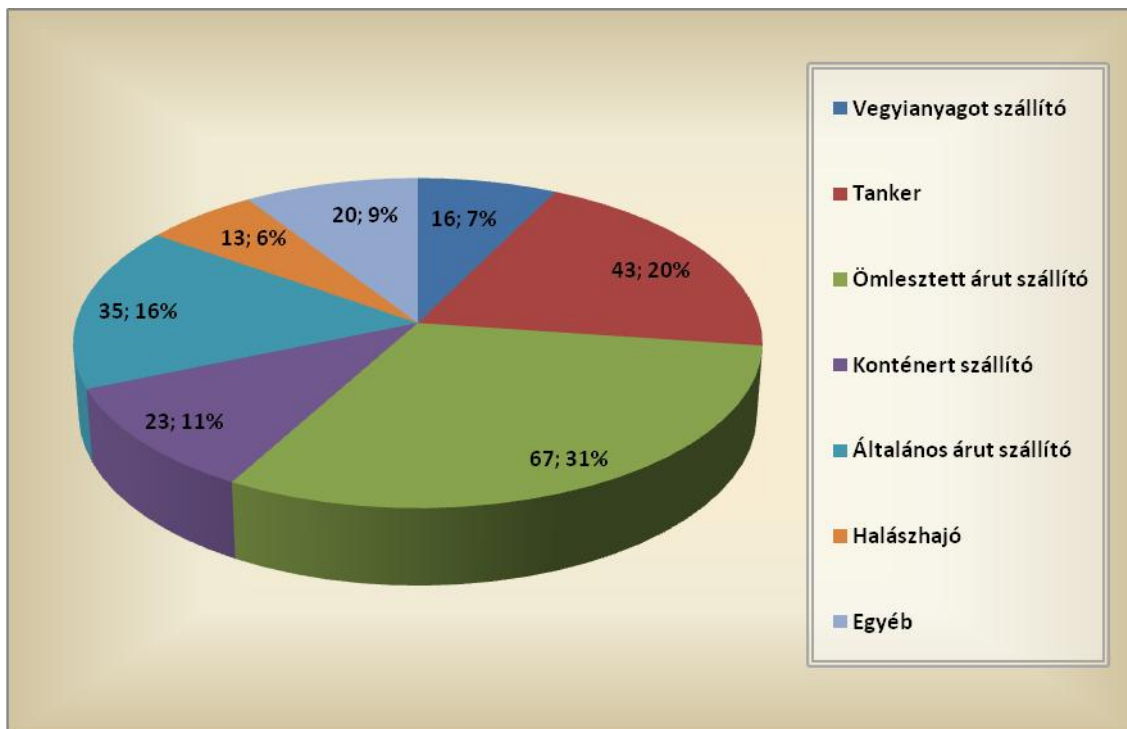
A kalózoknak természetesen nem céljuk a hajók elsüllyesztése, vagy olyan sérülés okozása, amely során a rakomány elveszik, mivel akkor nem kapnák meg a követelt váltságdíjat, azonban adódhat olyan körülmény akár a támadás,⁵ akár a szomáli partokhoz való út során, aminek következtében mégis sérül a hajótest, és kijut a rakomány. 2009-ben az ilyen,

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

DOMBAI Zsolt

a környezetre veszélyes rakományt szállító hajók elleni támadások száma összesen 59 volt, ami az összes regisztrált támadás 27%-át tette ki. (ICC-IMB, 2009) 2010 első félévében ez az arány tovább növekedett, az összesen 100 esetből 21-szer vegyi anyagot szállító hajó, 16-szor pedig tanker volt az áldozat, ami együttesen 37%-nak felel meg. (ICC-IMB, 2010) Annak ellenére, hogy eddig nem volt rá példa, a számokból kiindulva megállítható, hogy potenciálisan fennáll a környezetszennyezés veszélye.



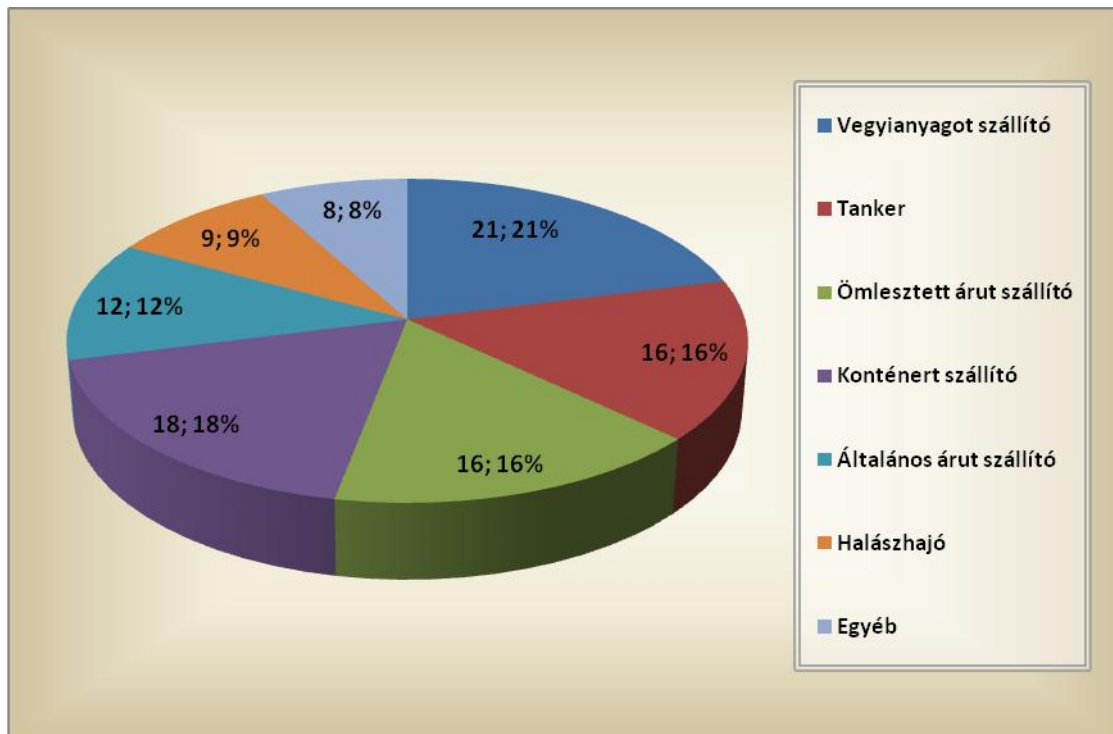
Szomáliai kalózkodók által 2009-ben megtámadott hajók száma és aránya, típusok szerint;

Forrás: Internet

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

DOMBAI Zsolt



Szomáliai kalózkodás által 2010 első félévében megtámadott hajók száma és aránya, típusok szerint;

Forrás: Internet

A GLOBÁLIS HATÁSOK

A felvázolt helyi és regionális hatásokon kívül további globális kérdések is felmerülnek a probléma kapcsán, ezért az egész nemzetközi közösségnek számolnia kell a kalózkodás következményeivel. A globális hatások elsőként a nemzetközi kereskedelemben nyilvánultak meg, azonban a szomáliak által folytatott illegális tevékenység a továbbiakban befolyással lehet a nemzetközi biztonság más dimenzióira is.

A NEMZETKÖZI KERESKEDELEMRE GYAKOROLT HATÁS

A kalózkodás következtében az utóbbi időben sok többletköltség merült fel, melyek főként a váltságdíjak kifizetéséből; a hajók, a legénység és a rakomány megrongálódásából, illetve elvesztéséből; a megemelkedett biztosítási díjakból; a hajók biztonságának fokozásából; valamint a haditengerészeti jelenlétből adódnak. Egy 2009-es számítás szerint ezek a költségek éves szinten összességében 1 és 16 milliárd USD közé tehetők, amelyek egyik részét a hajótulajdonosok és a hajózási társaságok, a másik részét pedig az egyes államok kénytelenek felvállalni. (Ploch et al., 2010)

Mint ahogy azt a tanulmány elején említettem, nem kívánom elemezni a hajókat, szállítmányokat, legénységet érintő közvetlen hatásokat, viszont fontos az ezekből adódó, a hajótársaságok részére felmerülő többletköltségeket megemlíteni, mivel ezek befolyással vannak a nemzetközi kereskedelemre. Az egyre gyakoribb támadásoknak köszönhetően 2008 második felétől az Ádeni-öblön keresztülhaladó hajók biztosítási költségei az utankénti 500 USD-ről 20 ezer USD-ra emelkedtek. Ez éves szinten, az öblön áthaladó 20 ezer hajóval számítva, összességében 390 millió USD többletet eredményez, mely kiadást a nemzetközi kereskedelemben résztvevő többi szereplő, elsősorban a piacok kénytelenek megfizetni. (UNCTAD, 2009)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

DOMBAI Zsolt

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

Van azonban több, olyan hajózási társaság is, mint például a *Maerks Line*,⁶ mely az öböl veszélyeztetettsége miatt az Ázsia és Európai közötti (AE7) útvonalát megváltoztatta, és a Szuézi csatorna helyett a Jóreménység foka felé szállít. Ebben az esetben nem kell többlet biztosítási költséget, valamint csatorna használati díjat sem fizetnie a kereskedelmi társaságnak, sőt a szállítmány is nagyobb biztonságban célba ér. Az Európa és Ázsia közötti alternatív útvonal következtében viszont megnő a távolság, ami utanként átlagosan 5,7 nap extra szállítási időt, valamint éves szinten 74,4 millió USD többlet üzemanyagköltséget és 14,6 millió USD többlet hajóbérleti díjat jelent egy átlagos méretű társaságnak, aminek nagy részét szintén a piacra hárítják át. (U.S. DT) Mindegy tehát, hogy a kalózkodás okozta közvetlen hatásokból, vagy az alternatív útvonalból adódnak-e a többletköltségek, mivel mindkét eset kihat a nemzetközi kereskedelemre.

A NEMZETKÖZI BIZTONSÁG TOVÁBBI DIMENZIÓIT ÉRINTŐ HATÁSOK

Amennyiben a kalózkodásra, illetve a következményeire hosszútávon nem sikerül megoldást találni, úgy a fent említett többletköltségeknek köszönhetően a térségből – többek között Szaúd-Arábiából, Ománból és Katarból – származó kőolaj, valamint földgáz szállítmányok költségei is emelkedni fognak, ami az energia árak növekedéséhez fog vezetni. Ezen túlmenően, amennyiben a hajózási társaságok többsége a jövőben elkerülné az Ádeni-öblöt és a térségét, úgy végső esetben akár jelentősen le is csökkenhetne a Perzsa-öbölből és a Vörös-tengerről származó nyersanyag export mértéke, ami veszélyeztetné több európai és ázsiai ország energiabiztonságát is. (IEG, 2008) Ehhez hasonló folyamatra jó példa a líbiai belpolitikai állapotok következtében kialakult jelenlegi helyzet, amikor is egy kőolajexportáló ország kapacitásának csökkenését drasztikus áremelkedések követik.

Az energia-ellátottság alakulása azonban nem az egyetlen következmény, ami érinti a nemzetközi biztonságot. Szakértők feltételezik, hogy több kalózcsoport is kapcsolatban áll olyan szélsőséges iszlamista szervezetekkel, mint például az Al-Shabaab, igaz az Egyesült Államok tisztviselői eddig nem találtak ezt alátámasztó, érdemi bizonyítékot. Egy 2009 decemberében, a kanadai hírszerző szolgálat által kiadott jelentésben viszont szélsőséges iszlamista kalózhálózatról írnak, ahol a váltságdíjak egy részéért vagy fegyverekért cserébe, az iszlamisták védelmet biztosítanak a kalózoknak. A tényektől és a feltételezésektől függetlenül, a szakértők többsége mindenesetre abban egyetért, hogy a kalózok által létrehozott feketegazdaságból, a fegyver-, ember- és kábítószer kereskedelemből, valamint a váltságdíjakból származó bevételek potenciálisan elősegítik a helyi és a nemzetközi terrorista szervezetek működését, és azok további megerősödését. (Ploch et al., 2010)

ÖSSZEFOGLALÁS

A somáliai kalózkodás, ahogy azt a tanulmányomban részletesen kifejtettem, igen komoly helyi, regionális és nemzetközi szinten ható következményekkel járt már eddig is, ezért különösen fontos lenne a kialakult helyzet mielőbbi, tartós rendezése, azelőtt, mielőtt a felvázolt lehetséges politikai, gazdasági, humanitárius, környezeti és egyéb hatások bekövetkeznének. Az mindenesetre biztató jel, hogy az utóbbi időben, mind a katonai műveletekben, mind a nemzetközi és regionális kezdeményezésekben, együttműködésekben egyre több ország veszi ki a részét, és az esetlegesen felmerülő kisebb-nagyobb konfliktusok, érdekütközések ellenére, képesek összehangoltan, egymást segítve tevékenykedni. A probléma összetettsége, politikai, gazdasági, társadalmi és jogi aspektusai miatt azonban fontos, hogy a gyors megoldásra törekvés ne menjen a hatékonyság, valamint az alaposág rovására, mert különben a hatalmas költségek és kemény erőfeszítések árán elért eredmények csak időszakosak lesznek. A tartós megoldás elérése érdekében ezért nem szabad csak a kalózkodás okozta tüneteket kezelni, hanem összetett, a probléma minden egyes elemére kiterjedő, hosszú távú programot kell kidolgozni, amelyet aztán az államoknak közösen, egyetértésben kell majd végrehajtaniuk és végrehajtatniuk.

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

DOMBAI Zsolt

Kulcsszavak: kalózkodás, Szomália, biztonság, nemzetközi kereskedelem

Keywords: piracy, Somalia, security, international trade

FELHASZNÁLT IRODALOM

CIA: CIA World Factbook: Somalia.

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>

(letöltve: 2011. február 20.)

DZIADOSZ, A. (2009): Egypt tourism numbers to fall less than feared. Reuters Africa.

<http://af.reuters.com/article/investingNews/idAFJOE59J0PG20091020?sp=true>

(letöltve: 2011. március 1.)

GILPIN, R. (2009): Counting the Costs of Somali Piracy. Center for Sustainable Economies United States Institute of Peace. Working Paper.

http://www.usip.org/files/resources/1_0.pdf (letöltve: 2011. február 24.)

HANSEN, Stig Jarle (2009): Piracy in the greater Gulf of Aden – Myths, Misconception and Remedies.

Norwegian Institute for Urban and Regional Research.

<http://www.nibr.no/uploads/publications/26b0226ad4177819779c2805e91c670d.pdf>

(letöltve: 2011. február 22.)

ICC-IMB (2008): Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report. International Chamber of Commerce. International Maritime Bureau. 2008. Jan. 1 – Dec. 31.

<http://ddata.over-blog.com/xxxyyy/0/50/29/09/Docs-Textes/Pirates2008RAP-BMI0901.pdf> (letöltve: 2011. február 27.)

ICC-IMB (2009): Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report. International Chamber of Commerce. International Maritime Bureau. 2009. Jan. 1 – Dec. 31.

<http://www.mfa.gr/softlib/Ετήσια%20αναφορά%20για%20το%202009%20του%20International%20Maritime%20Bureau%20για%20το%20Πειρατεία.pdf> (letöltve: 2011. február 27.)

ICC-IMB (2010): Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report. International Chamber of Commerce. International Maritime Bureau. 2010. Jan. 1 – Jun. 30.

<http://naval.review.cfps.dal.ca/pdf/2010%20Q2%20IMB%20Piracy%20Report.pdf>

(letöltve: 2011. február 27.)

IEG (2008): International Expert Group on Piracy off the Somali Coast: Piracy off the Somali Coast. Final Report.

http://www.imcsnet.org/imcs/docs/somalia_piracy_intl_experts_report_consolidated.pdf (letöltve: 2011. február 17.)

MSCHOA: Maritime Security Centre (Horn of Africa).

<http://www.mschoa.org/Pages/About.aspx> (letöltve: 2011. február 25.)

NATO PA: NATO Parliamentary Assembly. Security in the Gulf and on the Arabia Peninsula: An Agenda for NATO.

<http://www.nato-pa.int/Default.asp?SHORTCUT=2076> (letöltve: 2011. február 18.)

HADTUDOMÁNYI SZEMLE

DOMBAI Zsolt

Budapest, 2011.
4. évfolyam 2. szám

PLOCH, L. – BLANCHARD, C. M. – O'ROURKE, R. – MASON, C. R. – KING, R. O. (2010): Piracy off the Horn of Africa. Congressional Research Service.

<http://fpc.state.gov/documents/organization/142669.pdf> (letöltve: 2011. február 18.)

PUDDU, L. (2010): Kenya in the face of piracy in East Africa. Horn of Africa Bulletin. 2010. Február,

pp. 1.- 4. http://www.life-peace.org/sajt/filer/pdf/Horn_Of_Africa_Bulletin/HABFeb10.pdf

(letöltve: 2011. február 26.)

SCA: Suez Canal Authority. <http://www.suezcanal.gov.eg/> (letöltve: 2011. március 3.)

UNCTAD (2009): United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD Secretariat. New York and Geneva.

http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf (letöltve: 2011. február 25.)

U.S. DT: United States Department of Transportation. Maritime Administration. Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade.

http://marad.dot.gov/documents/HOA_Economic%20Impact%20of%20Piracy.pdf

(letöltve: 2011. március 2.)

WASSER, L. (2009): Somali piracy costs Suez Canal business. Reuters Africa.

http://articles.sfgate.com/2009-04-29/news/17192647_1_somali-pirates-suez-canal-somali-coast (letöltve: 2011. március 1.)

WFP: United Nations World Food Programme.

<http://www.wfp.org/countries/somalia> (letöltve: 2011. március 1.)

VÉGJEGYZETEK

¹ Szomáliában 2002 és 2009 között az infláció mértékét évi 20 és 50 százalék közöttire teszik. (AfDB, 2010)

² Csak az Európai Unió által 2008-ban indított EU NAVFOR misszió 8,3 millió euróba került 2010-ben. (EU NAVFOR)

³ 1 TEU = a 20 láb hosszú konténer kapacitásának megfelelő mennyiség.

⁴ BRT= bruttó regiszter tonna, 1 BRT 2,8 m³-nek felel meg.

⁵ Ne felejtjük el, hogy a kalózok a támadások során előszeretettel használnak RPG-7 típusú gránátvetőt is, melynek kumulatív gránátja, típustól függően, 330 és 700 mm közötti páncéltörő képességgel bír.

⁶ A világ egyik legnagyobb hajózási vállalata, 500 hajóval és több mint 1,9 millió TEU kapacitással.