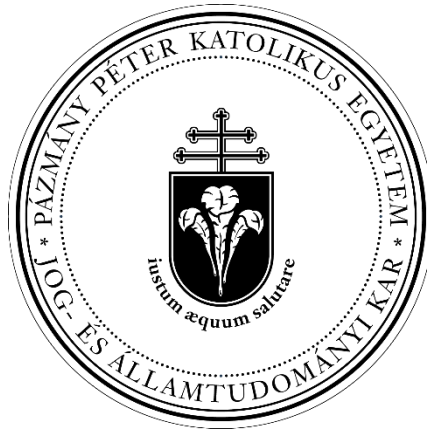




Pázmány Law Working Papers
2025/14

Kiss Amarilla

**Joghatóság a fedélzeten: shiprider-
megállapodások a nemzetközi
jogban és a kalózkodás elleni
modell tanulságai**

Pázmány Péter Katolikus Egyetem
Pázmány Péter Catholic University Budapest
<http://jak.ppke.hu>
<http://www.plwp.eu/>
ISSN: 2062-9648

Joghatóság a fedélzeten: *shiprider*-megállapodások a nemzetközi jogban és a kalózkodás elleni modell tanulságai

Bevezetés

Az általunk ismert világrend átalakulóban van, amely magával hozta a válságok és fegyveres konfliktusok felerősödését. Ezeknek mindig kiemelkedő színtere volt a tenger, amely mind fizikai, mind jogi értelemben véve egy sajátos közeget jelentett. Nem véletlen, hogy a tengeri biztonságot érintő kihívások is megsokasodtak az utóbbi időben. A kalózkodás ugyan a nemzetközi közösség összehangolt fellépésének köszönhetően visszaszorult számos térségben, azonban más régiókban (pl. Guineai-öböl, Délkelet-Ázsia) továbbra is érdemi kockázatot jelent. Ezzel párhuzamosan, a geopolitikai feszültségek növekedésével pedig újabb fenyegetések is megjelentek, ilyen például a szankciók elkerülése érdekében az azonosítást megnehezítő lobogóváltással, illetve hamis navigációs adatokkal operáló árnyékflották léte, amelyek jelentős jogi problémákat vetnek fel. Emellett, az aktuális konfliktusokhoz kapcsolódva, kiemelkednek a nem állami szereplők által folytatott fegyvercsempészet, a tengeri infrastruktúra, illetve a kereskedelmi hajók elleni támadások. Az ember- és kábítószercsempészet pedig továbbra is tartja magát bizonyos régiókban. Ezek a régi és új fenyegetések hasonló jogi dilemmákat vetnek fel. A határokon átnyúló bűncselekmények felszámolása a tengeren pedig közös érdek. A lobogó szerinti joghatóság azonban nem mindig tud olyan keretet biztosítani, amely alkalmas rugalmasan vagy rögtön reagálni, nem mellelleg földrajzi, fizikai értelemben is hatalmas területet kell ellenőrzés alá vonni, ami óriási nehézséget jelent. Ezért találkozhatunk egyre gyakrabban *ad hoc* jellegű, kifejezetten a végrehajtásra koncentráló együttműködésekkel, amelyekkel a joghatósági akadályokat próbálják meg áthidalni. Erre az egyik példa a *shiprider* intézménye, amely mára a tengeri biztonság szavatolásának egyik érdekes és vitatott elemévé vált, amelyet a kalózkodás esetén is bevetettek, sőt a kalózkodás vonatkozásában egyfajta sajátos modellé nőtte ki magát. Ez az intézmény felveti a végrehajtási joghatóság megosztásának dilemmáját, amely a másik oldalon a szuverenitás korlátozásaként jelenik meg. Ennek folyományaként felmerül a felelősség megosztásának kérdése és az emberi jogi megfelelés is. A kalózkodásra szabott modell több szempontból is egyedülálló volt, a joghatóság gyakorlásának részleges átengedése, a többes joghatóság egyidejű alkalmazása, valamint a nemzetközi szervezetek (EU, ENSZ) és az államok integrált részvétele egyaránt újdonságnak számítottak. Bár magának a szomáliai helyzetnek a jogi alapjai bizonyos részben

időközben hatályukat veszítették, a modell tanulságai relevánsak maradtak, hiszen a tengeri biztonságot ma is hasonló, összetett jogi és végrehajtási problémákat felvető jelenségek fenyegetik. Ezáltal azonban rendelkezésünkre áll egy bejáratott út, annak minden előnyével és persze nehézségével. A rövid tanulmány célja, hogy feltárja, milyen jogi és gyakorlati előnyökkel, illetve korlátokkal jár a *shiprider*-intézmény alkalmazása, ezen belül is különösen a kalózkodásra szabott modell. Kérdéses ugyanis, hogy a *shiprider*-megállapodások alkalmasak-e a joghatósági akadályok hatékony és jogi értelemben is fenntartható áthidalására, és hogy ezen tapasztalatok hogyan hasznosíthatók a jövőbeni, több szereplőt és több joghatóságot érintő tengeri biztonsági helyzetekben. Ennek érdekében a tanulmány rövid betekintést ad a klasszikus *shiprider*-megállapodásokba: hol, milyen céllal jöttek létre és melyek a tipikus alkalmazási területei, majd áttér a kalózkodással kapcsolatos modellre, annak sajátosságaira, összevetve azt a klasszikus együttműködésekkel.

I. A közös rendészeti fellépés lényege és alkalmazásának hatóköre

A *shiprider agreement* fedélzeti rendészeti együttműködési megállapodást takar, amelynek területi hatálya a tengerre terjed ki, így egyfajta tengeri hatósági együttműködésről van szó, amelynek alapja a joghatóság megosztása. Ennek a jogi és gyakorlati együttműködési formának a lényege, hogy megállapodás, szerződés alapján az egyik állam hatósági személye, jellemzően rendőr, vámügyiintéző, a parti őrség vagy egyéb tengeri hatóság embere más állam járőröző hajójára száll mint kísérő és ott joghatóságot gyakorol.¹ Ennek jogi alapja lehet egyrészt egy rugalmas, végrehajtási fókuszú bilaterális vagy multilaterális együttműködési megállapodás², ami ezáltal jellemzően *soft law* kategóriába sorolható. Másrészt lehetséges, hogy a megállapodások nem önállóan köttenek, hanem részét képezik egy nagyobb bűnüldözési együttműködésnek.³ Ezek lehetővé teszik, hogy nagyobb tengeri hatalmak, a

¹ Peter J.J. van der Kruit, 'Maritime Drug Interdiction in International Law', (2007) Nederlandse Defensie Academie, Breda, 6.3.4. Shiprider Agreements

² Memorandum of understanding (MOU)

³ Pl. Co-operation in Suppressing Illicit Maritime Drug Trafficking, amelyet az USA elsőként kötött a Bahamákkal 1997-ben, de a legújabbak közé tartozik pl. a 2023-ban Pápua Új-Guineával kötött Defence Cooperation Agreement <https://pg.usembassy.gov/the-united-states-and-papua-new-guinea-sign-new-defense-cooperation-agreement-and-shiprider/> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 25. L.még: Isaias Yemane Tesfalidet, 'Shiprider Institution: Questions of Jurisdiction and State Responsibility', in Efthymios D. Papastavridis Kimberley N. Trapp (eds.), *La criminalité en mer* (Nijhoff, 2014) 609. Az USA által kötött együttműködésekéről lásd még: List of maritime counter narcotics law enforcement agreements signed by the United States as of August 2005 <https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87199.htm?safe=1> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 23.

maguk kedvezőbb infrastruktúrájával kisebb államokkal lépjenek partnerségre, hogy fellépjenek a szervezett bűncselekményekkel szemben és garantálják az idevágó jogszabályok betartását.⁴

Ennek az intézménynek a távoli gyökerei a szesztilalom időszakába vezetnek vissza, amikor az USA nem járhatott el a külföldi lobogó alatt hajózó szeszcsempészek ellen a nyílt tengeren. Ezért bilaterális megállapodásokat kötöttek főleg európai államokkal, hogy üldözhessek a parti tengeren kívül is az elkövetőket és együttműködve visszaszorítsák a szeszcsempészt.⁵ Nem véletlen, hogy az Egyesült Államok élen jár az ilyen megállapodások megkötésében. Az USA először a Karib-térség államaival állapodott meg a drogcsempészs visszaszorítása érdekében a kilencvenes években.⁶ Az Egyesült Államok azonban előszeretettel veszi igénybe a *shiprider* megállapodásokat más térségben is. Az eltérő problémákra eltérő rendészeti megállapodásokat kötnek, amelyeket az adott, felszámolandó bűncselekményhez szabnak. A Karib-térségben tehát a csempészs, kábítószer- és emberkereskedelem hívta életre a *shiprider*-megállapodásokat. Latin-Amerikában eseti jelleggel alkalmazzák, itt szintén a kábítószer-kereskedelem elleni harc része az együttműködés⁷, míg a Csendes-óceán esetén az illegális halászat a fő probléma, de ma növekvő jelleggel alkalmazzák ezt a megoldást a tengeri környezetvédelem esetén, a védett területek ellenőrzésére és az illegális migráció megakadályozására.⁸ Az Egyesült Államoknak az ebben a régióban kötött megállapodásai esetén azonban szerepet kap az USA és Kína között meghúzódó geopolitikai feszültség is.⁹ Ázsiában egyébként a *shiprider*-megállapodások kevésbé jellemzők, helyette más regionális együttműködések jellemzők, pl. a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségén (ASEAN) belül. Ami a téma fókuszát, a kalózkodást illeti, Ázsiában létezik regionális megállapodás a kalózkodás felszámolására (ReCAAP)¹⁰, illetve itt a közös járőrözést részesítik előnyben az államok a *shipriderek* helyett.

⁴ Ray Joseph, 'Strengthening Pacific Security: US Shiprider Agreements', Foreign Policy Research Institute, February 26, 2025. <https://www.fpri.org/article/2025/02/strengthening-pacific-security-us-shiprider-agreements/> Utolsó megtekintés: 2025.aug.23.

⁵ Liquor Treaties, Tesfalidet 616.

⁶ Drug Control: U.S. Interdiction Efforts in the Caribbean Decline, Letter Report, 04/17/96, GAO/NSIAD-96-119 <https://www.govinfo.gov/content/pkg/GAOREPORTS-NSIAD-96-119/html/GAOREPORTS-NSIAD-96-119.htm> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 25. List of maritime counter narcotics law enforcement agreements <https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87199.htm?safe=1>

⁷ *Ibid.*

⁸ Tesfalidet 618.

⁹ Kína maga is elkezdett megállapodásokat kötni a térségben, pl. 2022-ben a Salamon-szigetekkel. L. még Joseph, 'Strengthening Pacific Security'

¹⁰ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Az együttműködés 2006 óta működik 21 ország (köztük európai országok az USA, Ausztrália) részvételével. Az első

A *shiprider*-megállapodások célja az említett bűncselekményekkel kapcsolatban általában a megelőzés és ezen cselekmények visszaszorítása a nemzetközi joggal¹¹ összhangban. Mindez magában foglalja a hajók feltartóztatását, az átszállást, a hajók átkutatását, az őrizetbe vételt, majd a vádemelést. A jellemző gyakorlat az, hogy minden olyan intézkedés az átszálló tiszt államának joghatóságát hívja fel, amely során az ezen állam lobogója alatt közlekedő hajó ellenében fogatosítanak. A hajó legénysége a *shiprider* engedélyével, illetve kérésére cselekedhet.¹²

A *shiprider*-megállapodásokat érintő egyik kritika, amely már az USA és a Karib-tengeri Közösség (CARICOM) államai közti megállapodásoknál is előkerült, hogy aránytalanok az együttműködések és a karibi államoknak kell a szuverenitásukból engedni. Azok úgy lettek kialakítva, hogy azok az Egyesült Államoknak kedvezzenek, a karibi állam tisztjének a fedélzetre szállása pedig mintegy legitimálta az USA azon korábbi gyakorlatát, hogy ezen államok területi felségvizeit ellenőrizte.¹³ Az megállapodások közül pontosan ezen az alapon kiemelendő a Jamaikával kötött partnerség, mert az karibi állam sokáig nem akarta aláírni az együttműködési szerződést arra hivatkozva, hogy az a szuverenitását súlyosan sérti. Ennek az alapja, hogy a jamaikai tiszt mellett az USA rendvédelmi tisztjei is kaptak volna eljárási jogosultságot, másrészt azzal indokolták, hogy a kölcsönösség elve nem érvényesül.¹⁴ Némi gazdasági nyomás hatására azonban Jamaika végül aláírta a szerződést.

Minden hátránya ellenére ez a megoldás hatékony lehet, nagyfokú együttműködést feltételez ugyanis és ezt a gyakorlat megerősíti. Az olyan kis államok parti őrsége, mint pl. Vanuatu képtelen egyedül elérni a kizárólagos gazdasági övezetének¹⁵ távol fekvő régióit, egy nagyobb tengeri infrastruktúrával viszont végre valóban ellenőrzés alá tudják vonni és el tudnak

és egyetlen kormányközi megállapodás, amely az ázsiai kalózkodás felszámolására jött létre. Bővebben: I. <https://www.recaap.org/> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 20.)

¹¹ Általában az ENSZ Tengerjogi egyezménye (UNCLOS), December 10, 1982, in Montego Bay, Jamaica (amelynek egyébként az USA nem részese); 1971-es Bécsi egyezmény a pszichotrop anyagokról; az 1961-es Egységes Kábítószer Egyezmény, New York és az 1972-es kiegészítő jegyzőkönyve és az 1988-as, az ENSZ égisze alatt létrejött és Bécsben kelt kábítószeres és pszichotrop anyagok tiltott forgalmazása elleni egyezmények.

¹² Tesfalidet 619.

¹³ Tesfalidet 610.

¹⁴ Jevon Dixon, 'Balancing Security and Sovereignty in Jamaica: Case of the Shiprider Agreement', Journal of Territorial and Maritime Studies, Aug 6, 2024 <https://www.journalofterritorialandmaritimestudies.net/post/balancing-security-and-sovereignty-in-jamaica-case-of-the-shiprider-agreement> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 25. A megállapodást I. <https://www.state.gov/98-310> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 25.

¹⁵ Az alapvonalától számított max. 200 tmf, I. UNCLOS 55-75. cikk.

járni.¹⁶ Az orvhalászat ugyanis negatívan érinti a térség gazdaságát¹⁷, ezzel a megoldással azonban erősítik az államok szerepét és a szuverenitásuk érvényesítését a tengeri területeiken is, miközben az eljárás kivitelezése terén is sokat tanulnak a technikailag fejlettebb partnertől. Az Egyesült Államok egyébként maga is úgy véli, hogy a fedélzetükre átszálló tisztek nélkülözhetetlenek a különböző bűncselekmények, elsősorban a kábítószer elleni küzdelem sikerességéhez.¹⁸

Az említett megállapodások gyakorlatilag prototípusként szolgáltak és mivel nagyrészt beváltak, ezért az ENSZ Kábítószer és Bűnözés elleni Hivatala (UNODC) is felvetette ezt a megoldási lehetőséget az orvhalászattal és kábítószercsempészettel kapcsolatosan¹⁹, elsősorban amiatt, mert az államok részéről kevés volt az eljárási hajlandóság. Felmerült, hogy ezt az intézményt a kalózkodás elleni küzdelemben is be lehet vetni.

II. Az együttműködés sajátosságai a kalózkodás felszámolásában és a kapcsolódó jogi dilemmák

II.1. A kalózkodásra szabott megállapodások

A kalózkodás kapcsán ezt az intézményt először a Biztonsági Tanács 1851-es és 1897-es határozatai²⁰ hívták életre, hogy a hatékony bűnüldözést gátló joghatósági akadályokat leküzdjék.²¹ Eljárási szempontból ez egy *ad hoc* gyakorlati megoldás volt, hiszen a joghatósági problémák áthidalásának kérdése számos olyan definíciós vitában és javaslatban megjelenik ma is, amelyek elsősorban arra vonatkoznak, hogy hogyan kellene a kalózkodás fogalmát módosítani akár az ENSZ tengerjogi egyezmény kiegészítésével vagy egy új egyezmény létrehozásával. Amíg erre vonatkozóan nincs megoldás, az egyik áthidaló megoldás az volt, hogy *shipriderekkel* vagyis egy másik állam kísérijével biztosította a gyakorlat a tengeri

¹⁶ Stephen Wright, Agnes Herbert, 'US Coast Guard expands its Pacific reach with Harriet Lane deployment', Radio Free Asia, March 26, 2024 <https://www.rfa.org/english/news/pacific/us-coast-guard-pacific-03262024231414.html> Utolsó megtekintés: 2025.aug.24.

¹⁷ Joseph, 'Strengthening Pacific Security'

¹⁸ Tesfalidet 611.

¹⁹ 2008. december, Nairobi (International Conference on Piracy around Somalia).

²⁰ Szomália engedélyével, I. UNSC Res 1851 (16 December 2008) UN Doc S/RES/1851, 3., amelyet a UNSC Res 1897 (30 November 2009) UN Doc S/RES/1897 6. pontja szó szerint átvett, A Dzsibuti Magatartási Kódexbe is belekrült a 2008-as tanzániai konferenciát követően. L. Protection of Vital Shipping Lanes, Sub-regional meeting to conclude agreements on maritime security, piracy and armed robbery against ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea areas, 3 April 2009, IMO C102/14.

²¹ Efthymios Papastavridis, 'The Use of 'Ship-Riders' to Assert Jurisdiction Over Piracy and Armed Robbery Off Somalia: Is the Gulf of Aden the Caribbean?' in Maximo Q. Mejia Jr., Chie Kochima, Mark Sawyer (eds) *Piracy at Sea* (Springer, 2013) 50.

övezetek közötti szabad átjárást, amelyet kedvezőbb alternatívának vélték, mint a tengerre szakosodó biztonsági magánvállalatok alkalmazását.

Mivel a Karib-térségben tehát már korábban is viszonylag hatékonyan alkalmazták ezt a módszert más bűncselekmények felszámolása kapcsán, annak idején az a javaslat²² született, hogy a kísérő rendeszeket kalózkodás elkövetése esetén is vessék be. Az ilyen programok kivitelezésében elsősorban az Egyesült Államok és Kanada volt élenjáró²³, de az afrikai államok is kötöttek ilyen megállapodásokat egymással.²⁴ Más államok más megoldással is élhettek, vagy nem vették igénybe ezt a lehetőséget.²⁵ Az Európai Unió egyébként jellemzően azt az utat választotta, hogy abban az esetben, ha az üldöző hajó állama nem tudta vagy nem kívánta felelősségre vonni a gyanúsítottakat, külön megállapodás értelmében egy harmadik államnak átadták az illetőt.²⁶

A kalózkodás esetén, régiótól függően, kifejezett problémát jelenthet ma is az aktív személyi elv alkalmazása, ami sok esetben az elkövető állampolgársága szerinti állam hiányosan funkcionáló igazságügyi rendszerére vezethető vissza. Ilyen esetekben szükséges megvizsgálni, hogy mely államhoz tartozik a hajó, hol lajstromozták. A kereskedelmi hajók esetén azonban, elsősorban a kedvezőbb adózási feltételek miatt bevett az 'olcsó lobogó' gyakorlata, ez alapján pedig nem valószínű, hogy olyan államok, mint például Libéria vagy Panama, ahol rengeteg hajót vesznek regiszterbe, de a tényleges kötődés nem bizonyítható, valaha is fellépne.²⁷ Emellett azonban felmerülhet azon államok eljárása is, amelyeknek a

²² UNODC javaslata alapján, <https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2008-12.16.html> Utolsó megtekintés: 2025.08.14.

²³ Az USA-nak és Kanadának egymással is van ilyen megállapodása, amit a határellenőrzés területén kamatoztatnak Brit-Kolumbia vizein. L. Integrated Cross-Border Maritime Law Enforcement Operations, RCMP (Royal Canadian Mounted Police) és a U.S. Coast Guard közt, 2009.

²⁴ L. a Dél-afrikai Fejlesztési Közösség (SADC) keretein belül: Memorandum of Understanding on Piracy and Trans-Border Crime between South Africa and Mozambique, 1 June 2011.

²⁵ A *shiprider*hez hasonló célt szolgál, de nem összekeverendő vele pl. az a Franciaországban bevezetett intézkedés, amellyel a hajó parancsnokának jogköreit kiterjesztették, ezáltal kifejezetten rendőri feladatokat is ellát.

²⁶ Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008 on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast. Council Decision 2009/293/CFSP of 26 February 2009 concerning the Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer. Egy újabb stratégiai együttműködéssel (CFSP 2022/2441) a Nyugat-India-óceánra és a Vörös-tenger térségére is kiterjesztették az Atalanta hatáskörét, amelynek mandátuma 2027-ig fennáll.

²⁷ A *Mavi Marmara-ügy* jelenthetett volna kivételt, azonban a Nemzetközi Büntetőbíróság megállapította, hogy nincs joghatósága eljárni olyan ügyben, ahol a vita olyan államok közt áll fenn, amelyek a Statútumát nem írták alá. A Bíróság ugyanis nem fogadta el, hogy a hajó a Comore-szigetek zászlaja alatt hajózik, a Bíróság úgy vélte, az átlajstromozást végző személy erre nem volt jogosult. *Situation on the Registered Vessels of the Union of The Comoros, The Hellenic Republic and The Kingdom of Cambodia* (Decision) ICC-01/13-68 (15 November 2018).

hadihajói elfogták a támadókat. Ezen államok, ha nem is állandó jelleggel, de hajlandók lennének eljárni, azonban sokszor olyan, általában az emberi jogok védelmében hozott szabályokkal²⁸ szembesülnek, amelyeket nagy nehézségek árán tudnak vagy egyenesen képtelenek betartani az egyébként eljárni hajlandó államok. Ezek a gondok főleg a gyanúsítottak fogva tartása, átadása, bíróság elé állítása kapcsán jelentkeznek. Az UNODC ezért vetette fel,²⁹ hogy a legegyszerűbb az lenne, ha területi alapon, a régióban járnának el, annál is inkább, mert a kalóz cselekmények nagy része valójában nem is minősíthető kalózkodásnak, de legalább is vitatható néhány fogalmi elem. Ennek oka, hogy a kalózkodás az ENSZ Tengerjogi egyezménye értelmében nyílt tengeren kell, hogy megvalósuljon³⁰. A tengerjogi egyezményben körülírt cselekmény elkövetése olyan tengeri övezetben, amelyre valamely állam joghatósága kiterjed, már nem minősül kalózkodásnak. Ezen, fosztogató jellegű, erőszakos cselekmények bizonyos hányada azonban nem nyílt tengeren következik be.

Hasznosnak tűnik tehát, hogy a régió valamely államában tevékenykedő rendvédelmi szerv tartóztassa le a gyanúsítottakat, ehhez azonban segítséget nyújthat egy másik államnak a térségben járőröző hadihajója, amely például a rendőrség eljárásra kijelölt tagjait a fedélzetén szállítja.³¹ Ennek lehetőségét az, a megállapodásokban egyébként rögzített fikció teremti meg, miszerint a kísérők is üldözőnek minősülnek.³² A rendvédelmi szerv kijelölt tagja jogosult a hajó feltartóztatására, igazoltatásra, lefoglalni a vagyontárgyakat vagy magát a hajót és az őrizetbe vételre, letartóztatásra is. A hajóra szálló tisztviselő viselhet fegyvert, ugyanolyan ellátásban kell, hogy részesüljön, mint az őt szállító hajó lobogója szerinti állam hasonló beosztású tisztviselője, és az őt fogadó hajón kötelesek számára megkönnyíteni a kommunikációt a saját feletteseivel.³³ Ehhez azonban a kalózkodás esetén már nemzetközi együttműködések egész sorára van szükség. Részben azért, mert nem biztos, hogy az elkövetőt a saját állampolgársága szerinti államban vonják majd felelősségre. Ha így is történik, lehetséges, hogy a potenciálisan kiszabható szabadságvesztést más állam büntetésvégrehajtási intézményében tölti, így a régió államai meg kell, hogy állapodjanak a felelősségre vonás kérdésében, majd abban, hogy mely állam rendvédelmi szervei vesznek részt a *shiprider*

²⁸ L. Az Emberi Jogok Európai Bíróságának gyakorlatát a Medvegyev, Rigopoulos ügyekben. L.még Barry Hart Dubner– Brian Othello, 'The Human Rights of Sea Pirates: Will the European Court of Human Rights Decisions Get More Killed?' (2016) Washington University Global Studies Law Review, vol.15, no2

²⁹ 2008. december, Nairobi

³⁰ UNCLOS 101. cikk

³¹ <https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2008-12.16.html> Utolsó megtekintés: 2025. szept. 1.

³² Tullio Treves, Piracy, 'Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia', (2009) The European Journal of International Law, vol. 20, no. 2 411.

³³ Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti, 2009) 7. cikk.

programban. Emellett szükséges, hogy a tengerek monitorozását végző államok és a kísérőket rendelkezésre bocsátó államok is megegyezzenek egymással.

Először egyébként a gyanúsítottak átadásának nehézségei vezettek az államok között bilaterális megállapodásokhoz. A kalózkodás esetén konkrétan az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság kötött először ilyen Kenyával, amely már akkor kijelentette, hogy ezek az egyetértési megállapodások eseti alapon működnek, nem azt jelentik, hogy a gyanúsítottakat korlátlanul lehet Kenyába szállítani, így, ahogyan az várható volt, rövid távon fel is mondta Kenya ezeket a megállapodásokat.³⁴

II.2. A klasszikus együttműködések vs. a kalózkodásra szabott megállapodások

A fentiekre tekintettel szükséges kiemelni, hogy a kalózkodás okán bevezetett rendészeti megállapodások némileg eltérnek a klasszikus *shiprider* együttműködésektől.³⁵ A Biztonsági Tanács korábbiakban már említett 1846-os határozata³⁶ elsőként hatalmazta fel az államokat, hogy a kalózkodás visszaszorítása érdekében eljárhatnak a Szomália joghatósága alá tartozó vizeken.³⁷ Ezt kombinálták össze a határon átnyúló, integrált rendészeti megállapodásokkal, ami egyedülálló, egyébként kifejezetten a szomáliai kalózkodásra szabott megoldást jelentett.³⁸ Összevetve a klasszikus *shiprider* együttműködésekkel, az egyik specialitás, hogy ezek nem Szomáliával mint érintett állammal, illetve annak hatóságaival kötött bilaterális megállapodások voltak, hanem az ENSZ felhatalmazása alapján jöttek létre. Ezzel mintegy kivételt is képezett a klasszikus szabályok alól és egy új modell jött létre, hiszen első alkalommal engedélyezték nemzetközi erők fellépését egy másik állam felségvizein ENSZ-határozatokra alapozva. Ez tehát egy olyan helyzetet teremtett, ahol nem megosztották a joghatóságot, hiszen Szomália *de facto* nem gyakorolt joghatóságot, nem vett részt ezekben a műveletekben, hanem átengedte a joghatóság gyakorlását. A másik fontos eltérés az eljárás

³⁴ Az egyetértési megállapodásokat Kenya 2010-ben felmondta, így azok 1-2 évet éltek meg. Az Atalantával kötött *transfer-and-prosecution* típusú megállapodások még hatályban vannak (2009/293/CFSP tanácsi döntés). L. még Treves 411., L. pl. A Kenya és USA között 2019-ben kötött *Strategic Dialogue Framework Agreement*. Ez közvetetten utalnak a határellenőrzésre, a kenyai igazságszolgáltatásra, a Szomáliával való viszonyra, de maguk a *shiprider* megállapodások, amelyek ennek a keretnek a részét képezik, nem nyilvánosak.

³⁵ UN Doc S/RES/1851, 3.

³⁶ UNSC Res 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846, 10.

³⁷ A határozatot 2022-ig folyamatosan hosszabbították, majd Szomália visszautasította a további együttműködést. Ennek ellenére az Al-Shabaab tevékenysége miatt szükség volt a Biztonsági Tanács újabb határozatára (S/RES/2775(2025)), amelynek értelmében továbbra is van lehetőség eljárni a szomáliai felségvizeken.

³⁸ UNSC Res 1918 (16 December 2010) UN Doc S/RES/1918. A határozat rögzíti, hogy kivételes helyzetről van szó, amely csak Szomáliára vonatkozik, nem irányul szokásjog létrehozására és az államok alapvető nemzetközi jogi kötelezettségeit nem érinti.

területi hatókörében mutatkozott meg. A klasszikus együttműködési megállapodások általában a parti tengerre és a csatlakozó övezetre terjednek ki és jellemzően nem automatikus, hogy a nyílt tengeren is alkalmazható a *shiprider*-megállapodás. Amennyiben nyílt tengeren is műveleteket kívánnak foganatosítani, külön záradékokat készítenek, általában a bűncselekmények nemzetközi jellegére hivatkozással, amelyek sokszor nyílt tengeren valósulnak meg (l. kábítószercsempészet). A forró nyomon üldözés olyan kivétel lehetne, amelyre a tengerjogi egyezmény 111. cikke ugyan felhatalmazást ad, amennyiben az üldözés a belvizekről kifelé tart a nyílt tengerre és megszakítás nélkül zajlik³⁹, itt azonban külön megegyezés híján ez nem alkalmazható, hiszen az üldöző hajó maga is idegen lobogó alatt közlekedik.

A kalózkodás esetén, annak fogalmából⁴⁰ fakadóan tehát kifejezetten a nyílt tenger érintett, így éppen fordított helyzet áll elő, hiszen a kalózokat univerzálisan bárki üldözheti, ha nyílt tengeren követi el a cselekményt, viszont az adott állam felségvizein történő eljáráshoz engedély kell. Szomália esetében ez azért volt speciális, mert ott az üldöző, idegen hadihajó fedélzetén szállított rendész tiszt nem szomáliai, hanem egy harmadik állam állampolgára volt és ez bonyolította a helyzetet. A területi felségvizeken történő eljáráshoz pedig szükséges nemzetközi megállapodás és mögötte valamely nemzetközi szervezet felhatalmazása. Az eredeti és a kalózkodásra szabott együttműködési megállapodások közötti eltéréseket az alábbi táblázat foglalja össze röviden:

	<i>Klasszikus shiprider-megállapodások</i>	<i>Kalózkodással kapcsolatos megállapodások</i>
<i>Tárgya</i>	Nemzetközileg üldözendő bűncselekmények	Univerzálisan üldözendő
<i>Nyílt tengeri fellépés</i>	UNCLOS alapján nem lehetséges, külön megállapodás szükséges	Igen, klasszikusan, a UNCLOS alapján történik
<i>Területi felségvizeken történő fellépés</i>	Igen, erre vonatkozik eredendően a <i>shiprider</i> -megállapodás	Ehhez szükséges külön megállapodás
<i>Üldözés</i>	Igen, ha a megállapodás/lobogóállam joga megengedi	Igen, a UNCLOS alapján
<i>Shiprider</i>	Az érintett parti állam tisztje	Nem feltétlenül a parti állam tisztje (hanem egy harmadik, pl. a letartóztatási államé)

³⁹ UNCLOS 111. cikk

⁴⁰ UNCLOS 101.cikk

II.3. A kapcsolódó jogi dilemmák

A nyílt tengeren a lobogó joga alapvető fontosságú, hiszen ez alapján dől el, mi az alkalmazandó jog a fedélzeten és a fedélzetről indított, a kalózkodást célzó műveletek esetén, valamint a nemzetközi jog betartása, érvényesülése is ezen hajókon keresztül valósul meg.⁴¹ Alapvetően, ahogyan az ENSZ tengerjogi egyezményének 92. cikke is rögzíti, egy hajó csak egy állam lobogója alatt hajózhat.⁴² Ennek elsődlegesen praktikus okai vannak, több lobogó használata ugyanis visszaélésekhez vezetne és veszélyeztetné a jogbiztonságot. A 92. cikk 2. bekezdése kitér a konkuráló lobogók gyakorlatára, miszerint „[a]z a hajó, amely két vagy több ország lobogója alatt hajózik, és azok lobogóit igényei szerint használja, nem hivatkozhat egyik érintett nemzeti hovatartozására sem harmadik államok tekintetében, és nemzeti hovatartozás nélküli hajónak tekinthető”.⁴³ A *shiprider*-megállapodások ugyan nem jelentenek többes lobogóhasználatot, de a 92. cikk 2. bekezdése által említettekre némileg emlékeztető helyzet állhat elő. Amikor ugyanis intézkedésre kerül sor, az a *shiprider* saját államának jogrendje szerint történik, ami eltér a hajó lobogója szerinti államtól. Mivel a kísérő tiszt egyedül képtelen az őrizetbe vételre, szüksége lehet a más állam joghatósága alatt tevékenykedő legénység segítségére is, így technikailag ráadásul az intézkedést az idegen hadihajó legénysége hajtja végre. Ezzel a hajó lobogója szerinti állam joghatósága mellett megjelenik egy másik állam büntetőjogi joghatósága is. Bár ez nem hoz létre konkuráló lobogóviszonyt a 92. cikk értelmében, itt is egyszerre több joghatóság merül fel és koordinációt igényel, hogy az eljárás ne ütközzön egyik állam jogrendjébe sem, és megfeleljen a nemzetközi jognak. A bevett gyakorlat egyébként az, hogy a *shiprider* kifejezett kérésére a legénység a kísérő tiszt segítségére siet. Ez fordítva is igaz, lehetséges, hogy a haditengerészeti tagjai járnak el és a másik állam rendőre segíti őket a kérésükre, méghozzá olyan módon, amely nem sérti egyik állam jogrendjét sem és a nemzetközi joggal összhangban áll.⁴⁴ A 92. cikket szűken értelmezve tehát bár más a jogalap, hiszen nem két eltérő lobogóról van szó, mégis, az említett cikkben említetthez hasonló problémák merülhetnek fel, hiszen bár nem a lobogó alapján, de gyakorlatilag mégis két eltérő joghatóságról van szó, amelyek bizonyos értelemben konkurálnak egymással. Mindazonáltal, még a 92. cikk 1. pontja is enged eltérést a fő

⁴¹ UNCLOS 90-91. cikk.

⁴² UNCLOS 92. (1)

⁴³ UNCLOS 92 (2)

⁴⁴ L.I.fejezet

szabálytól, miszerint egy hajó csak egy lobogó alatt hajózhat, de ennek nemzetközi szerződésekben vagy az UNCLOS-ban meghatározott kivételes eseteknek kell lenniük. A kísérő tisztek alkalmazása, mint egy másik többes joghatóságot okozó probléma, nyilvánvalóan nem nevesített az egyezményben, hiszen a jogalkotó államok sem gondoltak annak idején arra, hogy a gyakorlatban sor kerül majd ilyen megoldásra.

A szomáliai tapasztalatok azt mutatják, hogy a *shipriderek* alkalmazása nem volt feltétlenül zökkenőmentes, illetve számos kritikával is illették a javaslatot, mert, bár célja szerint a joghatósági akadályokat leküzdve könnyebbé kellett volna tennie az eljárást, valójában az átadást és a kiadatást akár meg is tudta bonyolítani.⁴⁵ Ha például az Egyesült Államok hadihajóján utazó kenyai rendész intézkedett Szomália területi vizein, akkor a kenyai joghatóság volt az alapvető az erről szóló megállapodás értelmében.⁴⁶ Ez azonban a gyanúsított egyéb egyezmények vagy határozatok alapján történő kiadását vagy átadását egy másik államnak feleslegessé teszi. Egyben kizárja a rendészeti szerv tagját szállító hajó joghatóságát is. Másfelől, a kísérő tisztek alkalmazása nem jelent hosszútávú megoldást, ami általánosságban elmondható minden olyan esetben, ahol több állam erőit vetik be.⁴⁷ Megemlítendő továbbá, hogy ez az intézmény kihívást jelent a lobogó joga tekintetében is. Ahogyan az a fentiekből kiderült, nyílt tengeren a lobogó joga alapvető, viszont lehetnek problémák a konkuráló joghatóságnál. Tekintettel az együttműködés egyedülálló jellegére, ez a kérdés halmozottan előjöhethet a kalózkodással kapcsolatos megállapodásoknál. Mindezt a Dzsibuti Magatartási Kódex is rögzíti⁴⁸, nem adva választ arra a felvetésre, hogy mi történne, ha valóban összeütközne a két eltérő jogrend, ahogyan az sem derül ki, hogy az emberi jogi megfontolásokra kell-e elsősorban tekintettel lenni vagy a kalózok visszaszorítása, a térség stabilitása fontosabb. Ahogyan az is felmerül, miként tekintünk erre a helyzetre és a mögöttük álló államokra abban az esetben, ha a nemzetközi jogot megsértik a kalózokkal szembeni fellépésük során. Ugyanis két felelősségi alakzat is kirajzolódhat, függően attól, hogy hogyan ítéljük meg a *shiprider* pozícióját: az átszálló tiszteket az adott parti állam hivatalos szervének tekintjük és akkor ez egy klasszikus betudhatósági eset, vagy a két állam együttműködését úgy vesszük, hogy a *shiprider* pozíciója ennek az együttműködésnek az eredménye, ezért közös felelősség áll fenn.⁴⁹ Ennek megfelelően, a Nemzetközi Jogi Bizottság (ILC) által kidolgozott

⁴⁵ Robin Geiß – Anna Petrig, *Piracy and Armed Robbery at Sea* (Oxford University Press, Oxford 2011) 88.

⁴⁶ L. I. fejezet, *Strategic Framework Agreement*

⁴⁷ Petrig-Geiß 90.

⁴⁸ Djibouti Code of Conduct 7. cikk, Petrig-Geiß 90.

⁴⁹ Tesfalidet 629.

felelősségtervezet 16. cikke alapján⁵⁰ kérdés, hogy ez nemzetközi jogot sértő cselekmény elkövetésében nyújtott segítség, közreműködés a kísérő tisztelet fogadó állam részéről, vagy az őt szállító hajó államát önállóan kell felelősségre vonni és a 47. cikket célszerű alkalmazni.⁵¹ Mivel az irányítás nem teljesen kerül át a *shiprider* kezébe, vélelmezhető, hogy az államok általában külön felelnek és a közreműködés nem áll meg. Szomália esetében azonban a Dzsibuti Magatartási Kódex rögzíti⁵², hogy a *shiprider* kérhet közreműködést, illetve maga is közreműködhet és segíthet a haditengerész legénységnek. Ebben az esetben lehetséges a 16. cikk alkalmazása, ez azon múlik, hogy a Dzsibuti Kódex által biztosított felkérés megtörtént-e, valamint azon, hogy a konkrét esetben ki gyakorolta az ellenőrzést, amikor a jogsértés történt.⁵³

A felelősség kérdése még érdekesebb, ha az olyan műveleteket vesszük alapul, mint az EU NAVFOR Atalanta missziója⁵⁴, ez ugyanis felveti a nemzetközi szervezetek felelősségét, illetve annak megosztását a tagállamok között. Általánosságban a Nemzetközi Jogi Bizottság nemzetközi szervezetre vonatkozó felelősség tervezetének 7. cikke értelmében az állam által a nemzetközi szervezet rendelkezésére bocsátott szerv vagy képviselője magatartásáért a nemzetközi szervezet felel, amennyiben a szervezet gyakorol tényleges ellenőrzést a rendelkezésre bocsátott képviselő vagy szerv magatartása felett.⁵⁵ Ezt árnyalja egy korábbi, az ENSZ Közgyűlése által a békefenntartás kapcsán kiadott jelentés.⁵⁶ Ennek értelmében, amennyiben van előzetes megállapodás a felek és az ENSZ között, a nemzetközi felelősség egy közös műveletben tanúsított magatartásért azt terheli, aki az előzetesen lefektetett szabályok alapján az utasítást adja és a műveleti ellenőrzést gyakorolja. Ha nincs ilyen megállapodás, akkor esetileg kell mérlegelni, ki milyen mértékig bírt tényleges ellenőrzéssel a helyzet fölött.⁵⁷ A tanúsított magatartás feletti ellenőrzés kiértékelésén van tehát a hangsúly, amely a felelősség megosztása szempontjából hasonló helyzetet idéz elő, mint az államok között, azaz megállhat a közös felelősség, de az is elképzelhető, a konkrét esettől függően, hogy a nemzetközi

⁵⁰ ILC, 'Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries' (2001) UN Doc A/56/10, Art. 16.

⁵¹ ILC, 'Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries' (2001) UN Doc A/56/10, Art. 47-Plurality of responsible States

⁵² Djibouti Code of Conduct 7. cikk.

⁵³ Papastavridis 60.

⁵⁴ <https://eunavfor.eu/> Utolsó megtekintés: 2025. szept. 1.

⁵⁵ ILC, 'Draft articles on Responsibility of International Organizations' (2011) UN Doc A/66/10, Art. 7.

⁵⁶ UNGA Rep 51/389 (20 September 1996) UN Doc A/51/389

⁵⁷ UN Doc A/51/389, 18. pont. Megjegyzendő, hogy a tényleges ellenőrzés kritériumától az Emberi Jogok Európai Bírósága egy ízben eltávolodott, amikor a *Behrami* és *Saramati* ügyekben úgy vélte, az a lényeges elem, hogy kinél van végső soron az ellenőrzés, de ez már az ítélet meghozatalakor is vitatott volt, a Felelősség tervezet be sem emelte, továbbra is az ellenőrzés ténylegessége a meghatározó. *Behrami v. Franciaország* (App no 71412/01) ECHR 2 May 2007; *Saramati v. Franciaország, Németország, Norvégia* (App no 78166/01) ECHR 2 May 2007.

szervezet az államnak nyújtott támogatásért felel.⁵⁸ A nemzetközi tengerjog bizonyos előírásai és ezen belül is a kalózkodás *iure gentium* tényállása azonban ebben is speciálisnak bizonyulnak, ugyanis a kalózkodás visszaszorítására vonatkozó szabályok a tagállamokat kötik, nem az Európai Uniót *per se*.⁵⁹ Ami ezen felül felmerülhet, a betudhatósági esetek közül a másik állam által az állam rendelkezésére bocsátott szervek magatartása⁶⁰, de az a konkrét eset függvénye, mennyiben lehet ezt alkalmazni.⁶¹

Mindent összevetve, azon túl, hogy a más állam hadihajójára átszálló tisztviselő legfőbb szerepe, hogy hatékonyra tegye a jogalkalmazást azáltal, hogy a joghatósági akadályokat kiküszöböli, kiderül, hogy ezek a megállapodások bizonyos értelemben egyfajta joghatósági *forum shoppingként* is funkcionáltak.⁶²

Tovább vizsgálva, hogy milyen fenntartások merülhetnek fel a más állam hadihajóira telepített tisztviselővel kapcsolatosan, kiderül, hogy ezen intézmény bevezetése a tengerjogi egyezmény 107. cikkének alkalmazására is kihatással van. Az említett cikk előírja, hogy az elfogásra hadihajók és olyan, állami szolgálatban lévő hajók jogosultak, amelyek felismerhetők, illetve azonosíthatók.⁶³ Ennek célja, hogy bizonyosan tudni lehessen, ki jár el és az, hogy minimalizáljuk a visszaélések lehetőségét.⁶⁴ Ezzel az előírással tehát nem teljesen vág egybe a hajóra telepített tisztviselő esete, aki egy más államot képvisel és kétségesse teheti az egyértelmű azonosítást.⁶⁵

A fentiek mellett ráadásul szót kell ejteni az emberi jogi aggályokról, ezen belül is különösen a visszazsuppolás tilalmának sérelméről abban az esetben, ha az eljárásra jogosult tisztviselőt olyan államnak adja át, amelynek a gyanúsított szempontjából veszélyesnek minősül. A *non-refoulement* elve elsősorban arra vonatkozik, hogy a halálbüntetést eltörlő államok⁶⁶ nem szállíthatják, illetve adhatják át olyan államnak a gyanúsítottat, ahol ez a büntetés kiszabható.⁶⁷ Többek közt Szomália is ezen utóbbi államok közé sorolható, de más

⁵⁸ Draft articles on Responsibility of International Organizations, IV. fejezet.

⁵⁹ Stefan Talmon, 'Responsibility of International Organizations: Does the European Community Require Special Treatment?' in M. Ragazzi (ed) *International Responsibility Today: Essays in Memory of Oscar Schachter* (Nijhoff, Leiden/Boston, 2005) 411.

⁶⁰ Djibouti Code of Conduct 7 (4).

⁶¹ Papastavridis 59.

⁶² Petrig-Geiß 95.

⁶³ UNCLOS 107. cikk

⁶⁴ L. korábban ismertett fogalmi elemeket, amelyből kiderül, hogy eredetileg kizárólag hadihajókra bízták volna az elfogást.

⁶⁵ Petrig-Geiß 93.

⁶⁶ Second Optional Protocol to the International Covenant on Civil and Political Rights, aiming at the abolition of the death penalty, UNGA Res 44/128 (15 December 1989) UN Doc A/RES/44/128.

Részes államok, fenntartások: <http://indicators.ohchr.org> Utolsó megtekintés: 2025. szept. 1.

⁶⁷ Petrig-Geiß 94.

gócpontok körül elhelyezkedő államok, például a Guineai-öböl térségében, a Karib-térség szigetei, Közel-Kelet számos állama és Indonézia, Malajzia is.⁶⁸ Gondot okozhat tehát, ha olyan állam tisztviselője intézkedik, akinek az állama alkalmaz halálbüntetést. Az Európai Unió által preferált átadás, átszállítás tárgyában megkötött egyezmények erre tekintettel vannak, rögzítik a megállapodásokban, hogy az alapvető emberi jogokat be kell tartani, kínzásnak, kegyetlen bánásmódnak, valamint halálbüntetésnek nem lehet helye.⁶⁹ Az természetesen továbbra is kétséges, hogy ennek betartását milyen hatékonysággal ellenőrzi az Európai Unió. Megjegyzendő, hogy az EU NAVFOR az Atalanta misszió keretében elsősorban azt a megoldást alkalmazza, hogy haditengerész különítményeket telepít⁷⁰ a misszió más hadihajójára, akik segítséget nyújtanak a kollégáiknak, de nem az eljárás megkönnyítése vagy a joghatósági akadályok áthidalása a feladatuk.

A *shiprider* intézménye tehát potenciális problémákat rejt magában a nemzetközi jog számára,⁷¹ elsősorban az állami felelősség és az emberi jogok terén. Sok esetben azonban már rögtön az elején praktikus akadályok merülnek fel, hiszen hiába született számos megállapodás, ha a kevésbé fejlett partner államok kapacitás hiányában nem tudnak kellő számban rendelkezésre bocsátani ilyen tisztviselőket.⁷² Valószínűleg utólag fog felmerülni majd az ezen megállapodásokkal kapcsolatos szabályozás pontosítása, ha komolyabb joghatósági konfliktus adódik a gyakorlatban, azonban így is célszerű előre rögzíteni a felelősség megosztását a konfliktusok elkerülése érdekében, már amennyire ez lehetséges. Jellemzően ugyanis eseti

⁶⁸ Vannak olyan államok, amelyek kifejezetten retencionisták, mások pedig a gyakorlatban már nem alkalmaznak halálbüntetést, de elméletileg a kiszabható büntetések között szerepel. Az eredetileg a szomáliai kalózkodás által érintett államok közül idetartozik Kenya, Tanzánia, Maldív-szigetek. Ezen államok a gyakorlatban már nem szabnak ki halálbüntetést, azonban Szomália, Szudán, a Comore-szigetek még mindig alkalmazzák ezt a büntetésnemet. <https://deathpenaltyinfo.org/policy-issues/international/abolitionist-and-retentionist-countries> Utolsó megtekintés: 2025. aug. 31.

⁶⁹ 26 February 2009 concerning the Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya, 3. a) és 4. pont.

⁷⁰ Vessel Protection Detachment (VPD).

⁷¹ Nemcsak a kalózkodás esetén alkalmazott megállapodásokkal van probléma, a Karib-térségben számos állam (elsősorban Jamaika) gondolkodik a megállapodások felülvizsgálatán, a gyakorlati alkalmazás során kiderült ugyanis, hogy a felek ugyanis eltérően értelmezik a nemzetközi kapcsolatok lényegét, az együttműködés célját, ami, elsősorban a karibi államok részéről elégedetlenséghez vezet. L. Holger W. Henke, 'The "Shiprider" Controversy and the Question of Sovereignty', (1998) European Review of Latin American and Caribbean Studies, no. 64, 41. Trinidad és Tobago esetében például gondot okozott, hogy volt ugyan megállapodás közte és az Egyesült Államok közt, de kialakult egy olyan gyakorlat, amelynek értelmében, amennyiben a trinidadai shiprider nincs az USA hajójának fedélzetén fizikailag, az USA hajója akkor is bement a parti tengerre és feltartóztatta a harmadik állam hajóját, mintegy önállóan eljárva, ez azonban az 1969-es Bécsi egyezményben rögzített *pacta tertiis nec nocent nec posunt* elvébe ütközhet. Sok esetben úgy tűnik, hogy nemcsak a joghatósági akadályok leküzdésén van a hangsúly, hanem az USA drogellenes politikáját megvalósító egyik eszközéről van szó. L. Papastavridis 53.

⁷² Papastavridis 56.

alapon lehet erről dönteni, márpedig az *ad hoc* emberi döntések folytán meglehetősen eltérő esetek adódhatnak.

A megállapodásokról szólva pedig feltétlenül szükséges megemlíteni egy újabb lehetséges problémát az értelmezés terén. Az említett 1851-es és 1897-es számú határozatok ugyanis rögzítették azt is, hogy a *shipriderek* telepítését célzó megállapodások a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló egyezmény (SUA)⁷³ végrehajtását nem akadályozhatják.⁷⁴ A SUA-egyezmény egyedülálló abban a tekintetben, hogy a létrejöttéig nem létezett kötelező előírás a gyanúsítottakkal szembeni bírósági eljárásra, kiadatásra, átadásra vonatkozóan. Az egyezmény, amely a *shipriderek* megállapodásokkal értelemszerűen még nem számolhatott, minden részes állam tekintetében előírja a büntető felelősségre vonást és szóhasználatában következetesen a lobogó joga szerinti államra testálja a feladatot.⁷⁵ Ebben az esetben azonban a lobogó szerinti állam ilyen irányú kötelezettségei kikapcsolnak, hiszen a gyakorlatban, ha a másik államnak a tisztviselője jár el, akkor az ő államának a joghatósága alá kerül a gyanúsított. Ez azonban akkor lehetséges, ha a SUA által előírt eljárási kötelezettséget nem szorosan fogjuk fel, hanem teleologikus értelmezést alkalmazunk. Ennek megfelelően, az előírás lényege, hogy a gyanúsítottakat mindenképpen felelősségre vonják bíróság előtt. A nyelvtani értelmezéssel ugyanis olyan helyzet állhat elő, amely alapján a *shipriderek* alkalmazása sérti a SUA-egyezményt. Ha engedünk a tágabb értelmezésnek, még akkor is felmerülhetnek a jogi garanciákat illető kérdések. A lobogó szerinti állam ugyanis nem tudja biztosítani, hogy az általa csak szállított, más joghatóságot képviselő tisztviselő állama az elfogás után valóban lefolytatta a bírósági eljárást a gyanúsítottakkal szemben.⁷⁶ Ezt tovább bonyolítja egyébként, ha a támadás például teljes egészében például Szomália partjainál valósul meg, míg ugyanis Kenya tagja az egyezménynek, Szomália nem ratifikálta a SUA-egyezményt.⁷⁷

Záró gondolatok

Összességében elmondható, hogy számos, államok közötti megállapodás szükséges a *shipriderek* alkalmazásához. Ezáltal a *shipriderek*-megállapodások praktikusak, de nem feltétlenül hoznak sok újdonságot azzal kapcsolatban, ami eddig is adott volt a joghatósággal

⁷³ A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete által 1988. március 10-én, Rómában elfogadott Egyezmény

⁷⁴ UN Doc S/RES/1851 3. pont, UN Doc S/RES/1897 6. pont.

⁷⁵ SUA-egyezmény 8. cikk.

⁷⁶ Petrig-Geiß 95.

⁷⁷ Papastavridis, 55.

és az elkövetők felelősségre vonása tekintetében, valamint a jog kikényszerítése sem fog nagyobb erők bevetésével történni.⁷⁸ Ami a *shipriderek* szerepét és előnyeit illeti általában, azok gyakorlati jellegűek és *ad hoc* módon érvényesülnek. A kábítószer kereskedelem vagy a kalózkodás visszaszorítása terén bizonyított a *shiprider* intézménye, de hosszútávon nem a legfentarthatóbb megoldás. Ereje inkább rövid távon, átmeneti jelleggel érvényesül, idővel azonban, amikor már a fenyegetettség csitul, felszínre kerül, hogy ezek a megállapodások a kisebb parti államoknak általában olyan kompromisszumot jelentenek, amelynek értelmében túrni kötelesek a szuverenitásának csorbítását.

A teljesség kedvéért megemlítendő, hogy ezen bűncselekmények vonatkozásában a nyomozás kulcsfontosságú a sikeres felelősségre vonás tekintetében, azonban itt is számos nehézséggel kell szembenézni a bűncselekmények speciális jellege miatt. Ezek kifejezetten rendőri, törvényszéki szakértői tudást igénylő munkálatok, amelyeknek kivitelezésére nem feltétlenül a fegyveres haderő tagjai a legalkalmasabbak. A rendőri jelenlét bizonyos folyamatoknál kívánatosabb lehet, azonban a *shipriderek* is betekintést nyerhetnek a kalózkodás visszaszorítását célzó katonai műveletekbe és képzésük által a parti őrség, rendőrség is hatékonyabban tudja biztosítani saját vizeit.⁷⁹ Mivel maga az intézmény tehát hatékony rövidtávon, várhatóan továbbra is alkalmazni fogják ezt a megoldást. Felmerült az a bevetésük Malajzia, Indonézia valamint a Guineai-öböl környékén is, ez azonban egyelőre kérdéses, annál is inkább, mert a *shiprider* intézménye és kiváltképp annak kiterjesztése azt bizonyítja, hogy a kalózkodásra vonatkozó nemzetközi szabályozás nem működik megfelelően.⁸⁰

Minden nehézségével együtt a *shiprider* intézménye tehát rugalmassá teszi a merev jogi kereteket és rámutat, milyen kompromisszumokra van szükség és milyen akadályokat kell elkerülni, amikor új típusú, több államot és több joghatóságot érintő tengeri biztonsági fenyegetésekkel kell szembenézni. Egyfajta precedenst jelenthet az említett komplex kérdések kezelésében, hiszen megmutatta, hogy több állam és nemzetközi szervezet is össze tudja hangolni a joghatóságát rövid távú, célzott műveletekben. Ez azért is fontos, mert a technológiai fejlődéssel (pl. drónok, mesterséges intelligencia) és az új biztonsági kihívások fényében a *shiprider*-megállapodások szerepe felértékelődhet a jövőben.

⁷⁸ Petrig-Geiß 87.

⁷⁹ Petrig-Geiß 90.

⁸⁰ Hersapta Mulyono, 'Yo Ho Ho and a Bucket of Cash the Need to Enhance Regional Effort to Combat Piracy and Armed Robbery against Ships in Southeast Asia', Indonesian Journal of International Law (2014) vol. 12, no. 1, 81.

Felhasznált irodalom

Monográfiák, tanulmányok

Dixon, Jevon, 'Balancing Security and Sovereignty in Jamaica: Case of the Shiprider Agreement' (Aug 6, 2024), Journal of Territorial and Maritime Studies <https://www.journalofterritorialandmaritimestudies.net/post/balancing-security-and-sovereignty-in-jamaica-case-of-the-shiprider-agreement>

Dubner, Barry Hart – Othello, Brian, 'The Human Rights of Sea Pirates: Will the European Court of Human Rights Decisions Get More Killed?' (2016) Washington University Global Studies Law Review, vol.15, no 2.

Geiß, Robin – Petrig, Anna, *Piracy and Armed Robbery at Sea* (Oxford University Press, Oxford 2011)

Henke, Holger W., 'The "Shiprider" Controversy and the Question of Sovereignty', (1998) European Review of Latin American and Caribbean Studies, no. 64

Joseph, Ray, 'Strengthening Pacific Security: US Shiprider Agreements', (February 26, 2025) Foreign Policy Research Institute <https://www.fpri.org/article/2025/02/strengthening-pacific-security-us-shiprider-agreements/>

Kruit, Peter J.J. van der, *Maritime Drug Interdiction in International Law*, (Nederlandse Defensie Academie, Breda 2007)

Mulyono, Hersapta, 'Yo Ho Ho and a Bucket of Cash the Need to Enhance Regional Effort to Combat Piracy and Armed Robbery against Ships in Southeast Asia', Indonesian Journal of International Law (2014) vol. 12, no. 1

Papastavridis, Efthymios, 'The Use of 'Ship-Riders' to Assert Jurisdiction Over Piracy and Armed Robbery Off Somalia: Is the Gulf of Aden the Caribbean?' in Maximo Q. Mejia Jr., Chie Kochima, Mark Sawyer (eds) *Piracy at Sea* (Springer, 2013)

Talmon, Stefan, 'Responsibility of International Organizations: Does the European Community Require Special Treatment?' in M. Ragazzi (ed) *International Responsibility Today: Essays in Memory of Oscar Schachter* (Nijhoff, Leiden/Boston, 2005)

Tesfalidet, Isaias Yemane, 'Shiprider Institution: Questions of Jurisdiction and State Responsibility', in Efthymios D. Papastavridis Kimberley N. Trapp (eds.), *La criminalité en mer* (Nijhoff, 2014)

Treves, Tullio, Piracy, 'Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia', (2009) The European Journal of International Law, vol. 20, no. 2

Nemzetközi szerződések, államok közötti megállapodások

A tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló, az ENSZ Nemzetközi Tengerészeti Szervezete által 1988. március 10-én, Rómában elfogadott Egyezmény

Bécsi egyezmény a pszichotrop anyagokról, 1971

Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden (Djibouti, 2009)

Defence Cooperation Agreement (USA and Papua New Guinea) <https://pg.usembassy.gov/the-united-states-and-papua-new-guinea-sign-new-defense-cooperation-agreement-and-shiprider/>

Egységes Kábítószer Egyezmény, 1961 New York

Integrated Cross-Border Maritime Law Enforcement Operations, USA Coast Guard and the Royal Canadian Mounted Police, 2009

Jamaica (98-310) – Agreement Concerning Cooperation in Suppressing Illicit Maritime Drug Trafficking <https://www.state.gov/98-310>

Kábítószeres és pszichotrop anyagok tiltott forgalmazása elleni egyezmény, 1988, Bécs

Memorandum of Understanding on Piracy and Trans-Border Crime between South Africa and Mozambique, 1 June 2011

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, <https://www.recaap.org/>

Strategic Dialogue Framework Agreement, Kenya and USA, 2019

United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982

Nemzetközi szervezetek dokumentumai

Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008 on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast

Council Decision 2009/293/CFSP of 26 February 2009 concerning the Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya on the conditions and modalities for the transfer of persons suspected of having committed acts of piracy and detained by the European Union-led naval force (EUNAVFOR), and seized property in the possession of EUNAVFOR, from EUNAVFOR to Kenya and for their treatment after such transfer

Council Decision 2022/2441/CFSP of 12 December 2022 amending Joint Action 2008/851/CFSP on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast

ILC, 'Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries' (2001) UN Doc A/56/10

ILC, 'Draft articles on Responsibility of International Organizations' (2011) UN Doc A/66/10

IMO C102/14 Protection of Vital Shipping Lanes, Sub-regional meeting to conclude agreements on maritime security, piracy and armed robbery against ships for States from the Western Indian Ocean, Gulf of Aden and Red Sea areas (3 April 2009)

UNGA Res 44/128 (15 December 1989) UN Doc A/RES/44/128

UNGA Rep 51/389 (20 September 1996) UN Doc A/51/389

UNSC Res 1846 (2 December 2008) UN Doc S/RES/1846

UNSC Res 1851 (16 December 2008) UN Doc S/RES/1851

UNSC Res 1897 (30 November 2009) UN Doc S/RES/1897

UNSC Res 1918 (16 December 2010) UN Doc S/RES/1918

UNSC Res 2775 (28 February 2025) UN Doc S/RES/2775

Bírósági döntések

Behrami v. Franciaország (Application no. 71412/01) ECHR 2 May 2007

Mavi Marmara case, Situation on the Registered Vessels of the Union of The Comoros, The Hellenic Republic and The Kingdom of Cambodia (Decision) ICC-01/13-68 (15 November 2018)

Saramati v. Franciaország, Németország, Norvégia (Application no. 78166/01) ECHR 2 May 2007

Egyéb internetes források

Abolitionist and Retentionist Countries <https://deathpenaltyinfo.org/policy-issues/international/abolitionist-and-retentionist-countries>

Drug Control: U.S. Interdiction Efforts in the Caribbean Decline, Letter Report, 04/17/96, GAO/NSIAD-96-119 <https://www.govinfo.gov/content/pkg/GAOREPORTS-NSIAD-96-119/html/GAOREPORTS-NSIAD-96-119.htm>

Herbert, Agnes – Wright, Stephen, 'US Coast Guard expands its Pacific reach with Harriet Lane deployment' (March 26, 2024) Radio Free Asia <https://www.rfa.org/english/news/pacific/us-coast-guard-pacific-03262024231414.html>

List of maritime counter narcotics law enforcement agreements signed by the United States as of August 2005 <https://2009-2017.state.gov/s/l/2005/87199.htm?safe=1>

EUNAVFOR Atalanta <https://eunavfor.eu/>

UNHR Status of Ratification of 18 Human Rights Treaties <http://indicators.ohchr.org>

UNODC Proposes Measures to Stop Piracy in the Horn of Africa <https://www.unodc.org/unodc/en/press/releases/2008-12.16.html>