

Fábián Éva

A francia haditengerészet Afrika szarvának kalózvizein

A Szomália partvidékein közel két évtizede tapasztalható modern kalóztevékenység csak a 21. század első évtizedének végén került oly mértékben a nemzetközi biztonság homlokterébe, hogy a nagyhatalmakat és a nemzetközi szervezeteket is cselekvésre ösztönözze. A kalóztevékenységgel szembeni fellépésben az európai országok közül kiemelkedő szerepet játszik Franciaország. Az alábbi írás a szomáliai kalózkodás elleni francia fellépés eddigi eredményeit foglalja össze.

Régi történet új köntösben

A kétpólusú világrend felbomlása után kialakult, megváltozott biztonsági környezetben az 1990-es évek elején tűnt fel a Szomália partvonalára mentén meginduló és egyre nagyobb méreteket öltő, napjainkra pedig már szinte kezelhetetlenné váló modern kalózkodás. A régi-új jelenség annak ellenére vált a régió stabilitását veszélyeztető egyik legfőbb tényezővé, hogy Afrika partjainál a folyamatos nemzetközi katonai jelenlét gyakorlatilag mindig biztosítva volt, tekintettel arra például, hogy az Európai Unió tengeri kereskedelmének hetven százaléka ezen a térségen halad keresztül.

A kalózkodással szemben történő radikálisabb fellépésre azonban egészen 2008-ig kellett várni, amikor az európai integrációs szervezet Európai Tanácsa, ENSZ-mandátummal a zsebében, útjára bocsátotta az első európai tengeri hadműveletet EUNAVFOR (*European Union Naval Force – Somalia* – az Európai Unió Haditengerészeti Ereje – Szomália) néven. A művelet mindamelllett, hogy legfőképpen a tagállamok gazdasági érdekeit képviseli a térségben, humanitárius célokat is szolgál:

céljai közül a legfontosabb a Szomáliába érkező segélyek, vagyis a WFP (*United Nations World Food Programme* – az Egyesült Nemzetek Szervezetének Világélelmezési Programja) hajóinak védelme. Annál is inkább, mivel napjainkra körülbelül három millió szomáliai függ a humanitárius segélyektől, amelyeknek 90 százaléka tengeri úton kerül az érintettekhez. A korunk modern kalózái elleni küzdelem tehát – változó sikerrel – jelen pillanatban is tart.

Kalózkodás Afrika partjainál: ami napjainkban történik

Ha a Szomália partjai mentén napjainkban folyó kalózkodásról beszélünk, akkor gyakorlatilag egy olyan permanens jelenséget vizsgálunk, amelynek a kezelése még a nagy hagyományokkal rendelkező haditengerészeti erőknél is sokszor fejtörést okoz. Minél gyakoribbá válnak a nemzetközi vizeken elkövetett modern kalóztámadások, illetve minél értékesebb rakományokkal megrakott hajók a tengeri útonálók célpontjai, annál inkább kerül a probléma köz- és politikai életünk érdeklődésének fókuszába.



Ami az Európai Unió első tengeri hadműveletét és Franciaországot illeti, a delegált haditengerészeti erők – véleményem szerint pedig ezzel együtt az Atalanta-művelet – igazi sikertörténete 2010 márciusában kezdődött és tart a mai napig. 2010 februárjában kapcsolódott a műveletbe a Nivõse fregatt, amely a kelet-afrikai partok mentén és az Ádeni-öbölben addig szolgálatot teljesítő Surcouf nevű társát váltotta. Első számú feladatául – az korábbiakhoz hasonlóan – a kereskedelmi, a WFP és az AMISOM (*African Union Mission in Somalia* – az Afrikai Unió Szomáliai Missziója) hajóinak védelmét, illetve a tengeri kalózkodás elleni küzdelemben történő aktív részvételt jelölték meg. Szolgálatának megkezdése után nem sokkal a Nivõse és legénysége máris nagy sikert könyvelhetett el, amelyet azóta is az Európai Unió első haditengerészeti műveletének eddigi legsikeresebb akciójaként tartanak számon.

A 2010. március 5-ére virradó napon ugyanis összesen kettő, március 6-án és 7-én pedig egy-egy újabb sikeres akciót hajtott végre a szomáliai partok közelében az EUNAVFOR résztvevő egységeinek egy része, méghozzá francia vezetéssel. A „zsákmány” azonban a korábbiakhoz mérten ezúttal sokkal nagyobb volt. A három nap leforgása alatt összesen harmincöt kalózt, öt anyahajót és nyolc csónakot kerítettek kézre. A március 7-én végrehajtott művelet pedig azt is megmutatta, hogy a kalózkodás elleni küzdelem során mennyire fontos a részleges európai államok által rendelkezésre bocsátott katonai eszközök megfelelően kombinált és összehangolt bevetése. A Nivõse, a 2009 decembere óta a művelet zászlóshajójának számító olasz Etna, e két hadihajó helikopterei, illetve egy spanyol haditengerészeti felderítő repülőgép közös akciója biztosította a sikeres kimenetelt. A műveletben részt vevő helikopterek a ka-

Az EUNAVFOR-t, vagy közismertebb nevén az Atalanta-műveletet 2008. december 8-án indította útjára az Európai Unió annak érdekében, hogy a Szomália partjai mentén folyó kalózcselekmények és fegyveres rablások elleni küzdelemhez, mindezek megelőzéséhez, valamint kezeléséhez hozzájáruljon. Az eseményt megelőzte az Európai Unió Tanácsának 2008. november 10-én elfogadott közös cselekvési terve az integráció első tengeri katonai műveletének elindítását illetően. Utóbbi az ENSZ Biztonsági Tanácsának támogatásával, illetve ennek a szomáliai kalózkodás elleni küzdelemmel kapcsolatos határozataival (1814, 1816, 1838, 1846 és 1851-es BT-határozatok) szervesen összefügg. Az Atalanta-művelet céljai közé soroljuk azon WFP, illetve veszélyeztetett hajók (például az Afrikai Unió szomáliai missziója, az AMISOM által útjára indított szállítmányok, valamint a kereskedelmi, illetve turistahajók) védelmét, amelyek az Ádeni-öbölben, a szomáliai partok mentén és a Seychelles-szigetek környékén hajóznak, valamint a fentebb már említetteket: a partok mentén történő kalózcselekmények, illetve fegyveres rablások megelőzését, kezelését és az ellenük fogantatosított lépések megtételét. Az EUNAVFOR mára az európai integrációs szervezet biztonság- és védelempolitikájának is részévé vált. Összességében kilenc ország: Hollandia, Spanyolország, Németország, Franciaország, Görögország, Olaszország, Svédország, Belgium és Luxemburg vesz részt a műveletben. A műveleti zóna lefedi a Vörös-tenger déli területeit, az Ádeni-öböl térségét és az Indiai-óceán egy részét, beleértve a Seychelles-szigeteket is. A kérdéses térségben természetesen több más nemzet haditengerészete is tevékenykedik, amelyekkel az EUNAVFOR mára egy széles kapcsolati hálót hozott létre. Ilyen az USA CTF 151-el (*CTF/Combined Task Force* – az Amerikai Egyesült Államok vezetésével 2009 januárjában létrehozott nemzetközi katonai művelet az Ádeni-öbölben) való kooperáció, a NATO haditengerészeti kötelékével, az oroszokkal, az indiaiakkal, a Japánnal és a Kínával fennálló együttműködés.

lőzcsonakok és az anyahajó felderítésében játszottak nagyon fontos szerepet. Az afrikai kalózkodást figyelmeztető lövésekkel vetették rá, hogy tegyék le a fegyvert, majd elfo-

gásuk után a műveletben részt vevő hajók fedélzetére szállították őket csónakjaikkal együtt. A tengeri rablók anyahajóját – ahogyan eddig és ezután is – még a helyszínen megsemmisítették.

A történetnek azonban ezzel nincs, és nem is lehet vége. Számos sikeres cselekmény bizonyítja azóta is a francia erők részvételének fontosságát. 2010-ben, járőrözés közben eredményes műveleteket hajtottak végre Franciaország Nivõse, La Fayette, Duplex és de Grasse nevű fregattjai a somáliai partok közelében, az Ádeni-öbölben, valamint a Seychelles-szigetekhez közel, amelyek során számos csónakot és tengeri kalózt – többségében fegyverzetükkel és felszereléseikkel együtt – kerítettek kézre, és több anyahajót (korábbi halászhajókat, bálnavadászhajókat) is megsemmisítettek. 2010. május 5-én például a délutáni órákban a somáliai partok mentén egy járőrhajó két gyanúsítottnak ítélt csónakot és egy hozzájuk tartozó anyahajót fedezett fel, amit azonnal jelzett az Atalanta-művelet legközelebb tartózkodó tengeri járművének, a francia La Fayette-nek. A lefegyverzéshez a fregatt helikopterét, kommandósokat, utóbbiak szállításához gyors motorcsónakokat vettek be.

Sikeres műveletek állnak többek között a Somme, vagyis a csendes-óceáni francia flottilla vezérhajója mögött is, amely 2009. október 7-én, illetve 2010. április 20-án fogott el tengeri rablókat. Utóbbi akciója során hat tengeri útonállót és egy csónakot sikerült kézre kerítenie.

A már remélhetőleg nem távoli jövőt mutatja a 2010. november 18-án, az EUNAVFOR kötelékeiben szolgálatot teljesítő légi járművek, illetve a Seychelles-szigetek parti őrsége által összehangolt leszerelési akció végrehajtása egy somáliai kalózcsoport ellen. Ennek során két csónakot és egy anyahajót

sikerült kézre keríteni, utóbbit pedig meg is semmisítették. A modern tengeri kalózkodás elleni küzdelemben nem elég pusztán a fejlett technológiával felvértezett haditengerészeti erőkre támaszkodni, hanem egyre inkább szükségessé válik, hogy ezek – a tengeri és a légi erőköt kombinálva – hatékonyan együttműködjenek a helyi fegyveres erőkkel földünk egyik „failed states” állama, Szomália tengeri útonállóival szemben.

A somáliai kalózkodás története

1960-ban a korábbi brit és olasz fennhatóságú területek egyesítésével hozták létre Szomáliát. Területi elhelyezkedése miatt az országot Afrika szarvának is szokta nevezni a köznyelv, ahol a nyolcvanas évek közepén robbant ki az a polgárháború, amely megdöntötte a korábbi diktátor, Mahammad Sziad Barre addig fennálló rendszerét, aki 1969-ben, egy rövid életű demokratikus kormányzást követő katonai puccsal jutott hatalomra. A nyolcvanas évek végének, a kilencvenes évek elejének sorozatos államcsínyei viszont már egyáltalán nem voltak képesek stabil rendszer kialakítására, a különböző politikai erők pedig a mai napig sem tudnak a hatalom megosztásáról megegyezni. A klánok közötti fegyveres összecsapások megindulását követően az ország nem csupán politikai, hanem gazdasági értelemben is megroppant. Mindezekkel megindult a lavina, amellyel a terület mára – erős központi hatalom híján – a hadurak harcait nyögő, bukott államok közé került. A kilencmillió országban a lakosság legalább egyharmada szorul rendszeres élelmiszersegélyre, a közellátás rendszere összeomlott, kormányzati és biztonsági erők híján pedig az emberek úgy próbálnak boldogulni, ahogyan tudnak. 2004. ok-



tóber 10-én – Abdullahi Juszuf Ahmed ideiglenes elnök vezetésével – sikerült ugyan felállítani egy átmeneti kormányt, amely az ENSZ támogatását is bírta, viszont e mögött nem állt igazi társadalmi erő.

A kialakult viszonyok ismeretében már nem is annyira meglepő a tömegessé vált kalózkodás. A térségben garázdálkodó tengeri útonállók korábbi halászkok, tenge-részek, illetve militáns csoportok tagjaiból verbuválódtak. Kezdetben még csak az Ádeni-öbölben – ahol éves szinten körülbelül 20 000 kereskedelmi hajó forgalma bonyolódik le, s az Ázsia és Európa közötti legfontosabb szállítási útvonalnak tekinthető – és annak térségében portyáztak, ám napjainkra kiterjesztették tevékenységüket a távolabbi vizekre is.

A kilencvenes években bekövetkezett negatív változások eredményeképpen több szeparatista államalakulat jött létre Afrika szarván, amelyek kihasználták a központi hatalom gyengeségét. Ezek közé tartozik az ország észak-nyugati területén 1998-ban létrehozott Puntföld is, amely jelen pillanatban a szomáliai kalózkok többségének otthona, a kormányzat pedig nagy valószínűséggel még támogatást is nyújt számukra. Magát a régiót nyugat felől Maakhir, Szomáliföld és Northland – mint szakadár államok –, egy részen Etiópia, délen pedig Galmudug határolja. Ezek az úgynevezett tartományok az ország jelenlegi bukott állapota miatt önálló politikát folytatnak, saját politikai döntéseket hoznak, egymással pedig folyamatosan versengenek. Határaituk lényegében egyfajta Szomálián belüli „államhatároknak” tekinthetjük.

A polgárháború nyomán kialakult instabil helyzetben – központi ellenőrzés hiányában – megindult a nagybani orvhalászat, amely azért is jelentett nagy problémát, mivel a partok mentén élőknek szinte ez volt az egyetlen kenyérkereseti lehetőségük.

Az első kalózkok halászkok voltak. Olyan halászkok, akik a számukra konkurenciát jelentő külföldi orvhalász-hajókat kívánták vizeikről elűzni. Nagyobb méreteket a jelen-ség akkor öltött, amikor a szomáliai partvidék hadurái meglátták ebben a kiváló pénzkereseti forrást, és saját milíciákat hoztak létre. Az első nagyobb külföldi hajó megtámadására egészen 2005 áprilisáig kellett várni, attól kezdve azonban gyorsan növekedett a számuk.

A BBC egyik szomáliai elemzője, Mohamed Mohamed szerint a kalózkok három típusát különböztethetjük meg: az egykori halászkokat, akik úgy ismerik a tengert, mint a tenyerüket; a volt milicistákat, akik korábban valamelyik hadúr klánjában harcoltak; illetve találunk közöttük úgynevezett műszaki szakértőket is, akik értenek a számítógépekhez, tudják, hogyan működnek a különféle high-tech berendezések, alkalmasak GPS, műholdas telefonok és más hasonló eszközök kezelésére.

A kalózkodás Szomália part menti területén napjainkra társadalmilag elfogadottá vált. A 20 és 35 év közötti férfiak ezen „hivatással” akár a társadalmi elit, a megbecsültek és a befolyással rendelkezők közé is kerülhetnek. A fiatalok többsége ebben látja a jövőt, és hisz abban, hogy egyszer majd ő is olyan életet élhet, mint a modern tengeri útonállók legsikeresebbjei. Ahogyan Puntföld fővárosa, Garowe egyik lakosa megfogalmazta: „Van pénzük, van hatalmuk, és napról napra erősebbek. Ők veszik feleségül a legszebb lányokat, ők építenek maguknak nagy házakat, nekik vannak új autóiuk, új fegyvereik.” Ez pedig Szomáliában is óriási presztízst jelent. A kalózkok egy sikeres akció után – lojalitásukat biztosítandó – osztalékot fizetnek a helyi törzsi vezetőknél, illetve olyan esetre is volt már példa, amikor egy közösségi kezdeményezést támogattak. Nem csoda hát, ha egyre bátrab-

bakká és szervezettebbé válnak, olyannyira, hogy magukat nem is kalózkodnak, hanem parti őrségnek nevezik.

A Szomáliában az 1990 évek első éveiben kialakult humanitárius katasztrófa arra ösztönözte az Egyesült Nemzetek Szervezetét, hogy e helyzetet felszámoló műveletet indítson. Ez először UNISOM I, majd UNISOM II (*United Nations Operation in Somalia – Az Egyesült Nemzetek Szervezetének művelete Szomáliában*) néven zajlott, illetve hozzá szervesen kötődött az amerikai vezetésű nemzetközi UNITAF (*Unified Task Force*) is. A kéksisakosok először 1992 szeptemberében érkeztek meg, és létszámuk az egyre nehezebbé váló helyzet miatt gyorsan nőtt. A Nemzetközi Vöröskereszt és más segítség-szervezetek is folytattak a területen segítség-akciókat, amelyek összességükben akkor a második világháború óta történt legnagyobbak számítottak. Az eseményekben döntő változás 1993 júliusában következett be. Barre rendszerének megdöntése után Ali Mahdi Mohamed, a befolyásos üzletember, illetve Mohamed Farah Aidid tábornok lett a két legerősebb vezető az országban, azonban soha nem sikerült egymással meg-egyeződésre jutniuk. (A fővárost, Mogadishut például kettéosztották.) Mindketten megpróbálták befolyásukat a többi szomáliai területre is kiterjeszteni. Az ENSZ és az amerikai csapatok Aidid elleni fellépése azt eredményezte, hogy a Mogadishut ellenőrző klánokat ellenük fordította. A Barrét megbuktató szövetség egyik vezetőjének eltávolítására szervezett akció balul sült el. Mint az sokak számára bizonyára ismert, a Szomáliában magát elnöknek tekintő Aidid irányította milicisták véres utcai harcait és csatáját az amerikai katonákkal a *Sólyom végveszélyben* (*Black Hawk Down*) című amerikai film is feldolgozta. A kudarc miatt az amerikai közvélemény nyomására Bill Clinton akkori amerikai elnök 1994 tavaszára az összes

korábban George Bush által küldött amerikai katonát kivonta a területről, az ENSZ-misszió pedig 1995 márciusában volt kénytelen beszüntetni addigi tevékenységét.

Dávid és Góliát?

A modern kalózkodás elleni küzdelem első pillantásra Dávid és Góliát történetét juttathatja eszünkbe, ugyanakkor – ha közelebbről megvizsgáljuk Szomália tengeri rablóinak szerveződését és akcióik végrehajtásának módját – látható, hogy nem is annyira egyszerű és egyértelmű a helyzet.

A csoportokon belül az egyes tagok között munkamegosztás van, amelynek napjainkra speciális területei is kialakultak. A „végrehajtó állomány” szinte folyamatosan – újabb és újabb célpontokat keresve – a tengeren tartózkodik, azonban arról is hallani, hogy folyamatos az erők váltása. Egy sikeres akció után a zsákmányt a partok közelébe viszik, ahol a csoport többi része átveszi, és gondoskodik az őrzéséről a tárgyalások időszaka alatt. Van logisztikai részleg is, ez biztosítja a tengeren lévőkhöz számára többek között a rendszeres ételmezést, míg a „szárazföldi csapatok” megakadályozhatják a rivális klánokat abban, hogy elragadják a nehezen szerzett prédát. Általában minden csoportnak van saját szabályrendszere az emberek toborzására, a túszokkal való bánásmódról, és a zsákmány elosztására. Noha különféle, egymásnak többnyire konkurenciát jelentő kalózcsoportokról beszélünk, módszereik, szerveződésük gyakorlatilag hasonló. Többségük – egykori halászként – kiváló helyismerettel rendelkezik, a kezdetben alkalmazott kis haláshajókat pedig folyamatosan korszerűsítik. Fegyverzetüket a mogadishui feketepiacon, valamint Jemenből szerzik be, az informális és a biza-



lomra épülő, tradicionális hawala pénzközvetítő rendszer segítségével.

Korunk tengeri útonállóit többnyire nem az eltérített hajó rakománya, hanem annak személyzete érdekli, amely kiváló tárgyalási alapot teremt számukra a minél magasabb váltságdíj megfizetése érdekében. Ahogyan a kalózok első áldozatai, a WFP hajói esetében sem történt ez másként. Portyáikra Szomália nagyobb parti városából – Boosaaso, Caluula, Eyl, Hobyó, Mogadishu, Harardhere – indulnak, a túsztárgyalások eredményessége esetén ezekben az úgynevezett baráti kikötőkben kerül sor a cserékre.

A kalózok egy-egy támadó csapata körülbelül tíz férfit jelent, akik főként AK-47-es gépkarabélyokkal, RPG-7-es páncéltörő rakétákkal, csákllyákkal és létrákkal felszerelve viszik véghez akcióikat. A célpontok meghatározása többnyire GPS-el történik, egymással is műholdas telefonon érintkeznek. Egy támadó egység általában három tengeri járműből – egy anyahajóból és két csónakból – áll. Előbbi – amely legtöbbször egy nyolc-tíz méteres, egykori bálnavadász-, vagy halászhajó – szállítja az üzemanyagot, az élelmiszert és a vizet a többhetes időszakokra. Ritkán, de előfordulhat, hogy az anyahajó egy olyan kereskedelmi jármű, amelyért a hónapok óta tartó tárgyalások ellenére sem folyósították a váltságdíjat, ezzel pedig akár több száz tengeri mérföldes körzetre is kiterjeszthetik akcióikat. A csónakok körülbelül hat méter hosszúak, egy hajótesten kívüli motorral vannak felszerelve, segítségükkel pedig a kereskedelmi hajók szinte bármelyik típusát képesek megtámadni.

A kalózok csoportjai gyakran vegyülnek el az Ádeni-öböl szomáliai halászaik között, ami nehezíti az azonosításukat. A támadásaik során a cél közelében lövéseket adnak le, hogy ráijesszenek a fegyvertelen legénységre, majd a csákllyák és a létrák

segítségével a fedélzetre jutnak, ahol megtörténik a túszejtés. Van olyan motoros csónak, amelynek az oldalára több méteres létrákat szerelnek fel. Ezeket a magasabb kereskedelmi hajók ellen vetik be, ennek azonban az a kockázata, hogy könnyebben észreveszik őket. A legkedveltebb támadási módszer, amikor két vagy több, könnyű és gyors csónakkal erednek a kiszemelt célpont után, legtöbbször hajnalban vagy napnyugtakor.

A kalózok kevesebb mint negyed óra alatt meg tudják oldani egy olyan felkészületlen hajó feletti ellenőrzés átvételét, amelynek a fedélzetén nincsenek őrök, vagy nem kísérik az Atalanta-művelet egységei, illetve más nemzetközi erők. Az alacsony és lassúbb tengeri járművek – akár egy vitorlás hajó, akár egy rakománnyal megrakott, több ezer tonnás kereskedelmi jármű – a legegyszerűbb célpontokat jelentik számukra. A partoktól nagy távolságra történő kalóztámadásoknál azonban akár több órán keresztül is tarthat egy akció a megtámadott hajó manőverezésének és sebességének függvényében. Ekkor végeredményben a kalózok saját túlélése is cél, mivel innen a saját eszközeik segítségével már nem tudnának a partra visszajutni, illetve a megtámadott hajó segélykérésére bármikor megérkezhet a „felmentő sereg”.

Ahhoz, hogy katonai eszközök bevetésével a nemzeti és nemzetközi kötelékekben részt vevő erők egy kalózcselekményt megakadályozzanak, vagy kísérletet tegyenek túsok kiszabadítására, speciális eszközök szükségesek. A kalózok letartóztatása, bíróság elé állítása és elítélése pedig a mai napig problémát jelent, függetlenül attól, hogy erre nemzetközi megállapodás alapján már lehetőség nyílik. 2009. március 6-án az Európai Unió és Kenya egyezményt írt alá, hogy az Atalanta-művelet során kalózkodással vádolt sze-

mélyeket Kenyába szállítják, és ott állítják bíróság elé. E tekintetben a Seychelles-szigetekre is lehet számítani, azonban gyakran fordul elő, hogy elengedik a kalózkodókat. Az ellenük folyó küzdelemben a leginkább alkalmazott módszer az anyahajó kiiktatása. A kereskedelmi hajók számára is kínálkoznak védekezési alternatívák. Kapcsolhatnak például nagyobb sebességre, vagy megpróbálhatnak a kalózkodókat hátráltató erősebb, nagyobb hullámokat verő szélben átjutni a veszélyeztetett területen. Egyes hajótársaságok már fegyveres biztonsági őrköt is alkalmaznak, illetve van még egy érdekes módszer, amit tengeri villanypásztoroknak is nevezhetünk. Ez egy, a hajótest köré vont speciális, áramütést okozó eszköz, és hathatós védelmet nyújthat.

Ha a kalózkodó támadása minden óvintézkedés ellenére sikeres, akkor megkezdődik a hetekig-hónapokig tartó egyezkedés a váltságdíjról. Az UNODC, az ENSZ kábítószerekkel és bűncselekményekkel nemzetközi szinten foglalkozó hivatalának jelentése alapján a kalózkodóknak kifizetett váltságdíj minden évben körülbelül 150 millió dollárral emelkedik. A váltságdíjat ledobhatják ejtőernyővel, azonban ha élelmiszer és üzemanyag is szerepel a kialakult követelések között, akkor akár hajóval is célba juttathatják. A tárgyalások során a legfontosabb szempont a legénység és az utasok, vagyis az emberi élet épségének garantálása, és ezt a kalózkodó ki is használják.

Franciaország kontra kalózkodó a 21. században

A modern kalózkodás felgyorsult, globalizálódó világunk olyan problémája, amelyet a nemzetközi közösségnek kezelnie kell. Ezt a francia állam már a NATO, majd az európai összefogás megindítása előtt hangsú-

lyozta. A francia Védelmi Minisztérium álláspontja szerint két nagy cselekvési irányt különböztethetünk meg, az egyik a diplomáciai és jogi, a másik pedig a katonai.

2007. július 10-én – tehetetlenségét jelezve – a WFP és az IMB (*International Maritime Bureau*, a Nemzetközi Tengerészeti Hivatal) felhívást tett közzé, amelyben nemzetközi összefogást kért az Afrika szarvának partjai mentén folyó kalózkodás ellen, a Szomáliába érkező humanitárius segélyszállítmányok védelme érdekében. A francia válasz erre 2007. szeptember 25-én érkezett, amikor Nicolas Sarkozy köztársasági elnök az ENSZ 62. közgyűlésén bejelentette, hogy Franciaország egy hadihajót küld a WFP hajóinak védelmére, majd 2007. november 16-án megindult a francia Alcyon-művelet, amelynek során Franciaország több mint 30 ezer tonna élelmiszer-segélyszállítmány biztonságos megérkezését tette lehetővé. A feladatot 2008. február 2-án a dán haditengerészet vette át, a kezdeményezéshez pedig több más nemzet is csatlakozott. A következő fontos dátum 2008. szeptember 15-e, amikor Franciaország és Spanyolország javaslatára az Európai Tanács Brüsszelben döntött az EUNAVCO létrehozásáról. Ennek keretében 2008. október 12-én először kísért át az Ádeni-öblön egy francia hadihajó egy európai hajót. Ugyanezen év október 24-től elindították az Allied Provider-műveletet, az első NATO-akciót a Szomália mentén folyó kalózcselekmények elleni küzdelemben. 2008. december 8-án pedig EUNAVFOR néven megindult az első európai haditengerészeti művelet. Mandátuma először még csak egy évre szólt, azonban 2009-ben és 2010-ben meghosszabbították. 2010. augusztus 13-án Franciaország vette át az Atalanta-művelet parancsnokságát négy hónapra, ezért fregattja és haditengerészeti felderítő repülőgépe mellé egy további hadihajót ajánlott fel a műveletben való részvételre. Az események-



ben a következő állomás a CTF 151 2009. január 8-i megindítása volt. Ez egy többnemzeti haditengerészeti erőt jelent, amerikai parancsnokság alatt. Francia részről fontos dátum még 2009. július 1-je, amikor hajótulajdonosok egy csoportjának kérésére Franciaország létrehozta az EPE (*équipes de protection embarquées* – hajózásra fogható védelmi csapatok) Seychelles-missziót, amelynek segítségével közvetlenül a fedélzeten védik azon francia halászhajókat, amelyek a Seychelles-szigetek mentén tevékenykednek, így gyakran váltak kalózcselekmények célpontjaivá.

A kalózok elleni küzdelemben a katonai elem főbb részeinek az elrettentés, a megelőzés, a védelem és a beavatkozás tekinthető vízi és légi eszközökkel, illetve közvetlen együttműködésben a térségben közlekedő kereskedelmi hajókkal.

Franciaország katonailag több évtizede folyamatosan jelen van az Indiai-óceánon, az Ádeni-öbölben pedig nemcsak nemzeti, hanem többnemzeti művelet keretén belül is tevékenykedik. Az ALINDIEN (*amiral commandant de la zone maritime de l'océan Indien et les forces maritimes de l'océan Indien*) az Indiai-óceán tengeri övezete parancsnokának és tengeri erőknek illetékességi területe, amely a Vörös-tengertől és Nyugat-Afrikától a Fülöp-szigetekig, valamint Vietnam keleti részéig terjed, és a katonai ellenőrzés mellett nagyfokú védelmi és diplomáciai aktivitást is biztosít a térségben. A francia haditengerészet indiai-óceáni szerepvállalása már a kilencvenes évek öbölháborúja során növekedett, és a mai napig igen erőteljes. Kiterjed az afganisztáni terrorizmus elleni küzdelemre, de a 2004. december 6-i szökeő árldozatainak megsegítésére is.

Az ország 2001 decembere után – a *Control Naval Volontaire* (Önkéntes Haditengerészeti Ellenőrzés) jegyzőkönyve

alapján – állította szolgálatba a Csendes-és az Indiai-óceán térségében hajói, hadihajói és személyzetük részére azt az információs csatornát, amely a civil-katonai szféra közötti információcserével, a felmerülő veszélyek elkerülésére, vagy hatékony kezelésére szolgál. Az ötletet az EU Atalanta-művelete is átvette, és útjára indították a MSCHQA-t (*Maritime Security Center – Horn of Africa* – Tengerészeti Biztonsági Központ – Afrika szarva) Northwood központtal, amely saját internetes oldalának köszönhetően a zónában található minden tengeri járműnek segítséget és egyfajta passzív védelmet nyújt. A MSCHQA eddig jól bizonyított: a tanácsait követő hajók 99 százaléka elkerülte a kalóztámadásokat a területen történő átkelése során.

A francia hatóságok csak abban az esetben nyújthatnak védelmet, ha az adott tengeri jármű francia zászló alatt hajózik, tevékenysége egy francia gazdasági érdekeket érinti, vagy azon különösen veszélyeztetett hajók közé tartozik, amelyeket az Atalanta-művelet keretén belül védenek. Ilyen esetekben a védett hajóknak el kell fogadniuk a fedélzetükön tett változtatásokat, illetve anyagilag is részt kell vállalniuk a költségek fedezésében. Francia hajó megtámadása esetén, vagy akkor, ha a kalózok által kézre kerített, vagy megtámadott hajón francia személyzet, utasok is tartózkodnak, az ország katonai eszközök alkalmazását helyezi kilátásba.

A térségben folyó műveletekben az eszközök közül a legfontosabbak a helikopterrel ellátott egységek: ezek általában fregettók és rombolók. Körülbelül húsz ilyen hadihajó található folyamatosan a kérdéses zónában egyrészt az európai (Atalanta), másrészt az amerikai erők (CTF 151) és a NATO kötelékeiben (Ocean Shield), vagy a nemzeti műveletekben, amelyek tevékenységük hathatós összehangolásával képe-

sek a területet szinte teljes lefedésére. A fregattok és rombolók előnye, hogy hetekig, sőt megfelelő logisztikai támogatással akár hónapokig képesek a hadműveleti területen tartózkodni. Védelmi, ellenőrző és kísérő funkciókat látnak el. Támadás esetén – ha a kalózok a közelében vannak – közvetlenül be tudnak avatkozni, nagyobb távolság esetén pedig helikoptereket is bevetnek. A lefegyverzéshez a helikoptereket és a támadó egységeket használják. A műveletekben részt vevők másik nagy csoportjának a légi járművek számítanak. A haditengerészeti felderítő és járőr repülőgépek Dzsibutiból (amely már több mint három éve látja el a logisztikai központ szerepét), a kenyai Mombasából, vagy a Seychelles-szigetéről szállnak fel, és jól kiegészítik a tengeri erőket. Akcióikat rendszeresen támogatják a Dzsibutiban állomásozó AWACS E3F légtérelőző repülőgéppel. A légierő veszjelzést ad, a felszíni egységeket a kérdéses kalózok felé irányítja, információkat gyűjt, felderíti a helyzetet, például azt, hogy hol találhatóak a megtámadott hajók. Ezalatt a haditengerészeti kommandó és a haditengerészeti fegyveres egységek a felszíni hajókon tartózkodnak, majd a támadások során ők szerelik le közvetlenül a kalózokat, irányítják a mentőműveleteket, de akár a veszélyeztetett kereskedelmi vagy halászhajókon is szolgálhatnak.

Összességében elmondható, hogy Franciaország – politikai és katonai erőivel egyaránt – folyamatos, illetve alkalmi segítségnyújtással vállal részt a térségben folyó

tengeri kalózkodás elleni küzdelemben, legyen szó akár nemzeti, akár nemzetközi műveletekről.

Összegzés

A kalóztámadások kezelésére számos műveletet indítottak útjára, sőt 2008 vége óta egyre több ország küld hadihajókat az Ádeni-öböl, illetve a somáliai partok térségébe, amelyek semmilyen többnemzeti erőhöz nem tartoznak, ám azokkal szoros együttműködésben tevékenykednek. Ez átlagosan 10–15 hadihajót jelent.

Az eddig bevetett politikai, jogi, diplomáciai, illetve katonai eszközök meghozták eredményüket. Az elfogott kalózok száma 40 százalékkal nőtt, több mint nyolcvan csoportjukat szerelték le 2010 első felében, amely körülbelül harminccal több, mint az ezt megelőző év ugyanezen időszakában. A kereskedelmi hajók útja az Ádeni-öbölben biztonságosabbá vált, valamint – az Európai Unió és az IMB kiterjedt riasztási rendszerének és ajánlásainak köszönhetően – felkészültebbek lettek a támadásokkal szemben. A hajók 65%-a képes saját eszközei segítségével is kivédeni a támadásokat. A kalózok sikeressége az Atalanta-művelet térségében 10–15 százalékon stabilizálódott, az európai hadihajók műveleti területén kívül viszont 50 százalékra nőtt. A megerősített jelenlét tehát ahhoz vezetett, hogy – bár a kalózcselekmények száma tovább nőtt – árnyait tekintve már kevesebb hajó kerül a tengeri rablók kezére. ■

Irodalom

Csiki Tamás: A Failed States Index 2009. *Nemzet és biztonság*, 2009. 7. szám, 87–93. o.

Hegedűs Kata: Tizenhárom év anarchia: Szomália a hidegháború után. *Külügyi Szemle*, 2005. 1–2. szám. 37–62. o.



Ravasz Ábel: Kalózkodás Szomáliában: Puntland és a bukott államiság. *Kül-Világ*, 2008. 3–4. szám. 86–104. o.

Berki Tamás: Az Európai Unió Haditengerészeti Erejének Atalanta-hadművelete.

http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=900&title=Az_Európai_Unió_Haditengerészeti_Erejek_Atalanta-hadművelete, letöltés ideje: 2010. november 11.

Hunter, Robin: Somali Pirates Living the High Life. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm>, letöltés ideje: 2010. december 20.

Marsai Viktor: A szomáliai kalózok és az EU ATALANTA-missziója.

http://epa.oszk.hu/01800/01827/00009/pdf/le_monde_dipl_magyar_EPA01827_2010_05_28-36.pdf, letöltés ideje: 2010. november 28.

Kalózok Szomáliánál: válságdíjtaktikák első kézből.

http://hvg.hu/vilag/20100401_szomaliai_kalozok, letöltés ideje: 2010. december 5.

<http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie>, letöltés ideje: 2010. november 30.

<http://eunavfor.eu/>, letöltés ideje: 2010. november 2.

<http://www.icc-ccs.org/home/imb>, letöltés ideje: 2010. december 5.

<http://www.hirstart.hu/fk/szomalia>, letöltés ideje: 2010. november 18.

<http://www.consilium.europa.eu/showFocus.aspx?lang=HU&focusID=490>, letöltés ideje: 2010. december 5.

<http://www.foreignpolicy.com/failedstates>, letöltés ideje: 2010. december 18.