

15. Globális közös terek – tengeri biztonság

Kiss Roland

Globális közös terek – tengeri biztonság – kereskedelem – haditengerészet – hozzáférést gátló / területmegtagadó fegyverek – Arktisz – kalózkodás – csempészet – illegális migráció a tengeren – tengeri terrorizmus

A tengerek már a történelem kezdete óta meghatározó jelentőségűek az emberiség szempontjából, mivel egyben élelem- és energiaforrásként, valamint közlekedési és kereskedelmi útvonalként is egyaránt funkcionálnak. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy az emberiség döntő hányada a tengerpartok viszonylagos közelségében él. A tengerek felől azonban fenyegetések is érkeznek, ezek feltartóztatására alakultak meg a haditengerészetek már az ókorban, és végzik feladatukat mind a mai napig, hogy biztosítsák a tengerek, a hajózás és a szabad kereskedelem zavartalanságát, fenntartva a tengeri biztonságot. A következő fejezet a tengerek jelentőségét tekinti át. Ezzel együtt foglalkozunk a haditengerészetek jelentőségével, és bemutatjuk a tengerekhez kapcsolódó hagyományos és nem hagyományos biztonsági kihívások sajátosságait is.

15.1. A tengerek jelentősége

Globális közjónak vagy közös tereknek (*global commons*) nevezzük azokat a területeket, amelyek nem részei egyetlen államnak sem, és nem tartoznak egyetlen kormány irányítása alá sem, ugyanakkor elviekben minden nemzetnek szabad hozzáférése van hozzájuk. Ezek a világtengerek, az azok fölötti légtér, a sarkvidékek, a világűr és a kibertér.

A Földet „kék bolygónak” nevezzük, hiszen felületének 70,8%-át (361 132 000 km²) víz borítja. A világóceán teszi ki a felület legnagyobb részét, amelyet különböző módon oszthatunk fel, eszerint három, négy vagy öt óceán van: Atlanti-, Csendes-, Indiai-, Arktikus- (Jeges-tenger), Déli-óceán (Antarktisz körül). Ezenkívül jelentős területet foglalnak el a tengerek, amelyek jellemzője, hogy sós vizűek, és vízi összeköttetésben állnak a többi tengerrel és óceánnal. Ezeket megkülönböztetjük úgy, mint földközi (például a Vörös-tenger) és peremtengerek (például a Barents-tenger).

A szűk keresztmetszetek kiemelten fontosak a tengeri útvonalak és azok ellenőrzése szempontjából. Közülük a szorosok természetes képződmények, ahol az elkeskenyedő tengerrészt két földterület határolja, ilyen fontos szorosok: a La Manche, Gibraltár, a Boszporusz és Dardanellák, a Skagerrak és Kattegatt, a Báb el-Mandeb, a Hormuzi- és a Malaka-szoros. A csatornák ezzel szemben mesterséges tereptárgyak, amelyek azért

készültek, hogy két egymástól elválasztott vízfelület között összeköttetést biztosítsanak. A két legfontosabb a Panama- és a Szezei-csatorna.

A tengerek és óceánok a történelem kezdete óta kiemelt jelentőségűek az emberi közösségek életében, legyen szó élelemről vagy más erőforrásról, szállításról, kereskedelemről, illetve hadviselésről. Ennélfogva a tenger óriási lehetőséget jelent a tengermelléki országoknak, amelyek így aktívabban részt vehetnek a globális kereskedelemben; jóval szabadabban, mint a szárazföldi bezártságú országok. A tenger fontosságát jól illusztrálja, hogy a világ lakosságának fele a tengerpartoktól számított 60 kilométeren belül él, továbbá a nagyvárosok háromnegyede is a partok közelében helyezkedik el. Hasonlóan beszédes, hogy az angol-szász nézetek szerint a szárazföldi bezártságú országok még középhatalmak sem lehetnek.

A tenger fontos élelemforrás, egy EU-s polgár átlag 23 kilogrammnyi tengerből származó élelmet fogyaszt el évente, míg a fejletlen országokban gyakran a hal jelenti a legfontosabb és szinte az egyetlen fehérjeforrást. 2014-ben közel 108 millió tonna tengeri élelmet állítottak elő világszerte, amely 3,1 milliárd ember fehérjeszükségletének 20%-át tette ki. (The State of World Fisheries and Aquaculture 2016, 7.) Napjainkban a vadhalászatot egyre nagyobb mértékben váltja fel az akvakultúra, amelynek keretében ellenőrzött körülmények között tengeri növényeket termesztene és állatokat tenyésztene. Évi 7%-kal növekszik ez az ágazat, az ilyen termékek több mint 85%-át ázsiai országok állítják elő, az iparágban pedig világszerte 56 millióan dolgoztak 2014-ben. (The State of World Fisheries and Aquaculture 2016, 4.)

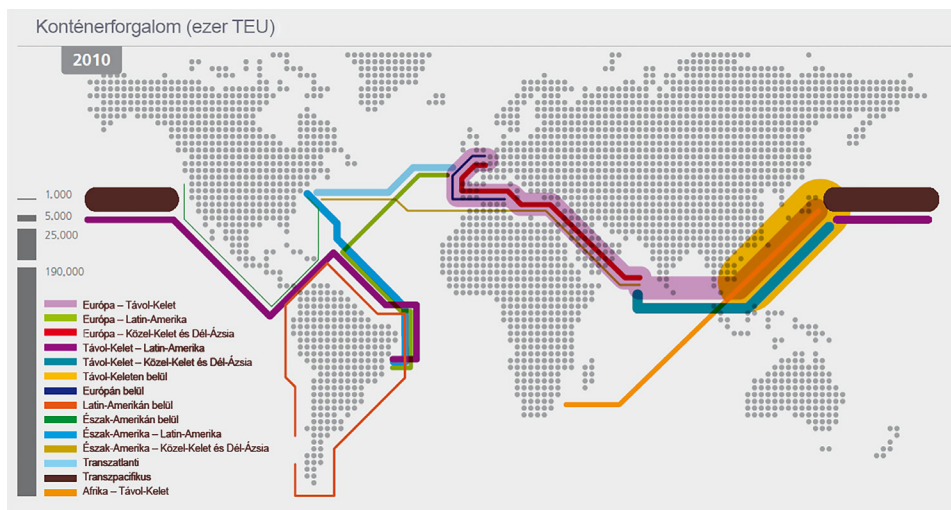
A tengerek jelentős energiaforrást is jelentenek, egyrészt a tengerfenék alatt hatalmas kőolaj- és földgázmezők vannak. 2015-ben már a világon kitermelt kőolaj 40%-a tengeri fúrótornyokból származott, 2030-ra pedig elérheti a 48%-ot, míg a földgázból ez az érték 34%-ról 42%-ra nőhet ezen időszak alatt. (*Global Marine Trends 2030* 2013, 116–119.) Legalább ilyen fontos a tengerfenéken történő bányászat is, hiszen a nyersanyagárak emelkedése miatt ezek kitermelése is kifizetődővé vált. Itt ugyanúgy megtalálható a réz, nikkell, különböző érc, ezüst, cink, sőt még a ritka földfémek is. Másrészt a tengerek komolyan számba vehető megújuló energiaforrást is jelentenek: a tengerre telepített szélérőművek, illetve a hullám- és árapályerőművek révén már napjainkban is jelentős mennyiségű elektromos áramot állíthatnak elő; s ezen technológiák elterjedése várhatóan ugrásszerűen nőni fog.

A tengerek a szállítás és kereskedelem szempontjából is döntő fontosságúak, mivel nagy tömegű árut a legolcsóbban, a legmesszebbre és viszonylag gyorsan a tengeren lehet szállítani: így például a vízi szállítás révén lehet adott nagyságú energiával a legnagyobb súlyt megmozgatni. A tengerek nagy előnye, hogy kiépített szállítási utat jelentenek, csupán a be- és kirakodáshoz szükséges kikötőket kell létrehozni. Már az ókorban is a tengeri szállítás volt a kereskedelem egyik leghatékonyabb módja, a tengeri kereskedelem pedig napjainkban fontosabb, mint valaha. Ma már az áruforgalom több mint 80%-a tengeri úton zajlik, amelyet több mint 45 000 hajó szállít nap mint nap. A legfontosabb vízi szállítási útvonalak Kelet-Ázsia, Európa és Észak-Amerika között, illetve a Perzsa-öbölből Kelet-Ázsia és az észak-atlanti térség irányába húzódnak. 2030-ra az előrejelzések szerint – amellett, hogy a tengeri kereskedelem világszerte nőni fog – megnő a Kelet-Ázsia és Afrika közötti, valamint az Észak- és Dél-Amerika közötti hajóút jelentősége is. A legforgalmasabb vízi út hosszabb távon is délkelet-ázsiai, amely Szingapúrtól és a Malaka-szoroson keresztül vezet. (*Global Marine Trends 2030* 2013, 76–77.)

2016-ban az ömlesztett áru és az egyéb szárazáru tette ki a tengeri kereskedelem 70%-át: mintegy 3172 millió tonnányi ömlesztett és 4059 millió tonnányi konténerben szállított egyéb szárazáru mozgott a világtengeren, a kőolaj- és cseppfolyósgáz-szállítás 3055 millió tonnát tett ki, az áruforgalomban pedig magasan kiemelkedtek a kelet-ázsiai országok. (UNCTAD 2017, 5.) Az olaj- és gázszállítás tekintetében ki kell emelni a Hormuzi-szorost, amelyen 2016-ban napi 18,5 millió hordó olaj haladt át, és így a világon tengeren szállított olaj 40%-át tette ki, a Malaka-szoros esetében ez a szám 16 millió hordó volt naponta. (EIA 2017)

A folyamatosan növekedő áruforgalom miatt az elkövetkező években egyre nagyobb hajókat fognak építeni, hogy kielégítsék a szállítási igényeket. A jelenlegi legnagyobb szállítóvállalat, az APM–Maersk-csoport 2017-ben több mint 600 hajóval rendelkezett, amelyek közül a legnagyobbak 18 000 darab húszlábas konténert szállíthatnak. (SCHULER 2017) A konténerforgalom az elkövetkező másfél évtizedben többszörösére fog nőni, ennél fogva a konténerszállítók összhajótere 2030-ra háromszorosára nő. A tankhajók és az ömlesztett-áru-szállítók térfogata a duplájára, míg a cseppfolyósított földgázt szállító LNG-hajóké háromszorosára is nőhet. (*Global Marine Trends 2030* 2013, 78–81.)

A nem kereskedelmi célú szállítás szempontjából is ugyanazért fontos a tenger: olcsón, sokat, messzire, mérsékeltén gyorsan lehet szállítani. Itt ki kell emelni a katonai szállítást, amikor rengeteg nehéztechnikát és egyéb hadianyagot kell sokszor nagy távolságra eljuttatni. Még a legnagyobb katonai teherszállító gépek, mint a C–5 vagy az An–124 is maximum kettő, illetve három harckocsit szállíthatnak el egyszerre, míg egy átlagos méretű hajón már több tucat elfér. A legutóbbi időkig a nagy távolságú csapatszállítás elsődleges módja éppen ezért a hajóút volt.



15.1. ábra

A legfontosabb tengeri szállítási útvonalak az áruforgalom volumene alapján 2010-ben

Forrás: *Global Marine Trends 2030* 2013, 76.

15.2. A haditengerészetek

Jól látszik, hogy a világtengerek milyen fontos szerepet töltenek be a nemzet- és a világ-gazdaság szempontjából, tengeri kereskedelem nélkül mai világunk fenntarthatatlan lenne. Ennek ellenőrzése, védelme jelentős előnyökkel jár az államok számára. Már az ókorban felállították a haditengerészeteket, hogy megvédjék a saját kereskedelmi hajókat, a kikötőket és a gazdag partvidéket az ellenséges államok és kalózok támadásaitól.

15.2.1. Alapfogalmak és hadelmélet

A haditengerészet az állam fegyveres erejének azon haderőneme, amely – hasonlóan a többi haderőnemhez – speciális földrajzi közegben működik, és ehhez egy elsősorban csak rá jellemző fegyverzettel, fegyvernemekkel és szakcsapatokkal, kiképzéssel és szervezeti struktúrával rendelkezik, amely révén képes a tengeri hadviselés feladatainak ellátására. A tengeri hadviselés fő területei a felszíni, felszín alatti, tengeralattjáró elleni, tengerészeti légi és aknahadviselés, illetve a csapásmérés, a partra szálló és tengerészeti különleges műveletek. Napjainkra a flották tevékenységi köre azonban jelentősen kibővült, például az amerikai vagy japán haditengerészet fontos feladata a ballisztikus rakéták elleni védelem is. A haditengerészet fegyvernemei közé tartoznak a felszíni egységek, tengeralattjárók, haditengerészeti légierő, partvédő tüzérség és légvédelem, tengerészgyalogság (ami az Egyesült Államokban egyedülálló módon önálló haderőnem), a tengerészeti különleges műveleti erők és a kiszolgálóegységek.

Az egyes államok haditengerészeti erőinek képességei között óriási különbségek vannak. A legtöbb tengeremléki országnak csak partvédelmi vagy csak tengeri rendészeti feladatokra alkalmas flottája van, nagyobb egységekkel nem rendelkeznek. Ezeket „barnavízi” flottáknak nevezzük, amelyek folyami, illetve partközeli feladatok ellátására alkalmasak látótávolságra a parttól. A jellemzően középhatalmak által fenntartott „zöldvízi” haditengerészetek már komolyabb egységeket is rendszerben tartanak, akár repülőgép- és helikopterhordozókat is, és már többnapos műveletek végrehajtására képesek a nyílt tengeren. A „kék-vízi” flották a fegyvernemek és hajóegységek teljes skálájával rendelkeznek, amelyekkel óceánokat átszelve, akár a bolygó túloldalán is képesek műveleteket folytatni, akár hosszabb távon is. A legnagyobb különbség a zöld- és kékvízi flották között a logisztika, hiszen ennek révén képesek a kékvízi flották nagy távolságú műveleteket folytatni és fenntartani. Napjainkban csak az Amerikai Egyesült Államok, az Egyesült Királyság és Franciaország rendelkezik igazi kékvízi haditengerészetekkel, illetve Kína és Oroszország, valamint India dolgozik gözerővel azon, hogy elérje ezt a képességet. Ezzel együtt az is elmondható, hogy napjainkban már a kínai a világ második legerősebb flottája az amerikai után.

A tengeri hadelmélet legfontosabb elméleti megalkotója az amerikai Alfred Thayer Mahan ellentengernagy (1840–1914), akinek legfontosabb műve az 1890-ben kiadott *A tengeri hatalom hatása a történelemre, 1660–1783* című könyve. Szerinte a tengeri hatalom megszerzése azért fontos, mert egy ország gazdagságát a tengeri kereskedelem zavartalansága és a gyarmatok biztosíthatják elsősorban. A tengeri hatalom legfőbb célja ezért az ellenséges flották elpusztítása mellett a saját kereskedelmi utak biztosítása és az ellenség vonalainak elvágása, amely önmagában döntő lehet a háború kimenetelét

illetően. Elméletének bizonyos elemeit az idő igazolta, így napjainkban is a tengeri szállítási vonalak védelme a flották egyik legfontosabb feladata. A brit Julian Corbett (1854–1922) szerint viszont a tengeri hadviselés akkor lehet csak igazán hatékony, ha azt összehangolják a szárazföldi műveletekkel.

Mahan szerint nem lehet bármely tenger melléki ország tengeri hatalom, mivel meg kell felelniük bizonyos feltételeknek (MAHAN 1918, 28–29.):

- Földrajzi helyzet: a földrajzi fekvése tegye lehetővé, hogy csak a tenger felé koncentráljon, tehát nem kell terjeszkednie, és nem fenyegetik a szárazföldi határait.
- Fizikai tulajdonságok / a tengerpart adottságai: nem elég a hosszú tengerpart, jó természetes kikötők is kellenek.
- Az állam területének nagysága: a tengerpart hossza, tagoltsága és az ott levő kikötők.
- A népesség nagysága: azok száma, akik valahogy kötődnek a tengerhez, például a kiállítható tengerészek, vagy a hajógyártásban és javításban dolgozók száma.
- Nemzeti karakter: a kereskedelembe való érdekeltség, a gyarmatosításra való hajlam.
- A kormányzat karaktere: megvan-e a szükséges kormányzati akarat és eltökéltség?

15.2.2. A haditengerészet feladatai

Ahogy arról fentebb szó volt, a flották többsége csak szerényebb képességekkel rendelkezik, ezért érdemesebb a nagyobb flották feladatrendszerét áttekinteni. Így a következő felosztás strukturálisan és tartalmilag az amerikai 2010-es haditengerészeti műveleti koncepciót (*Naval Operations Concept* 2010) követi.

A *tengeri ellenőrzés* a flotta legalapvetőbb feladata. (*Naval Operations Concept* 2010, 51–58.) Célja a tengeri fölény kivívása, miközben megakadályozza az ellenség hasonló törekvését. Ennek része az ellenség tengerészeti erőinek megsemmisítése, a tengeri kommunikációs vonalak védelme és az ellenség vonalainak elvágása, az erők megóvása és az erő-kivetítés biztosítása. Egyben lehetővé teszi az ellenséges partokhoz megfelelő közelségből szárazföldi-csapásmérő vagy partra szálló műveletek végrehajtását. Ehhez szükség van a tengeri hadviselés elemeinek teljes skálájára. Itt megkülönböztetünk offenzív és defenzív tengeri ellenőrzést. A defenzív tengeri ellenőrzés a saját ellenőrzés alatt álló vizek és az itt húzódó kommunikációs vonalak védelmét jelenti az ellenséges támadásoktól. Ezen belül pedig a saját erők megóvását, így például a hajók rakéták elleni védelmét, illetve az aknamentesítést. Ezzel szemben az offenzív tengeri ellenőrzés amellett, hogy tartalmaz mindent, amit a defenzív, támadja és pusztítja az ellenséges erőket, veszélyezteteti az ellenséges kommunikációs vonalakat, és csapást mér a parti létesítményekre, folyamatosan felszámolva az ellenség tengeri ellenőrzési képességét. Ennek során az ellenséges támadó- és védőeszközök offenzív pusztítása zajlik, felszíni, felszín alatti és légi hadviseléssel, illetve offenzív aknatelepítéssel az ellenség által használt vizeken.

A *tengeri biztonság* felöllel minden olyan tevékenységet, amely biztosítja a szuverenitás, a tengeri erőforrások és a tengeri kereskedelem szabadságának védelmét, felszámolva vagy

visszaszorítva az ezekre leselkedő veszélyeket, úgymint a kalózkodás, tengeri terrorizmus, csempészet, illegális halászat, nemzetközi szervezett bűnözés, környezetszennyezés, emberkereskedelem és illegális migráció. (*Naval Operations Concept* 2010, 35–44.) Ehhez általában szükség van a polgári rendfenntartó és egyéb kormányzati, illetve esetenként nem kormányzati szervezetekkel folytatott, továbbá nemzetközi együttműködésre.

Az *előretolt jelenlét és az erőkiemelés* szorosan kapcsolódik egymáshoz. (*Naval Operations Concept* 2010, 25–34. és 59–72.) Az előretolt jelenlét biztosítja, hogy válság esetén földrajzilag közel, a szövetséges országban állomásozó vagy tengeren járőröző alakulatok gyorsan bevetethetők legyenek. Ezek a harccsoportok és alakulatok békeidőben is biztosítják az adott állam jelenlétét, és védik érdekeit, illetve pusztá jelenlétükkel növelhetik a stabilitást és az elrettentést. Az erőkiemelés „egy nemzet azon képessége, amellyel képes nemzeti hatalmának – diplomáciai, információs, katonai vagy gazdasági – egészének vagy egy részének használatára, hogy választ adjon a válságokra, hozzájárulva az elrettentéshez és biztosítva a regionális stabilitást”. (Navy.mil 2015, 24.) Tehát a legfontosabb az a képesség, hogy a hazai partoktól távol harcra képes erőket tudnak eljuttatni, szükség esetén bevetni és tevékenységüket huzamosabb időn keresztül fenntartani. Erre a feladatra a legalkalmasabbak a repülőgép-hordozó és kétéltű (tengerészgyalogos) harccsoportok, amelyek képesek gondoskodni saját védelmükről, emellett kellő erővel rendelkeznek, hogy csapást mérjenek és erőszakos partra szálló műveleteket hajtsanak végre.

A *humanitárius és katasztrófhelyzet közbeni segítségnyújtásra* a flotta erői kifejezetten alkalmasak, mivel jelentős szállítókapaacitással rendelkeznek, illetve főleg a kétéltű erők és partra szállító hajók (harckocsi-partraszállító hajók, dokkhajók, helikopterhordozók, rohamhajók) rendelkeznek minden olyan képességgel, amelyre egy katasztrófa sújtotta, nem működő infrastruktúrával bíró területen szükség lehet. (*Naval Operations Concept* 2010, 45–50.) Képesek kiépítetlen tengerparton is nehéztechnikát partra juttatni, a kétéltű járművek és légpárnások az elárasztott területeken is tudnak közlekedni, a helikopterek pedig mentenek vagy segélyeket juttathatnak a szárazföldi úton megközelíthetetlen helyekre is, illetve a hajókon megfelelő egészségügyi ellátást biztosítani képes kórház üzemelhet. Ha evakuálni kell, sok embert vehetnek a fedélzetre, helikopterekkel és kétéltű eszközökkel pedig szinte bárhol kiemelhetik a bajbajutottakat. Minden idők legnagyobb tengeri evakuációs műveletét a német haditengerészet hajtotta végre 1945 januárja és májusa között (Hannibál hadművelet), amikor közel 1,5 millió német katonát és civilt mentettek ki a szovjetek által körülrzárt Kelet-Poroszországból. A nyugati flották jelentős kimenekítési műveletben vettek részt 2006-ban Libanonban vagy 2011-ben Líbiában, utóbbi esetben a kínai haditengerészet is komoly képességeket bizonyított. A tengeri haderőnem humanitárius feladatai közé tartoznak: védelmi támogatás a civil hatóságoknak, katasztrófhelyzeti támogatás, segítség otthon és külföldön, illetve humanitárius evakuáció.

A *nukleáris elrettentés*t a flotta ballisztikusrakéta-hordozó tengeralattjárói jelentik, amelyek a második csapásmérést (értsd: a válaszcspást) biztosítják. (*Naval Operations Concept* 2010, 73–80.) A nukleáris töltetű ballisztikus rakéták a tengeralattjárókon vannak a legnagyobb biztonságban, így ha a szárazföldi telepítésű hordozóeszközök bázisait sikeres első csapás éri, a tengeralattjárók még akkor is biztosítják a megtámadott ország válaszcspásmérő képességét, ezáltal szavatolják, hogy büntetlenül nem lehet ellene nukleáris támadást indítani. Napjainkban az Egyesült Államok, Oroszország, az Egyesült Királyság, Franciaország, Kína és India tart hadrendben atommeghajtású ballisztikusrakéta-hordozó

tengeralattjárókat. A nukleáris elrettentés mellett létezik a hagyományos elrettentés is, amelyet a repülőgép-hordozó és kétéltű harccsoportok biztosítanak.

15.3. Hozzáférést gátló / területmegtagadó fegyverek

A flották biztosíthatják a stratégiaiilag fontos területekhez való hozzáférést, illetve azt az intervenció képességét, amellyel egy távoli hatalom is képes beavatkozni a helyi folyamatokba, és szükség esetén katonai erővel is nyomást tud gyakorolni. A magát fenyegetve érző helyi hatalomnak két lehetősége van, hogy gátat szabjon az intervenciónak: egy nagy, erős flottát és légierőt épít, amely időigényes és drága, vagy egyszerűbb és olcsóbb, aszimmetrikus hadviselésre alkalmas eszközöket állít szolgálatba nagy tömegben. Az anyagi korlátok miatt általában az utóbbi jelenti a megoldást a kisebb hatalmak számára. Ezért az utóbbi időkben jelentősen felgyorsult a hozzáférést gátló / területmegtagadó fegyverek proliferációja, amelyek nem feltétlenül radikálisan új fegyverrendszerek, csupán a technikai fejlődés révén elértünk egy olyan szintre, amikor ezen eszközöket rendszerbe szervezve, megfelelő harceljárásokkal még a legmodernebb haderőkkel szemben is meglepő hatékonysággal lehet használni.

A hozzáférésgátlás célja, hogy lassítsa az ellenséges csapatok bevetését a hadszíntéren, és arra készítse őket, hogy távolabbról tevékenykedjenek, mint az kívánatos lenne. A területmegtagadás lényege pedig az, hogy megakadályozza az ellenséges csapatok manővereit egy adott területen belül, amelyhez a hozzáférést már nem tudja gátolni. Tehát hogy egy adott területet elzárjanak az ellenséges erőktől, illetve olyan kockázatosá tegyék a területen való műveleteket, hogy azok ne lehessenek eredményesek, vagy optimális esetben eleve elrettentsenek az intervenció kísérletektől.

A felhasznált eszközök közül napjainkban a legfontosabbak a különböző nagy hatótávolságú rakéták. A modern hajó elleni rakéták hatótávolsága már többnyire meghaladja a 200 kilométert, és egy 1–3 millió dollár értékű rakétával el lehet süllyeszteni egy 1-2 milliárd dollár értékű rombolót, de már léteznek hajó elleni ballisztikus rakéták is, amelyek hatótávolsága eléri az 1500–3000 kilométert. Ezek működéséhez szükség van megfelelő felderítőrendszerre, horizonton túli radarokra és műholdakra telepített elektrooptikai/infravörös érzékelőkre, hogy megfelelő távolságból felderíthessék az ellenséges flottaköteléket, és tüzet vezethessenek rá. Napjainkban hajó elleni rakétákkal fegyverzik fel a fix telepítésű és önjáró partvédő ütegeket, valamint a legtöbb hadihajót, kezdve a párfős gyorsnaszádoktól a cirkálókig, de a tengeralattjárókat és a harci repülőgépeket is.

A tengeri aszimmetrikus hadviselés igen hatékony módja, amikor motorcsónakok vagy gyorsnaszádok tömegesen támadnak a nagyobb hadihajókra, tömeges rakétatámadást indítva, vagy egyenesen öngyilkos akciót végrehajtva. A szimulációk szerint ez még a legmodernebb hadihajókkal szemben is eredményes lehet, főleg ha megfelelő földrajzi közegben, zárt terekben, például szorosokban, öblökben, szigetvilágokban hajtják végre.

Hasonlóan hatékony eszközök a tengeralattjárók, amelyek többféle feladatra rugalmasan alkalmazhatók. A dízel-elektromos tengeralattjárókat világszerte használják, és viszonylag olcsón beszerezhetők, fegyverzetükbe pedig modern torpedók, aknák és cirkálórakéták is tartozhatnak. Az aknák régi, de még mindig nagyon hatékony fegyverek, és az amerikai haditengerészet szerint továbbra is ezek lesznek a legelter-

jedtebb hozzáférést gátló / területmegtagadó fegyverek, amelyeket mély és sekély vízben is alkalmazhatnak. A rendszert azonban érdemes kiegészíteni fejlett nagy hatótávolságú légvédelmi rakétákkal, illetve műholdpusztító fegyverekkel is az ellenséges légi hozzáférés és felderítés korlátozására.

A fentebb felsorolt fegyverrendszerek együttes használata jelentős partvédelmi képességet biztosít, tömeges bevetésük pedig még a legmodernebb önvédelmi rendszerrel rendelkező flottakötelékek számára is komoly fenyegetést jelent. Napjainkban Kína és Irán, valamint Oroszország rendelkezik a legkomplexebb hozzáférést gátló / területmegtagadó rendszerrel, de részképességek már egy sor országban rendelkezésre állnak, kiépítésük viszonylag kis költséggel is megoldható, ezért nem állami szereplők is rendelkeznek bizonyos képességekkel. Például a Hezbollah is használt már hajó elleni rakétát izraeli hadihajó ellen, de az „Iszlám Államhoz” tartozó csoportok is az egyiptomi haditengerészet ellen, illetve jemeni hűti lázadók amerikai és arab emirátusokbeli hadihajók ellen, utóbbi esetében sikeresen. Ezen fegyverrendszerek elterjedése hatékonyságuk és relatív olcsóságuk miatt az elkövetkező évtizedekben felgyorsul, és több állam, illetve szervezet is felfegyverkezik velük, amelyeknek idegen erőketitő és beavatkozó képességektől kell tartaniuk.

15.4. Nem hagyományos biztonsági kihívások és fenyegetések a tengeren

15.4.1. Kalózkodás

A 19. század végére a nyugati államok flottái nagyrészt felszámolták a kalózkodást, azonban napjainkban ez ismét problémát jelent a vízi útvonalak mentén. A kalózkodásnak kedvez a megfelelő földrajzi helyzet (szigetvilágok, például Délkelet-Ázsiában), a közelben húzódó fontos kereskedelmi útvonalak és a gyenge államiság vagy annak teljes hiánya (például Szomália), illetve a szegénység és kilátástalanság. A tengeri rablók számára gazdag zsákmányt jelentenek a kereskedelmi hajók, akcióik irányulhatnak a legénység kirablására, vagy akár a hajó eltérítésére is. A megélhetésükért támadó kalózokat – gyakran nincstelen halászsokat – azonban idővel szinte mindenhol szervezett bűnözői csoportok váltották fel. A modern kori kalóztámadások száma 2010-ben tetőzött 445 akcióval, amely 2013-ra már „csak” 264-re csökkent, és leszálló tendenciát mutat. (ICC IMB 2017, 6.)

A délkelet-ázsiai kalózkodás a II. világháborút követően kezdődött újra, és gyakorlatilag napjainkig tart. Az ezredfordulóra különösen a Malaka-szorosban nőtt meg a támadások száma, 2003-ban már több mint 120 eset történt, bár itt a hajókat inkább csak kirabolták, esetleg túszt ejtettek, de magukat a járműveket nem térítették el. (ICC IMB 2017, 6–7.) A helyi kormányok sokáig önállóan próbálták kezelni a helyzetet kisebb-nagyobb elánnal, végül rájöttek, hogy csak együtt érhetnek el sikert, így 2004-ben Malajzia, Indonézia és Szingapúr összehangolta a tevékenységét, amelyhez külföldi, amerikai, kínai, japán, indiai, ausztrál támogatást is kaptak. Az évtized végére csupán évi néhány támadásra csökkent a kalóztevékenység, ám 2015-re már rekordmagas számú, 101 támadás történt a térségben, amely újra a kalózok által legfertőzöttebb területnek számít. (ICC IMB 2017, 6–7.)

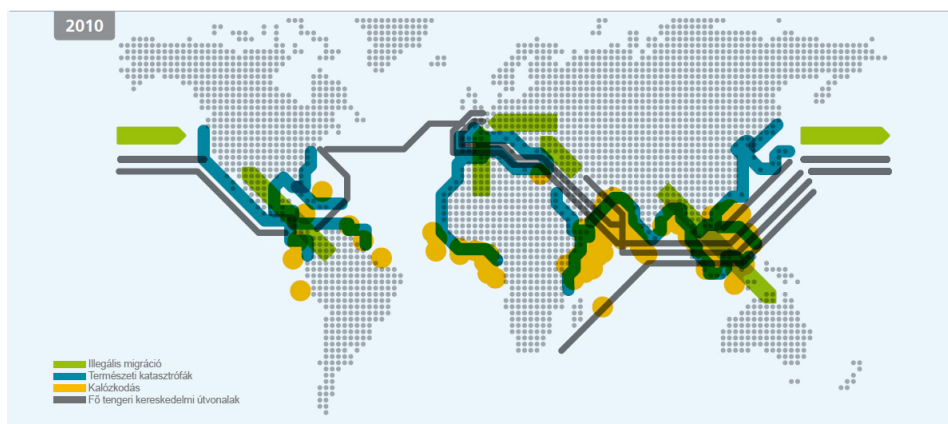
Az utóbbi években a szomáliai kalózkodás vált a legismertebbé, amely 2009-től egyre nagyobb méreteket öltött, és rövidesen az Indiai-óceán teljes északnyugati részét fenyegette. Válaszul a NATO, az EU és más országok is jelentős flottakötelékeket küldtek a helyszínre, hogy biztosítsák a zavartalan hajózást, ennek ellenére a támadások száma nem csökkent, évi 40-50 hajó esett áldozatul. (MARSÁI 2013) Több hajót elraboltak, a legénységet túszul ejtették, és váltságdíjat követeltek. A kelet-afrikai kalózkodás hanyatlásához végül a pontföldi rendészeti erők megerősítése és a kalózbázisok elleni hadjáratuk, valamint a kereskedelmi hajók fegyveres örökkel való védelme vezetett el, amelyeknek köszönhetően 2013–2014-re szinte nullára esett vissza a támadások száma, sikeres akció pedig már nem is volt. (MARSÁI 2013)

NATO Szövetségi tengerészeti stratégia – 2011

A tengerek létfontosságúak a kereskedelem, szállítás és erőforrások szempontjából, ezért ezek biztosítása kiemelt fontosságú a szövetség számára. A legfontosabb tengerészeti feladatok közé tartoznak az elrettentés és a kollektív védelem, a válságkezelés, a kooperatív és a tengeri biztonság. Ezek végrehajtásához a NATO-nak kellő rugalmasságra, valamint más államokkal, illetve szervezetekkel való együttműködésre van szüksége. A NATO ezért támogatja a nemzetközi szereplőkkel (ENSZ, EU) való együttműködést, hogy megelőzzék a konfliktusokat, és biztosítsák a tengerek szabadságát. Ugyanakkor mivel szükség van az együttműködésre, kezdve más fegyveres szervektől a nem állami szereplőkig, törekedni kell a jobb megértésre és az interoperabilitásra. Ennek sikeres megvalósításához szükség van a NATO további átalakulására és az új technológiák átvételére, hogy hatékony választ adhasson a hagyományos és aszimmetrikus fenyegetésekre is, rugalmas, harcra kész, gyorsan telepíthető és fenntartható erők alkalmazásával.

Afrika nyugati partjainál, a Guineai-öbölben is megélénkült a kalózkodás, amely a nigériai olajiparhoz kötődik. Jellemzően a partközelségben rabolják ki a hajókat, vagy támadják meg az olajfűtőtoronyokat, és ejtenek túszokat. A 2000-es évektől napjainkig évente átlag több mint kétfélszáz esetben történt, de mivel sokszor nem jelentették a támadást, a valós érték akár a duplája is lehetett. (MAIR 2011, 28–33.; ICC IMB 2017, 6.) Az itteni kalózkodásnak politikai színezete is van, mivel gyakran a kormányellenes felkelők támadják az olajipart, amely egyébként jelentős környezetrombolást és szennyezést végez a Niger-deltában. A tengeri biztonság növelésére amerikai és francia kiképzési és anyagi támogatást kapnak a helyi kormányok. (MAIR 2011, 28–33.; ICC IMB 2017, 6.)

Latin-Amerikában inkább a kikötői és folyami rablások a jellemzőek, a nyílt tengeriek ritkábbak, de itt is előfordulnak, amelyek célpontjai a halászhajóktól a kereskedelmi hajókon át az utasszállítóig terjednek. A dél-amerikai kontinens északi részén és a Karib-térségben jellemzőek ezek a támadások, ám nem ritkák a jachtlopások vagy rablások sem, amelyeket aztán az Egyesült Államokba irányuló drogszállításra használnak, gyakran egyszer használatos eszközként. (MAIR 2011, 50–55.)



15.2. ábra

A legfontosabb tengeri szállítási útvonalak és tengeri biztonságot érintő fő fenyegetések: kalózkodás, illegális migráció, természeti katasztrófák és időjárási jelenségek

Forrás: Global Marine Trends 2030 2013, 102.

15.4.2. Csempészet

A vízi szállítás a csempészet egyik leghatékonyabb formája. Elmondhatjuk, hogy gyakorlatilag minden árut, amit legalisan szállítanak, ugyanúgy csempésznek is, nem is beszélve a féllegális vagy illegális termékekről. Ennek egyik oka lehet, hogy számos dolog exporttilalom alatt áll, vagy egy adott terület áll szankciók alatt, ami miatt tilos bizonyos termékek bevitelére. A tenger itt is óriási lehetőséget biztosít, hiszen a szankciókat a szárazföldi határokon könnyebb betartatni, megfelelő tengeri blokádnélkül viszont vízi úton nagy távolságból is odaszállítható a szükséges áru vagy hadianyag, amelyet kikötőben kirakodva vagy a nemzetközi vizekről kisebb hajókon is partra tehetnek (függően az áru méretétől). 2014-ben például elfogtak egy észak-koreai hajót Panamában, amely kubai fegyvereket – köztük két MiG–21-es vadászgépet – szállított cukroszsákok alá rejtve az ázsiai országba, feltehetően karbantartásra.

A kábítószer-csempészek előszeretettel használják a tengeri szállítást, hiszen nagy távolságra nagy mennyiséget így a legegyszerűbb célba juttatni, illetve pusztán földrajzi tényezők miatt a szárazföldi szállítás nem mindig lehetséges, a légi pedig kockázatos. Előnyt jelent, hogy még a legjobban ellenőrzött kikötők is csak a beérkezett konténerek jelentéktelen hányadát képesek átvizsgálni, mivel napi több százezer darabot kell kezelni, így a csempészáru elrejtése a legális áru között nem jelent kihívást. Az 1990-es években a kolumbiai kartellek még tengeralattjárót is megpróbáltak vásárolni Oroszországból, hogy azzal szállítsanak kokaínt az Egyesült Államokba. Miután ez nem sikerült, félig merülő csónakokat építettek, később pedig a jelentések szerint valódi tengeralattjárókat is készítettek és használnak ma is, amelyek alkalmanként több tonna kábítószerrel képesek az Egyesült Államokba szállítani. A jelek szerint ezek felderítése és elfogása még a jól felszerelt amerikai tengerészeti erőknél is komoly kihívást jelent, és csak mérsékelt sikereket könyvelhetnek el e téren.

Egyre jobban virágzik a gépjárműcsempészet is. A kikötők közelében rengeteg autót és motort lopnak el, amelyeket aztán gyorsan hajóra raknak, és elszállítanak a kevésbé fejlett országokba egyben vagy alkatrészként. Lopott luxusautókat rendelésre és átlagos járműveket egyaránt csempésznek.

Az EU Tengeri biztonsági stratégiája (2014)

A stratégia leszögezi, hogy az EU jóléte szempontjából a tenger meghatározó jelentőségű. Ezért a különböző állami és nem állami, civil és katonai szereplőknek együtt kell működniük a tengeri szállítási vonalak biztonsága érdekében. Ehhez szükség van a szektorokon átívelő együttműködésre a tagállami és az EU-s szervek között; integritásra a tagállami képességek jobb használatához; az EU-s és UNCLOS⁴¹-elvek betartására; illetve a fontosabb nemzetközi szereplőkkel (ENSZ, NATO) való együttműködésre.

Az EU tengeri biztonsággal kapcsolatos érdekei közé tartozik a közösség, a tagországok és emberek védelme, a tengeri szállítási vonalak és a szabad hajózás biztosítása, a határok védelme, a határokon átívelő illegális tevékenységek elleni fellépés, valamint a környezet védelme, amelyeket különböző hagyományos és nem hagyományos fenyegetések érnek. Ezért az EU megerősíti a tengeri biztonságot, széleskörűen együttműködik más szervezetekkel, és felkészül a jövőbeli kihívásokra. Az UNCLOS szerint rendezi a vitáit, megosztja a tengeri megfigyelési információit, és felkészül a konfliktusok megelőzésére és kezelésére. A válaszadási képességek csoportosításán és megosztásán alapuló rendszert hoz létre a természeti és emberi fenyegetések csökkentésére, amelyhez erősíti a tengeri biztonsággal kapcsolatos kutatásokat, oktatást és kiképzést is.

15.4.3. Illegális migráció a tengeren

A II. világháború vége óta a legnagyobb népmozgás korszakát éljük, amelyből a tengeri migráció is kiveszi a részét, ám új jelenségről itt sem beszélhetünk. A tengeren történő vándorlásnak (lásd bővebben tankönyvünk 6. fejezetében) elsősorban földrajzi okai vannak, vagyis a kiindulási pontot jelentős vízfelület választja el a célállomástól. Ez a legfőbb indoka a vándorlás e formájának, hiszen a tengeren vándorlók rengeteg olyan nehézségnek vannak kitéve, amelynek a szárazföldön nem. Ami közös: a legfőbb célt mindig a fejlett országok jelentik (EU, Észak-Amerika, Ausztrália).

1975-ben Dél-Vietnam összeomlását és a kommunista hatalomátvételt követően több ezren próbáltak elmenekülni az országból, sokan tengeri úton. Kisebb részüket közvetlenül Saigon eleste után az amerikai állampolgárok evakuációját végző hadiflotta vette a fedélzetükre, ám a többség lélekvesztőkön próbált meg eljutni a térség nem kommunista államaiba, ezek a próbálkozások a 80-as évek elejéig kitartottak. Ezt a közel 300 ezer embert nevezik „csónakembereknek” (boat people), akik a tenger viszontagságai mellett ki voltak téve a kalózok támadásainak, akik nemcsak értékeiket, de gyakran a velük utazó nőket is

⁴¹ United Nations Convention on the Law of the Sea – az ENSZ tengerjogi egyezményei.

elrabolták. A becslések szerint a körülmények és a támadások következtében a menekülők 10-15%-a veszett oda. (ELLEMAN–FORBES–ROSENBERG 2010, 103.)

1980 után az Egyesült Államokba indult meg a kubaiak nagyarányú bevándorlása, amely kisebb-nagyobb mértékben napjainkig tart. Becslések szerint több mint 400 ezren érkeztek meg a floridai partokra mindenféle lélekvesztőn. Ugyanakkor haitiak, dominikaiak és más karibi népek is nagy számban (1982–2013 között 154 ezer fő) érkeztek hajón az amerikai partokhoz. (MCAULIFFE–MENCE 2014, 21.) Észak-Amerika a legális és illegális migránsok egyik kedvenc célpontja, ám az Egyesült Államok a mexikói határt leszámítva csak a levegőben és tengeren érhető el. A távoli vidékekről, gyakran személyi okmányok nélkül érkezőknek ezért legtöbbször a hajóút a legjobb esély a bejutásra – ezt gyakran teherkonténerekben teszik. Ezen az úton leggyakrabban ázsiai migránsok érkeznek Észak-Amerikába, amihez természetesen mindenképp kell embercsempész csoportok segítsége is.

Európába is folyamatos volt a tengeren történő illegális migráció, de a 2010-es évekre kiugróan magas lett, mivel a 2011-es arab tavasz következtében, az észak-afrikai diktatúrák (mindenekelőtt Líbia) összeomlásával már nem tartotta vissza semmi a szubszaharai térség felől érkezőket. A tengeri migráció egyik fontos jellemzője, hogy mindenképpen csoportos, hiszen egyedül senki nem vág neki a tengernek, illetve szükség van valakire, akinek vannak hajózási ismeretei, így csempészek beiktatása nélkül nem megoldható. 2015-től ez két irányból indult meg, egyrészt az immár hagyományos észak-afrikai irányból, illetve Törökország felől a görög szigetek és szárazföld felé (nyugat-balkáni útvonal). Utóbbi esetben 2015-ben tetőzött a szám, amikor közel 900 ezren érkeztek ezen az útvonalon, a tengeren át, de a következő évben is meghaladta a 180 ezret. Ám a török határ részleges zárása (az EU–török megállapodás nyomán), illetve a balkáni útvonalon a fizikai határzár felállítását követően a Líbiából Olaszországba tartó út vált az elsődlegessé, ahol kezdetben áthajóztak, majd a haditengerészetek és a parti őrség rendkívül „puha” hozzáállását kihasználva, a migrációt támogató civil szervezetekkel együttműködve, valamint a tengeri mentési szabályokat kiforgatva a csempészek egy új módszert vezettek be. Gyakorlatilag bármiféle úszó alkalmatosságra ültették a migránsokat, és kijutatták őket a líbiai parti vizeken (12 tengeri mérföldön) kívül, vagy néha még annyira sem, majd telefonon hívták a segítséget, hogy mentsék ki őket. Ezzel a csempészeknek különösebb kockázat nélkül csak az út egy kis szakaszáról kellett gondoskodniuk, ugyanolyan profit fejében, míg az út nagyobb részéről a civil szervezetek és maguk a hatóságok gondoskodtak. Ezzel az Olaszországba irányuló migráció 2016-ban meghaladta az évi 180 ezer főt. (Frontex 2017) 2017-re az olasz kormány több intézkedést is bevezetett annak érdekében, hogy szabályozza az NGO-k tevékenységét, mivel a hírszerzési jelentések szerint bizonyos szervezetek együttműködnek a csempészekkel. Emellett Róma szerződéseket kötött, és igyekezett megerősíteni a líbiai parti őrséget is, hogy tartóztassák fel és szállítsák vissza Afrikába az illegális bevándorlókat szállító járműveket.

Ausztrália is jelentős migrációs nyomás alatt áll, ide korábban Délkelet-Ázsiából, majd Irakból és Afganisztánból, most elsősorban Dél-Ázsiából, nagyrészt Sri Lankáról és Bangladesből érkeznek a migránsok. 2013-ban az ausztrál és pápua új-guineai kormány megegyezett, hogy a menekültstátuszért jogszerűen – ám vízum nélkül – folyamadókat Pápua Új-Guineán helyezik el, illetve a tengeri határok őrzését átadták a haderőnek, amely visszafordítja a migránsokat. Az utóbbi pár évben több mint 50 ezer illegális migráns érkezett Ausztráliába a tengeren. (MCAULIFFE–MENCE 2014, 22.)

Tengeri migráció folyik a Vörös-tengeren is, ahol szómáliaiak, etiópok és eritreaiak érkeznek Jemenbe, ahonnan a gazdag arab Öböl-államok felé folytatják útjukat. 2007 és 2013 között közel 500 ezer migráns érkezett Jemenbe, ezért a szaúdiak határzárát emelték. (MCAULIFFE–MENCE 2014, 23.)

15.4.4. Tengeri terrorizmus

A terroristák hagyományosan inkább a szárazföldön aktívak, illetve a légi közlekedést célozzák meg, ugyanakkor a tengert sem kerülik el. Hajók elleni merényleteket is elkövetnek, például az Ír Köztársasági Hadsereg (IRA) többször hajtott végre bombatámadásokat a brit haditengerészet hajói, illetve uszályok és szénszállítók ellen; a leghíresebb támadás Lord Louis Mountbatten felrobbantása volt a saját hajóján 1979-ben. 2004-ben iszlamista terroristák hajtottak végre merényletet a SuperFerry 14 komp ellen a Fülöp-szigeteken, a bombarobbanást követően a hajó kigyulladt, és 116 ember vesztette életét. (Bomb caused Philippine ferry fire 2004) Több más kisebb bombamerényletet is elkövettek világszerte, ám ezek többnyire nem jártak halálos áldozattal.

A robbantások egy másik formája a robbanóanyaggal megrakott motorcsónakkal történő öngyilkos merénylet. 2000 januárjában az al-Káida már megkísérelt egy támadást a USS The Sullivans romboló ellen a jemeni Áden kikötőjében, de akkor a túlterhelt csónak elsüllyedt. 2000. október 12-én viszont már sikerrel jártak a USS Cole ellen, amelyen 17 amerikai tengerész vesztette életét. 2002-ben a francia Limburg tankhajó ellen követtek el merényletet, itt egy ember halt meg, és 90 000 hordó olaj ömlött a tengerbe. 2010-ben pedig a japán MV M. Star szupertankeren következett be robbanás, amikor a Hormuzi-szoros közelében hajózott – a későbbi elemzések szerint öngyilkos támadás érthette a tankhajót, ám az akció végül nem követelt emberéletet. (FRODL 2010)

Vannak példák hajók eltérítésére is: az olasz MS Achille Lauro utasszállítót 1985-ben négy palesztin terrorista térítette el Egyiptom partjainál. A 97 túszerzt társaik szabadon bocsátását követelték, később egy túszt kivégeztek. (PALLARDY 2010) 1988-ban arab terroristák a görög City of Poros kompon kezdtek lövöldözni, megölve 9 és megsebesítve 98 embert – feltehetően a Líbia elleni amerikai légi csapásokat akarták megtorolni. (City Of Poros Cruise Ship Terrorist Attack Aboard Aegean Sea 1988) 1996-ban török nemzetiségű terroristák ejtettek több mint 200 túszt – köztük több mint 100 orosz – a török Avrasya kompon, és azt követelték, hogy az orosz erők hagyjanak fel a csecsenföldi akciókkal, különben felrobbantják a hajót. A török hatóságok végül tárgyalásos úton 3 nap alatt és haláleset nélkül vetettek véget a túszdramának. (KINZER 1996)

A tengeri terrorista akciók ellen szól, hogy a szárazföldön jóval egyszerűbb kivitelezni a támadásokat, a nagy hadihajókat a kikötőkben és a kockázatos vizeken géppuskás őrk és motorcsónakok védik, míg a konténer- és tankhajók, illetve az LNG-szállítók szerkezetiileg túl erősek ahhoz, hogy egyszerű eszközökkel könnyen végzetes károkat okozzanak bennük. Ha viszont a terroristák már ellenőrzés alá vontak egy hajót, akkor nagyon nehéz a túszoznak elmenekülniük, vagy kimenteni őket.

15.5. Arktisz

Az Északi-sarkvidék alapvetően különbözik a délitől abban a tekintetben, hogy nincs a tengerszint fölé emelkedő szárazföld, hanem a területet a Jeges-tenger (vagy Arktikus-óceán) foglalja el, és mivel nincs egy, az Antarktisz szerződéshez hasonló dokumentum a területről, ezért jobb híján a tengerjogi szabályok érvényesek. A képet tovább árnyalja, hogy az Arktisz jelentős részét egész évben egy úszó jégsapka borítja, amely viszont a globális felmelegedés következtében évről évre veszít területéből. A térség élénken foglalkoztatja a környező országokat, hiszen az ökológiai és társadalmi (öslakosok) kérdéseken túl a terület óriási lehetőséget jelent, tekintve, hogy a világ még feltáratlan kőolaj- és földgázmezőinek 13, illetve 30%-a lehet a Jeges-tenger alatt, amelyek kiaknázása a jég visszahúzódásával lehetségessé válik.

Nyersanyagok:

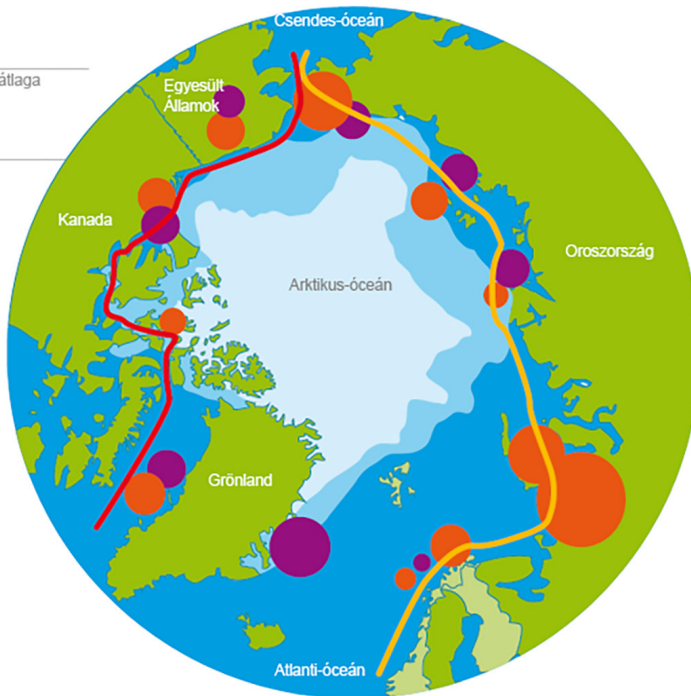
- Földgáz
- Kőolaj

Nyári jegesedés határa:

- 1979–2000 közötti évek átlaga
- 2011 nyár

Lehetséges hajózási útvonalak:

- Északnyugati áttjáró
- Északkeleti áttjáró



15.3. ábra

A jéggel borított területek változása az Arktisz térségében (1979–2011), a fokozatosan megnyíló tengeri hajózási útvonalakkal és a kiaknázható kőolaj-, illetve földgázmezőkkel

Forrás: Global Marine Trends 2030 2013, 47.

A térség már a 20. század első felében is fontos szerepet töltött be a határos öt ország politikájában (Amerikai Egyesült Államok, Dánia (Grönland), Kanada, Norvégia, Szovjetunió/Oroszország), illetve történtek lépések, hogy valahogyan felosszák a területet. Egy kanadai javaslat szerint az érintett országok a sarkvidéki határukkal arányos szeletet kaptak volna a területből, amelyet háromszög alakú cikkekre osztanának, de a két legnagyobb területű Kanadán és Oroszországon kívül senki nem fogadta el. Később Kanada, Dánia és Oroszország is inkább a kontinentális talapzat elvére hivatkozott, mivel ennek révén még nagyobb területre tehetnének szert az UNCLOS szerint. Mivel az Egyesült Államok nem ratifikálta az UNCLOS-t, ezért ez Washingtonnak nem lehet jogalap. A kérdés kezelésére 1996-ban létrehozták az Északi-sarki Tanácsot, amelyben az arktiszi 5-ön kívül tag még a szintén sarkvidéki területekkel rendelkező, de nem határos Finnország, Izland és Svédország. Megemlítendő még, hogy Kína a globális közös terek részének tekintve az Arktiszt tagadja, hogy bárki birtokolhatja, mivel az elvileg mindenkié, ebből adódóan pedig magának is részt követel belőle. (LATTMANN 2008; BERZSENYI 2010a, 2010b)

UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea – ENSZ-tengerjog

Összefoglalóan UNCLOS-nak nevezzük az ENSZ azon egyezményeit, amelyek az 1956–1982 között lezajlott három tengerjogi konferenciájának eredményeként létrejöttek. Ezen megállapodások szerint a parti államok a partvonalától (apályvonal) 12 tengeri mérföld (*nautical mile* – nm) távolságig gyakorolhatnak fennhatóságot mint felségvizek felett, ugyanakkor a partoktól (ez szigetek esetében is él körkörösén) 200 nm-ig terjed a kizárólagos gazdasági övezet (*Exclusive Economic Zone* – EEZ), amelyen belül csak a parti államnak van joga a halászatra és a tengerfenéken levő kincsek kitermelésére; ez további maximum 150 tengeri mérfölddel kitölthető a kontinentális talapzaton. Az UNCLOS szabályozta az áthaladás jogát is (beleértve a tengersizorokat), amely ugyanakkor nem diszkriminatív módon korlátozható is. Továbbá leszögezte, hogy a nyílt tenger nem tartozik egyetlen állam joghatósága alá sem, illetve rögzítette az itt betartandó szabályokat. Jelenleg 167 tagja van a szerződésnek.

A kérdést a részes államok jellemzően átfogóan kezelik, vagyis a nyilvánvaló gazdasági érdekeken felül megjelenítik a biztonsági, társadalmi és környezetvédelmi megfontolásokat is, és legtöbbjüknek valamilyen stratégiája is van a területet illetően. Ezekben nem zárják ki – és ahogy a Tanács mutatja, gyakorolják is – az együttműködést, ugyanakkor mindenhol megjelenik a katonai erő szerepe is az adott állam érdekeinek védelmében. Ebben jelenleg az oroszok járnak az élen, akiknek talán a legjobban kiépített infrastruktúrája van a térségben, illetve a szükséges felszereléssel, például jégtörő hajókkal is rendelkeznek, hogy eredményesen működjenek a sarkkörön túl is. Moszkva elszántságának jeleként 2007-ben egy tengeralattjáró elhelyezett egy orosz zászlót az Északi-sarkon, a kontinentális talapzaton. Az orosz vezetés 2015-ben bejelentette, hogy 13 térségbeli repteret újít fel, és 30%-kal növeli a katonai erők létszámát a sarkkörön túl, amelyeket a 2014-ben felállított Arktikus Összhaderőnemi Stratégiai Parancsnokság vezet. (JENNINGS 2015)

A globális felmelegedés révén egy új hajózási útvonal nyílik meg itt, amely óriási lehetőséget kínál, hiszen jelentősen lerövidülhet az út Európa, illetve Észak-Amerika keleti partja és Kelet-Ázsia között (Északkeleti átjáró), valamint Európa, illetve Észak-Amerika keleti partja és Észak-Amerika nyugati partja között (Északnyugati átjáró). Kelet-Ázsia és Európa viszonylatában például legalább harmadával csökkenne a távolság, 12 000 kilométerre. (*Global Marine Trends 2030* 2013, 47.) A szibériai gázvezeték vonatkozásában is lehetséges opcióvá válna az LNG-terminálok létrehozása és a cseppfolyós gáz hajón való elszállítása. Ez azzal a további előnnyel is jár, hogy a hajók elkerülhetik a veszélyes konfliktuszónákat vagy a kalózkodó és terroristák által fenyegetett területeket is. Ám ehhez mindenképp szükség lesz arra, hogy az északi területek lehetőleg egész évben biztonságosan hajózhatóvá váljanak, valamint kiépítsék a szükséges infrastruktúrát, ideértve a kikötőket, világítótornyokat, irányjeladókat, illetve a kutató-mentő szolgálatot.

Felhasznált irodalom

- BBC (2004): Bomb caused Philippine ferry fire. 2004. 10. 11. *BBC News*. Elérhető: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3732356.stm> (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- BERZSENYI Dániel (2010a): A klímaváltozás biztonságpolitikai következményei az Arktiszon (I.). *Nemzet és Biztonság – Biztonságpolitikai Szemle*, 3. évf. 9. sz. 26–37.
- BERZSENYI Dániel (2010b): A klímaváltozás biztonságpolitikai következményei az Arktiszon (II.). *Nemzet és Biztonság – Biztonságpolitikai Szemle*, 3. évf. 10. sz. 28–38.
- Cruise Ship Deaths (1988): *City of Poros Cruise Ship Terrorist Attack Aboard Aegean Sea*. July 12, 1988. Elérhető: www.cruiseshipdeaths.com/1988/07/12/city-of-poros-cruise-ship-terrorist-attack-aboard-aegean-sea/ (A letöltés dátuma: 2017. 11. 14.)
- EIA (2017): *World Oil Transit Chokepoints*. Elérhető: www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints (A letöltés dátuma: 2017. 11. 14.)
- ELLEMAN, Bruce A. – FORBES, Andrew – ROSENBERG, David (2010): *Piracy and Maritime Crime*. Newport, RI, Naval War College Press. (Newport Papers No. 35.) Elérhető: www.hsdl.org/?view&did=26819 (A letöltés dátuma: 2017. 11. 14.)
- FAO (2016): *The State of World Fisheries and Aquaculture 2016*. Rome, Food and Agriculture Organization of the United Nations. Elérhető: www.fao.org/3/a-i5555e.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- FRODL, Michael G. (2010): Attack Against Oil Tanker Shows Why Terrorists and Pirates May Join Forces. *National Defense*, November 1, 2010. Elérhető: www.nationaldefensemagazine.org/articles/2010/11/1/2010november-attack-against-oil-tanker-shows-why-terrorists-and-pirates-may-join-forces (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- Global Marine Trends 2030* (2013): Lloyd's Register – QinetiQ – University of Strathclyde. Elérhető: www.futurenautics.com/wp-content/uploads/2013/10/GlobalMarineTrends2030Report.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- ICC IMB (2017): *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. ICC International Maritime Bureau. Annual Report. Elérhető: www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf (A letöltés dátuma: 2018. 01. 12.)

- JENNINGS, Gareth (2015): Russia to build more Arctic airfields. *IHS Jane's Defense Weekly*, 21 January 2015. Elérhető: <https://fortunascorner.com/2015/01/14/russia-to-build-more-arctic-airfields/> (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- KINZER, Stephen (1996): Pro-Chechen Ferry Hijackers Surrender to Turks. *The New York Times*, January 20, 1996. Elérhető: www.nytimes.com/1996/01/20/world/pro-chechen-ferry-hijackers-surrender-to-turks.html (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- LATTMANN Tamás (2008): Olvadó jég, fagyossá váló viszonyok. *Nemzet és Biztonság – Biztonságpolitikai Szemle*, 1. évf. 10. sz. 50–58.
- MAHAN, Alfred Thayer (1918): *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783* (12th Edition). Boston, Little, Brown and Company.
- MAIR, Stefan ed. (2011): *Piracy and maritime security*. Berlin, Stiftung Wissenschaft und Politik. (SWP Research Paper.) Elérhető: www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/research_papers/2011_RP03_mrs_ks.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- MARSAI Viktor (2013): A szomáliai kalózkodás hanyatlása. *Sereg Szemle*, 11. évf. 2–3. sz. 221–233. Elérhető: https://honvedelem.hu/files/files/39133/seregszemle-2-3_internet.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- MCAULIFFE, Marie – MENCE, Victoria (2014): *Global Irregular Maritime Migration: Current and Future Challenges*. Australian Government Department of Immigration and Border Protection. (Irregular Migration Research Programme, Occasional Paper Series 2014/7.) Elérhető: www.homeaffairs.gov.au/research-and-stats/files/global-irregular-maritime-migration.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- Naval Operations Concept* (2010): Implementing the Maritime Strategy. Elérhető: <https://fas.org/irp/doddir/navy/noc2010.pdf> (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- Navy.mil (2015): *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*. Elérhető: www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- PALLARDY, Richard (2010): Achille Lauro hijacking. *Encyclopædia Britannica*, 2010. 10. 06. Elérhető: www.britannica.com/event/Achille-Lauro-hijacking (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- SCHULER, Mike (2017): Latest 'World's Largest Containership' Delivered to Maersk Line. *Gcaptain.com*, 2017. 04. 12. Elérhető: <https://gcaptain.com/maersk-line-takes-delivery-of-worlds-largest-containership/> (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- UNCTAD (2017): *Review of Maritime Transport 2017*. United Nations Conference on Trade and Development. Elérhető: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)

Ajánlott források

- ELLEMAN, Bruce A. – FORBES, Andrew – ROSENBERG, David (2010): *Piracy and Maritime Crime*. Naval War College Newport Paper No. 35. Elérhető: www.hsdl.org/?view&did=26819 (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- Energy Information Administration. Elérhető: www.eia.gov/ (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- European Border and Coast Guard Agency – FRONTEX. Elérhető: www.eia.gov/ (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- European Commission: Integrated Maritime Policy. Elérhető: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)

- European Union Maritime Security Strategy (2014). Council of the European Union. Elérhető: <https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT> (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- Maersk Line. Elérhető: www.maerskline.com/ (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- MILLER, David – MILLER, Chris (1986): *Modern Naval Warfare*. New York, Crescent Books.
- MURPHY, Tara (2010): Security Challenges in the 21st Century Global Commons. *Yale Journal of International Affairs*, Vol. 5. No. 2. 28–43. Elérhető: <http://yalejournal.org/wp-content/uploads/2010/09/105205murphy.pdf> (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- NATO (2011): Alliance Maritime Strategy. Elérhető: www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)
- STOCKFISCH, Dieter (2015): Geostrategische Herausforderungen in der Arktis. *Europäische Sicherheit & Technik*, 64. évf. 6. sz. 93–96.
- United Nations Convention on the Law of the Sea. Elérhető: www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (A letöltés dátuma: 2017. 11. 01.)