

Szemelvények az úszó szállodakomplexumok biztonságának megteremtéséről

LUKÁCS Roxána¹ - LIPPAI Zsolt²

A szerzők gyakorló biztonsági szakemberként kívánnak átfogó képet adni a tengerjáró hajók iparát érintő egyes biztonsági kérdésekről és kihívásokról. Betekintést tenni a sokak által csak kevéssé vagy egyáltalán nem ismert, luxustól csillogó világ árnyakkal telített kulisszái mögé. Rámutatva arra is, hogy hihetetlen dinamikával fejlődő ágazatról van szó, ahol évről évre egyre nagyobb és növekvő számú utastömeget kiszolgáló hajók kerülnek a világ vizeire. A hajótársaságok pedig a maximális profit érdekében számos különféle tematikájú és eltérő hosszúságú utat kínálnak, legyen szó akár több hónapon át tartó világ körüli útról vagy párhetes mediterrán hajókázásról. Az utasok számának gyarapodásával azonban a fedélzeten elkövetett bűncselekmények, balesetek száma is növekszik.

Írásunkban a hajózásbiztonság megteremtése és megőrzése érdekében tehető intézkedések, szabályozások körét vizsgáltuk meg azon a területen, amelynek alapelve a nyitottság, a szívélyes fogadtatás és a vendégszeretet. Górcső alá véve azt is, hogy milyen változatos veszélyekkel nézhet szembe egy tengerjáró hajó utasa, és melyekre számíthat a fedélzeten eltöltött ideje alatt.

Kulcsszavak: turizmus, hajózásbiztonság, úszó szállodakomplexumok, jogi szabályozás, kockázati tényezők

Bevezetés

Tanulmányunk célja, hogy betekintést adjunk az úszó szállodakomplexumok biztonságos működését megteremtő, sokak által csak kevéssé ismert biztonságipar világába. Rövid történeti áttekintést követően a tengerjáró hajózás általános jellemzőit, szabályozási keretrendszerét, az ellenőrző hatóságok, felügyeletek tevékenységét elemezzük, illetőleg bemutatunk néhány, hajózásbiztonságot befolyásoló, általunk relevánsnak ítélt kockázati tényezőt.

¹ Hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Magánbiztonsági és Önkormányzati Rendészeti Tanszék, e-mail: lukacs.roxi@gmail.com

² R. alezredes, egyetemi tanársegéd, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Magánbiztonsági és Önkormányzati Rendészeti Tanszék, e-mail: lippai.zsolt@uni-nke.hu

A vizsgált téma jelentőségét mutatja, hogy a tengeri körutazás a turizmus egyik leggyorsabban növekvő jelenkori ágazata (2022-ben 20,4 millió, 2023-ban 31,5 millió utassal); a tengeri hajózási iparág 2021-ben 155 milliárd dollárt ért a globális gazdaságban és már 2019-ben 1,2 millió teljes munkaidős munkahelyet teremtett (közel 50 milliárd dolláros bérjellegű kiadással).³ Évente több millió ember vesz részt tengerjáró hajóutakon, az úszó szállodakomplexumok fedélzetén több ezer utassal és legénységgel. Az úszó városoknak is nevezhető hajókon – ugyanúgy, mint a szárazföldön – különféle balesetek, bűncselekmények történhetnek, de a hajózáásra jellemző speciális vonások miatt olyan incidensek (például kalóztámadás, a különféle kultúrákból érkező személyzet együttélésének nehézségeiből fakadó problémák, a zárt helyen összetömörülő nagy embertömeg vírusos megfertőződése stb.) is bekövetkezhetnek, amelyekkel a szárazföldön csak elvétve találkozunk. A körutazásokon részt vevő utasok többsége pedig még csak bele sem gondol abba, hogy milyen kockázatokat rejt(het) az általa választott vakációs forma; pusztán nyaralni, pihenni vágyik, szabadulni akar a hétköznapi élet aggodalmaitól.

A Confederation of European Security Services (Európai Biztonsági Szolgálatok Szövetsége, CoESS) 2019-ben fehér könyvet (*White Paper on Passenger Ship Security*)⁴ adott ki az utasszállító hajók biztonságáról, amelyben javaslatokat fogalmazott meg – a tengeri marsall, a biztonsági személyzet szükségessége, létszáma, kompetenciái stb. – az utasszállító hajók (kompok, folyami, tengerjáró hajók) és a kikötők, terminálok terrorcsoportok elleni védelme érdekében. Rámutatva, hogy a közlekedés és a szabadidős tevékenységek a harmadik generációs terrorszervezetek elsődleges célpontjainak számítanak, amely leírásnak az utasszállító hajók – mint puha célpontok⁵ – tökéletesen megfelelnek.⁶ Kijelentve, hogy az úszó szállodakomplexumok biztonságos működésének megteremtése, a hajók biztonsági szolgálata – saját biztonsági csapat vagy a hajótársaság által a magas biztonsági kockázatú vizeken történő áthaladás kockázatának csökkentése érdekében felbérelt őrseg – a magánbiztonsági szektor, a biztonságipar speciális tudást és felkészültséget igénylő területéhez tartozik.

Az úszó szállodakomplexumokról

Az óceánjáró és a tengerjáró hajók között a mozgékonyság, a hajótest szilárdsága és a sebesség a legfőbb különbség. A hosszabb orr, a vastagabb hajótest és az akár 30 csomós sebesség – hogy a kedvezőtlen tengeri körülmények között is tartani

³ *State of the Cruise Industry 2023*.

⁴ COUDRE-FALLENTHÉYN-TOUSSAINT 2019.

⁵ A puha célpont kifejezésnek nincs tudományosan elfogadott meghatározása, az elsősorban a katonai terminológiában használt kifejezés, amely páncélozatlan és könnyen támadható célpontot jelent. Biztonsági szempontból puha célpontként definiálható minden olyan célpont, amely sebezhető, és jellege miatt könnyen kihasználható, így magasabb a támadás sikerének lehetősége.

⁶ COUDRE-FALLENTHÉYN-TOUSSAINT 2019.

tudják a menetrendet – az óceánjárók néhány jellemzője. Ezzel szemben a tengerjárókat vendégközpontúan építik és kiemelt hangsúlyt fektetnek a szállodai kényelemre. Az üdülőhajók (*cruise ship*) elsősorban magát a turizmust, az utazás élményét és a szórakoztatást helyezik előtérbe, többször megállnak különféle kikötőkben, hiszen több úti céljuk is van, és a kikapcsolódás biztosítására törekednek. Az óceánjáró hajók (*ocean liner*) célja viszont az utasok és áruk kontinensek közötti, egyik helyről a másikra történő szállítása. A 19. században és a 20. század elején az óceánjárók a brit kormány Királyi Postaszolgálatának részeként postai küldeményeket is szállítottak. Emiatt számos ikonikus óceánjáró neve elé RMS-t (*Royal Mail Service*) illesztettek (lásd RMS Titanic); ellentétben a tengerjáró hajókkal, ahol az emberek pihennek és szórakoznak heteken keresztül, az óceánjárók a sebességre fókuszáltak. A modern tengerjáró hajókat inkább úszó szállodáknak tervezték, mintsem gyors szállítóhajóknak. Érdekes módon viszont az egész körutazási iparág a hajdani óceánjárókon alapul. A mai vezető hajózási társaságok némelyikének korai hajói is óceánjárók voltak, amelyeket üdülőhajókká alakítottak át, ugyanis a légi közlekedés olcsóbbá és elterjedtebbé válásával az óceánjárók fokozatosan háttérbe szorultak.

Történeti áttekintés

A turisztikai hajózás az 1960-as évek elején az Amerikai Egyesült Államokban, Miami-ban indult, a Karib-tengert átszelő élményutak, „úszó üdülőhelyek” kínálása céljából.⁷ A szállodaipar és a turisztikai célú hajózás – mivel mindkettő az utazási és idegenforgalmi piacot szolgálja ki – számos módon kapcsolódik egymáshoz, legyen szó a személyzettel szemben támasztott elvárásokról, a vendégek biztonságának és védelmének biztosításáról vagy a környezeti hatások kezeléséről. Ezen kihívások – különösen extrém helyzet(ek)ben, azaz – a nemzetközi vizeken hajózó luxustengerjárók esetében fokozott, a legénység speciális felkészültségét igénylő rendkívül összetett feladatrendszerteremtnek.

A hajós utazás hagyománya száz évnél is régebbre nyúlik vissza, amikor az utasok elkezdtek jegyet foglalni az Atlanti-óceánt átszelő postahajókra, amely teher szállító hajókból fejlődtek ki a mai óceánjárók; napjaink hajózási társaságai pedig már azon versenyeznek, hogy ki tudja megépíteni a legnagyobb, legmodernebb és legizgalmasabb hajókat, ahol a fedélzeti élmény ugyanolyan fontos, mint a kikötők szolgáltatásai. Az első transzatlanti (Angliából New Yorkba tartó) hajóútra 1840-ben került sor, míg az első igazán nagyszabású luxushajó, a Titanic 1912. április 10-én indult első útjára olyan újdonságokkal, mint a fedélzeti úszómedence, az *à la carte* étkezés, a párizsi kávézó vagy a törökfürdő. A modern körutazások kora akkor kezdődött, amikor 1928-ban Londonból felszállt az első New Yorkba tartó utasszállító repülőgép, ami a transzatlanti hajóutak népszerűségének meredek visszaesését okozta;

⁷ BAKER 2016: 145.

a légi utazás nemcsak sokkal gyorsabb volt, hanem átvette azt a csillogást és presztízst is, amelyet korábban az óceánjárókkal társítottak. 1958-ra az óceánjárók új célt találtak maguknak a karibi vizeken, amely így már többet jelentett, mint csupán az egyik helyről a másikra történő eljutás.⁸

A tengerjáró hajózási ipar általános jellemzői

A tengerjáró ágazat remek példa a jól megtervezett és sikeres iparágra. A Covid-világjárvány előtt minden, a hajókra vonatkozó információ három évre előre rendelkezésre állt; magába foglalva a hajók jövőbeli tartózkodási helyét, útvonalait, árait, sőt még a fedélzeti menüket is előre megtervezték.⁹ A tengerjáró hajózási iparának legfrissebb adatai az 1975-ben alapított Cruise Lines International Association (Nemzetközi Hajózási Társaságok Szövetsége, CLIA) legújabb jelentéséből (*State Of The Cruise Industry [A hajózási ágazat helyzete]*) olvashatók ki. A CLIA, amely az Egyesült Államok tengerjáró társaságainak több mint 98%-át képviseli, a világ legnagyobb tengerjáró ipari kereskedelmi szövetsége, amely egységes hangot és vezető tekintélyt képvisel a globális tengerjáró hajózási közösség számára. Támogatja azokat a szabályzatokat és gyakorlatokat, amelyek elősegítik a biztonságos, megbízható, egészséges és fenntartható élményhajózási környezetet, és természetesen elkötelezett az utazás élményének előmozdítása mellett.¹⁰ A jelentés szerint Észak-Amerika a legnagyobb turisztikai küldőpiac, de más piacok – különösen Nyugat-Európa – is egyre növekednek. A Karib-térség 2019–2022 között továbbra is a legnépszerűbb célpont maradt a tengeri körutazásokon részt vevők számára.¹¹

A körutazásos hajózási világszerte egyre népszerűbb „szabadidős választási lehetőség” vált.¹² Számos hajótársaság hirdetését lehet látni, amelyek többsége három vállalat tulajdonában/kezelésében van. Ma a három legnagyobb, legjelentősebb piacvezető hajózási anyavállalat a Carnival Corporation & PLC (piaci részesedése: 37,3%), a Royal Caribbean Cruises Ltd. (piaci részesedése 23,9%) és a Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (piaci részesedése 14,1%).¹³ Ezen hajótársaságok nyereségük növelése érdekében folyamatosan növelik hajóik méretét, hogy egyre több utas szállhasson fel azok fedélzetére.¹⁴

Jelenleg az Icon of the Seas nevet viselő hajó a világ legnagyobb tengerjáró hajója. Összehasonlításként több mint ötször akkora tonnatartalommal rendelkezik, mint a kora csúcstechnológiáját jelentő RMS Titanic. Hossza 364 méter, szélessége 48 méter és akár 5610 utast és 2350 fős személyzetet is képes a fedélzetén fogadni

⁸ BAKER 2016: 144.

⁹ DA SILVA 2021: 2.

¹⁰ CLIA 2024a.

¹¹ *State of the Cruise Industry* 2023: 28–29.

¹² BAKER 2016: 142.

¹³ Market Share [é. n.].

¹⁴ DA SILVA 2021: 2.

(a Titanic hossza 269 méter, szélessége 28 méter volt és összesen körülbelül 3500 utas és személyzet szállítására volt alkalmas). 2021-ben kezdték el építeni a finnországi Meyer Turkuban, és 2024. január 27-en tette meg első útját; építési költsége két-milliárd dollár volt, utazósebessége eléri a 24 csomót (44,4 km/óra). A hűszemeletes hajón nyolc speciálisan kialakított negyed található, és hét medence van a fedélzetén. Az AquaDomeSM nevű helyszíne hatalmas képernyőkkel, robottechnikával és dinamikus vízeséssel van felszerelve, az Absolute ZeroSM pedig a flotta legnagyobb korcsolyaarénája.¹⁵

Szabályozási keretrendszer

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (*International Maritime Organization*, IMO) égisze alatt a tengeri biztonság fokozásának kérdésköre jelentős teret nyert. Számos szabályozást fogadtak el – a nemzetközi IMO-egyezmények közé tartozik az alábbiakban bemutatott SOLAS, az ISPS-kód, az STCW és a módosított 1973-as MARPOL – annak érdekében, hogy növeljék a hajók fedélzetén a biztonsági előírásokat, és csökkentsék a balesetek valószínűségét. Amennyiben szigorúan alkalmazzák, ezen szabályzatok, kódexek, egyezmények jelentős mértékben javíthatják a személyi védelmet és a biztonságot a tengerjáró hajók fedélzetén.

A luxushajózás nagyon szigorú, egyértelműen meghatározott biztonsági irányelvekkel, előírásokkal rendelkező iparág, amely az IMO Nemzetközi Hajó- és Kikötőilésítmeny-biztonsági Szabályzatán (*International Ship and Port Facility Security Code*, ISPS Code) alapul. A tengerjáró hajókon elkövetett bűncselekmények az Egyesült Államok Kongresszusa által a tengerjáró hajók biztonságáról és védelméről szóló 2010. évi törvény (*Cruise Vessel Security and Safety Act*)¹⁶ és annak 2014. évi módosításai elfogadásához vezetett.

Kulcsfontosságú IMO-egyezmények

Az IMO-t hivatalosan 1948-ban hozták létre egy genfi ENSZ-konferencián azzal a céllal, hogy „mechanizmust biztosítson a kormányok közötti együttműködéshez a kormányzati szabályozás és gyakorlatok terén a nemzetközi kereskedelemben részt vevő hajózást érintő mindenféle műszaki kérdéssel kapcsolatban; hogy ösztönözze és elősegítse a tengeri védelem, a navigálási hatékonyság, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés megelőzése és ellenőrzése terén a lehető legmagasabb szintű szabványok általános elfogadását”.¹⁷ Az IMO-egyezmény 1958-ban lépett hatályba.

¹⁵ Icon of the Seas [é. n.].

¹⁶ CVSSA.

¹⁷ House of Lords International Relations and Defence Committee 2022: 11.

International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

A tengeri biztonságot illetően a nemzetközi jog egyik legfontosabb eszköze az IMO által kidolgozott tengerbiztonsági szabályrendszer, az ISPS-szabályzat. Az IMO meghatározásában „a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozására irányuló átfogó intézkedéscsomag”, amelyet az Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én elkövetett merényletek nyomán a hajókat és kikötőlétesítményeket fenyegető veszélyekre válaszul dolgoztak ki.¹⁸

Az ISPS-szabályzat jelentősen javította a hajók védelmét, különösen a kiképzési előírások és a többszintű védelmi rendszer bevezetésével. Az IMO tengerészeti biztonsági útmutatója (*Guide to Maritime Security*, azaz MARSEC) megállapítása alapján három különböző biztonsági szint létezik:

- 1. biztonsági szint (ez a fenyegetettségi/veszélyességi szint „háttér”, *background threat level*): normál, amely mindenkor megköveteli a minimális biztonsági intézkedéseket;
- 2. biztonsági szint („mérsékelt”, azaz *moderate threat level*): további védelmi biztonsági intézkedéseket ír elő arra a meghatározott időtartamra, ameddig a biztonsági incidens kockázata megnő;
- 3. biztonsági szint („magas”, azaz *high threat level*): speciális védelmi biztonsági intézkedéseket ír elő, amelyek csak korlátozott ideig tarthatnak, amikor a biztonsági incidens kockázata valószínűsíthető vagy küszöbön áll, még akkor is, ha a célpont azonosítása nem lehetséges.¹⁹

Az ISPS-kódex főként a terrorizmusra összpontosít, és az egyes kormányokra bízta annak meghatározását, hogy ez az eszköz milyen mértékben vonatkozik a fegyveres rablással, kábítószer-csempészettel, potyautasokkal és illegális migrációval kapcsolatos fenyegetésekre; de a kódexben meghatározott biztonsági intézkedések implicit módon fedik le ezeket a területeket.²⁰

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

A SOLAS-egyezmény (*Nemzetközi egyezmény az életbiztonságról a tengeren*) általában a kereskedelmi hajók biztonságára vonatkozó nemzetközi szerződések közül a legfontosabbnak tekinthető. Az első változatot 1914-ben, a Titanic-katasztrófa hatására fogadták el²¹ (amely az első világháború kitörése miatt soha nem lépett

¹⁸ NORDFJELD 2018: 33.

¹⁹ IMO 2011: 4, 31.

²⁰ NORDFJELD 2018: 36.

²¹ Új nemzetközi követelményeket írt elő a hajózás biztonságával kapcsolatban minden kereskedelmi hajó számára, amelyek magukban foglalják a mentőcsónakok és egyéb vészhelyzeti felszerelések számának előírását – pont azért, mert a Titanic fedélzetén nem állt rendelkezésre elegendő mentőcsónak és mentőmellény, ami növelte a halálos áldozatok számát –, valamint a biztonsági eljárásokat és a folyamatos rádióösszefoglalatot.

hatályba), a másodikat 1929-ben, a harmadikat 1948-ban, a negyediket 1960-ban, míg az 1974-es változat tartalmazza a hallgatóságos elfogadási eljárást. Ennek eredményeként az 1974. évi egyezményt számos alkalommal frissítették és módosították. A ma hatályos egyezményt SOLAS 1974-nek, a módosított egyezménynek nevezik.²² Biztosítja, hogy az aláíró államok által nyilvántartásba vett (lajstromozott) hajók megfeleljenek a minimális biztonsági előírásoknak a hajók építése, felszerelése és üzemeltetése terén. A lobogó szerinti államok (*flag states*) felelősek annak biztosításáért, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók megfeleljenek az egyezmény követelményeinek. Az egyezmény számos tanúsítványt ír elő, amelyek igazolják, hogy mindezek valóban megtörténtek.²³

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW Convention)

A tengerészek képzésének, képesítésének és őrszolgálatának normáiról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény szintén olyan nemzetközi egyezmény, amely fontos rendelkezéseket tartalmaz a kikötői és tengeri biztonságra vonatkozóan, mind a biztonsági, mind a védelmi képzés szempontjából. Az 1978-as STCW-egyezmény volt az első, amely nemzetközi szinten meghatározta a tengerészek képzésére, képesítésére és az őrszolgálat ellátására vonatkozó alapvető követelményeket. Korábban a tisztekre és tengerészekre vonatkozó előírásokat az egyes kormányok határozták meg, általában más országok gyakorlatára való hivatkozás nélkül (1978. július 7-én fogadták el, és 1984. április 28-án lépett hatályba).²⁴ Az IMO szerint ennek az egyezménynek a fő célja az élet- és vagyonbiztonság előmozdítása a tengeren, valamint a tengeri környezet védelme a tengerészek képzésére, képesítésére és őrszolgálatára vonatkozó nemzetközi szabványok megállapításával. A manilai módosításokat (*Manila Amendments*) 2010. június 25-én fogadták el, ami mind az egyezmény, mind az STCW-kódex (*STCW Code*) jelentős felülvizsgálatát jelenti.²⁵ Többek között az is szerepel a kódexben, hogy a tengeri védelem és biztonság koncepciói hozzáértő és elegendő számú legénységet/személyzetet foglalnak magukban az adott hajó, kikötő és kikötőlétesítmény (kikötői terminál) számára.

²² International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 [é. n.].

²³ Frequently Asked Questions: Safety of Life at Sea [é. n.]: 2.

²⁴ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) [é. n.].

²⁵ NORDEFJELD 2018: 37.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény a legfontosabb nemzetközi egyezmény, amely a tengeri környezet hajók által okozott, működési vagy véletlenszerű okokból történő szennyezésének megelőzésére vonatkozik. A ma hatályos verzió az 1973. évi nemzetközi egyezmény az ehhez kapcsolódó 1978. évi jegyzőkönyvvel és a 1997. évi jegyzőkönyvvel módosítottak szerint.²⁶

UNCLOS

Az Egyesült Nemzetek Szervezetének tengerjogi egyezménye (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, UNCLOS) a törvény és a rend átfogó rendszere, amely a világ óceánjait és tengereit szabályozza nemzetközi joghatóságként, és szabályokat állapít meg az óceánok és természeti erőforrásaik minden felhasználására vonatkozóan. Az egyezmény 1994. november 16-án lépett hatályba, és mint világszerte elismert nemzetközi rendszer kezeli a tengerjoggal kapcsolatos valamennyi témát, mint például a határok meghatározását, a környezetvédelmi ellenőrzést, a nemzetközi vizeken folytatott gazdasági és kereskedelmi tevékenységeket, valamint az ezzel kapcsolatos viták rendezését, többek között az óceáni ügyekben.²⁷

CVSSA

Az iparág kezdetekor nem léteztek a tengerjáró hajókra vonatkozó szabályozások, de idővel a szövetségi kormány különböző szervezeteknek adott felhatalmazást, és olyan jogszabályokat vezetett be, amelyek biztosítják a tengerjáró hajók utasainak biztonságát. Ezek egyike a tengerjáró hajók biztonságáról és védelméről szóló törvény (*Cruise Vessel Security and Safety Act*), amely védelmi és biztonsági követelményeket ír elő minden olyan személyhajó számára, amely:

- legalább 250 utas szállítására jogosult;
- a fedélzeten legalább 250 utas számára rendelkezik alvási lehetőséggel;
- nem tengerparti utakon közlekedik;
- az Egyesült Államokban utasokat vesz fel vagy tesz ki.

A törvény új követelményeket ír elő a hajók kialakítására, a nyilvánosság bűncselekményekkel kapcsolatos információkhoz való hozzáférésére, a sürgősségi orvosi ellátásra vonatkozó rendelkezésekre, valamint a bűnmegelőzésre és a bünyügyi

²⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) [é. n.].

²⁷ NORDFJELD 2018: 37.

bizonyítékok összegyűjtésére vonatkozóan.²⁸ Mindennek az volt az oka, hogy a két-éves években a tengerjáró hajókon elkövetett számos bűncselekményre és rejtélyes eltűnésre derült fény – és a média is elég vehemensen számolt be a nyílt tengeren elkövetett bűncselekményekről –, a kialakult helyzetnek elkerülhetetlenül változnia kellett. A fokozott médiafigyelem és az áldozatok felháborodása végül meggyőzte az Egyesült Államok Kongresszusát arról, hogy határozottan lépjen fel a tengerjáró hajókon utazók védelme érdekében, ezért az 2010-ben olyan törvényt fogadott el, amely felelősséget rótt a tengerjáró hajókra az utasok biztonságának garantálásáért, és jogorvoslati lehetőséget biztosított mindazoknak, akik a tengeren bűncselekmény áldozataivá váltak.

A törvény elfogadása és bevezetése előtt több kongresszusi meghallgatás is volt, ahol meghallgatták a tengerjáró hajókon elkövetett bűncselekmények áldozatait, az áldozatok családtagjait, továbbá a körutazási ágazat elleni peres eljárásokban jártas ügyvédeket és a RAINN (*Rape, Abuse, Incest and Neglect Network* [Nemi erőszak, Bántalmazás, Vérfertőzés és Elhanyagolás Hálózat]) képviselőit.²⁹ A Kongresszus megállapította, hogy a körutazás utasai nem ismerték jól a nyílt tengeren elkövetett potenciális bűncselekményeket vagy azok jogorvoslati lehetőségeit. Emellett rájöttek, hogy a hajókon meglehetősen gyakorisággal fordulnak elő súlyos bűncselekmények, például nemi erőszak, utasok eltűnése, kiemelten szexuális zaklatás. Problémákat azonosítottak azzal kapcsolatban is, hogy a hajótársaságok nem jelentik a bűncselekményeket sem az FBI-nak (*Federal Bureau of Investigation*, Szövetségi Nyomozóiroda), sem a nyilvánosságnak.³⁰

A CVSSA legnagyobb eredményének talán azt lehet mondani, hogy sikerült elérnie – a körutazási hajóipar történetében először –, hogy a tengerjáró hajók kötelesek legyenek dokumentálni és jelenteni a nemzetközi vizeken elkövetett bizonyos bűncselekményeket és életveszélyes baleseteket.

Ellenőrző hatóságok és felügyelet

Több kritika is érte a tengerjáró hajók iparágát, miszerint a számos nemzetközi egyezmény, szerződés és kódex létezése ellenére egyetlen központi ügynökség sem ellenőrzi, felügyeli a tengerjáró hajókat. A tengerjáró hajókon több ország érintettsége is felmerül – hiszen egy-egy hajón különféle országokból származó személyzet, utasok tartózkodnak, valamint a cégek hajói sokszor külföldi államok lobogója alatt közlekednek (nem a cég székhelye szerinti ország szerint!).³¹ Bonyodalomhoz vezet, hogy melyik szereplőnek milyen jogcíme van intézkedni, eljárni adott ügyben,

²⁸ Vessel Security and Safety Act of 2010.

²⁹ PEYROUX 2014: 96–97.

³⁰ PEYROUX 2014: 97–98.

³¹ Amerikai cégek – például a Carnival Corporation és a Royal Caribbean International – hajói külföldi államok, például a Bahamák, Panama, Bermuda és Libéria lobogója alatt közlekednek, ezzel elkerülve az Egyesült Államok szövetségi adóját, munkatörvényét és biztonsági előírásait.

ugyanis nincs olyan egységes szövetségi ügynökség, amely szabályozná a tengerjáró társaságok biztonsági műveleteit. A tengerjáró hajóknak hivatalosan be kell tartaniuk az IMO irányelveit és a SOLAS ajánlásait. De sem az IMO-nak, sem az ENSZ-nek (*United Nations*, Egyesült Nemzetek Szervezete) nincs felhatalmazása saját szabályzatai érvényesítésére. Az ENSZ nem szabhat ki pénzbírságot vagy büntetőjogi szankciót az olyan tengerjáró társaságokkal szemben, amelyek figyelmen kívül hagyják a SOLAS ajánlásait. Ez a végrehajtási kötelezettség a hajót nyilvántartásba vevő államok felelőssége, mert a hajóra annak az országnak a törvényei vonatkoznak, amely lajstromozta, ugyanakkor a hajós cégek szeretnek olyan országokat választani, ahol a biztonsági, környezetvédelmi és munkaügyi normák elég minimálisak ahhoz, hogy könnyű legyen megfelelni a helyi szabályozásoknak. Az eredmény az, hogy a tengerjáró társaságok többnyire nem vagy csak igen kis mértékben szabályozottak.

A fedélzeti bűncselekményekkel kapcsolatos joghatósági kérdés tehát összetett képet mutat. A bűncselekmény elkövetési helye, az áldozat állampolgársága és a lobogó szerinti állam között versengő joghatóságok vannak. Ha például egy amerikai tulajdonú hajó fedélzetén lopás történik, miközben az amerikai kikötőben tartózkodik, akkor a helyi, állami és szövetségi törvények egyaránt alkalmazandók, és a nyomozást általában az FBI vezeti. Ez az ügynökség foglalkozik minden olyan bűncselekménnyel is, amely az Egyesült Államok partjaitól számított 12 mérföldön belül történik. Az FBI vezeti a nyomozást akkor is, ha a bűncselekményben érintett amerikai állampolgár amerikai kikötőbe érkezik, vagy onnan indul. Azokban az esetekben, amikor az elkövető származása ismeretlen, a tárgyalásra abban az országban kerülhet sor, ahová a tengerjáró hajó utazott. Ha az elkövető lopott vagyontárgyakat hoz be egy másik országba, akkor annak az országnak a joghatósága érvényesülhet. A „nyílt tengeren” – nemzetközi vizeken, azaz a parttól 24 mérföldnél távolabb – elkövetett bűncselekményekre általában annak az országnak a jogszabályai vonatkoznak, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik.³² Az úgynevezett *Flag of Convenience* (a kényelem zászlaja, FOC) annak az országnak a zászlaja, amely egy másik ország tulajdonában lévő hajót lajstromoz. A FOC olyan üzleti gyakorlatra utal, amely során a hajót más országban jegyzik be, mint ahol a hajó tulajdonosa lakik vagy állampolgársággal rendelkezik, a kevésbé szigorú, korlátozó szabályozásból származó előnyök kihasználása érdekében.

Szabályozó szervek, ellenőrzés és végrehajtás

A tengerjáró hajók működése során számos különböző szabályozó szerv próbálja érvényesíteni a tengerjáró hajókra vonatkozó jogszabályokat. A teljesség igénye nélkül leginkább a nemzetközi és az amerikai szervezetekről írunk, hiszen még mindig az amerikaiak dominálják a piacot, és az Egyesült Államokból érkezik a legtöbb utas.

³² PANKO–HENTHORNE 2019: 14.

A nemzetközi szabályozási szervek közé tartozik a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO), a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (*International Labour Organization*, ILO) és az Egészségügyi Világszervezet (*World Health Organization*, WHO). Az olyan ügynökségek, mint az Amerikai Parti Őrség (*United States Coast Guard*, USCG), a Járványügyi és Betegségmegelőzési Központ (*Centre for Disease Prevention and Control*, CDC) és az Amerikai Környezetvédelmi Ügynökség (*United States Environmental Protection Agency*, US EPA), szintén teljes hatáskörrel rendelkeznek az amerikai kikötőkbe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó szabályozások betartatására.³³

A tengerjáró hajókra vonatkozó nemzetközi jogszabályok és egyéb követelmények ellenőrzésének és végrehajtásának három szintje van:

- Kikötő szerinti államok (*port states*): minden olyan ország, amelynek kikötőit vagy vizeit tengerjáró hajó látogatja meg, rendelkezik a szükséges ellenőrzések elvégzéséhez és a nemzetközi és nemzeti jogszabályok, köztük a helyi előírások betartatásához szükséges hatáskörrel. Ezeknek a kikötőállamoknak a felelőssége, hogy szükség esetén kikényszerítsék a szabályok betartását.³⁴
- A nyilvántartásba vétel szerinti országok (*countries of registration*): az az ország vagy lobogó szerinti állam, ahol a tengerjáró hajót lajstromozták, köteles gondoskodni arról, hogy a bejegyzett hajók megfeleljenek minden nemzetközi követelménynek. A lobogó szerinti államoknak rendszeresen ellenőrizniük kellene hajóikat, hogy biztosítsák a nemzetközi és a nemzeti követelményeknek való megfelelést.³⁵
- Hajóosztályozó társaságok (*ship classification societies*): a független ügynökségek, az úgynevezett osztályozótársaságok a lobogó szerinti államok, a tengerjáró hajók tulajdonosai, a biztosítók és a tengerészeti közösség más tagjai nevében végeznek ellenőrzéseket annak biztosítása érdekében, hogy a hajók megfeleljenek az alkalmazandó előírásoknak, és felelősségteljesen kezeljék azokat. Ezek a társaságok szigorú biztonsági és környezetvédelmi irányelveket is meghatároznak a tervezésre, az építésre és az üzemeltetésre vonatkozóan.³⁶

Sajnos azonban a tengeren még mindig sokkal gyakrabban történnek balesetek és sérülések, mint kellene. Az iparági előírások és szabványok gyakran nem teljesülnek, és ártatlan emberek válnak a hajótársaságok gondatlanságának áldozatává. Aggasztó kérdés, hogy a felügyelő szervek érvényesítik-e a tengerjáró hajókra vonatkozó jogszabályokat, és biztosítják-e a tengerjáró hajók utasainak védelmét. A felkészültség, az előrelátás és a reagálás magasabb fokát lehetne elérni, ha minden szereplő (az államok, a hajótársaság, a hajó biztonsági csapata, a kikötők üzemeltetője, a parti őrség, a rendőrség, a katonaság stb.) elkötelezettebb lenne az együttműködés felé,

³³ CLIA 2024b.

³⁴ Who Enforces Cruise Ship Laws: Local and International Regulators [é. n.].

³⁵ CLIA 2024b.

³⁶ CLIA 2024b.

valamint ha a kockázatok és az ellenálló képesség felmérésével elővigyázatossági intézkedéseket, közös kockázatkezelési eljárásokat és közös készenléti terveket dolgoznának ki.

Az Osztályozótársaságok Nemzetközi Szövetsége (*International Association of Classification Societies*, IACS) szerint a szabályzatok és az előírások csak kiindulópontnak tekinthetők a védett és biztonságos hajóműködés biztosításához. A hajó üzemeltetőjének tehát be kell tartania az alkalmazandó szabályzatokat és előírásokat, de felelős az előírásokon túlmenően az adott hajójával, műveleteivel és üzletével kapcsolatos kockázatok azonosításáért és az azok elleni védelemért is.³⁷

A kockázatok kezelése

A tengerjáró hajókkal kapcsolatos potenciális kockázatokat különféleképpen lehet felosztani. A CLIA (*cruise industry regulation*, a tengeri hajózási ágazat szabályozása) alapján például három lehetséges kockázatot állapítottak meg a tengerjáró hajókkal kapcsolatban. Ezek:

- a külső/belső fenyegetések (például a fedélzeten történő nemi erőszak, lopás, gyilkosság vagy a kalóz- és terrortámadás);
- az üzemzavarok/balesetek (például a Titanic, a Costa Concordia navigálási hibája); valamint
- a fedélzeti orvosi/egészségügyi problémák az utasok és a legénység körében (mint a Covid-19).

A tengerjáró hajók elleni külső támadások (*external attacks*) azok az elemek, amelyek a hajó külseje felől érkeznek. Például a terror- és kalóztámadások olyan külső helyzetnek tekinthetők, amely az utasok biztonságérzetére, valamint magára a társaságra is hatással van. Természetesen ha van kockázat, akkor megoldás is létezik, ez esetben a kockázat kezelésének képében. Biztonsági intézkedés, amely a hajók elleni külső támadásokhoz használható, lehet a magasan képzett biztonsági őrk alkalmazása, a térfigyelő kamerák használata, az érzékeny területekhez való hozzáférés biztosítása és ellenőrzése, valamint a szoros kapcsolattartás az FBI-jal, a belbiztonsággal és az amerikai parti őrséggel.

A hajóutak belső támadásai (*internal attacks*) azok az elemek, amelyek a hajó belső területéből származnak. A biztonsági intézkedések, amelyek végrehajthatók a tengerjáró hajók elleni belső támadások esetén, a következők: az utasok háttérellenőrzése, utasbűncselekmény-bejelentő rendszerek, átfogó átvizsgálási folyamat az utasok fedélzetre szállására vonatkozóan, valamint csúcstechnológiás átvizsgáló és megfigyelőberendezések a tiltott tárgyak, fegyverek és robbanóeszközök megtalálásához. Tehát alapvető fontosságú az átfogó biztonsági terv megléte indulás előtt

³⁷ LIWÅNG-SÖRENSON-ÖSTERMAN 2015: 202.

és magán a tengeren is. A vészhelyzeti eljárásokat és gyakorlatokat alaposan át kell tekinteni az utasokkal, amikor felszállnak a fedélzetre, hogy az esetleges későbbi esemény során ők is tudják, mi a teendőjük.³⁸

Balesetek és műszaki problémák a tengerjárókon akkor fordulnak elő, ha mechanikai hibák vagy meghibásodások vannak a hajón. Ezenkívül sokféle baleset történhet a fedélzeten, miközben a hajó kiköt, vagy a vízen hajózik (például ha menet közben egy objektumnak ütközik). Az elektromos áram elvesztése/működésének ideiglenes megszakadása és a tűz a hajózás során előforduló technikai hibák két fő típusa. A technikai hibák esetén végrehajtható biztonsági intézkedések közé tartozik: a hajóhajtóművek, általános létesítmények, áramfejlesztők és életmentő szerkezetek rutinkarbantartásának elvégzése, valamint olyan csúcstechnológiás navigációs rendszerek használata, amelyek segítenek a hajóforgalommal, akadályokkal, víz alatti objektumokkal – például a szárazföld és a sziklák – való ütközések elkerülésében. Itt is vannak megvalósítható biztonsági intézkedések a balesetek kezelésére, úgymint:

- megfelelő számú mentőmellény és elegendő mentőcsónak tárolása a fedélzeten – sőt, minden tengerjáró hajónak ennél tovább kellene mennie, és elegendő túlélőfelszerelést kellene tartalmaznia a fedélzeten lévő utasok számának legalább 125%-áig;
- annak biztosítása, hogy a nehéz tárgyak biztonságosan legyenek tárolva a hajón, hogy megakadályozzák a mozgást hajózás közben; valamint
- egyértelmű jelzések (piktogramok) és utasítások kihelyezése.³⁹

A fedélzeten orvosi/egészségügyi problémák fordulhatnak elő ételmérgezésről, égési vagy esésből származó kisebb-nagyobb sérülésektől. A nagy embertömegek zárt térben együtt tartózkodásából eredően súlyosabb fertőző betegségek (többek között a Covid és a norovírus), súlyosabb egészségügyi problémák (mint például a szívinfarktus) is okozhatnak „kellemetlenséget” az utasok és a legénység körében. A tengerjáró hajóknak szigorú tisztítási és higiéniai gyakorlatokat kell alkalmazniuk – a járványügyi központ és más közegészségügyi tisztviselők véleményét kikérve – a fertőzések kialakulásának/terjedésének megakadályozása érdekében. A hét minden napján rendelkezésre kell állnia legalább egy fő szakképzett egészségügyi szakembernek, valamint egy vizsgáló- és intenzív terápiás helyiségnek és egy gyógyszereket feldolgozó, berendezéseket tároló laboratóriumnak is. A beszállás előtti egészségügyi szűréseket kérdőíven vagy egészségügyi ellenőrzéseken keresztül kell végrehajtani, hogy segítsék a beteg utasok vagy a személyzet tagjainak beszállás előtt történő azonosítását. A hajónak módot kell találnia a betegség tüneteit mutató utasok elkülönítésére is, hogy elkerüljék a vírus további terjedését. A leggyakrabban jelentett egészségügyi biztonsági problémák étel- és ital okozta megbetegedések,

³⁸ BAHATTAB-MCCAIN-LOLLI 2023: 192–193.

³⁹ BAHATTAB-MCCAIN-LOLLI 2023: 193.

amelyek egy élelmiszer-biztonsági program betartásával viszonylag könnyen kiküszöbölhetők. Az orvosi/egészségügyi problémák kezelésében megvalósítható egyéb biztonsági intézkedések a 24 órás klinikai szolgáltatások, a sürgősségi egészségügyi helikopterekhez való könnyű hozzáférés, az ipari szabványoknak megfelelő protokollok alkalmazása a köz- és élelmiszertároló helyiségek tisztítására és a dolgozók képzésére.⁴⁰

A fentiek alapján elmondható, hogy a biztonsági kockázatokat működőképes biztonsági intézkedések végrehajtásával elfogadható szintre lehet csökkenteni, ám soha nem lehet teljesen megszüntetni. A hajótársaságoknak foglalkozniuk kell a lehetséges támadások elleni védelemmel, a balesetek számának minimalizálásával, a bűncselekmények megelőzésével, megtörténtük után pedig azok felderítésével, ha szeretnék megőrizni presztízsüket az utazók szemében. Több kutatás is vizsgálta, hogy miként gondolkodnak a biztonságról a tengerjáró hajók utasai, és mi fontos számukra, amikor utazást terveznek. Bahattab és szerzőtársai arra a következtetésre jutottak, hogy a biztonságérzet közvetítő szerepet játszik a vásárlási szándékban. A körutazás vezetőinek tisztában kell lenniük azzal, hogy pusztán az iránymutatások által szabályozott védelmi intézkedések nyújtása nem elegendő az utasok számára. Nem elég tisztában lenni a védelmi és biztonsági terv létezésével; az utasoknak személyesen kell látniuk és tapasztalniuk az intézkedéseket. Nemcsak a biztonsági és védelmi szabályzatokat és eljárásokat kell közzétenni, hanem a személyzet tagjait is magas szintű képzésben kell részesíteni.⁴¹ Hiszen amikor az utasok azt látják, hogy a hajó legénysége biztonsági intézkedéseket hajt végre a fedélzeti problémák kezelésére, megnő a biztonságérzetük (az újbóli foglalások száma). Ez a tengerjáró hajózás imázsát emeli.

Biztonsági kihívások, azaz a tengerjáró hajók biztonságát fenyegető veszélyek

Először azt kell szemrevételezni, hogy milyen veszélyek és incidensek elhárítására kell felkészülnie a biztonsági személyzetnek, milyen bűncselekmények, balesetek történnek a tengerjáró hajókon. A biztonság a nap huszonnégy órájában figyelmet követel és aggodalomra ad okot. Ezért a biztonsági csapatnak mindig ébernek kell lennie és készen kell állnia bármiféle komplikáció megoldására. A hajó nyújtotta élmények élvezetének ígérete mellett az úszó luxus-szállodakomplexumok teljesen biztonságosnak tűnhetnek. De vajon előfordulnak-e egyáltalán balesetek, bűnözés a fedélzeten? Napjaink meghajói akkorák, mint egyes kisvárosok, és mint minden városnak, ezeknek is számos problémával és kihívással kell szembenézniük. A hajó fedélzetén elkövetett bűnözés az egyik ilyen probléma. A tengerjárók fedélzetén elkövetett bűncselekmé-

⁴⁰ BAHATTAB-MCCAIN-LOLLI 2023: 193.

⁴¹ BAHATTAB-MCCAIN-LOLLI 2023: 195–198.

nyek a kisebb kaliberűektől, mint például a kis értékre elkövetett lopások, a jelentős súlyú bűncselekményekig, akár az emberölésig is terjedhetnek.

Az üdülőhajón lévő utazók „turistahangulatba” kerülnek, és fel sem merül bennük az esetleges veszélyek gondolata. Ebben a magukat szabadjára engedő hangulatban megnő a különféle bódító hatású italok, anyagok használata, ami még tovább csökkenti az éberséget, az ítélőképességet. A bűncselekményekhez kapcsolódó leggyakoribb körülmény, amely egyben már magában is lehet bűncselekmény (például drogok birtoklása a fedélzeti kabinban), az alkohol- és drogfogyasztásból eredő – és az ehhez társuló, veszekedésből induló, akár fizikai tettlegességig fokozódó – agresszió.

A leggyakrabban előforduló fedélzeti problémák, balesetek és bűncselekmények

A tengerjáró hajók alapvetően nagy, mobil, úszó szállodák, amelyek az óceánon szinte teljesen egyedül vannak. Az átlagember utazása során általában nincsen tisztában azzal, hogy milyen kockázatok veszik körbe. A tengerjáró hajókon leggyakrabban előforduló bűnesetek közé tartozik a nemi erőszak, a szexuális zaklatás, a fizikai bántalmazás, a lopás és az emberölés is. Ezek mellett még öngyilkosság, emberek nyomtalan eltűnése is előfordul. Az utazók azonban hajlamosak a parton hagyni a „józan eszüket”; legmerészebb álmaikban sem gondolják, hogy milyen potenciális veszélyeknek vannak kitéve. Ezen veszélyek „extrémebb” szelete maga a kalózkodás, a fegyveres tengeri rablótámadás és a terrorizmus is.

A lopások (mások tulajdonának jogellenes elvétele) elkövetői mind a személyzet, mind az utasok közül kikerülhetnek, és az áldozatok is lehetnek az utasok vagy akár a személyzet tagjai is. A hajótársaságok javasolják utasaiknak, hogy értéktárgyaikat a kabinban elhelyezett széfekben biztosítsák. Sokan azonban nem tartják be ezt a tanácsot, a személyzet tagjai pedig kihasználhatják a kabinokhoz való hozzáférést, amikor az utasok máshol tartózkodnak. A fedélzeti lopással kapcsolatban azonban nem feltétlen születnek a valóságot fedő számadatok. A lopás tényét övező kétségek nagy része a lopás meghatározásából és a hivatalos jelentési követelményekből adódik (ha a lopás nem haladja meg a 10 000 amerikai dollárt, a hajótársaságok nem kötelesek az esetet formálisan jelenteni). Nyilvánvaló, hogy ha a lopás nem felel meg ennek a pénzbeli kritériumnak, akkor a lopás előfordulása és felderítési aránya is alulértékelt lesz. Ironikus módon a szexuális erőszak, amely általában a legkevésbé bejelentett bűncselekmény a szárazföldön, a legtöbbet bejelentett fedélzeti bűncselekmény.

Egy, a neve elhallgatását kérő hajózási szakember az egészségügyi vészhelyzetet nevezte gyakorinak, és az azt követő mentőhelikopteres vagy mentőhajós mentést. Karrierje során tapasztalt tüzesetet, vízbe eső embert (mindkettőt nagyon gyorsan és nagyon hatékonyan sikerült kezelniük, így nem lett semmi súlyosabb probléma),

agresszívan fellépő utasokat (akikkel a nyugodt, határozott, érthető és erélyes kommunikáció a helyzetek nagy részében elegendőnek bizonyult arra, hogy meggyőzzék a személyt, nem érdemes tettelegességgel elmenni). Előfordult néhány öngyilkossági kísérlet, súlyosabb fenyegetés és bántalmazás is, amelyek többnyire szerelmi okokra voltak visszavezethetők. Volt krónikus gyógyszerfüggő utas, aki elfelejtette az útra bepakolni gyógyszereit, és családtagja kérelmezte nyugtató kezelését a hajóorvostól, mert az elvonás okozta őrjöngése közben a beteg rájuk támadt. Voltak gyerekek, akik gyümölcsből és konyhai tisztítószerkekből alkottak bombát, amelyet aztán felrobbantottak. Illetőleg a szárazföldön utasok ellen elkövetett rablási kísérlet is volt, amelyet a helyi rendőri erővel együttműködve oldottak meg. Tapasztalatai azt mutatják, hogy a legtöbb problémát a szerelem, a meggondolatlanság és az alkohol okozza a hajón.

Bűnügyi statisztikák és történetek

Kutatási tapasztalataink alapján úgy tűnik, hogy a hajón történő különféle bűncselekmények bejelentése és kivizsgálása mindig is kényes problémaként, a turisztikai hajózás „sötét foltjaként” volt jelen. Kutatásunkat nehezítette, hogy több probléma is felmerül a fedélzeten elkövetett bűncselekmények átláthatósága kapcsán. Egyrészt az, hogy sok ellentmondó adatot (leginkább amerikai statisztikákat) találni a kérdéskört illetően. Előtalálhatók a hajók fedélzetén elkövetett és jelentett bűncselekmények számadatai, többek között a U.S. Department of Transportation honlapján (Cruise Line Incident Reports, hajózási incidens beszámolók).⁴² A hajótársaságok által megadott számok viszont nem minden esetben mutatnak valós adatokat. A Cruise Lines International Association honlapján (a Safety at Sea címszó alatt)⁴³ azt állítja, hogy a tengerjáró hajók a legbiztonságosabb közlekedési módot jelentik, és kiemeli, hogy 2009 és 2019 között, amíg az iparág kapacitása 68%-kal nőtt, az üzemeltetési incidensek száma 41%-kal csökkent, a fedélzeten lévő ember által okozott incidensek pedig közel 35%-kal estek vissza (forrásként a G.P. Wild [International] Ltd. CLIA Global számára a 2009–2019-es működési incidensekről készült jelentését megjelölve).⁴⁴ A CLIA (a Security at Sea címszó alatt) azt is írja, hogy a tengerjáró hajók a világ egyik legbiztonságosabb vakációs lehetőségei közé tartoznak, a súlyos bűncselekmények aránya alacsonyabb, mint a szárazföldön, és a sétahajókon elkövetett súlyos bűncselekményekre vonatkozó feljelentések is rendkívül ritkák.⁴⁵

Ugyanakkor azt is el kell ismernünk, hogy számos változás lépett életbe. A 2010-ben elfogadott CVSSA egyik fő célja az volt, hogy felhívja az utasok figyelmét a tengerjáró hajókon elkövetett bűncselekmények tényére és létezésére. Ennek meg-

⁴² Cruise Line Incident Reports [é. n.].

⁴³ Safety At Sea [é. n.].

⁴⁴ Safety At Sea [é. n.].

⁴⁵ Safety At Sea [é. n.].

felelően a CVSSA kötelezte a hajótársaságokat minden súlyos bűncselekmény bejelentésére, ezáltal ösztönözni próbálva az utasokat a tőlük elvárható észszerű biztonsági óvintézkedések megtételére, így csökkentve a bűnözés és az életveszélyes balesetek számát. A szöveg eredeti megfogalmazásában azonban változtatást hajtottak végre, így lett az „állítólagos bűncselekményekből” az „olyan bűncselekmények, amelyeket már nem vizsgál a Szövetségi Nyomozó Iroda”. Azaz anno az FBI-nak csak a lezárt ügyeket kellett jelentenie, és az USCG webhelyét – ekkor még itt kellett az FBI-nak nyilvánosságra hoznia az adatokat – megtekintő utasok gyakorlatilag kevés jelentett bűncselekményt láttak, hiszen meghatározatlan időbe telt, amíg egy-egy ügyet lezárt az FBI⁴⁶ (szerencsére ez a helyzet törvénymódosítással megszűnt). A 2014-ben módosított törvény már előírja a hajós cégeknek, hogy jelentsék az eltűnt személyeket és a bizonyos állítólagos bűncselekményeket, tekintet nélkül az incidens nyomozási státuszára. Ez a negyedéves jelentés számszerűen mutatja be az összes olyan incidenst, amelyet az adott negyedévben jelentettek az FBI-nak (megjegyezve, hogy azok nem feltétlenül az adott negyedévben történtek).

A hajózás története során mindig is követtek el bűncselekményeket a fedélzeten. Ami azonban hiányosság, az a fedélzeti bűncselekmények tényleges előfordulásának teljes átláthatósága. A tengerjáró hajókon nincs rendőrség; a mintegy szuverén városként úszó tengerjáró hajókon hagyományosan mindig is az autonóm rendfenntartás volt jellemző (a hajó saját biztonsági csapata ennek ellenére együttműködik a parti őrséggel/vízi rendőrséggel). Ez a biztonsági csapat felelős az utasok biztonságáért, a tanúk kihallgatásáért, a bizonyítékok megőrzéséért és a nyomozásért, amíg át nem adják az ügyet a bűnüldöző hatóságoknak. Ha a bűncselekmény elkövetésének időpontjában a tengerjáró hajó a kikötőben tartózkodik, az adott ország helyi hatóságainak egyértelmű joghatósága van a felelősök kivizsgálására és felelősségre vonására. Ha azonban a hajó a tengeren van, akkor felmerülhet a kérdés, hogy melyik ország rendelkezik joghatósággal a hajó fedélzetén. Az ENSZ tengerjogi egyezménye értelmében az országoknak joghatósága van a nemzeti partvonaluktól számított 12 tengeri mérföldön belüli vizeken folytatott tevékenységekre. 12 mérföldön túl általában a hajó hivatalosan bejegyzett – „lobogózott” – országa rendelkezik joghatósággal. Tehát a hajó biztonsági személyzete az, aki elsőként reagál a nyílt óceánon a fedélzeten történetekre. Ha tagjai nem megfelelően biztosítják a bűnelkövetés helyszínét, ha nem megfelelően rögzítenek egy nyomot, ha nem tartják a fedélzeten az elkövetőt stb., akkor a nyomozást átvevő hatóságok sem fognak tudni előrébb jutni az ügyben.

Kutatási eredmények bizonyítják, hogy a hajókon történt bűncselekmények aluljelentése szisztematikus és a tengeri hajózás kezdetétől jelen lévő probléma. A múltban az egyes hajózási társaságok feladata volt, hogy az általuk észszerűnek, körültekintőnek és szükségesnek ítélt módon összegyűjtsék és jelentsék a fedélzeten történt bűncselekményeket. Az 1970-es és 1980-as évekbeli szexuális erőszakról kutatók azt találták, hogy az esetek eltussolásának mintája már az incidens bejelentését

⁴⁶ PEYROUX 2014: 103–106.

követően elkezdődött. Egy-egy eset után az iparági ügyvédekkel azonnal felvették a kapcsolatot a hajótársaságok, és bevonták őket az ügyekbe; az áldozatokat az alkoholfogyasztáson és a közös megegyezésen alapuló szexuális aktusról szóló ellenvetésekkel hiteltelenné tették, és eltántorították őket a feljelentések megtételétől. A cégek agresszívan, titkolózva és peren kívül igyekeztek rendezni a panaszokat. Az eredmény a cégnevet védő rendszerszintű aluljelentés lett.⁴⁷

Egy másik korai – még a CVSSA elfogadása előtt –, 2008-ban publikált tanulmány a tengerjáró hajókon elkövetett bűnözés „sötét oldaláról” ír. A szerző a fedélzeti bűnözést az egyik legsúlyosabb olyan korlátnak gondolta, amely gátolhatta volna a tengeri körutazások jövőbeli fenntartható növekedését. Ekkoriban még sokkal kevésbé volt szabályozott az iparág, éppen ezért az akkori állapotok ismertetése szemléletes módja a változások bemutatásának.

További – szintén a több évvel ezelőtti viszonyokat vizsgáló – kutatási eredmények alapján legalább 50%-kal nagyobb volt az esélye a támadásnak egy tengerjáró hajó fedélzetén, mint a szárazföldön. A legtöbb tengerjáró hajó fedélzetén nem volt megfelelően képzett biztonsági személyzet és a legtöbb tengerjáró hajó nem nyújtott megfelelő bizonyítékgyűjtést, orvosi segítséget vagy tanácsadást az áldozatoknak.⁴⁸ A hajótársaságok az egyes szankciók alkalmazása során hagyományosan passzívak voltak; amikor pedig új szabályozás szükségessége merült fel, az iparág kollektív ereje sikeresen lobbizott ellene azzal a neoliberális érveléssel, hogy a szabályozás versenyellenes, visszalépést okoz, és nem szolgálja a szektor piaci céljait. A korai időben még nem voltak a fedélzeten nemi úton terjedő betegségek megelőzésére használt gyógyszerek, úgynevezett *rape kitek* (hogy megállapítsák, az áldozatot megerőszakolták-e). Nem volt semmilyen szabályozás, amely kötelezővé tette volna, hogy minden egyes utaskabin és személyzeti kabin bejárati ajtaját kémlelőnyílásokkal, biztonsági zárossal és időérzékelő kulcstechnológiával szereljék fel. Nem használtak hajónaplót sem (*log book*, amely a haláleseteket, az eltűnt személyeket, az állítólagos bűncselekményeket, valamint az utasok és a legénység tagjai által tett, lopással, szexuális zaklatással és támadással kapcsolatos panaszokat rögzíti). Ekkor még csak tervezetben volt, hogy elektronikusan kellene hajónaplót vezetniük a társaságoknak – amelyet az FBI és a parti őrség, valamint kérésre bármely bűnüldöző tisztviselő számára hozzáférhetővé kötelező tenniük –, a statisztikai adatokat nyilvános weboldalon is közzétéve.⁴⁹

Azóta a hatályba lépett (sőt, módosításon is átesett) CVSSA biztonsági és védelmi követelményeket ír elő a legtöbb, az Egyesült Államokba be- és kihajózó körutazó hajó számára. A törvény (a 2014-ben módosított formájában) előírja, hogy az eltűnt személyekről és bizonyos vélelmezett bűncselekményekről, amelyek az érintett tengerjáró hajók fedélzetén történtek, jelentést kell tenni az FBI-nak. Ez a negyedéves jelentés számszerűen tartalmazza az összes (az FBI-nak az adott negyedévben be-

⁴⁷ PANKO–HENTHORNE 2019: 5.

⁴⁸ PANKO–GEORGE–HENTHORNE 2008: 33.

⁴⁹ PANKO–GEORGE–HENTHORNE 2008: 38–39.

jelentett, de nem feltétlenül az adott negyedévben bekövetkezett) eltűnt személyt és állítólagos bűncselekményt érintő, a CVSSA vonatkozó rendelkezései alapján bejelentett esetet, tekintet nélkül az eset nyomozati státuszára. Ezt a jelentést az FBI a U.S. Department of Transportation (az Egyesült Államok Közlekedési Minisztériuma, DOT) honlapján keresztül publikálja.⁵⁰ A honlapon található jelentések áttanulmányozása során azt állapítottuk meg, hogy a tengerjáró hajókon gyakrabban fordulnak elő bűncselekmények, mint azt a CLIA publikációi alapján gondolhatnánk. 2023-ban összesen 180 bűncselekményt jelentettek az Egyesült Államok kikötőiből induló tengerjáró hajók fedélzetén.⁵¹ Ezek a jelentések bárki által letölthetők az internetről. Az incidenstípusok közül a szexuális támadás, nemi erőszak kategóriájában a legmagasabbak a számok.

Megkérdezett hajózási szakértőnk arra a kérdésre, hogy melyek a tengerjáró hajókon leggyakrabban előforduló incidensek, szabálysértések vagy bűncselekmények, a következő megdöbbentő választ adta: „Erre azt tudnám mondani, hogy a leggyakoribb az, ami sosem derül ki. Sajnos rengeteg olyan csúnya ügy történik a színpalak mögött, a hajó gyomrában, a kicsi, ablak nélküli legénységi kabinokban, ami örökre homályban marad.” Erre magyarázat, hogy a hajók legénységének – legyen szó bármelyik cégről – túlnyomó többségét jellemzően a harmadik világból érkező (ahol az elfogadott társadalmi normák és a különböző bűncselekmények – például a szexuális bűncselekmények – elleni fellépés tekintetében országonként óriási különbségek vannak), nem túlságosan civilizált és az anyagiakat tekintve kifejezetten nélkülöző körülmények között felnőtt emberek adják, akik értékrendje nagyban eltérhet attól, amit a cég az *Onboard Regulationben*, azaz fedélzeti szabályzatban elvár. Interjúalanyunk példaként megemlítette, hogy a hajóra érkezést követő biztonsági eligazításon az eligazítást végző főtisztnek ajánlatos kitérnie arra, hogy nem szabad nőket zaklatni, és erőszakosan bánni velük.

Nem meglepő azonban, hogy sok feszültség tud felgyülni a legénység egyes tagjaiban (is), és olyat tesznek, amit talán normális körülmények között nem tennének meg. Sok ember (200–700 fő) van napi szinten viszonylag kis létszáron összefoglalva, sok-sok hónapnyi időre (3–11 hónap), távol a családtól, magányosan, többnyire ablak nélküli pici, kétfős kabinokban (amelyek a hajó aljában, a motortérhez közel vannak, így a hullámok, a motorzaj és a hajó különböző mozgásai állandóan érzékelhetők). Nem is beszélve a mindennapos, 10–14 órás, feszített és szigorú munkarendről. A „gyanús elemeket” ugyan ki lehetne szűrni a legénység tagjainak háttérelőnével, de ha ez a probléma meg is szűnne, az utasoldalról még ugyanúgy jelen lennének a kriminalitásra hajlamos egyének.

Az utasok elsődlegesen szórakozni mennek a hajóra, ami jellemzően rengeteg alkohol fogyasztását és fék nélküli szórakozást jelent. Interjúalanyunk egy sokat megélt biztonsági őrre így fogalmazott: „főnök, én ennyi év után csak az tudom

⁵⁰ Cruise Line Incident Reports [é. n.].

⁵¹ Cruise Line Incident Reports [é. n.].

mondani, hogy a hajón minden és mindennek az ellentété is megtörténhet.” Különböző termékek csempészete, prostitúció, szervezett prostituálthálózat, futtatás, kábítószer-használat vagy akár kábítószer-csempészet, rablás, lopás, gyilkossági vagy öngyilkossági kísérlet, öngyilkosság.⁵² Házastársak közötti erőszak, gyermekbántalmazás, verekedés, tömegverekedés, szexuális erőszak és annak akár csoportosan elkövetett verziója, kísérlet szexuális erőszakra, zaklatás, a közszeméremsértés legváltozatosabb példái. A hajó jogtalan elhagyása és ezzel együtt az illegális migráció az adott országba, a szabálysértések és a kisebb biztonsági incidensek mind-mind példák a hajó fedélzetén történő negatív ügyekre. Az igazán komolynak mondható ügyeket a hajós cég a rendőri szervek segítségével szokta megoldani, lehetőleg úgy, hogy ne történjen se nagy sajtóbotrány, se bármiféle más negatív következmény (például nagy port kavaró bírósági eljárás a cég ellen).

A hajótársaságok érdekében áll, hogy alacsonyan tartsák a – bejelentett – negatív incidensek számát, mivel a márkaimázsra és a társaság pénzügyi eredményességére rossz hatással lehet, ha a negatív hírek, például a valós fedélzeti bűnözési statisztikák nyilvánosságra kerülnek. Mindezzel az a legnagyobb baj, hogy a tengerjáró hajókról és a hajóutakról alkotott általános kép a biztonságról, a csillogó luxusról, a szórakozással teli tevékenységekről, az egzotikus úti célokról szól, ami csökkenti az utasok veszélyérzetét, és hamis biztonságérzetet kelt bennük, így megkönnyítve áldozattá válásukat.

Befejezés

Tanulmányunkban gyakorló biztonsági szakemberként kívántunk átfogó képet adni a tengerjáró hajók iparát érintő egyes biztonsági kérdésekről és kihívásokról. Beteekintést tenni a sokak által csak kevéssé vagy egyáltalán nem ismert, luxustól csillogó világ árnyakkal telített kulisszái mögé. Rámutatva arra is, hogy hihetetlen dinamikával fejlődő ágazatról van szó, ahol évről évre egyre nagyobb és növekvő számú utastömeget kiszolgáló hajók kerülnek a világ vizeire. A hajótársaságok a maximális profit érdekében számos különféle tematikájú és eltérő hosszúságú utat kínálnak, legyen szó akár több hónapon át tartó világ körüli útról vagy párhetes mediterrán hajókázásról. Az utasok számának gyarapodásával viszont a fedélzeten elkövetett bűncselekmények, balesetek száma is növekedni látszik.

Írásunkban a hajózási biztonság megteremtése és megőrzése érdekében tehető intézkedések, szabályozások körét vizsgáltuk meg azon a területen, amelynek alapelve a nyitottság, a szívélyes fogadtatás és a vendégszeretet. Górcső alá véve azt is, hogy milyen változatos veszélyekkel nézhet szembe egy tengerjáró hajó utasa, és melyekre számíthat a fedélzeten eltöltött ideje alatt. Mindezekkel természetesen senki kedvét

⁵² A szerzők további kutatásaik során vizsgálni kívánják a luxushajók esetében a szervezett bűnözés jelenlétét és annak sajátosságait. Hipotézisük szerint teljesen más földrajzi sajátosságai vannak az e területen megfigyelhető szervezett bűnözésnek, mint a szárazföldinek. Lásd bővebben MÁTYÁS 2018: 134–168.

sem kívántuk elvenni egy Karib-tengeri hajóút tervezésétől, pusztán fel kívántuk hívni a figyelmet egy hazánkban kisebb súllyal jelen lévő turisztikai különlegesség biztonságával kapcsolatos problémakör egyes elemeire.

Felhasznált irodalom

- About CLIA [é. n.]. *Cruise Lines International Association*. Online: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/about-clia>
- BAHATTAB, Shadi – CHEN MCCAIN, Shiang-Lih – LOLLI, Jeffrey (2023): Cruise Ship Safety Measures and Their Influence on Passenger Sense of Security and Purchase Intention. *Consumer Behavior in Tourism and Hospitality*, 18(2), 191–199. Online: <https://doi.org/10.1108/CBTH-08-2022-0163>
- BAKER, David Mc.A (2016): The Cruise Industry: Past, Present And Future. *Journal of Tourism Research*, 14(1), 141–153. Online: <http://indexing.jotr.eu/Jotr/Volume14/V14-6.pdf>
- Confederation of European Security Services*. Online: www.coess.org/
- COUDRE, Antoine – FALLENTHEYN, Guido – TOUSSAINT, Cornelius (2019): *White Paper on Passenger Ship Security*. [H. n.]: Confederation of European Security Services. Online: https://conformar.eu/files/CoESS_WP_Passenger_Ships%202019.pdf
- Cruise Industry Regulation [é. n.]. *Cruise Lines International Association*. Online: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/cruise-industry-regulation>
- Cruise Line Incident Reports [é. n.]. *U.S. Department of Transportation*. Online: www.transportation.gov/mission/safety/cruise-line-incident-reports
- Cruise Lines International Association*. Online: <https://cruising.org/en-gb>
- Cruise Vessel Security and Safety Act (CVSSA) [é. n.]. *United States Department of Transportation Maritime Administration*. Online: www.maritime.dot.gov/ports/office-security/cruise-vessel-security-and-safety-act-cvssa
- DA SILVA, Ana Rodrigues Lucia (2021): An Overview of the Impact of COVID-19 on the Cruise Industry with Considerations for Florida. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10, 100391. Online: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100391>
- Frequently Asked Questions: Safety of Life at Sea* [é. n.]. [H. n.]: Maritime Industry Authority. Online: <https://marina.gov.ph/wp-content/uploads/2019/07/SOLAS-FINAL.pdf>
- House of Lords International Relations and Defence Committee (2022): *UNCLOS: the law of the sea in the 21st century: 2nd Report of Session 2021–22*. [H. n.]: Authority of the House of Lords. Online: <https://committees.parliament.uk/publications/9005/documents/159002/default/>
- Icon of the Seas [é. n.]. *Royal Caribbean Press Center*. Online: www.royalcaribbeanpresscenter.com/ship/35/icon-of-the-seas/
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). [é. n.]. *International Maritime Organization*. Online: [www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 [é. n.]. *International Maritime Organization*. Online: [www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) [é. n.]. *International Maritime Organization*. Online: www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx
- International Maritime Organization*. Online: www.imo.org/
- International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code [é. n.]. *Maritime & Port Authority of Singapore*. Online: [www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/port-safety-security/safety@sea-singapore/safety-resources/port-security/international-ship-and-port-facility-security-\(isps\)-code](http://www.mpa.gov.sg/port-marine-ops/port-safety-security/safety@sea-singapore/safety-resources/port-security/international-ship-and-port-facility-security-(isps)-code)

- LIWÁNG, Hans – SÖRENSEN, Karl – ÖSTERMAN, Cecilia (2015): Ship Security Challenges in High-Risk Areas: Manageable or Insurmountable? *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14, 201–217. Online: <https://doi.org/10.1007/s13437-014-0066-9>
- Maritime Safety Committee (2011): *Measures to Enhance Maritime Security. Maritime Security Manual – Guidance for Port Facilities, Ports and Ships*. [H. n.]: International Maritime Organization. Online: <https://portalcip.org/wp-content/uploads/2019/07/Guide-to-Maritime-Security-and-the-ISPS-Code-2012.pdf>
- Market Share [é. n.]. *Cruise Market Watch*. Online: <https://cruisemarketwatch.com/market-share/>
- MÁTYÁS Szabolcs (2018): A szervezett bűnözés kriminálgeográfiai vizsgálata. In FRIGYER László (szerk.): *Nemzetközi jellegű szervezett bűnözés nyomozásának kutatása információáramlási szempontból*. Tanulmánykötet I. Budapest: Nemzeti Közzolgálati Egyetem, 134–168.
- NORDFJELD, Adriana Avila-Zúñiga (2018): *Building a National Maritime Security Policy*. Malmö: World Maritime University Publications.
- PANKO, Thomas R. – GEORGE, Babu P. – HENTHORNE, Tony L. (2008): Personal Safety and Security on Cruise Ships: A Study of Crimes on Board. *Journal of Hospitality Application and Research*, 4(2), 31–44. Online: www.publishingindia.com/GetBrochure.aspx?query=UERGQnJvY-2h1cmVzfC82O55wZGZ8LzY5LnBkZg==
- PANKO, Thomas R. – HENTHORNE, Tony L. (2019): Crimes at Sea: A Review of Crime Onboard Cruise Ships. *International Journal of Safety and Security in Tourism/Hospitality*, 20, 1–25.
- PEYROUX, Tiffany L. (2014): The Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010 Flounders on Its Maiden Voyage. *Loyola Maritime Law Journal*, 13, 74–118. Online: <https://go.gale.com/ps/i.do?id=GALE%7CA427961400&sid=googleScholar&v=2.1&it=r&linkaccess=abs&issn=15452506&p=AONE&sw=w&userGroupName=anon%7Ebe4fcb8a&aty=open-web-entry&access=abs&issn=15452506&p=AONE&sw=w&userGroupName=anon%7Ebe4fcb8a&aty=open-web-entry>
- Safety At Sea [é. n.]. *Cruise Lines International Association*. Online: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/policy-priorities/safety-at-sea>
- State of the Cruise Industry* (2023). [H. n.]: Cruise Lines International Association. Online: https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/clia_state-of-the-cruise-industry-report-sept-2023-update-live.ashx
- Vessel Security and Safety Act of 2010*. Online: www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-10591/pdf/COMPS-10591.pdf
- Who Enforces Cruise Ship Laws: Local and International Regulators [é. n.]. *Ehline Law Firm Personal Injury Attorneys, APLC*. Online: <https://ehlinelaw.com/blog/who-enforces-cruise-ship-laws-local-and-international-regulators>

ABSTRACT

Highlights on Creating Safety in Floating Hotel Complexes

Roxána LUKÁCS - Zsolt LIPPAI

The authors, as practising safety professionals, aim to provide a comprehensive overview of some of the safety issues and challenges facing the cruise ship industry. To provide a glimpse behind the scenes of a world of luxury and shadows, little or not known to many. It will also highlight an industry that is growing at an incredible pace, with ships serving a growing and increasing number of passengers being launched every year. And in order to maximise profits, cruise lines are offering a wide variety of different themes and different lengths of voyages, whether it's a round-the-world cruise lasting several months or a few weeks in the

Mediterranean. But as the number of passengers increases, so does the number of crimes and accidents on board.

In this paper, we have looked at the range of measures and regulations that can be taken to ensure and maintain safety in an area where openness and hospitality are fundamental principles. We also look at the variety of dangers that a passenger on a cruise ship may face and what to expect during their time on board.

Keywords: *tourism, shipping safety, floating hotel complexes, legal regulation, risk factors*