

Tengerjáró hajók célkeresztben

Cruise Ships in the Crosshairs

LUKÁCS Roxána,¹ LIPPAI Zsolt² 

A szerzők gyakorló biztonsági szakemberként kívánnak átfogó képet adni a tengerjáró hajók iparát érintő egyes biztonsági kérdésekről és kihívásokról. Betekintést kívánnak nyújtani a sokak által csak kevésbé vagy egyáltalán nem ismert, luxustól csillogó világ árnyakkal telített kulisszái mögé, rámutatva arra is, hogy egy 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 egy több hónapon át tartó világkörüli útról vagy pár hetes mediterrán hajókázásról. Az utasok számának gyarapodásával azonban a fedélzeten elkövetett bűncselekmények száma is növekszik. Írásunkban a hajózásbiztonság megteremtése és megőrzése érdekében tehető intézkedések körét vizsgáltuk meg egy olyan területen, amelynek alapelvei a nyitottság, a szívélyes fogadtatás és a vendégszeretet, górcső alá véve a tengerjáró hajózás általános jellemzőit, a terrorizmus és a kalózkodás hajózásbiztonságra gyakorolt hatását.

Kulcsszavak: turizmus, hajózásbiztonság, úszó szállodakomplexumok, terrorizmus, kalózkodás, biztonsági személyzet

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. They wish 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

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

² Rendőr alezredes, adjunktus, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar Magánbiztonsági és Önkormányzati Rendészeti Tanszék, e-mail: lippai.zsolt@uni-nke.hu

number of passengers being launched every year. 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 on board. In this paper, we have looked at the range of measures that can be taken to create and maintain shipping safety in an area where openness and hospitality are fundamental principles. We look at the general characteristics of maritime shipping and the impact of terrorism and piracy on shipping safety.

Keywords: tourism, shipping security, floating hotel complexes, terrorism, piracy, security staff

Bevezetés

Tanulmányunk célja, hogy betekintést adjunk az úszó szállodakomplexumok biztonságos működését megteremtő, sokak által csak kevésbé ismert biztonságipar világába. Írásunkban a tengerjáró hajózás általános jellemzőit és a terrorizmus, a kalózkodás hajózásbiztonságra gyakorolt hatását vizsgáljuk meg.

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 hajóúton, az úszó szállodakomplexumok fedélzetén több ezer utassal és legénységgel.⁴ Az úszó városoknak is nevezhető hajókon – ugyanúgy, mint a szárazföldön – különféle balesetek, bűncselekmények és a hajózásra 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 általuk választott vakációs forma; pusztán nyaralni, pihenni vágnak, szabadulni akarnak a hétköznapi élet aggodalmaitól.

A Confederation of European Security Services (Európai Biztonsági Szolgálatok Szövetsége, CoESS) 2019-ben Fehér könyvet (White Paper on Passenger Ship Security⁵) adott ki az utasszállító hajók biztonságáról, amelyben javaslatokat fogalmazott meg – tengeri marsall, biztonsági személyzet szükségessége, létszáma, kompetenciái stb. – az utasszállító hajók (kompok, folyami, tengerjáró hajók) és a kikötők, terminálok terrorista csoportok elleni védelme érdekében, rámutatva arra, hogy a közlekedés és a szabadidős tevékenységek

³ Lásd: <https://cruising.org/en-gb>

⁴ MÁTYÁS 2020a: 401–414.

⁵ COUDRE–FALLENTHYEN–TOUSSAINT 2019.

a harmadik generációs terrrorszervezetek elsődleges célpontjainak számítanak, amely leírásnak az utasszállító hajók – mint puha célpontok (angolul *soft targets*)⁶ – tökéletesen megfelelnek.⁷ Kijelenthető az is, hogy az úszó szállodakomplexumok biztonságos működésének megteremtése, a hajók biztonsági szolgálata – saját biztonsági csapat vagy a hajótársaság által, a magas biztonsági kockázatú vizeken való áthaladás kockázatának csökkentése érdekében felbért őréség – a magánbiztonsági szektor, a biztonságipar speciális tudást és felkészültséget igénylő területéhez tartozik.

Az úszó szállodakomplexumokról

Az óceánjáró és a tengerjáró hajók között a mozgékonyaság, 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 tudják a menetrendet – az óceánjárók néhány jellemzője. Ezzel szemben a tengerjárókat vendégközpontúan építik, és kiemelt hangsúlyt fektetnek a szállodai kényelemre. Az üdülőhajók (angolul *cruise ships*) elsősorban magát a turizmust, az utazás élményét és a szórakoztatást helyezik előtérbe, többször megállnak különféle kikötőkben, hiszen több úti céljuk is van, és a céljuk a kapcsolódás biztosítása. Az óceánjáró hajók (angolul *ocean liners*) célja viszont az utasok és áruk kontinensek közötti, egyik helyről a másikra 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 (például RMS Titanic), ellentétben a tengerjáró hajókkal, ahol az emberek pihennek és szórakoznak heteken keresztül, az óceánjárók a sebességre épültek. 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.

A tengerjáró hajózási ipar általános jellemzői

A tengerjáró ágazat remek példa egy 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.⁸ A tengerjáró hajózási iparának legfrissebb adatai az 1975-ben alapított Cruise Lines International Association (Nemzetközi Hajózási Társaságok

⁶ A puha célpont kifejezésnek nincs tudományosan elfogadott meghatározása, az először 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 magában a támadás sikerének a lehetősége.

⁷ COUDRE-FALLENTHYEN-TOUSSAINT 2019.

⁸ RODRIGUES DA SILVA 2021: 2.

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.⁹ 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.¹⁰

A körutazásos hajózás világszerte egyre népszerűbb „szabadidős választási lehetőség” vált.¹¹ 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%).¹² E hajótársaságok, nyereségük növelése érdekében folyamatosan növelik hajóik méretét, hogy egyre több utas szállhasson fel azok fedélzetére.¹³

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 (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-én tette meg első útját; építési költsége kétmilliárd dollár volt, utazósebessége eléri a 24 csomót (44,4 km/óra). A húszemeletes 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 korcsolyaarénya.¹⁴

A hajózásbiztonságot befolyásoló egyes kockázati tényezőkről

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);

⁹ Lásd: <https://cruising.org/en-gb/about-the-industry/about-clia>

¹⁰ Cruise Line International Association 2023: 28–29.

¹¹ BAKER 2016: 142.

¹² Cruise Market Watch [é. n.].

¹³ RODRIGUES DA SILVA 2021: 2.

¹⁴ Lásd: <https://www.royalcaribbeanpresscenter.com/ship/35/icon-of-the-seas/>

- üzemzavarok/balesetek (például a Titanic vagy a Costa Concordia navigálási hibája); valamint
- fedélzeti orvosi/egészségügyi problémák az utasok és a legénység körében (mint a Covid-19).

A tengerjáró hajók elleni külső támadások (angolul *external attacks*) azok az elemek, amelyek a hajó külseje felől érkeznek. Kiemelve a terror- és kalóztámadásokat, amelyek olyan külső helyzetnek tekinthetők, amelyek hatással vannak az utasok biztonságérzetére, valamint magára a társaság(ok) működésére is. Természetesen, ha van kockázat, akkor megoldás is létezik, ez esetben a kockázat kezelőjének személyében. Biztonsági intézkedésként gondolva a hajók elleni külső támadások esetén a magasan képzett biztonsági őrök alkalmazására, a térfigyelő kamerák használatára, az érzékeny területekhez való hozzáférés biztosítására és ellenőrzésére, valamint az FBI-jal (Federal Bureau of Investigation, Szövetségi Nyomozóiroda), a belbiztonsággal és az amerikai parti őrséggel való szoros kapcsolattartásra.

A hajóutak belső támadásai (angolul *internal attacks*) azok az elemek, amelyek a hajó belső területéből származnak. A biztonsági intézkedések, amelyek a tengerjáró hajók elleni belső támadások megelőzése érdekében végrehajthatók, a következők:

- utasok háttérellenőrzése;
- utasbűncselekmény-bejelentő rendszerek használata;
- átfogó átvizsgálási folyamat az utasok fedélzetre szállására vonatkozóan; valamint
- csúcstechnológiás átvizsgáló és megfigyelő berendezések a tiltott tárgyak, fegyverek és robbanóeszközök megtalálásához.

Alapvető fontosságú tehát egy átfogó biztonsági terv megléte már az indulás előtt és magán a tengeren is. A vészhelyzeti eljárásokat és gyakorlatokat alaposan át kell tekinteni az utasokkal, amikor felszállnak a fedélzetre, hogy egy esetleges későbbi reakció során ők is tudják, mi a teendőjük.¹⁵

Balesetek és műszaki problémák egy tengerjárón akkor fordulnak elő, ha mechanikai hibák vagy meghibásodások vannak a hajón, ugyanakkor más egyéb baleset is történhet a fedélzeten, miközben a hajó kiköt vagy a vízen hajózik (például, ha menet közben egy objektumnak ütközik). A hajózás során előforduló technikai hibák két fő típusának pedig az elektromos áram elvesztése/működésének ideiglenes megszakadása és a tűz tekinthető. A technikai hibák esetén végrehajtható biztonsági intézkedések közé soroljuk a hajtóművek, általános létesítmények, áramfejlesztők és életmentő szerkezetek rutin karbantartásának elvégzését, valamint olyan csúcstechnológiás navigációs rendszerek használatát, amelyek segítenek a hajóforgalommal, akadályokkal, víz alatti objektumokkal – például a szárazföld és a sziklák – való ütközések elkerülésében.

Míg az esetlegesen bekövetkező eseményeket igen hosszan sorolhatnánk, tanulmányunk terjedelmi korlátaira tekintettel a továbbiakban a terrorizmus és a kalóztámadások hajózásbiztonságra gyakorolt hatásaival foglalkozunk.

¹⁵ BAHATTAB–MCCAIN–LOLLI 2023: 192–193.

Mi a különbség a kalóztámadás, a fegyveres rablás és a terrorizmus közt?

A kalózkodás és a tengeri fegyveres rablás közötti különbségtétel technikai jellegű, és attól függ, hogy a cselekményt földrajzilag hol követték el. A cselekményt kalózkodásnak nevezik, ha az nemzetközi vizeken vagy bármely állam joghatóságán kívül történt, míg fegyveres rablásnak akkor nevezik, ha az a felségvizeken vagy az ország belsejében történt.

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organization, IMO) és a Nemzetközi Tengerészeti Iroda (International Maritime Bureau, IMB) jelenleg a kalózkodásnak az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezményében (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) leírt definícióját használja. Az Egyesült Nemzetek 1982. évi Tengerjogi Egyezményének 101. cikke szerint a kalózkodás az alábbi cselekmények bármelyikét magában foglalhatja:

- a) „bármely olyan jogellenes erőszakos cselekmény vagy fogva tartás, vagy bármely olyan fosztogatás, amelyet magáncélból követ el egy magánhajó vagy magánrepülőgép legénysége, vagy utasai
 - i. és amely a nyílt tengeren egy másik hajó vagy repülőgép, vagy az ilyen hajó vagy repülőgép fedélzetén lévő személyek vagy vagyontárgyak ellen irányul,
 - ii. és amely bármely állam joghatóságán kívül eső helyen lévő hajó, repülőgép, személy vagy tulajdon ellen irányul,
- b) egy hajó vagy légi jármű üzemeltetésében való önkéntes részvétel annak a ténynek a tudatában, hogy az kalózhajóvá vagy kalózrepülőgéppé van minősítve,
- c) az a) vagy b) pontban foglalt cselekményre való felbujtás vagy annak szándékos elősegítése.”¹⁶

A hajók elleni fegyveres rablás az IMO *A hajók elleni kalózkodás és fegyveres rablás bűncselekményeinek kivizsgálására vonatkozó gyakorlati kódex* (angolul Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships Resolution) A.1025(26) számú határozata szerint:

- „minden olyan jogellenes erőszakos cselekmény vagy fogva tartás, vagy bármilyen, a kalózkodáson kívüli fosztogatás vagy azzal való fenyegetés, amelyet magáncélból követnek el egy hajó vagy a hajó fedélzetén lévő személyek vagy vagyontárgyak ellen egy állam belsejében, szigetvizei és felségvizei területén,
- a fent leírt cselekményre való felbujtás vagy annak szándékos elősegítése.”¹⁷

Amíg a nemzetközi jog még nem ad egyértelmű meghatározást a terrorizmus fogalmára, írásunkban az Egyesült Nemzetek Biztonsági Tanácsa 2004. októberi 1566. számú határozatában foglalt meghatározást fogadjuk el a terrorizmus kapcsán, amely így szól:

„Halál vagy súlyos testi sértés okozásának szándékával vagy túszejtéssel elkövetett bűncselekmények, beleértve a polgári személyek ellen elkövetett bűncselekményeket is, azzal

¹⁶ IMO [é. n.].

¹⁷ Piracy and Armed Robbery against Ships Definitions and Actions.

a céllal, hogy rémületet keltsenek a közvéleményben vagy személyek egy csoportjában vagy meghatározott személyekben, megfélemlítsenek egy lakosságot vagy kényszerítsenek egy kormányt vagy egy nemzetközi szervezetet, hogy az megtegyen vagy tartózkodjon valamilyen cselekmény megtevésétől.”¹⁸

Mivel a tengeri terrorizmusnak sincs nemzetközileg elfogadott meghatározása, ezért a tengeri hajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988. évi egyezmény (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA) 3. és 4. cikkét idézzük, amely szerint tengeri terrorizmus:

„Minden olyan kísérlet vagy fenyegetés, amely egy hajó feletti ellenőrzés erőszakos átvételére irányul:

- egy hajó vagy annak rakományának megrongálása vagy megsemmisítése,
- a hajó fedélzetén tartózkodó személy megsebesítése vagy megölése; vagy
- az egyik állam felségvizeiről egy másik állam felségvizeire vagy nemzetközi vizekre közlekedő hajó biztonságos hajózását bármilyen módon veszélyeztető cselekmény.”¹⁹

Tehát kalóztámadásnak az minősül, ha a cselekményt nemzetközi vizeken követik el, ami így az adott nemzet területi joghatóságán kívül esik; terrortámadásnak pedig azt, amikor egy állam felségvizein követik el a hajó biztonságát veszélyeztető cselekményt. A másik különbség pedig az, hogy kalózkodásról akkor van szó, ha az indíték maga szigorúan az anyagi haszonszerzés. A kalózok azzal a szándékkal próbálnak a hajókra jutni, hogy kirabolják azokat, vagy váltságdíj fejében túszul ejtsék a legénységet vagy az utasokat. Amikor viszont a támadás vallási vagy politikai célzatú, akkor a terrorizmus kifejezést használják.

Vannak bizonyos működési jellemzők is, amelyek lehetőséget nyithatnak meg a terroristák számára. Gyakorlatilag minden luxushajó pontos menetrend és előre megtervezett útvonal szerint közlekedik, amelyek könnyen elérhetők az interneten, a hirdetési brosrákban vagy az utazási irodákban. Ezek az információk rendkívül értékes hírszerzési forrást jelentenek a terroristák számára, lehetővé téve az elkövetői csoport részére, hogy kiválasszák azt az időpontot és a helyet, amikor a legkönnyebben juttathat titokban robbanóanyagokat és operatív személyeket a célba vett hajóra, vagy amikor a hajó a legérzékenyebb egy tengeri támadásra. A hajók gyakran hosszabb időre (néha akár 24 órára is) lehorgonyoznak, hogy a fedélzetén tartózkodóknak lehetőséget adjanak a városnézésre és egynapos kirándulásokra. E hosszabb megállások során egy utasszállító hajó fokozottan ki van téve egy ütközéses támadásnak; akár egy gyorsan közeledő és robbanóanyaggal megrakott öngyilkos hajónak, akár egy nagyobb méretű (több mint 2000 tonnás) hajónak, amely szándékosan nekicsapódhat az oldalának. Az a hagyományos gyakorlat, amely szerint az utasok a felső fedélzeteken gyülekeznek és integetnek a bábáskodóknak, barátoknak és rokonoknak az indulási kikötőben, ugyancsak problematikus lehet a támadások ösztönzése szempontjából, különösen a szárazföldi támadások terén, amelyek során olyan lapos röppályájú fegyvereket használnak, mint a rakétagránátok (Ручной

¹⁸ S/RES/1566 ENSZ határozat 2004.

¹⁹ JOUBERT 2013: 114.

Противотанковый Гранатомёт, RPG, magyarul kézi páncéltörő gránátvető), vállról indítható rakéták és mesterlövészpuskák.²⁰

Ami további vonzó célponttá teszi ezeket a hajókat, az a lehetséges pusztítás mértéke, ugyanis egy 8000 embert szállító tengerjáró hajó elleni tengeri támadás akár pusztítóbb hatású is lehet, mint amilyen a Világkereskedelmi Központ elleni szeptember 11-ei terrortámadás volt. A 9/11-es terrortámadásokban 2977 ember vesztette életét, és több ezren sérültek meg a World Trade Centerben, a Pentagonban és a pennsylvaniai Somerset megyében, egy sikeres tengeri akció viszont még ennél is több áldozattal járhatna. Ami még rosszabb, hogy a tengeren vagy akár egy folyón az utasok nem tudnának elmenekülni, és a rendőrség reakciója sokkal több időt venne igénybe, a halálos áldozatok száma ezért sokkal magasabb lenne. Egy ilyen jellegű támadás nagy nemzetközi médiafigyelmet és érdeklődést is képes lenne kiváltani; egy turisztikai hajótársaság elleni támadás szinte biztosan globális CNN-hatást²¹ eredményezne. Az ilyen típusú nyilvánosság megteremtése kritikus fontosságú bármely terrorista szervezet dinamikája szempontjából, nem utolsósorban azért is, mert könnyen ki lehet használni az operatív tevékenység életképességének demonstrálásához, ami létfontosságú az újoncok vonzásához és a meglévő tagok moráljának növeléséhez.²²

A luxusorientált és rendkívül népszerű tengerjáró iparágnak számos olyan aspektusa van, amely különösen vonzó célponttá teszi, és amely közvetlenül egyezik az al-Káida és a tágabb értelemben vett nemzetközi dzsihádisták mozgalom ideológiai és operatív logikájával. A tengerjáró hajók egyrészt nagyszámú, egyetlen földrajzi területre korlátozott tömegeket szolgálnak ki, ami ideális helyszínné teszi őket a polgári áldozatok maximalizálására irányuló támadások végrehajtásához (ami a szeptember 11. utáni dzsihádisták terrorizmus egyik jellemzője). Ugyanakkor ikonikus jellegük is van, mivel azt a fajta explicit nyugati materializmust, jólétet és diszkrecionális költsékezést tükrözik, amellyel a bin Ládén által inspirált szélsőségesek szembehelyezkednek. Ráadásul az a tény, hogy a hajójáratok utasainak túlnyomó többsége zsidó-keresztény származású azt jelenti, hogy válogatás nélküli támadásokat lehet végrehajtani anélkül, hogy a szélesebb értelemben vett muszlim érdekeket negatívan befolyásolnák. Ez nem feltétlenül igaz a szárazföldi incidensekre, amint azt a kenyai és tanzániai nyugati nagykövetségek (1998), a bali turistaközpontok (2002), valamint a jakartai és ammani szállodák (2003 és 2005) elleni merényletek világosan bizonyították.²³

A kalózfenygetés elhárításában a biztonsági zónákon (angolul *security zones*) alapuló védelem az, amely megakadályozza, hogy a támadó ellenőrzése alá vonja a hajót. Viszonylag hatékony módszer, azonban teljesen alkalmatlan egy olyan terrortámadás elhárítására, amelynek célja, hogy minél több áldozatot szedjen az utasszállító hajók fedélzetén. Az utasok védelmét a hajók vezérlőberendezéseihez (híd és gépház) való hozzáférés védelme mellett a fedélzetén az utasok számára kialakított védett zónákkal (angolul *safe zones*) lehet elérni.

²⁰ GREENBERG et al. 2006: 76.

²¹ CNN-hatás (angolul CNN effect): az amerikai CNN volt az első, valóban globális műholdas televízióadó, amely jelen időben és folyamatosan tájékoztatott a világ bármely pontján bekövetkezett eseményekről. A CNN rákényszerítette ezzel a kormányokat, hogy foglaljanak állást a köztudatba így módon bekerült témákkal kapcsolatban.

²² GREENBERG et al. 2006: 74.

²³ GREENBERG et al. 2006: 75.

Terrorizmus

A tengerjáró hajók sajátos biztonsági kihívásokkal szembesülnek, ahol maguk az iparág jellemzői alakítják a kockázati profilt. Miben különböznek ezek a speciális kihívások például egyéb, a terrortámadások kedvelt célpontjainak nevezhető színhelyek – például hotelek, szórakozóhelyek, koncerttermek, a légi közlekedés felől tekintve, vagy a repülőterek – kihívásaitól? Egyik lényegi különbség, hogy míg az előbbieken felsoroltak olyan hagyományos zsúfolt helyeknek tekinthetők, amelyek egy helyhez kötődnek, addig a tengerjáróhajó-iparág résztvevői több helyszínt is meglátogatnak; magukra utaltan (rendőrség, katasztrófavédelem stb. segítségével nélkül) töltenek hosszú időt egyedül – ez esetben a nyílt tengeren – miközben nagyszámú utast fogadnak a fedélzetükön, kijelentve azt is, míg a fenyegető veszélyek dinamikusak, számos oldalról érkehetnek és rendkívül összetettek, addig a terrorizmus és kalózkodás csak bizonyos térségekben fordul elő.

A tengerjáró hajók több okból is felkerülhetnek a terroristák célpontjai közé. Ezek egyike a hajók sebezhetősége, ugyanis nagyszámú utas egyidejű és koncentrált jelenlétével, a tengerjáró hajók – a tömeges szárazföldi közlekedési hálózatokhoz hasonlóan (lásd 2004-es madridi terrortámadások) – sebezhető célpontot jelentenek a terrorista csoportok számára. A támadások eszközei lehetnek lőfegyverek, tömegpusztító fegyverek, robbanószerkezetek vagy akár – mint legújabb támadási mód – vegyi, biológiai, radiológiai és nukleáris anyagok. Egy ilyen incidens ráadásul azonnal nagyszámú embert érintene, nagy médiafigyelmet keltene és súlyos következményekkel járna az idegenforgalomra, a mobilitásra és a kereskedelemre nézve.

Ahogy azt a CoESS már említett Fehér könyve kiemeli, a nyugati területeken – az elmúlt évek során – elkövetett, puha célpontokat célzó terrortámadások számának növekedése azt mutatja, hogy csak idő kérdése, mikor veszik célba a terrorista csoportok az utasszállító hajókat. A második generációs terrorizmus csúcspontjai óta tapasztalt támadások a nagy értékű kemény célpontokról (mint például a USS Cole, a Pentagon vagy a World Trade Center) áttértek a kevésbé értékes, de puhább célpontokra, úgymint a madridi vonatok, a londoni tömegközlekedés, a manchesteri és párizsi koncerttermek stb. A harmadik generációs terrorszervezetek elsődleges célpontjainak a közlekedési és szabadidős tevékenységeket tekintik, így a személyhajók tökéletesen megfelelnek ennek a leírásnak, mind közlekedési módként (kompok), mind szabadidős tevékenységként (körutazások).²⁴ A hajózásbiztonsághoz visszatérve, a terroristák kis motorcsónakokat tudnak bérelni, embereik kis csoportjait küldve az utasforgalmi vonalakkal rendelkező kikötők közelébe, így megpróbálva felszállni a hajóra, ahogyan a szomáliai vagy guineai helyi kalózok rendszeresen megtették ezt.

A CoESS Fehér könyve – kockázati szempontból – három lehetséges módot említ a fegyverek fedélzetre hozatalára:²⁵

- be lehet hozni a terminálon keresztül, ez az utasok vagy a személyzet által elrejtett fegyverek kockázata (ám ez a veszély elhárítható az utasok, a személyzet és a poggyászok alapos átvizsgálásával);

²⁴ COUDRE–FALLENTHÉYN–TOUSSAINT 2019: 7.

²⁵ COUDRE–FALLENTHÉYN–TOUSSAINT 2019: 12.

- vízi úton is lehet próbálkozni, hisz a terminálokon végzett fokozott átvizsgálások, ellenőrzések visszatárhadják a bűnelkövetőket attól, hogy a hajókra való felszállásnak ezt a módját használják. Egy kisebb fegyveres csapat gyors csónakkal való szállítása a hajó mozgása vagy a kikötőben állomásozása közben technikailag lehetséges, kivitelezhető;
- levegőből is érkezhet támadás, tekintve, hogy mára a drónok új veszélyforrást jelentenek a hajók biztonságára nézve. Az elmúlt évek fejlődésének köszönhetően az akár tíz kilogramm teherbírású drónok irányítása a partvontól néhány kilométeres távolságban nem jelent sem nagy anyagi befektetést, sem magas technikai tudást igénylő feladatot. A drónok alkalmazhatók fegyverek, gránátok vagy más robbanóanyagok fedélzetre szállítására, hogy azokat a terroristák átvehessék és felhasználhassák. Ezenkívül akár robbanó- vagy vegyi bombák hordozójaként is alkalmazhatják őket a hajók és az utasok elleni közvetlen támadásokhoz.

Ezek alapján azt láthatjuk, hogy az utasok elleni fegyveres támadások kockázatának csökkentéséhez nem elegendő önmagában a kikötői létesítmények biztonsági intézkedéseinek megerősítése, mivel a kikötőből való elindulás után a tengeren vagy a levegőből juttathatók fegyverek a hajóra. Mindezeket túl a tengeri terrortámadás legvalószínűbb módszerei:

- az utasokat megtámadják, miközben a szárazföldön felkeresnek látnivalókat, nevezetességeket;
- egy másik tengerjáró hajóval való ütközés;
- rakétahajtású gránát (RPG) használata;
- öngyilkos merénylő a tengerjáró hajó fedélzetén;
- élelmiszer-ellátás megfertőzése (élelmiszer-terrorizmus);
- gyújtószerkezetek elhelyezése a tengerjáró hajón.

Kalóztámadások

A kalózkodás világszerte veszélyezteti a nemzetközi tengeri kereskedelmet, és kockázatot jelent a legénység, valamint az utasok számára is. A probléma nagyrészt Szomália partjaira, Nyugat-Afrikára, Dél-Amerikára és Délkelet-Ázsiára korlátozódik.²⁶ A célpontok a kereskedelmi hajók, a körutazó jachtok, a több ezer embert szállító utasszállító hajók. Illetőleg a terrortámadások is reális veszélyfaktort jelentenek a hajó nagyságától és úti céljától függetlenül. A kalózkodás és fegyveres rablások közismerten szeretik kis és gyors vízi járművekről és csónakokról végrehajtani támadásaikat (az ilyen típusokat viszonylag nyugodt tengeri körülmények között könnyebb működtetni), ezek a támadások néha anyahajókról vannak indítva. Megjegyezzük, hogy minél nyugodtabb a tenger állapota, annál nagyobb egy támadás kockázata is.²⁷

²⁶ MÁTYÁS 2020b. 414-428.

²⁷ BMP 5 2018: 4.

A Szomáliában jelenleg uralkodó körülmények termékeny táptalajt biztosítottak a modern kori kalózkodás kialakulásához. 1991-ben Szomália káoszba és törvénytelen-ségbe süllyedt, miközben a munkanélküliségi ráta 90% fölé emelkedett. Köztudott, hogy a modern szomáliai kalózkodás a halászok védekező taktikájából indult ki a fejlett nemzetek túlhalászásával szemben. A szomáliai halászok megállították a külföldi halászhajókat, és jóvátételt követeltek; a két évtizeddel ezelőtti okok mára azonban eltűntek, és manapság a kalózkodás egyetlen oka a váltságdíj, amely lehetővé teszi a kalózok számára, hogy 33 és 79 ezer USD/év közötti összeget keressenek, szemben a következő legjobb legális alternatívával (halászat), amely 500 USD/év. Ugyanez a cél a nyugat-afrikai kalózkodásban is megtalálható, ahol a rakományt, általában gázolajat is el lehet lopni. A világ más részein a cél lehet a pénz vagy a legénység vagy a rakomány, vagy akár az egész hajó, amelyet új névvel és hamis papírokkal el lehet adni a fekete piacon.²⁸

A kalózok kalóz-akciócsoportokban (Pirate Action Groups, PAG) tevékenykednek, amelyek több különböző hajóformát üzemeltetnek, jellemzően kis méretű és nagy (akár 25 csomós) sebességű nyitott hajókat vagy szkifeket használnak. Ahol anyahajókat, ott a legénységet gyakran túszként tartják a fedélzeten; az anyahajókat a kalózok, a készetek, az üzemanyag és a támadó szkifek szállítására használják, hogy a kalózok sokkal nagyobb területen tevékenykedhessenek és az időjárás lényegesen kevésbé befolyásolja őket. A támadó szkifeket gyakran az anyahajók mögött vontatják, és amennyiben az anyahajó mérete lehetővé teszi, a szkifeket a fedélzeten szállítják és álcázzák. A kalózok kézfegyverekkel és rakétagránátokkal megfélemlíthetik a hajók parancsnokait, hogy csökkentsék a sebességüket vagy megálljanak és lehetővé tegyék számukra a fedélzetre lépést. E fegyverek fő célpontjai általában a híd (más néven pilótafülke vagy kormánylás) és a lakófülkék. A kalózok hosszú könnyű létrákat, csomózott mászóköteleket vagy hosszú kampós rudakat használnak a hajó oldalára való felmászáshoz. A fedélzetre érve a hídra törnek, hogy megpróbálják átvenni az irányítást a hajó felett; a hídon követelik, hogy a hajó lelassuljon/megálljon, hogy más kalózok is fel tudjanak szállni. A támadásra bármikor sor kerülhet – nappal vagy éjszaka –, de a tapasztalatok szerint hajnalban és szürkületkor nagyobb ezek valószínűsége.²⁹ A tengerjáró hajók esetében szerencsére alacsony a kalózok általi eltérítés kockázata. A rakományszállító teherhajók a kalózok elsődleges célpontjai, tekintettel értékes rakományukra és minimális legénységükre, de a hajózás helye is befolyásolja a hajóeltérítés vagy az eltérítési kísérlet kockázatát. Északkelet-Afrika, amelyet a terület alakja miatt Afrika szarvának is neveznek (angolul Horn of Africa), az Ádeni-öböl (más néven a kalózok útja, angolul Pirate Alley) a kalózkodás szempontjából a legveszélyesebb vízterület.

Amíg a biztonsági aggodalmak többsége jelenleg az Ádeni-öbölre irányul, addig a kalózok szinte bárhol és bármikor lecsaphatnak. További forró zónák közé tartozik Ázsia (különösen a Malajzia és Szingapúr közötti Malakkai-szoros) és a szomáliai partvidék. A Vörös-tenger egyes részein, valamint Afrika keleti és északkeleti partjai mentén is figyelmeztetnek a kalózkodásra. Fontos azonban tudni, hogy a hajótársaságok fel vannak készülve számos kihívást jelentő forgatókönyvre, és a hajók jól fel vannak szerelve

²⁸ NIKOLIĆ–MISSONI 2013: 314.

²⁹ BMP 5 2018: 4.

ahhoz, hogy kezelni tudják azokat a helyzeteket, amikor kalózok próbálják megtámadni őket. A kalózok támadása ellen a hajóknak számos kidolgozott védelmi technikája van, legfontosabb céljuk, hogy megakadályozzák a kalózokat a fedélzetre jutásban, ha ugyanis nem tudnak feljutni a hajóra, akkor – remélhetően – eltéríteni sem tudják azt.

Bár nincsenek olyan jogszabályi előírások, amelyek a hajózási társaságokat köteleznék a megfelelésre, a kalózoktól való elriasztás és a tengeri biztonság fokozása érdekében a Vörös-tengeren, az Ádeni-öbölben, az Indiai-óceánon és az Arab-tengeren közlekedő hajók az úgynevezett Legjobb Irányítási Gyakorlatok (Best Management Practices, BMP) 5 szerint járnak el. Ez az útmutató olyan Hajóvédelmi intézkedéseknek (Ship Protection Measures, SMP) elnevezett taktikákat, technikákat és technológiákat javasol, amelyek hasznos tippeket adnak a kalóztámadások elkerülésére, kivédésére.

- LRAD technológia (Long-Range Acoustic Device – nagy hatótávolságú akusztikus eszköz): ez a haditengerészeti csapatok által használt eszköz olyan erős hanghullámokat bocsát ki, amelyek 300 méteres távolságból is maradandó halláskárosodást okozhatnak.
- Őrszolgálat és fokozott éberség: a hatékony őrszem a leghatásosabb módszer a hajók védelmére. Segíthet a gyanús közeledés vagy támadás korai felismerésében, ami lehetővé teszi a védekezés bevetését.
- Fokozott hídvédelem: a híd általában a támadás fókuszpontja. Bizonyos helyzetekben a támadók a hídra irányítják fegyvereik tüztét, hogy megfélemlítsék a hajó legénységét, hogy lelassítsák vagy megállítsák a hajót. Ha a kalózok a hajó fedélzetére jutnak, általában a híd felé tartanak, hogy átvehessék az irányítást. A legénységnek ajánlott lövedékálló mellényt és sisakot viselni, a nyitott hídszárnyakat pedig acéllemezekkel vagy homokzsákokkal védeni.
- A hídhoz, a lakófülkékhez és a gépterekhez való hozzáférés ellenőrzése: fontos, hogy az ide való bejutási útvonalakat ellenőrizni kell a behatolás meggátolása vagy késleltetése érdekében. Törekedni kell arra, hogy megakadályozzák a bejutást ezekbe a terekbe.
- Fizikai akadályok: a fizikai akadályok célja, hogy a támadók számára a lehető legnehezebbé tegyék a hajókhoz való hozzáférést azáltal, hogy megnehezítik az illegális beszállással próbálkozóknak számára a feljutást. Például a pengésdrót, más néven szögesdrót megfelelő felszerelés és rögzítés esetén hatékony akadályt képez, de rácsokat is fel lehet szerelni az ablaknyílásokra.
- Vízpermet- és habszóró készülékek: használata hatékonyan elriasztja vagy késlelteti az illegális beszállási kísérleteket. A víz használata megnehezítheti, hogy egy jogosulatlan hajó a hajó mellett maradjon, és jelentősen megnehezíti a fedélzetre való felmászás kísérletét. A víztömlők eláztatják a támadókat, és esetleg el is tudják süllyeszteni a támadók kis csónakjait. A hab dezorientáló és nagyon csúszós.
- Riasztók: a hajó riasztóberendezései tájékoztatják a legénységet, hogy támadás készül a hajó ellen, és figyelmeztetik a támadót, hogy a hajó tud a támadásról és reagálni fog rá. Ezenkívül a hajó sípjának folyamatos hangjelzése megzavarhatja a támadókat.
- Manőverezési gyakorlat: a kapitánynak és a tiszteknek gyakorolniuk kell a hajó manőverezését, hogy megismerjék a hajó kezelési jellemzőit. A hajó

- kapitányának a lehető legnagyobb sebesség fenntartása mellett a kikerülési manővereket is gyakorolnia kell. A tapasztalatok azt mutatják, hogy egy ilyen akció még egy hosszadalmas és elszánt támadást is legyőzhet, mivel a hidrosztatikus nyomás létrehozásának jobb védekező hatása van, mint a sebességnek.
- Zárt láncú megfigyelőrendszer (*closed-circuit television*, CCTV): ha a támadás már folyamatban van, nehéz lehet felmérni, hogy a támadók bejutottak-e a hajóra. A CCTV-felvételek használata lehetővé teszi a támadás előrehaladásának bizonyos fokú nyomon követését egy kevésbé védtelen pozícióból.
 - Világítás: ha van, a keresőfényeket azonnali használatra készenlétben kell tartani. A támadók azonosítása vagy a támadás megkezdése után az oldalsó világítást – ha van – be kell kapcsolni. Ez elvakítja a támadókat, és segít a hajó legénységének észrevenni őket. Éjszaka csak a navigációs lámpákat kell felkapcsolni. Horgonyzáskor a fedélzeti világítást bekapcsolva kell hagyni, mivel a jól megvilágított hajók kevésbé sérülékenyek a támadással szemben.
 - A hajószerszámok és berendezések biztonságos tárolása: a támadók számára esetleg hasznos eszközöket és felszereléseket biztonságos helyen kell tárolni. A gázpalackok vagy gyúlékony folyadékokat tartalmazó tartályok ballisztikai védelmét meg kell fontolni. A homokzsákok nem ajánlottak, mivel gyorsan lebomlanak, ha nem tartják őket rendszeresen karban. A felesleges gázpalackokat a tranzit előtt le kell rakodni.
 - Biztonságos gyülekezőhelyek és citadellák: a biztonságos gyűjtőpont olyan kijelölt terület, amelyet úgy választanak ki, hogy a legénység számára a lehető legnagyobb fizikai védelmet nyújtssa, és amelyet a tervezési folyamat során határoznak meg. A citadella olyan kijelölt terület, ahol fenyegető behatolás esetén a legénység védelmet kereshet. A citadellát úgy tervezik és építik, hogy ellenálljon az erőszakos behatolásnak. A megbízható kommunikációval (ideális esetben műholdas telefon és VHF) rendelkező, jól megépített citadellákat el kell látni élelemmel, vízzel és higiéniai eszközökkel.
 - Hajóról hajóra (ship to ship, STS) való támadás és egyéb statikus műveletek megakadályozása: a támadók az STS-műveletek során a fendereken keresztül jutnak fel a hajókra. A hajók oldalsó korlátjaihoz rögzített, különösen pengésdróttal ellátott láncos kerítés, amelyet a fenderek közelében támpillérekkel egészítenek ki, hatékony elrettentő eszközt jelent a potenciális támadók számára. A rácsok használata nyitott panamai vagy görgős csörlőkkel biztosítható, ami még inkább elriasztja az esetleges behatolókat.
 - Magán fegyvertelen tengerészeti biztonsági társaságok: a fegyvertelen tengeri szerződéses biztonsági őrök alkalmazását a kockázatértékelés eredménye határozza meg. Figyelembe kell venni mind a lobogó szerinti országok, mind a partmenti államok vonatkozó jogszabályait. A tapasztalt és hozzáértő, fegyvertelen őrök alkalmazása értékes védelmi intézkedés lehet, különösen akkor, ha a helyi bűnüldöző szervekkel, a haditengerészeti erőkkel és a parti őrséggel való együttműködésre és koordinációra lehet szükség.
 - Magán tengerészeti biztonsági cégek (*private maritime security companies*, PMSC) és magán fegyveres biztonsági személyzet (*privately contracted armed*

- security personnel*, PCASP): az útmutatók nem ajánlják vagy támogatják a PMSC/PCASP-k általános alkalmazását a kereskedelmi hajók fedélzetén; ezt a döntést az egyes hajóüzemeltetők hozzák meg, amennyiben a hajó lobogó szerinti országa és a part menti államok ezt engedélyezik. Ajánlott, hogy a hajózási társaságok csak olyan személyzetet alkalmazzanak, akik az aktuális ISO 28007 1:2015 Irányelvek a tengeri biztonsági magánvállalkozásokra (PMSC) vonatkozó, a hajók fedélzetén fegyveres biztonsági személyzetet (PCASP) biztosító magánvállalkozókra vonatkozó iránymutatások szerint akkreditáltak.
- Hajóvédelmi különítmény, osztagok (*vessel protection detachments*, VPD): a hajók fedélzetén néha fegyveres hajóvédelmi különítményeket is bevetnek. A VPD-k az állam által kinevezett fegyveres személyzetből állnak. Céljuk a támadók elriasztása és szükség esetén a hajó védelme. A VPD-k fedélzeten való jelenléte összetett jogi kérdéseket vet fel, és a lobogó szerinti államtól, valamint a parti és kikötő szerinti államok hatóságaitól engedélyt kell kérni.

Sok vállalatnak van – kockázatértékelésükön nyugvó – saját részletes útmutatója a hajók ellenálló képességének növelésére vonatkozó eljárásokról. A kockázatértékelési ajánlásoknak és iránymutatásoknak a „mélyreható védelem” és a „többszintű védelem” koncepcióján kell alapulniuk. Ennek a koncepciónak az a feltevése, hogy minden robusztus biztonsági rendszernek ellenállónak kell lennie a részleges hibákkal szemben, és hogy a védelem több rétege kevésbé kiszámíthatóvá teszi a rendszert a leendő támadók számára, így a rendszer megkerülése is nehezebbé válik.³⁰

Védelmi intézkedések és protokollok

A megelőzés a védelem alapja, hiszen a hajóknak bonyolult és veszélyekkel járó fizikai környezetben kell navigálniuk, amely jellegzetesen a nagy kiterjedésű vízterületen történő tevékenységhez társul. A tengerjáró hajókon az utasok biztonsága és védelme kellene hogy legyen a legfontosabb prioritás. A hajótársaságoknak szigorú protokollokat és intézkedéseket kell kidolgozniuk és végrehajtaniuk ennek bizonyítása érdekében, mindezt úgy, hogy ezek a biztonsági eszközök ne befolyásolják a hajóút élményének élvezetét. Mindemellett, ha a hajótársaság kommunikálja és bizonyítja elkötelezettségét a biztonságos környezet megteremtése iránt, ha az utasoknak magas szintű a biztonságérzetük a fedélzeten, védettnek érzik magukat, az a hajó jóhírért öregbíti, ezzel növelve a potenciális vendégek vásárlási szándékát és a korábbi utasok elkötelezettségét a társaság mellett.

A tengerjáró hajókon elkövetett bűncselekményeket általában először a hajó belső biztonsági csapata vizsgálja ki. A bűncselekmény súlyosságától és a joghatóságtól függően helyi vagy nemzetközi hatóságok is részt vehetnek a nyomozásban és a büntetőeljárásban. Ha az incidens a „nyílt tengeren” történik, akkor az a nemzetközi jogszabályok és végrehajtási stratégiák hatálya alá tartozik.

³⁰ BMP 5 2018: 32.

Egy, a neve elhallgatását kérő hajózási szakemberrel készített interjúnkból kiderült, hogy a hajóknak minden esetben van megfelelően elzárt helyen biztonsági protokollja, amely minden súlyos helyzetre megírja a pontos lépéseket. Az ilyen helyzetekre általában havi szinten gyakorlatoztatják a legénységet és azon belül is külön hangsúllyal a biztonsági személyzetet (többnyire más-más szcenárióval). Ezenfelül rendszeresen átnézik és frissítik a protokollt. A hajóknak vannak vészjelző, segélyhívó berendezései is, amelyeket az igazán súlyos helyzetekben kell alkalmazni, ezek működését is rendszeresen ellenőrizni kell. A biztonsági személyzet heti rendszerességgel kap tudásfrissítő és tudásbővítő képzést, valamint havonta van számukra gyakorlat tartva. Továbbá, véletlenszerűen lehet további készenlét- és reakcióidő-tesztelő gyakorlatokat tartani velük, ha a biztonsági részleg vezetője úgy ítéli meg, hogy szükség van erre.

Ha esetleg tűz üt ki a hajón, ami utas- vagy legénységi kabinokat veszélyeztet, akkor fontos azoknak a gyors és hatékony átvizsgálása, amennyiben arra lehetőség van. Ilyenkor hangos felszólítást követően ki kell nyitni a kabinok ajtajait és átnézni a helyiségeket, pánik miatt megbénult vagy megsérült személyek, hátrahagyott gyerekek után kutatva. A kabinok ajtajain belül egy sötétben fluoreszkáló mágneses jel van elhelyezve, amelyet ilyen esetekben levesznek és a kabin ajtajára, kívülről felhelyeznek. Mindezt azért teszik, hogy az utánuk érkező mentőalakulatok akár erős füstben is lássák a jelet, és tudják, a kabint már átnézték, ott túlélő után már nem kell kutatni, hiszen nincsen bent senki.³¹

Egy országnak/régióknak sem tesz jót, ha a tehetős, óceánjáró hajóval érkezett vendégek erőszakos rablások áldozatai lesznek. Sok országban pontosan emiatt fegyveres biztonsági őrök, rendőrök és néhol még katonák is vigyáznak a turistahajós látogatók körében jellemzően megcsodált látványosságoknál. Az utasok a hajóra szálláskor kapnak átfogó tájékoztatást a személyzet delegált tagjaitól, valamint egy hajókiürítési gyakorlaton is részt vesznek. Továbbá minden egyes kikötést megelőzően kabinonként kézbesített, frissen nyomtatott napilapban/brosúrában tájékoztatva vannak az éppen aktuálisan látogatott országgal kapcsolatos biztonsági tanácsokról. Ugyanez a tanács a kabinokban elhelyezett TV-ben és a közösségi tereken található kivetítőkön is meg szokott jelenni (sőt ezeket a tanácsokat a legénység is el tudja olvasni a hajó legénységi fő folyosóján). Ha pedig az adott országban kifejezetten fokozott óvatosság szükséges, akkor a jótanácsokat akár a kapitány is belefoglalhatja reggeli köszöntő beszédébe.³²

Az STCW-egyezmény (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, STCW Convention – A tengerészek képzésének, képesítésének és őrszolgáltatásának normáiról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény) előírásai szerint a hajó fedélzetén dolgozni jogosult személyzet minden tagja köteles részt venni alapképzésen és betanításon (STCW VI/1. szabály). Ezzel együtt a SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea – Nemzetközi egyezmény az életbiztonságról a tengeren) 3. fejezetének 19.3. szabályzata előírja, hogy a személyhajókon legalább hetente egyszer legalább egy hajóelhagyási gyakorlatot kell tartani, hogy a legénység felkészült legyen a vészhelyzetekre.³³ Utóbbi szabályozással összhangban áll a fentebb

³¹ Ez az információ az interjúalanytól származik.

³² Ez az információ az interjúalanytól származik.

³³ ANDREADAKIS–DALAKLIS–NIKITAKOS 2024: 222.

említett, interjúalanyunktól kapott gyakorlat leírása, ami arra enged következtetni, hogy a hajótársaságok komolyan veszik az iparági egyezményeknek és szabályozásoknak való megfelelést.

Itt jön elő a kikötőkben való felszállás és a felszállók ellenőrzésének fontossága. A kikötők különösen érzékeny pontok. A különböző kikötőkben még egy országon belül is óriási különbségek tapasztalhatók a biztonsági szintek között. Probléma, hogy nem minden kikötőben azonosak a megfelelő biztonsági intézkedések megteremtéséhez szükséges feltételek. Egyes szegényebb országok anyagi okokból kifolyólag csupán gyengébb szintű védelem biztosítására képesek. Habár az utasok és kézipoggyászuk 100%-át kell vizsgálni még a MARSEC (Maritime security – Tengerészeti biztonság) 1. fenyegetettségi szintje³⁴ esetén is.

Egy terrortámadási kísérlet, amely magán a tengeren történik és nem a kikötőben vagy a part mentén, további nehézségeket okozna a reagáló erőknek. A CoESS szerint a tengeren lévő hajók fedélzetén elkövetett terrorcselekmény esetén még készenléti állapotban lévő egységek mellett is legalább két óra késedelem telne el az első riasztás és a különleges erők fedélzetre szállítása között. A tengeren az utasok nem tudnának elmenekülni, és a halálos áldozatok száma nagyon magas lenne.³⁵ Ebben a forgatókönyvben – tömeges lövöldözés egy zárt területen, ahol nincs máshova menekülési lehetőség – a korai beavatkozás az esemény kezdetét követő másodpercekben vagy percekben bizonyul a legjobb módszernek a tömeges áldozatok elkerülésére, amit a személyzet tud kezelni mint elsődleges beavatkozó (angolul *first responder*). A kezdeti eseményt követő kritikus percekben és órákban a hajó biztonsági személyzete az egyetlen rendelkezésre álló erő, amelyet ki kell képezni és fel kell szerelni arra, hogy bármilyen elképzelhető támadóval vagy eseménnyel megbirkózzon. A fedélzeti biztonsági szolgálat célja nem a teljes kialakult helyzet kezelése és megoldása, hanem a kockázat mérséklése és az életre gyakorolt hatás minimalizálása, amíg a különleges erők el nem érik a hajót.³⁶

Néhány szóban a biztonsági személyzetről

Interjúalanyunk szerint a biztonsági személyzet létszáma a hajótársaságtól és a hajó méretétől függően némileg ugyan változhat, de általánosan két bevált modellje van a tengerjáró hajók biztonsági csapata rangsorolásának.

Kisebb létszámú „security department” (biztonsági osztály) esetén a „Security Officer” azaz biztonsági tiszt a vezető, három csíkkal a váll-lapon (= tengerész elsőtishti rang), akinek beosztottja a „Deputy Security Officer”, azaz helyettes biztonsági tiszt, aki általában egy csíkot visel a váll-lapján (= tengerész harmadtishti rang). A „Security Guard” (biztonsági őr) pozíciót kapják az őrök, akiket mind a két fentebb említett rang közvetlenül irányít, noha a „Deputy” (helyettes) az, aki ténylegesen napi szinten részt

³⁴ Lásd: <https://www.cisc.gov.au/information-for-your-industry/transport/maritime/legislation-regulation-and-compliance/maritime-security-levels>

³⁵ COUDRE–FALLENTHÉYN–TOUSSAINT 2019: 11.

³⁶ COUDRE–FALLENTHÉYN–TOUSSAINT 2019: 13–14.

vesz a fizikai munkában az örökkel. Fontos feladata még a „Deputy Security Officer”-nek ezenfelül az adminisztráció egy részének ellátása, ami főleg az örök napi munkabeosztásának megszervezését és irányítását jelenti, valamint a készülékkarbantartások naplózását. A „Security Officer” inkább menedzserfeladatokat lát el, mindent ellenőriz és aláírásával jóváhagy, meetingeket és továbbképzéseket tart az öröknek és a „designated security duties” feladatokkal rendelkező legénységnek, valamint ezenfelül még egy bevezető oktatást is tart minden egyes frissen hajóra szállt legénységi tagnak, legyen az első vagy 20. hajós útját kezdő dolgozó. A „Security Officer” egyben vezetője is a fegyveres támadás/felfegyverkezett rendbontó esetén alkalmazandó gyorsreagálású csapatnak, valamint ő vezeti a különböző biztonsági jellegű válságkezelési gyakorlatokat. Tűz vagy például hajókiürítés, helikopteres mentés, egészségügyi vészhelyzet stb. esetén is fontos feladatot kap, hiszen ilyenkor nemcsak saját embereit, de sokszor a legénység más tagjait is irányítani kell mint helyszíni biztosító parancsnok. Ez a rendszer általában az 5–20-ig terjedő létszámú „Security Department”-ek esetében jellemző. A „Security Officer” itt jellemzően nem kapja meg a „Ship Security Officer” (SSO – hajóbiztonsági tiszt) kinevezést (de persze vannak egyes cégek, ahol igen). Az SSO itt jellemzően a „Staff Captain” (személyzeti kapitány), aki a kapitány közvetlen helyettese a „Deck Department”-en belül, azaz a hajónavigáció és klasszikus tengerész feladatok területén. Az ISPS-szabályzat szerint a „Ship Security Officer” viseli a teljes felelősséget a hajó biztonságáért. Kimondja, hogy a különleges hajóbiztonsági intézkedések az SSO körébe tartoznak.

Egy másik rendszer van még azokban az esetekben, ahol jellemzően nagyon nagy hajókkal (6000+ fő utas) és nagy létszámú (20+) „Security Department”-tel kell dolgozni. Itt a vezető a „Chief Security Officer” általánosan három és fél csíkkal ellátott váll-lappal rendelkezik, ami kapitányhelyettesi pozíciót jelent, az ezzel járó összes felelősséggel. A „Deputy Security Officer” itt általában három csíkot visel és a „Chief” (vezető) munkáját segíti mint közvetlen beosztott. Az ő közvetlen beosztottja a „Security Officer”, aki alá tartoznak a „Supervisor”-ok (felügyelő), akik a gyakorlottabb, sok évet megélt biztonsági örök. A „Guest Security”-nak (vendégbiztonság) van egy, csakis az utasokra fókuszáló beosztásuk, amit jellemzően éjszakai, „balhésabb” órákban aktív, éjszakai beosztású örként végeznek. A „Guest Security Supervisor” az, aki munkája során a legtöbb kellemtelen helyzettel szembesül. Ezután van még a „Security Guard” pozíció. Egyes cégek esetében van még „Senior Guard” (vezető őr) pozíció, amely nagyjából ugyanaz, mint a Supervisor. Az ilyen felállásban a biztonsági csapathoz szokott tartozni többé-kevésbé a tűzoltó részleg is.

A „Public Safety Officer” (közbiztonságért felelős tiszt) nem minden cégnél létezik. Ez egy olyan beosztás, amely célirányosan a hajón bekövetkezett, személyi sérüléssel járó balesetek dokumentálását, kivizsgálását és a tanulságok levonása után megelőző intézkedések véghez vitelét hivatott elvégezni. Ez általában a hajó felületeinek biztonságosabbá tétele, a védőeszközök hatékonyabbra cserélése vagy a munkabiztonsági tananyag frissítése. Van, ahol ezt az egyik kijelölt navigációs tiszt csinálja, van, ahol a biztonsági tisztek egyike, de van olyan is, ahol külön pozíciót hoznak létre csakis erre a feladatra, ami indokolt, hiszen rengeteg kisebb baleset történik, főleg munkavégzés közben.

Ellátandó feladatok és főbb tevékenységek

A biztonsági csapat vezetőjének főbb tevékenysége a csapat vezetése és a biztonsági munka felügyelete. A fedélzeten elkövetett bűncselekmények, biztonsági incidensek és személyi sérüléssel járó balesetek kivizsgálása. Változatos problémák megoldása szállodai környezetben. Bűnügyi helyszínek biztosítása és nyomrögzítés. Kihallgatások vezetése. Szakmai együttműködés a helyi kikötőbiztonsági szervekkel és rendészeti hatóságokkal. Rendszeres tanácskozás és információcsere a cég vezetésével és a hajómenedzsmenttel az aktuális, hajót érintő biztonsági kérdésekben. A hajóra szálló új legénységi tagok számára bevezető biztonsági és munkavédelmi alapoktatás rendszeres megtartása. A biztonsági csapat számára szakmai továbbképzés hetente. Vészhelyzeti gyakorlatokon (tűzoltás, hajókiürítés, tömegkezelés stb.) részvétel, mint helyszíni parancsnoki tag hetente. Hajóátkutató, bombakereső és vészhelyzetkezelési gyakorlatok szervezése a legénységnek havonta. A kikötőbiztonság rendszeres ellenőrzése minden egyes kikötőbe érkezéskor még mielőtt az utasok a partra léphetnek. Hajóra történő be- és kiléptetés menetének szakmai felügyelete. Kábítószer, alkohol és robbanóanyag kimutatására alkalmas eszközök, fémdetektorok, fémkereső kapuk, röntgenberendezések használatának és karbantartásának felügyelete. Gyors reagálású csapat vezetése fegyveres támadó esetén. A biztonsági képzések, gyakorlatok, a karbantartások, a nyomozati munkákhoz kapcsolódó adminisztrációs munka felügyelete. Amennyiben megkapja az SSO kinevezést, akkor számos adminisztrációs dokumentumot, jelentést, kikötőbiztonsági szervek felé megküldött hivatalos iratot saját aláírásával hitelesít.

A vezetőhelyettesnek képesnek kell lennie ezeket a feladatokat átvenni, amennyiben a vezetővel bármi történne, vagy éppen a hajón kívül tartózkodik. Feladatai alapvetően a fentebb leírtak támogatása, valamint a biztonsági örök napi feladatainak közvetlen irányítása.

A biztonsági örök az utasok ellenőrzéséért és a hajóra való beléptetéséért, valamint az utasok átvizsgálásáért felelősek. Napi tevékenységükhöz tartozik a járőrözés végrehajtása, a hajón lévő beengedő pontoknál elvégzendő feladatok. A biztonsági örök napi szinten a CCTV helyiségben látnak el szolgálatot, járőröznek a hajón, ellenőrzik az érzékeny pontokat, az informatikus csapat segítségével karbantartják a kamerákat, karbantartják a felszereléseket, takarítják a biztonsági csapat helyiségeit, a hajóra történő be és kiengedést felügyelik, valamint a hajóra érkező és onnan távozó áruforgalmat is szemmel tartják, az áruátvizsgálást, amennyiben szükséges, elvégzik vagy segítik. A kábítószer, alkohol és robbanóanyag kimutatására alkalmas eszközöket, fémdetektorokat, fémkereső kapukat, röntgenberendezéseket elsősorban ők használják; veszélyhelyzetek esetén azonnal reagálnak. A gyakorlatokon és továbbképzéseken részt vesznek, továbbá az erőnléti edzések rendszeres elvégzése is munkaköri leírásukban szerepel.

Felkészítés és képzés

A luxushajók biztonsági személyzetének az utasok és a saját személyzet biztonságáról is gondoskodnia kell. A biztonsági személyzet fenntartja a nyugalmat. A tenger-/óceánjáró hajók biztonságának alapköve a kellően képzett biztonsági személyzet, akiknek együtt

kell működnie a parti őrsegekkel, az Egyesült Államok felségterületén például az FBI-jal (javaslatként az is felemerült, hogy rendfenntartó szervek legyenek a fedélzetre vezényelve). A realitás az, hogy a rendvédelmi szervek személyi állományának szükségessége sokszor még a belbiztonsági feladatok ellátásához is elégtelen.

STCW alap biztonsági tréning annak a tanfolyamnak a neve, amelyet minden 24 métert meghaladó hajón dolgozni kívánó crew membernek (legénységi tag) el kell végeznie. Az STCW 2010 az az új szabvány, amelyet minden kereskedelmi hajós tengerésznek teljesítenie kell. Az STCW biztonsági alapképzés (STCW Basic Training) öt képzési kurzust foglal magában. Ez a tanfolyam körülbelül egy hétig tart, és a következő témakörökre kell kiterjednie:

- túlélés a tengeren/személyi túlélési technikák;
- elsősegély alapismeretek;
- tüzesetek megelőzése és tűzoltás;
- egyéni és közösségi biztonság és felelősség;
- tengerbiztonsági tudatossággal kapcsolatos jártasság.³⁷

Befejezés

Tanulmányunkban gyakorló biztonsági szakemberként – a tanulmány terjedelmi korlátaira tekintettel, a teljesség igénye nélkül – kívántunk átfogó képet adni a tengerjáró hajók iparát érintő egyes biztonsági kérdésekről és kihívásokról. Betekintettünk a sokak által csak kevéssé, vagy egyáltalán nem ismert, luxustól csillogó világ árnyakkal telített kulisszái mögé. A hajótársaságok a maximális profit érdekében számos különféle tematikájú és eltérő hosszúságú utat kínálnak, a több hónapon át tartó világkörüli utaktól a pár hetes mediterrán hajókázásig. Az utasok számának gyarapodásával a fedélzeten elkövetett bűncselekmények, balesetek száma is növekedni látszik.

Írásunkban a hajózásbiztonság megteremtése és megőrzése érdekében tehető intézkedések és egyes fenyegetések körét vizsgáltuk meg egy olyan területen, amelynek alapelvei a nyitottság, a szívélyes fogadtatás és a vendégszeretet. Górcső alá vettük, hogy milyen változatos veszélyekkel nézhet szembe egy tengerjáró hajó utasa, és melyekre számíthat a fedélzeten eltöltött ideje alatt. Mindezekkel természetesen senki kedvét sem kívántuk elvenni egy karib-tengeri hajóút tervezésétől, pusztán fel kívántuk hívni a figyelmet egy, a hazánkban kisebb súllyal jelen lévő turisztikai különlegesség biztonságával kapcsolatos problémakör egyes elemeire.

³⁷ PAREDES 2023.

Felhasznált irodalom

- ANDREADAKIS, Antonios – DALAKLIS, Dimitrios – NIKITAKOS, Nikitas (2024): Investigating Abandonment Errors in Cruise/Passenger Ships: Researching the Reasons Leading to Life-Losses During an Evacuation. *TransNav, International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 18(1), 221–228. Online: <https://doi.org/10.12716/1001.18.01.23>
- BAHATTAB, Shadi – MCCAIN, Shiang-Lih Chen – 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.
- BMP 5: *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea* (2018). Version 5. Livingston, Edinburgh: Witherby Publishing Group Ltd.
- COUDRE, Antoine – FALLENTHEYN, Guido – TOUSSAINT, Cornelius (2019): *White Paper on Passenger Ship Security*. CoESS.
- Cruise Market Watch [é. n.]: *Market Share*. Online: <https://cruisemarketwatch.com/market-share/>
- ENSZ Biztonsági Tanácsának S/RES/1566 (2004) számú határozata. Online: <https://www.un.org/en/sc/1540/1540-fact-sheet.shtml>
- GREENBERG, Michael D. – CHALK, Peter – WILLIS, Henry H. – KHILO, Ivan – ORTIZ, David S. (2006): Risks of Maritime Terrorism Attacks Against Cruise Ships in Maritime Terrorism. In *Maritime Terrorism: Risk and Liability*. RAND Corporation, 73–92. Online: <https://doi.org/10.7249/MG520>
- IMO [é. n.]: *Piracy and Armed Robbery against Ships*. Online: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>
- JOUBERT, Lydelle (2013): The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: A Comparative Analysis. *South African Journal of Military Studies*, 41(1), 111–137. Online: <https://doi.org/10.5787/41-1-1055>
- MÁTYÁS Szabolcs (2020a): A turizmusbiztonság amerikai helyzete és sajátosságai. In MICHALKÓ Gábor – NÉMETH József – RITECZ György (szerk.): *Turizmusbiztonság*. Budapest: Dialóg Campus, 401–414.
- MÁTYÁS Szabolcs (2020b): A turizmusbiztonság afrikai helyzete és sajátosságai. In MICHALKÓ Gábor – NÉMETH JÓZSEF – RITECZ György (szerk.): *Turizmusbiztonság*. Budapest: Dialóg Campus, 415–428.
- NIKOLIĆ, Nebojša – MISSONI, Eduard (2013): Piracy on the High Seas: Threats to Travelers' Health. *Journal of Travel Medicine*, 20(5), 313–321. Online: <https://doi.org/10.1111/jtm.12051>
- PARDES, Rob (2023): STCW for Seafarers: What You Need to Know. *Safety Culture*, 2023. december 13. Online: <https://safetyculture.com/topics/stcw/>
- RODRIGUES DA SILVA, Ana Lucia (2021): An Overview of the Impact of COVID-19 on the Cruise Industry with Considerations for Florida. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10. Online: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100391>