

Katarzyna WARDIN<sup>1</sup>

## **PIRACTWO XXI WIEKU ZGROŻENIEM BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU MORSKIEGO**

*Współczesne piractwo jest jednym z elementów występujących na morzach i oceanach, który znacznie utrudnia społeczności międzynarodowej bezpieczną żeglugę, zagwarantowaną prawem międzynarodowym. Istotnym elementem sprzyjającym renesansowi piractwa w XXI wieku są zmiany w sytuacji międzynarodowej na całym świecie, które nastąpiły na przełomie XX i XXI wieku. Proceder ten występuje w kilku rejonach świata, ale w 2008 roku nasilił się on szczególnie na wodach opływających wybrzeże Somalii (Róg Afryki). W związku z faktem, że wody na których proceder piractwa przeżywa renesans są znaczące dla międzynarodowego transportu morskiego rozwiązanie tej kwestii jest kluczowe dla całej społeczności międzynarodowej.*

## **PIRACY OF THE XXI CENTURY BECOMES A THREAT TO MARITIME TRANSPORT**

*Modern piracy is one of the elements present at seas and oceans which makes international maritime transport difficult and dangerous. Although United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) defines piracy quite detailed there are some elements, even legal ones, which complicate fighting with this problem. Changes that happened at the end of XX and beginning of XXI century became significant in the renaissance of piracy. The problem is present in many parts of the world but it become a real problem in year 2008 around a small county of Somalia and in the area called the Horn of Africa. Because international waters are very important for maritime transportation so pirates' attacks became a real threat to international community.*

### **1. WSTĘP**

Transport morski jest jednym z najważniejszych elementów światowej gospodarki. W XXI wieku społeczność międzynarodowa świadoma jest znaczenia tej gałęzi transportowej, gdyż dzięki niej możliwy jest rozwój gospodarczy większości państw na świecie. Przykładem tego może być choćby Szwajcaria, Czechy, Węgry czy Słowacja,

---

<sup>1</sup> Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich, 81-103 Gdynia, ul. Śmidowicza 69. tel. +48 58 626 27 67, E-mail: kwardin @wp.pl

które nie mając bezpośredniego dostępu do morza prowadzą aktywną działalność w sferze gospodarki morskiej, posiadają swoją flotę handlową jak i uczestniczą w pracach wielu organizacji morskich. Zatem można stwierdzić iż ta gałąź transportu jest kluczowym elementem światowej gospodarki, jak i podstawowym 'narzędziem' dostarczania towarów w obrocie międzynarodowym. Należy również podkreślić, że transport morski przeżywa swój największy rozkwit w całej historii, co tym samym „*niesie nowe zagrożenia, którym musi stawić czoła*”<sup>2</sup>. Współczesne piractwo jest jednym z elementów występujących na morzach i oceanach, który znacznie utrudnia społeczności międzynarodowej bezpieczną żeglugę, zagwarantowaną prawem międzynarodowym. Choć Międzynarodowa Konwencja o Prawie Morza definiuje piractwo dość precyzyjnie, to jednak istnieje wiele elementów, również prawnych, które nie ułatwiają walki z tym procederem a wręcz mogą ją utrudniać. Istotnym elementem sprzyjającym renesansowi piractwa w XXI wieku są zmiany w sytuacji międzynarodowej na całym świecie, które nastąpiły na przełomie XX i XXI wieku oraz fakt powstawania tzw. „państw upadłych”, które zazwyczaj są źródłem piractwa w określonych regionach świata. Do najczęstszych ataków pirackich wg statystyk Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*International Maritime Organization IMO*) dochodzi w regionie Morza Południowo Chińskiego, subkontynentu Indyjskiego, w Rogu Afryki i na wybrzeżu zachodnim Afryki oraz w rejonie Karaibów. Należy jednak zauważyć, że piractwo w poszczególnych regionach świata różni się od siebie korzeniami historycznymi, motywacją samych piratów jak i stosowanymi przez nich metodami. Bez względu jednak na te różnice jest to proceder zagrażający w istotny sposób bezpieczeństwu transportu morskiego, który stanowi podstawę logistyczną zglobalizowanej wioski jaką stała się nasza planeta w XXI wieku.

## 2. PIRACTWO W ASPEKcie POJĘCIOWYM I PRAWNYM

Piractwo to proceder znany od tysięcy lat i uprawiany przez liczną ludność zamieszkującą tereny nadbrzeżne, często w celach zarobkowych. Obecnie w wielu częściach świata jest ono traktowane jak swojego rodzaju spuścizna i tradycja a przez to również chętnie kontynuowane przez ludność tam zamieszkującą, której nie powiodło się w świecie zdominowanym przez międzynarodowe korporacje i wolny handel. Współcześnie piraci działają szczególnie aktywnie w regionach, na wodach których odbywa się intensywny transport drogą morską, na rysunku poniżej zaznaczono obszary dużej aktywności piratów czerwonymi okręgami. Są to miejsca gdzie dochodzi najczęściej do aktów piractwa, które wpływają bezpośrednio na bezpieczeństwo żeglugi w tych rejonach.

---

<sup>2</sup> T. Sztubrycht, K. Rokiciński (2006) „*Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*” Gdynia AMW str. 8.



Rys. 1 Rejony działań piratów

Źródło: Piracy hot spots

<http://www.southchinasea.org/docs/GallettiPiracy,%20Old%20and%20New%20Threats.pdf>  
f. 28.12.2008.

Piractwo było do tej pory traktowane jako indywidualny problem każdego z państw u wybrzeży którego występowało i nie było rozpatrywane jako poważne zagrożenie dla transportu morskiego. Takie podejście społeczności i instytucji międzynarodowych do tego zagadnienia spowodowało negację tego problemu i zepchnięcie go na dalszy plan co w aspekcie światowych przewozów morskich i ich ponad 95% udziale w ogólnych przewozach a także 80% udziale w ogólnym transporcie ropy naftowej i jej pochodnych, powinno stawiać to zagadnienie na pierwszym miejscu<sup>3</sup>.

Tak potraktowany problem wcale nie zniknął a wręcz odwrotnie zaczął powracać pod koniec XX i na początku XXI wieku ze zdwojoną siłą. Alarmujące stały się raporty IMO, które donosiło o coraz częstszych i śmielszych atakach pirackich w różnych częściach świata. W roku 2003 zanotowano 445 zgłoszeń aktów piractwa i rozboju z bronią w różnych częściach świata. Następne lata wg IMO przynosiły kolejno liczby: 335, 276 i 239 zgłoszonych ataków aby w 2007 roku odnotować trend przeciwny i wzrosnąć do 263 zgłoszonych aktów piractwa i zbrojnej napaści.<sup>4</sup> Nie można w tym miejscu nie dodać iż są to tylko dane dotyczące zgłoszonych ataków i nie stanowią one pełnego obrazu tego problemu. Jest to związane z faktem dość częstego zaniechania poinformowania IMO o tego typu wypadkach i próbie rozwiązywania tych problemów przez samych armatorów. Taki stan rzeczy utrudnia zwalczanie piractwa ale jest podyktowany obawami o znaczny

<sup>3</sup> K. Wardin, „Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi”, Belstudio, Warszawa 2007, s.25.

<sup>4</sup> „Piracy and armed robbery against ships” ICC International Maritime Bureau, Report for periods 1 January-31 December 2007, 1 January-31 September 2008, www.icc-ccs.org, 29.12.2008

wzrost kwot przyszłego ubezpieczenia jednostki i jej frachtu w przypadku zgłoszenia takiego wypadku.

Podane przykłady ilości zgłoszonych ataków na statki nie rozgraniczają ile ataków było czystym piractwem a ile z nich stanowiło napady rabunkowe, nie można zapominać, że nie są to takie same akty. Definicja piractwa bardzo przejrzyste podaje co zalicza się do tego typu działalności a legalną definicję piractwa zawiera art. 101 *Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza (United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS)* z 10 grudnia 1982 r.<sup>5</sup>. Jest to :

1. bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
  - na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu,
  - przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na takim statku morskim lub powietrznym osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa ;
2. akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego lub powietrznego z wiedzą o faktach, które nadaj mu charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
3. podżeganie lub umyślne ułatwianie czynu opisanego w powyższych punktach lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów.

W języku prawa karnego jest to przejęcie kontroli nad statkiem morskim, zazwyczaj połączone z rozbojem, bezprawnym pozbawieniem wolności i wzięciem jako zakładników załogi i pasażerów. Sankcją karną objęto również podżeganie i pomocnictwo. Zakres karalności został zakreślony dość szeroko i chociaż prawo międzynarodowe nie reguluje bezpośrednio odpowiedzialności za piractwo w krajowych porządkach prawnych, powszechnie, już sam fakt podjęcia służby na statku pirackim jest traktowany jako przestępstwo i podlega karze (np. art. 170 Polskiego Kodeksu Karnego).

Napad rabunkowy jest to natomiast każdy bezprawny akt przemocy, pozbawienie wolności lub akt grabieży czy groźby, skierowany przeciw statkowi, ludziom lub mieniu na burcie statku , w obrębie granic podlegających jurysdykcji danego państwa. Atak na wodach terytorialnych (rozbójnictwo morskie) piractwem w rozumieniu prawa międzynarodowego nie jest, a sprawcy podlegają jurysdykcji państwa popełnienia czynu, tymczasem piratów może ścigać każde państwo. Tak więc czyn ten wyróżnia tylko miejsce w którym zostało one popełnione w przypadku piractwa jest to morze pełne (otwarte) nie podlegające jurysdykcji żadnego państwa a w przypadku napadu rabunkowego są to wody terytorialne na których doszło do ataku, zarówno w chwili kotwiczenia bądź przemieszczania się statku.

Analizując podane definicje można sądzić, że nie powinno być żadnych wątpliwości co do definicji tego proceduru jednakże podział działań pirackich a zbrojnych napadów rabunkowych w ujęciu statystycznym, jak wspomniano powyżej, jest trudny do wyodrębnienia zwłaszcza, że motywacje aktów przemocy w obu przypadkach posiadają charakter kryminalny, co odróżnia je od aktów terroryzmu morskiego<sup>6</sup> czy dawniej

<sup>5</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza, art. 101, <http://www.vilp.de/Plpdf/p120.pdf> 29.12.2008

<sup>6</sup> Terroryzm morski jest planowanym i zorganizowanym aktem przemocy, wynikającym z motywów politycznych, religijnych i ideologicznych, wymierzonym przeciwko osobom, statkom, obiektom portowym, instalacjom na morzu. Ma on na celu wymuszenie na władzach państwowych, społeczeństwach lub

stosowanego korsarstwa<sup>7</sup>. Dlatego też zdarzenia te ujmowane są łącznie jako bezprawne czyny skierowane przeciwko statkom, ludziom i ich mieniu oraz przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, bez względu na to, czy wystąpiły na wodach terytorialnych czy na pełnym morzu. Dodatkowo elementem, który można zaliczyć do sprzyjających, zarówno piractwu jak i napadom rabunkowym jest zagwarantowana przez wcześniej wymienioną *Konwencję Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza* swobodę nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne (art. 17) dla wszystkich państw zarówno nadbrzeżnych jak i śródlądowych.<sup>8</sup>

Wolność żeglugi i swobodnego przepływu nie jest jedynym elementem, który w ostatniej dekadzie sprzyjał w pewnym sensie renesansowi piractwa a tym samym wywołał wiele dyskusji nad metodami walki z tym zjawiskiem, kierując jednocześnie opinie publiczną na inne przyczyny tego zjawiska. Do najważniejszych należy zaliczyć wymienioną powyżej:

- wolność mórz, która jest fundamentalnym prawem na świecie, w uproszczeniu nawet wyłączna strefa ekonomiczna<sup>9</sup> (*Exclusive Economic Zone – EEZ*), jest morzem wolnym a na jego akwenie obowiązuje zasada zwierzchnictwa okrętowego i wyłączności praw państwa bandery, która dopuszcza jedynie wykonywanie praw pościgowych, zwalczanie piractwa, handlu niedozwolonymi substancjami (narkotyki, psychotropy), handlu niewolnikami, nadawania nielegalnych audycji z morza pełnego oraz w celu ustalenie przynależności państwowej – praw bandery;
- kolejne utrudnienie to fakt iż wcześniej wymienione zwierzchnictwo nad statkiem sprawuje państwo jego bandery i tylko ono ma prawo do kontroli, co w bardzo wielu przypadkach jest tylko fikcją gdyż są to często państwa upadłe i nie są one w stanie wykonywać żadnych czynności kontrolujących statki podnoszące ich banderę- przykładem państwa upadłego jest Liberia, która od lat nie wypełnia żadnych obowiązków w stosunku do „swoich” statków. Zauważyć należy, że skala przepływu tonażu pod tzw. *taniej bandery* (*Flags of Convenience – FOC*), ulega stałemu zwiększaniu. w 1963 r. statki *taniej bandery* stanowiły 11% floty handlowej świata, w 1976 r. – liczba ta wzrosła do 27%, by w 1995 r. osiągnąć wielkość 42,7% a w 2001 roku było to prawie 50% wszystkich statków pływających po morzach i oceanach.<sup>10</sup> Jest to głównie tonaż z państw wysoko rozwiniętych (USA, Kanada, państwa zachodnioeuropejskie i skandynawskie.)<sup>11</sup>

---

osobach określonych zachowań, ustępstw lub świadczeń finansowych. „*Ocena zagrożeń bałtyckich .....op. cit.*, s.21.

<sup>7</sup>Korsarstwo - inaczej kaperstwo, było usankcjonowaną instytucją dawnego prawa wojny morskiej, polegającą na udziale prywatnych statków w wojnie na podstawie upoważnienia państwa (tzw. listy kaperskie). Korsarz miał prawo zatrzymać znaczną część z łupu, pozostałą miał przekazać państwu. Korsarstwo zostało zakazane w deklaracji paryskiej z 1856 roku. *Korsarstwo*, <http://tradycja.wikia.com/wiki/Korsarstwo>, 29.12.2008.

<sup>8</sup> Konwencja Narodów ...op. cit., art. 17

<sup>9</sup> W prawie międzynarodowym obszar rozciągnięty poza morzem terytorialnym, państwo nadbrzeżne posiada suwerenne prawa do: poszukiwania (jak w szelfie kontynentalnym), eksploatacji (jak w szelfie kontynentalnym), ochrony, gospodarowania zasobami żywymi jak i mineralnymi, wodami morskimi, dnem morskim i jego podziemiem. Jest to obszar *sui generis* - nie jest ani morzem terytorialnym ani pełnym, łączy w sobie pewne cechy jednego i drugiego. *Strefa ekonomiczna*,

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Wy%C5%82%C4%85czna\\_strefa\\_ekonomiczna](http://pl.wikipedia.org/wiki/Wy%C5%82%C4%85czna_strefa_ekonomiczna), 29.12.2008

<sup>10</sup> W ostatniej dekadzie XX wieku większość polskich statków została przerejestrowana pod tanie bandery. Państwa które należą do FOC to: Antigua i Barbuda, Bahama, Barbados, Belize, Bermudy (UK), Boliwia, Birma/Myanmar, Kambodża,

- z powyższą sytuacją ściśle związana jest dosyć powszechna praktyka przenoszenia własności statków na tak zwane *spółki papierowe* mające siedzibę w państwach *taniej bandery*. Spowodowało to odchodzenie od traktowania własności jako podstawowego elementu więzi rzeczywistej (*genuine link*) (art. 91 *Konwencji o Prawie Morza*) między statkiem, a państwem jego bandery. W związku z tym w praktyce dopuszcza się rejestrowanie statków, a zatem i przyznanie im przynależności, jeżeli na obszarze danego państwa ma domicyl nie właściciel lecz zarządca statku, którym może być osoba fizyczna lub prawna. Tradycyjny, funkcjonujący od dziesiątków czy setek lat układ, polegający na tym, że ośrodek dyspozycyjny w stosunku do statku i ośrodek kontrolujący ten statek z punktu widzenia przestrzegania przez jednostkę norm prawa publicznego znajdował się w jednym i tym samym państwie, został więc w sposób istotny naruszony.<sup>12</sup>

Przedstawione powyżej aspekty prawne utrudniające skuteczne zwalczanie piractwa i rozbojów na morzach nie są jedynymi faktami sprzyjającymi temu zagadnieniu. Duże znaczenie, o ile nie największe, mają również takie elementy jak:

- ❖ zwiększenie liczby rozmaitych konfliktów międzynarodowych i wewnętrznych; Ten problem uwidocznił się po zakończeniu ery *zimnej wojny* i doprowadził do rozbudzenia tłumionych wcześniej aspiracji do samostanowienia oraz nacjonalizmów. Po ograniczeniu interwencji przez mocarstwa w wewnętrzne sprawy wielu państw okazało się, że są to państwa wielonarodowe, które nie chcą dalej wspólnie tworzyć dotychczasowych państwowości, a długo tłumione wzajemne żale spowodowały powstanie wielu antagonizmów i nie załatwionych problemów. Doświadczyla tego Europa na terytorium państwa byłej Jugosławii ale również były kolonie w Afryce, którym pod koniec XX wieku zwrócono niepodległość, wywołując jednocześnie trwające po dzień dzisiejszy kłótnie i wojny.<sup>13</sup>
- ❖ zmniejszenie obecności sił morskich państw morskich na oceanach; Zakończenie okresu *zimnej wojny* spowodowało naturalne dążenie wszystkich mocarstw do realizacji oczekiwanej przez opinię publiczną *dywidendy pokoju*. Obywatele, zwłaszcza państw europejskich takich jak Wielka Brytania, wymusili na swoich władzach realne zakończenie wyścigu zbrojeń i wykorzystanie zaistniałej sytuacji w celu rozbudowy i umocnienia gospodarki jak również większych nakładów na pozostałe aspekty życia takie jak służba zdrowia, kultura, szkolnictwo.
- ❖ słabość państw, w tym państw nadbrzeżnych, podatność korupcyjna administracji i służb porządku publicznego; Ten element szczególnie zaistniał w państwach postkolonialnych w Afryce, choć jak wcześniej wspomniano nawet *stary kontynent* nie uchronił się przed tymi problemami. Takie Państwa jak Sierra

---

Kajmany (UK), Komory, Cypr, Gwinea Równikowa, Niemiecki Rejestr Statków (German International Ship Register - GIS), Gibraltar (UK), Honduras Jamajka, Liban, Liberia, Malta, Wyspy Marszala (USA), Mauritius, Antyle Holenderskie, Panama, São Tomé i Príncipe, St. Vincent i Grenadines, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu, *Tanie Bander*, [http://mminakowski.republika.pl/tanie\\_bandery\\_i\\_itf.htm](http://mminakowski.republika.pl/tanie_bandery_i_itf.htm), 28.12.2008

<sup>11</sup> K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Dolnośląska Szkoła Wyższej Edukacji, Wrocław 2006, s. 21

<sup>12</sup> Ibidem, s. 3.

<sup>13</sup> Przykładem takiego państwa jest Somalia, której przypadek zostanie opisany w dalszej części opracowania.

Leone, Liberia, Kongo, Nigeria czy Somalia to tylko przykłady państw nadbrzeżnych na kontynencie afrykańskim, które nie poradziły sobie z odzyskaną niepodległością a próby zbudowania stabilnych rządów, które posiadałyby sprawny aparat państwowy do egzekwowania prawa spełzły na niczym. Dodatkowo czynnikiem konfliktogennym na tym kontynencie jest nakładanie się problemów poszczególnych państw na siebie i rozprzestrzenianie się ich na państwa sąsiadujące co szczególnie utrudnia właściwą reakcję tych państw jak i społeczności międzynarodowej na zaistniałe problemy.

- ❖ bieda, nędza, niemożność znalezienia innych źródeł utrzymania; Wiąże się to bezpośrednio z poprzednimi punktami oraz klęskami żywiołowymi, które nawiedzają Afrykę. Migracje ludności uciekającej przed czystkami etnicznymi, gwałtami oraz zbiorowymi mordami na ludności należącej do określonych plemion powoduje szybki napływ ludności do ościennych państw, od kilkudziesięciu do setek tysięcy, w poszukiwaniu schronienia. Najczęściej państwa te nie są przygotowane na przyjęcie takiej liczby uchodźców, co kończy się bardzo często katastrofą humanitarną. Właśnie z powodu braku możliwości normalnego życia i zarobkowania część osób powraca niejako do profesji swoich przodków jaką jest piractwo i rozbój na morzu.
- ❖ niewielkie zainteresowanie mocarstw piractwem; Mocarstwa zaangażowane w wojnę z terroryzmem ogłoszoną na początku XXI wieku zepchnęły problem piractwa na plan dalszy nie spodziewając się takiego obrotu sprawy jaki przybrał ten problem w 2008 roku. Piractwo było uważane za marginalny problem, który może być rozwiązany za pomocą lokalnych sił, ale niestety okazało się, że państwa upadłe a w nich ten proceder jest uprawiany najczęściej, bądź borykające się z wewnętrznymi problemami nie są w stanie podołać takiemu wyzwaniu.

### 3. METODY ATAKÓW PIRACKICH I REGIONY ICH WYSTĘPOWANIA

Metody ataków pirackich są bardzo zróżnicowane i zależą głównie od rejonu geograficznego, akwenu, celu napaści i możliwości technicznych agresorów. Uwzględniając ataki jakie miały miejsce w ostatniej dekadzie można wyróżnić, jak wspomniano wcześniej, kilka regionów w których aktywność piratów jest największa. Do regionów tych zaliczają się:

- Wybrzeża Afryki Zachodniej i Wschodniej oraz Morza Czerwonego;
- Róg Afryki – wody Somalii
- Wybrzeża Azji Południowowschodniej i północne wybrzeża Oceanu Indyjskiego;
- Wybrzeża Ameryki Południowej ;
- Wybrzeża Zatoki Meksykańskiej.

#### 3.1 Afryka Zachodnia i Wschodnia oraz szlaki na Morzu Czerwonym

W tym regionie Afryki najczęściej atakowane przez piratów są jednostki na postoju w portach ale również podczas postoju na kotwicy, lub w czasie powolnego przejścia wzdłuż wybrzeży. Większość akcji podejmowana przez gangi rabusiów morskich oparta jest na stosunkowo prostych metodach ataku i ukierunkowana na łatwo dostępne cele.

Grupa atakujących piratów składa się z ok. 5 – 12 osób, chociaż znane są przypadki, w których brało udział 30 a nawet 100 osób.<sup>14</sup> Do statku podpływają przeważnie nocą kilkoma łodziami wiosłowymi a na pokład wchodzą po łańcuchu kotwicznym. Napastnicy atakują najczęściej bogate jachty i kontenerowce, często dokładnie znając zawartość poszczególnych kontenerów, co świadczy o dobrej współpracy tych gangów z pracownikami portów zajmującymi się załadunkiem statków w innych portach, wcześniej odwiedzanych przez taki statek. Należy podkreślić, że przyczyną tych działań jest głównie bardzo niestabilna sytuacja polityczna i wewnętrzne konflikty zbrojne w Afryce Zachodniej w takich państwach jak Nigeria, Togo, Ghana, Sierra Leone czy Liberia.

### 3.2. Róg Afryki

Problem piractwa u wschodnich wybrzeży Afryki, w regionie tzw. Rogu Afryki jest szczególnym przypadkiem renesansu piractwa w XXI wieku. Główną przyczyną zakłóceń na morskich szlakach komunikacyjnych w tej części świata pozostaje od kilku lat upadek państwa somalijskiego. Somalia jest przykładem państwa, którego ludność targana wojnami i pustoszona klęskami żywiołowymi została doprowadzona do skrajnej nędzy. Bardzo słabo rozwinięty, źle funkcjonujący przemysł i gospodarka w połączeniu z ekstremalnie trudnymi warunkami dla rozwoju rolnictwa<sup>15</sup> sprawiły, że mieszkańcy zajęli się innymi, niekoniecznie legalnymi, formami zarobkowania wśród których wybija się na pierwsze miejsce piractwo i rozbój. W kraju pogrążonym od 18 lat w stanie wojny, bez rządu, z PKB na mieszkańca w wysokości 600 dolarów (4 złote na dzień), instytucja piractwa, która jest sprawnie zorganizowana i wewnętrznie bezpieczna (wizja świetnego zarobku sprawia, że piraci nigdy ze sobą nie walczą), ściąga tysiące ludzi nie tylko z Somalii, ale z całego afrykańskiego kontynentu. Uważa się, że somalijscy piraci zorganizowani są obecnie w trzy grupy:

- byłych rybaków, którzy dowodzą operacjami, gdyż dobrze znają morze i orientują się w nawigacji;
- byłych bojowników, którzy z doświadczeniem w walce są dla licznych watazków zbrojnym ramieniem organizacji;
- ekspertów, którzy pieniądze z okupów przeznaczają na techniczne nowinki dla organizacji;<sup>16</sup>

Dużą rolę w nasileniu się aktów przemocy na morzu odegrało tsunami w grudniu 2004 – w jego wyniku w samej tylko Somalii zniszczonych zostało ok. 2,5 tys. łodzi rybackich, co pozbawiło pracy, a tym samym środków do życia grupę co najmniej kilkudziesięciu tysięcy ludzi. Zakładając, że załogę każdej z nich stanowiło przeciętnie pięciu rybaków, można oszacować, że podstawę utrzymania utraciło wówczas 60 – 70 tys. osób, nie licząc innych, którzy utracili wówczas pracę w sektorach związanych z rybołówstwem.

Organizacje pomocy humanitarnej skupiły się przede wszystkim na dostarczaniu żywności i pomocy osobom pozbawionym domów, co w sposób oczywisty nie mogło zapobiec gwałtownej pauperyzacji mieszkańców wybrzeży. Wielu z somalijskich rybaków

<sup>14</sup> K. Wardin, „Ocena zagrożeń.....”, *op. cit.* s. 36.

<sup>15</sup> Tylko 2% z całego obszaru Somalii nadaje się pod uprawę a są to głównie banany, kukurydza, orzechy kokosowe, ryż, czcina cukrowa, owoce mango, fasola oraz ziarno sezamowe. *Somalia: from the....op. cit.*, s.254.

<sup>16</sup> *Piracy in Somalia*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7742761.stm>, 31.12.2008.



w poszukiwaniu środków do życia przyłączyło się do pirackich gangów. Te ostatnie, czy też prywatne armie poszczególnych watażków rządzących lokalnie, chętnie korzystają z usług ludzi obeznanych z morzem a celami ataku stały się również statki z pomocą humanitarną dla ofiar tsunami i klęsk żywiołowych.

Doprowadziło to do sytuacji w której w 2008 r. na wodach somalijskich doszło do 120 ataków na przepływające statki, a 42 jednostki uprowadzono, uzyskując w sumie ok. 120 mln USD okupu.<sup>17</sup>

Piraci stają się przy tym co raz bardziej brutalni. O 30% wzrosła liczba ich ataków z użyciem broni palnej, której nie wahają się użyć. W roku 2008 z rąk piratów zginęło 21 marynarzy, 88 zostało rannych, 71 zaś uznano za zaginionych.<sup>18</sup>

Piractwu u wybrzeży Somalii sprzyja przy tym niedostateczne uregulowanie statusu obszarów morskich. W przypadku akwenów leżących poza wodami terytorialnymi państw nadbrzeżnych obowiązuje wcześniej wspomniana zasada wolności mórz i wolności żeglugi. W myśl dotychczasowych przepisów żadne państwo nie może rozciągać kontroli na morze otwarte. Ogranicza to nawet możliwość pościgu, zwłaszcza gdy przestępcy znajdują się na wodach międzynarodowych lub na obszarze innego państwa.

#### 3.4. Azja Południowo Wschodnia i północne wybrzeża Oceanu Indyjskiego

Napady w tej części świata mają najczęściej miejsce podczas przejścia statków i jachtów przez cieśninę Malakka, i zdarzają się do 18 Mm od wybrzeża, gdy przyjmuje się lub zdaje pilota, podczas koniecznych ograniczeń prędkości związanych z utrudnioną nawigacją na tych wodach oraz podczas odlichtowania<sup>19</sup> lub wyładunku na wodzie. Piraci ukrywają się w tzw. *straits* czyli miejscach położonych blisko portu, cechujących się małą możliwością manewru oraz licznymi zakamarkami, w których łatwo można się ukryć.

W specjalistycznych publikacjach<sup>20</sup> znany jest swoisty cennik wynagrodzeń w Azji Południowo – Wschodniej za usług pirackie:

- dla pirata za morderstwo na pokładzie – 500 dolarów;
- dla robotnika portowego za informacje o cennym ładunku – 1 tys. dolarów;
- dla kapitana statku za współpracy z piratami – 10 tys. dolarów;
- dla pirata za napad, którego rezultatem jest zdobycie cargo – 20 tys. dolarów;
- dla zleceniodawcy i organizatora, który sprzedaje zrabowany ładunek – setki tys. dolarów;
- dla zleceniodawcy, który wynajmuje innemu uprowadzony statek – milion dolarów.

Centralnym miejscem koncentracji gangów pirackich jest obszar na wschód od wyspy Ananiba (Kep Ananibus Islands) zwany „czarnym punktem rozboju”. Niebezpieczne są wybrzeża Zatoki Bengalskiej, Sri Lanki i Cejlonu gdzie ataki bywają przeprowadzane z małych jednostek opuszczanych ze statków – baz operujących z dala od wybrzeży (do 300 Mm). Wobec takich bandytów i w świetle obowiązujących przepisów prawnych statki

<sup>17</sup> K. Wardin, „Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego”, Zeszyty Naukowe AMW, Gdynia 2009, s. 100.

<sup>18</sup> „Piracy and armed...” op.cit. s. 40.

<sup>19</sup> Odlichtowanie - wyładowanie części ładunku statku, żeby mógł wejść na płytszą wodę. E- słownik żeglarski, <http://www.ezagle.republika.pl/s.htm>, 20.01.2010.

<sup>20</sup> „Piracy and armed...” op.cit. s. 44.

handlowe są bardzo często bezbronne. W cieśninach stosowane są również szybkie łodzie motorowe, z których napastnicy dostają się na pokład statku w ruchu przy pomocy lin z kotwicznymi. Coraz częściej współcześni piraci atakują z nie budzących podejrzeń łodzie rybackich. W atakach biorą udział grupy 3–8 osobowe uzbrojone w noże, maczety, pałki czy pistolety ale również broń automatyczną a nawet w granatniki. Większość napadów odbywa się we wczesnych godzinach porannych (60 %) <sup>21</sup>, a najczęstszym celem napadu jest kabina kapitana i znajdujący się w niej sejf. Napastnicy są odważni i zdecydowani na wszystko aby osiągnąć swój cel. Gdy już dostaną się na pokład, często dobrze orientują się gdzie szukać wartościowych rzeczy. Są przygotowani logistycznie na ewentualność błyskawicznego rozprucia kontenera czy sejfu. Zdarzały się wypadki cichego włamania do kabiny kapitana, związania go, zrabowania pieniędzy i wartościowszych rzeczy oraz opuszczenia statku, bez zauważenia takiego incydentu przez oficera wachtowego na mostku. W rejonach ograniczonych dróg wodnych (w cieśninach) stosowane są przypadki przechodzenia statków między łodziami, które połączone były cienką stalową liną. Z chwilą dojścia dziobu statku do tej liny, jej naprężenie na skutek ruchu statku powodowało szybkie złożenie się małych jednostek pirackich do burty statku, umożliwiając zarzucenie haków z linami i wdarcie się napastników na pokład. Stosowana też jest inna taktyka polegająca na podążaniu piratów kursami równoległymi do potencjalnego celu, w odległości ok. 5 kbl. (tj. ok. 900 m) od statku w celu utrudnienia obserwacji wzrokowej. Kolejnym etapem jest przejście na pozycję ok. 2 kbl. od strony rufy oraz spokojne obserwowanie statku do chwili ustalenia czy może on być łatwym łupem. Kiedy piraci zdecydują się na atak, szybkie łodzie motorowe, którymi dysponują pozwalają na podejście na bardzo dużych prędkościach i dostanie się na pokład np. od rufy statku.

### 3.3. Ameryka Południowa

Napady wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej przeprowadzane są najczęściej w nocy i dotyczą regionów portowych lub podczas postoju na kotwicy. W napadach statków przy nabrzeżach zazwyczaj uczestniczą mieszkańcy położonych obok portów dzielnic biedoty, która w ten sposób zarabia na życie. Pomimo straży, która ma za zadanie uniemożliwić wejście do portu, rozboju dokonują grupy 6–8 napastników. Ataki są przeprowadzane wg znanego już scenariusz poprzez podpłynięcie nocą na łodziach do nie oświetlonej burty statku (od strony wody). Piraci dostają się na pokład po łańcuchu kotwicznym lub po linach z kotwicznymi i atakują tylko te statki, które nie są wystarczająco strzeżone i oświetlone. Łupem piratów staje się nie tylko zawartość sejfu kapitana ale również prywatne mienie załogi oraz wszystko co można wynieść ze statku a następnie spieniężyć.

### 3.5. Wybrzeże i wody Zatoki Meksykańskiej oraz Morza Karaibskiego

Obejmują tradycyjny szlak narkotykowy, na którym małe jednostki motorowe, żaglowe i rybackie przewożą narkotyki głównie z Kolumbii do ukrytych wśród bagien i rozlewisk przystani południowej Florydy. Celem piratów jest zdobycie jachtu dotychczas nie notowanego w kronikach policyjnych. Metody stosowane najczęściej to wzywanie pomocy, pozorowanie pożaru, a nawet topienie własnej łodzi, aby przesiąść się na tratwę

---

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 21.

i uwiarygodnić wypadek a tym samym zwabić jacht do zbliżenia się w celu udzielenia pomocy. Dalsze działania piratów są łatwe do przewidzenia, dlatego amerykański Straż Przybrzeżna (Coast Guard) przestrzega, by nie podpływać do rozbitków lecz wezwać pomoc drogą radiową, natomiast w obcych portach nie brać na pokład rzekomych „jachtostopowiczów” oraz informować kiedy się zawinie do kolejnego portu. Szczególnie niebezpieczne są wody przybrzeżne Kolumbii, do 60 mil w morze, gdyż gangi narkotykowe mogą operować wówczas ze swoich baz lądowych.

#### 4. PODSUMOWANIE

Bezpieczeństwo i wolność żeglugi na morzu otwartym to podstawowe prawo zagwarantowane przez konwencje międzynarodowe wszystkim państwom. Z tych oczywistych względów każda próba zakłócenia tej wolności i złamania prawa międzynarodowego musi być traktowana jak przestępstwo a tym samym wymusza właściwą reakcję społeczności międzynarodowej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. Współcześni piraci bardzo często tłumaczą powrót do opisywanego proceduru bardzo trudną sytuacją ekonomiczną a wręcz koniecznością zarobkowania tym właśnie sposobem aby utrzymać rodziny. Tego typu usprawiedliwienie nie może z pewnością być akceptowane przez pozostałe państwa, ale zmusza ono do głębszej refleksji nad prawdziwą przyczyną renesansu piractwa w XXI wieku i zastanowienia się nad skutecznym sposobem walki z tym zjawiskiem a nie tylko zwalczaniem tego zjawiska na morzu. Bez względu na to jak skuteczne kroki podejmie społeczność międzynarodowa aby powstrzymać piractwo na morzu, konieczna będzie również pomoc dla państw, z których proceder ten bierze swój początek aby stworzyć perspektywy rozwoju biednej ludności i zachęcić do porzucenia piractwa.

#### 5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Balcerowicz B., *Pokój i „nie-pokój”*, Bellona, Warszawa 2002.
- [2] CIA *The World Factbook* <http://www.bartleby.com/151/so.html>
- [3] *E- słownik żeglarski*, <http://www.ezagle.republika.pl/s.htm>, 20.01.2010.
- [4] *Global hypocrisy towards Somalia?*, [http://en.ethiopianreporter.com/index2.php?option=com\\_content&task=view&id=395&pop=1&page=0&Itemid=1](http://en.ethiopianreporter.com/index2.php?option=com_content&task=view&id=395&pop=1&page=0&Itemid=1),
- [5] [http://pl.wikipedia.org/wiki/Wy%C5%82%C4%85czna\\_strefa\\_ekonomiczna](http://pl.wikipedia.org/wiki/Wy%C5%82%C4%85czna_strefa_ekonomiczna)
- [6] ICC International Maritime Bureau, *“Piracy and armed robbery against ships”* Report for periods 1 January-31 December 2007, 1 January-31 September 2008, [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)
- [7] *Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza*, <http://www.vilp.de/Plpdf/p120.pdf>
- [8] *Korsarstwo*, <http://tradycja.wikia.com/wiki/Korsarstwo>
- [9] Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Dolnośląska Szkoła Wyższej Edukacji, Wrocław 2006.
- [10] *Piraci żądają okupu za porwany tankowiec* [http://www.portalmorski.pl/cal\\_y\\_artykul.php?id=10915](http://www.portalmorski.pl/cal_y_artykul.php?id=10915)

- [11] "Piracy and armed robbery against ships" ICC International Maritime Bureau, Report for periods 1 January-31 December 2007, 1 January-31 September 2008, [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org), 29.12.2008
- [12] *Piracy hot spots*  
<http://www.southchinasea.org/docs/GallettiPiracy,%20Old%20and%20New%20Threats.pdf>, 28.12.2008.
- [13] *Piracy in Somalia*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7742761.stm> ,
- [14] *Piracy the best business* <http://www.lloydslist.com/ll/news/bowring-urges-fight-back-against-pirates/1227019976337.htm>,
- [15] *Q&A: Somali piracy* ; <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7734985.stm>,
- [16] *Somalia*, <http://en.wikipedia.org/wiki/Somalia>,
- [17] Sztubrycht T, Rokicinski K. (2006) „*Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*” Gdynia AMW.
- [18] *Tanie bandery* [http://mminakowski.republika.pl/tanie\\_bandery\\_i\\_itf.htm](http://mminakowski.republika.pl/tanie_bandery_i_itf.htm)
- [19] Wardin K, „*Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*”, Zeszyty Naukowe AMW, Gdynia 2009
- [20] Wardin K., „*Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*”, Belstudio, Warszawa 2007.
- [21] Żmigrodzki M., Dziemidok-Olszewska B. (red.), *Współczesne systemy polityczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN 2007.