

Prywatne firmy wojskowe – panaceum na problem piractwa morskiego

Wstęp

W XXI wieku trudno jest sobie wyobrazić sprawne funkcjonowanie świata i jego gospodarki bez dobrze zorganizowanego transportu morskiego, zarówno w aspekcie przewozów pasażerskich jak również, a być może przede wszystkim, w zakresie transportu różnorodnych towarów, które nieustannie są transportowane po morzach i oceanach z wykorzystaniem licznych szlaków żeglugowych.

Rozkwit żeglugi spowodował również, że rozwinęły się, niemalże równolegle, inne zawody w tym także proceder piractwa, a to wiąże się z zabezpieczeniem potrzeby bezpieczeństwa żeglugi. W fachowej literaturze uważa się, że piractwo, jako zagrożenie żeglugi, istniało od początków powstania komunikacji morskiej, a pierwszy pirat wypłynął na morze zaraz za pierwszym kupcem wiozącym na swej dżubance cenne towary. Można więc zaryzykować stwierdzenie, że piractwo jest jedną z najstarszych dziedzin ludzkiej aktywności, które od samego początku destabilizowało transport morski, ład międzynarodowy oraz zagrażało bezpieczeństwu ograniczając wolność żeglugi do bezpiecznych akwenów czy też akwenów patrolowanych przez odpowiednie służby powołane do takiej działalności.

Od XVI do XIX wieku piraci byli postrachem morskich szlaków handlowych. Plądrowali statki i mordowali ich załogi, świadomi swej bezkarności. Najbardziej znanymi piratami byli piraci berberyjscy i japońscy, atakujący wybrzeża Chin.

W pewnych regionach świata piractwo rozwinęło się szczególnie silnie. Dla flot państw europejskich największe zagrożenie stanowiły wody u wybrzeży Afryki Północnej i Morza Karaibskiego. Na północnych wybrzeżach afrykańskich istniała tradycja handlu niewolnikami, z procederu tego utrzymywali się wspomniani wcześniej piraci berberyjscy. Okresowo mocarstwa europejskie wypowiadały im wojnę, jednak działali oni aż do początku XIX wieku. Region Morza Karaibskiego, dzięki swemu bogactwu i mnogości małych wysepek, był naturalnie idealnym miejscem dla rozwoju piractwa, które trapiło ten obszar przez wieki, a granica między piractwem a legalną działalnością na morzu była przez wiele lat bardzo płynna.

W tym czasie istniał również zwyczaj nadawania przez władców właścicielom prywatnych okrętów prawa do atakowania jednostek przeciwnika, niejako w ich imieniu. Podczas wojen, państwa europejskie wydawały dokumenty uprawniające posiadacza do atakowania wrogich statków w zamian za procent zysku ze zdobytych łupów, który wynosił od 80 do 90%, a więc był łakomym kąskiem dla wielu żeglarzy znających się na swym fachu. W późniejszym okresie system ten został sformalizowany – dowódca okrętu otrzymywał tak zwany list królewski, inaczej zwany kaperskim (ang. *letter of marque* bądź *comission*), uprawniający go do atakowania jednostek wroga. Listy kaperskie uznawane były zazwyczaj jedynie przez tych którzy je wydawali i tych którzy się nimi posługiwali.

Ludzie uprawiający proceder kaperstwa, czy inaczej korsarstwa, często nie różnili się zbyt od zwykłych piratów. Teoretycznie korsarz, bądź kaper to osobnik uprawiający piractwo w majestacie prawa w imieniu swojego władcy, praktycznie był on zagrożeniem wolności żeglugi i bezpiecznego przepływu w regionie swojej działalności. Kaperstwo było więc połączeniem rabunkowego rozboju na morzu z funkcjonowaniem jako flota wojenna władcy, którego najczęściej nie było stać na utrzymanie własnej marynarki wojennej.

Działalność taką można traktować jako swoisty rodzaj wojsk zaciężnych, ale o bardzo dużej autonomii – zarówno ze względu na sposób organizacji wojska, jak i decyzji, co do prowadzonych działań. Floty kaperskie, ściśle współpracowały z regularną flotą, czy też wojskami władcy, występując często we wspólnych związkach taktycznych z oficjalnymi wojskami, lub też realizując, poza rabunkiem, także inne zadania. W wielu wypadkach były też jedyną flotą władcy. Było ono jednak dla władców ryzykownym rozwiązaniem z powodu nieprzewidywalności działań załóg kaperskich, które często przekraczały swoje uprawnienia, a nawet atakowały okręty neutralne, czy sojusznicze. Również ich lojalność wobec „zwierzchnika” była niepewna i zależała od zadowolenia z udziału w łupach. Ostatecznie kaperstwo, tak jak i cała idea korsarstwa, zostało zakazane w 1856 roku na mocy traktatu paryskiego.

Początek XIX wieku zakończył okres pirackich rajdów na morzach i przez długie lata wydawało się, że proceder ten zanikł prawie zupełnie a trasy żeglugowe są wolne od tego procederu i bezpieczne. Niestety, po latach spokoju piractwo zaczęło odżywać w latach 70. poprzedniego stulecia wraz z atakami tajlandzkich rybaków na łodzie wietnamskie. Początek

¹dr Katarzyna Wardin, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, wydział Dowodzenia i peracji Morskich

lat 90. to pojawienie się piratów na przybrzeżnych wodach Ameryki Południowej, głównie w pobliżu portów brazylijskich, ekwadorskich, peruwiańskich i karaibskich, w Afryce - Zatoka Gwinejska, wybrzeża Somalii, Tanzanii i Senegal, oraz na Morzu Czerwonym, a szczególnie w Azji południowo - wschodniej.

Do najmniejbezpieczniejszych zaliczane były do niedawna wody Zatoki Bengalskiej, Cieśnina Malakka, Morze Południowochińskie, wody terytorialne Singapuru i Indonezji, które będą m.in. najważniejsze morskie szlaki żeglugowe, łączące Europę i Bliski Wschód z Chinami i Japonią. Początek XXI wieku to renesans piractwa u wybrzeży Somalii tzw. Róg Afryki ze szczególnie chętnie nawiedzanymi przez piratów wodami Zatoki Adeńskiej.

Piractwo, chociaż pozornie polegające na tych samych zasadach, różni się od siebie w poszczególnych regionach świata 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. Piraci są zagrożeniem wolności żeglugi, a ich działania w znaczący sposób utrudniają swobodny przepływ masy towarowej. Bez względu na region jego występowania jest to bezprawna działalność przynosząca szkody całej społeczności międzynarodowej i obciążająca ją dodatkowymi kosztami. To powoduje, że prowadzone są bezpośrednie działania mające na celu zmniejszenie zagrożenia piractwem na wodach określonych akwenów, a w konsekwencji jego wyeliminowanie lub znaczne ograniczenie. Najpilniejsza potrzeba walki z piractwem morskim wiąże się ze wspomnianym wcześniej w treści Rogiem Afryki i atakami piratów somalijskich. O tym jak istotny jest to aspekt naszej rzeczywistości może świadczyć fakt, że sekretarz generalny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization – IMO) Efthimios E. Mitropoulos tematem przewodnim Dnia Morza w roku 2011 zostało ogłoszone zwalczanie współczesnego piractwa²

Problem piratów somalijskich

Róg Afryki i wody Zatoki Adeńskiej od dawna były uważane za niebezpieczny akwen wymagający szczególnej uwagi od załóg statków tam pływających. Wydarzenia, które miały miejsce pod koniec 2008 roku u wybrzeży Somalii były jednak dla opinii publicznej szokujące a jednocześnie wykazały słabość społeczności międzynarodowej, jak również w pewnym sensie luk w prawie międzynarodowym dotyczącym zwalczania piractwa i napadów rabunkowych. Coraz śmielsze ataki piratów somalijskich doprowa-

dziły do znacznych utrudnień w transporcie morskim na wodach opływających Somalię na przestrzeni całego 2008 roku. Jednak prawdziwym zaskoczeniem było uprowadzenie saudyjskiego superzbiornikowca VLCC (*Very Large Crude Carriers*) *Sirius Star*, należącego do saudyjskiego operatora *Vela International Marine*, które miało miejsce 15 listopada 2008 roku na południowo-wschodnich wodach od wybrzeża Kenii³.

Róg Afryki, graniczy z jednym z ważniejszych na świecie morskich szlaków komunikacyjnych: Kanał Sueski – Morze Czerwone – Zatoka Adeńska. Szacuje się, że każdego roku szlak ten przemierza ponad 22 tys. statków. Drogą tą przewożone jest około 8% wszystkich towarów i 12% ropy naftowej transportowanej drogą morską⁴. 80% wszystkich dóbr przewożonych przez Zatokę Adeńską i dalej Kanał Sueski jest przewożona dla lub z Europy, Azji południowej, dalekiego wschodu i wschodniej Afryki. Znaczna część płynie dalej przez Morze Śródziemne i Cieśninę Gibraltarską do Stanów Zjednoczonych⁵

Główną przyczyną renesansu piractwa i powstania zakłóceń na morskich szlakach komunikacyjnych w tej części świata pozostaje od kilkunastu lat fakt upadłości państwa somalijskiego. Somalia jest przykładem państwa, którego ludność targana wojnami i pustoszona klęskami naturalnymi została doprowadzona do skrajnej nędzy. Bardzo słabo rozwinięty, źle funkcjonujący przemysł i gospodarka w połączeniu z ekstremalnie trudnymi warunkami dla rozwoju rolnictwa⁶ sprawiły, że mieszkańcy zajęli się innymi, niekoniecznie legalnymi, formami zarobkowania wśród których wybija się na pierwsze miejsce piractwo i rozbój. W kraju pogrążonym od 20 lat w stanie wojny, podzielonym przez lokalnych przywódców klanowych na mniejsze państewka, z bardzo ograniczoną władzą rządu federalnego oraz z PKB na mieszkańca w wysokości 600 dolarów rocznie (4 złote na dzień), instytucja piractwa, która jest sprawnie zorganizowana i wewnętrznie bezpieczna (wizja świetnego zarobku sprawia, że piraci nigdy ze sobą nie walczą), ściągą tysiące ludzi nie tylko z Somalii, ale z całego afrykańskiego kontynentu.

Tak tragiczna sytuacja wewnętrzna upadającego państwa spowodowała całkowity brak kontroli bardzo długiej linii brzegowej, która liczy 3025 km oraz brak ochrony przez Somalię wód wchodzących w skład wyłącznej strefy ekonomicznej, a to doprowadziło do niekontrolowanego połowu ryb na tych akwenach

³ Zobacz więcej: K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Zeszyty Naukowe AMW, Zeszyt nr 3, Gdynia 2009.

⁴ IMO Report on Piracy in waters off the coast of Somalia. http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=1178/, 10.03.2011.

⁵ *Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*, http://www.maritimeterrorism.com/wp-content/uploads/2009/06/HSP_Maritime-Security_Fighting-Piracy-in-the-Gulf-of-Aden.pdf, 10.02.2011.

⁶ 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 dawn of civilization to the modern times*, New Delhi 1994, s.254.

² Tekst wystąpienia dostępny na stronie: <http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/2011papers/Pages/default.aspx>. 20.09.2011

przez jednostki rybackie innych państw, w tym państw „Zachodu”. Brak racjonalnej gospodarki zasobami morskimi wód opływających Somalię czy wręcz rabunkowa działalność uprawiana przez wszystkie jednostki tam poławiające, doprowadziły do niemalże katastrofy ekologicznej w tamtym regionie⁷. To spowodowało, że coraz większe rzesze bezrobotnych rybaków postanowiło walczyć o swoje prawa napadając na jednostki rybackie poławiające bezprawnie na wodach Somalii. Bardzo szybko rybacy – strażnicy, jak się sami siebie nazwali, przekonywali się do idei piractwa, która pozwalała dobrze zarabiać, a więc zabezpieczać godziwe życie swoim rodzinom.

Uważa się, że somalijscy piraci zorganizowani są w trzy grupy zajmujące organizacją całego procederu:

- byłych rybaków, którzy dowodzą operacjami, gdyż dobrze znają morze i orientują się w nawigacji;
- byłych bojowników, którzy z doświadczeniem w walce są dla licznych watażków zbrojnym ramieniem organizacji;
- ekspertów, którzy pieniądze z okupów przeznaczają na techniczne nowinki dla organizacji.⁸

Równie dużą rolę w nasileniu się aktów przemocy na morzu odegrało tsunami z grudnia 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. Wszystkie te okoliczności nie mogą stanowić wytłumaczenia czy usprawiedliwienia dla takiego postępowania, ale nadają procederowi piractwa nieco inny wymiar jednocześnie wskazują na przyczyny renesansu tego typu zajęcia wśród ludności lokalnej. Powinny więc być podstawą analizy czynników będących źródłem tego rozwijającego się procederu.

Od 2008 roku, w którym Międzynarodowa Organizacja Morza odnotowała 293 ataki pirackie, poprzez rok 2009 – 406 i odpowiednio 2010 – 486 ataków, w pierwszym półroczu 2011 roku zarejestrowano 266 zgłoszeń ataków pirackich⁹. Należy również podkreślić, że na przestrzeni ostatnich dwóch lat stały się one dużo bardziej niebezpieczne dla załóg atakowanych jednostek ze względu na rosnący poziom przemocy stosowany przez piratów. Ten niebezpieczny trend jest bardzo niepokojący dla całej społeczno-

ści międzynarodowej i bezpieczeństwa jakże ważnych szlaków żeglugowych w tym regionie świata.

Operacja ATALANTA

Niepokój i obawy związane z dalszym utrzymywaniem się tak dużej liczby ataków spowodowały, że społeczność międzynarodowa zdecydowała się na reakcję w celu zabezpieczenia swoich interesów w tej części świata. Odpowiedzią na ataki pirackie z 2008 roku było zorganizowanie przez Unię Europejską (UE) pierwszej operacji morskiej pod kryptonimem ATALANTA. Wspólnota międzynarodowa podejmując działania prewencyjne często kieruje się w pierwszym rzędzie dobrem własnych interesów, które mogą zostać narażone na straty w wyniku niemocy politycznej i braku reakcji na problemy trwające upadające państwa lub już upadłe, ze strony ich chwiejnych czy fikcyjnych rządów. Bezspornym przykładem takich działań, mających na celu ochronę interesów całej społeczności europejskiej i świata Zachodu była właśnie reakcja Unii Europejskiej na problem piractwa na wodach wokół Somalii. Realne zagrożenie bezpieczeństwa transportu morskiego w Zatoce Adeńskiej między Rogiem Afryki a południowym wybrzeżem Półwyspu Arabskiego, gdzie biegnie bardzo ważny szlak żeglugowy, którym dziennie przepływa około 250 jednostek z UE i całego świata, wymagało podjęcia natychmiastowych działań.

UE nie mogła dłużej ignorować porwań statków, swoich obywateli oraz gróźb ze strony piratów, że będą oni mordować zakładników¹⁰. Takie oświadczenia pozwalają wyciągnąć wnioski, że piraci mogą posunąć się do tak drastycznych środków takich jak zabijanie zakładników w celu bądź to szybszego wymuszenia okupu, bądź też wypuszczenia z więzień pojmanych „braci” piratów.

Intensywna działalność piratów u wschodnich wybrzeży Afryki stanowiła również zagrożenie dla wspieranego przez UE Światowego Programu Żywnościowego (World Food Programme - WFP), który miał załagodzić skutki kryzysu humanitarnego w Somalii. W rezolucji 1816 sekretarz RB ONZ wezwał kraje zainteresowane bezpiecznym korzystaniem z dróg morskich przy wybrzeżu Somalii do skoordynowanych działań na rzecz powstrzymania piractwa i zbrojnych napadów na jednostki handlowe na morzu we współpracy z Tymczasowym Rządem Somalii (TFG - Transitional Federal Government of Somalia).

W dniu 19 września 2008 roku Rada przyjęła wspólne zdanie (2008/749/WPZiB - Wspólna Polityka Zagraniczna i Bezpieczeństwa EU) w sprawie wojsko-

⁷ *Private contractors in anti-piracy operations in the Gulf of Aden*, <http://allafrica.com/stories/201106171062.html>, 09.09.2011.

⁸ *Piracy in Somalia*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7742761.stm>, 31.12.2008.

⁹ ICC International Maritime Bureau, *“Piracy and armed robbery against ships” Report for periods 1 January-31 June 2011*, www.icc-ccs.org, 09.09.2011.

¹⁰ Pogroźki te miały miejsce w pierwszej połowie 2008 roku kiedy do Francji, do Paryża, przewiezionych zostało sześciu piratów w celu postawienia im zarzutów i osądzenia ich, po porwaniu luksusowego jachtu „Le Ponant”. Choć informacja ta nie była potwierdzona oficjalnie to jednak pojawiła się w raporcie dotyczącym piractwa w pierwszym półroczu 2008, sporządzonym przez IMO *“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, s. 34.

wego działania EU wspierające rezolucję 1816 (2008) Rady Bezpieczeństwa ONZ (EU NAVCO) i powołano jej przewodniczącego komandora Andresa A. Breija Claura. Równocześnie powołano pierwszego dowódcę sił operacyjnych Unii Europejskiej. Został nim kontradm. Phillip Jones. Komitet Polityczny i Bezpieczeństwa Unii Europejskiej decyzją z 18 listopada 2008 roku powołał również dowódcę sił Unii Europejskiej – komandora Antoniusa Papaioannou¹¹.

Przełomem w zwalczaniu piractwa był fakt, iż Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła 17.12.2008 roku rezolucję 1851¹², której celem jest jeszcze ostrzejsza walka z piratami grasującymi wzdłuż Rogu Afryki. W rezolucji tej RB ONZ jednogłośnie zezwoliła na ataki na bazy Somalijskich piratów z lądu i powietrza. Rezolucja daje prawo „zastosowania wszelkich niezbędnych środków” na lądzie i w powietrzu do powstrzymania tych, którzy wykorzystują Somalię do planowania, pomocy i przeprowadzenia aktów piractwa i zbrojnej napaści na morzu. W ramach rezolucji siły wojskowe będą mogły ścigać piratów także na lądzie w przypadkach tak zwanego "hot pursuit" czyli prawa do kontynuowania pościgu statku obcej bandery na wodach międzynarodowych, jeżeli ścigany statek wpłynął na nie bezpośrednio z wód terytorialnych państwa ścigającego.

Oceniając skuteczność operacji ATALANTA rok 2010 przyniósł nieznaczny spadek działań pirackich, ale należy podkreślić, że zasięg działań piratów somalijskich znacznie się powiększył. Niewątpliwie spadek liczby ataków miał swoje źródło w sukcesach prowadzonej operacji efektami której były i w dalszym ciągu są aresztowania piratów i konfiskata znalezionej przy nich broni lub likwidacja „statków baz”, z których piraci są w stanie operować nawet 800 mil morskich od brzegów Somalii. Należy również nadmienić, że obszar objęty operacją to trzy miliony kilometrów kwadratowych Zatoki Adeńskiej oraz obszar morski na wschód i na południe od Somalii, co stanowi bardzo pokaźny akwen do patrolowania. W trakcie trwania całej operacji ATALANTA do 2010 roku złapano 857 piratów, oskarżono i postawiono przed sądem 750, zginęło w trakcie trwania operacji 64 a 22 Somalijszyków zostało rannych¹³. Piraci przetrzymywali pod koniec 2010 roku ponad 500 marynarzy z 18 państw. Czy sytuacja taka i wynik działań jest zadawalający? Odpowiedź na to pytanie nie jest łatwa gdyż należy wziąć pod uwagę koszt trwania operacji. Utrzymanie wszystkich sił morskich z 27 państw zwalczających proceder piractwa w tym regionie to wydatek rzędu

ok. 2 miliardów USD każdego roku¹⁴. Należy również podkreślić, że nie wyeliminowano ataków pirackich a jedynie ich liczba spadła.

Prywatne firmy wojskowe

Odpowiedzią na niejako rosnące zapotrzebowanie z dziedziny zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego przed atakami piratów morskich okazały się Prywatne Firmy Wojskowe (ang. Private Military Contractors - PMC). Współczesne firmy świadczące usługi o charakterze militarnym mają do zaoferowania szeroki zakres usług obejmujących m. in. kompleksową obsługę placówek wojskowych, organizowanie szkoleń dla służb mundurowych, doradztwa w zakresie ochrony, wywiadu i kontrwywiadu, usług transportowych, logistycznych, ochronę placówek dyplomatycznych, VIP-ów oraz cieszącą się w ostatnim czasie bardzo dużym zainteresowaniem ochronę statków cywilnych. Największe firmy tego typu dysponują własnymi samolotami, śmigłowcami, helikopterami, łodziami i różnego typu samochodami, od lekko opancerzonych SUV-ów po w pełni opancerzone pojazdy takie jak np. Mamba APC. Na rynku funkcjonują również firmy, które mają ofertę ograniczoną do usług z zakresu ochrony i doradztwa w tej materii jednak pomimo tego cieszą się dużym zainteresowaniem ze względu na duże zapotrzebowanie na tego typu usługi na całym świecie.

Za prekursora w branży prywatnych firm wojskowych uważana jest południowoafrykańska Executive Outcomes (EO) założona w 1989 roku przez byłych żołnierzy sił zbrojnych RPA. W 1999 roku EO rozwiązano, po wejściu w życie nowych południowoafrykańskich przepisów wymierzonych w najemnictwo. Po firmie tej pozostała jednak rozgałęziona sieć podmiotów zależnych, i co równie ważne, powiązań personalnych. Jedną z największych PMC jest amerykańska Blackwater Worldwide (obecnie Xe Services LLC), poprzednio Lackwater USA. Jest ona prywatną organizacją wojskową założoną w 1997 roku przez Erica Pirnce'a i Ala Clarka. Firma kupiła 5200 akrów ziemi w Karolinie Północnej, 25 mil od największej bazy morskiej na świecie i wybudowała jeden z największych ośrodków ćwiczeniowych, jakie posiadają tego typu firmy. Do 11 września 2001 roku obroty firmy były bardzo niskie i znalazła się prawie na skraju bankructwa. Po ataku z 11. września z całego świata zaczęły napływać zamówienia na usługi tej oferowane przez firmę. Blackwater zaczęła szkolić specjalistów w zakresie różnego typu ochrony na ziemi, morzu i w powietrzu w krótkim czasie stając się największym na świecie eksporterem agentów ochrony.

Do innych liczących się firm zaliczyć trzeba amerykańską Military Professional Resources Incorporation (MPRI).

¹¹ Zobacz więcej: K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie...* op. cit.

¹² UN Security Council approves land, air operations in Somalia, <http://www.turkishweekly.net/news/62288/un-security-council-approves-land-air-operations-in-Somalia.html>, 03.01.2009.

¹³ Status of seized vessels and crews in Somalia and the Indian Ocean 14 May, http://australia.to/2010/index.php?option=com_content&view=article&id=2746:status-of-seized-vessels-and-crews-in-somalia-and-the-indian-ocean-14-may&catid=99:status-of-abducted-vessels-in-somalia&Itemid=132, 20.06. 2010.

¹⁴ The economic costs of maritime piracy, One earth future paper, December 2010, <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report.pdf>, 30.03.2011.

Zauważyć należy jednak, że większość firm wywodzi się ze Stanów Zjednoczonych gdyż jest to jedyne państwo, które może legalnie zlecać prywatnym przedsiębiorstwom militarnym zadania, które dotychczas wykonywała armia. Prywatne firmy wojskowe są firmami bardzo elastycznymi zdolnymi do każdej adaptacji, a więc asortyment usług, jaki oferują jest bardzo szeroki¹⁵. W zglobalizowanym świecie udział PMC w ochronie, szkoleniach i innych działalnościach jest bardzo duży gdyż istnieje duże zapotrzebowanie na tego typu usługi. Z usług PMC korzysta również sektor przemysłu zbrojeniowego, szczególnie jeśli chodzi o szkolenia w państwie kupującym sprzęt wojskowy, lub transport elementów uzbrojenia. Współczesne globalne koncerny prowadzą światową działalność w różnych regionach kuli ziemskiej, również w regionach o wysokiej niestabilności politycznej i społecznej, co skłania ich do ochrony swych interesów poprzez wynajęcie PMC. Ważnym pracodawcą prywatnych przedsiębiorstw militarnych stały się międzynarodowe koncerny zajmujące się wydobywaniem różnego rodzaju kopalin, potrzebują one dla swego personelu ochrony na wysokim poziomie¹⁶.

Ponadto do największych firm oferujących ochronę oraz konsultacje w zakresie bezpieczeństwa należą amerykańskie DynCorp, Triple Canopy, Obelisk International LLC, oraz brytyjskie Aegis Defence Services, ArmorGroup International, Control Risks Group i International Intelligence Limited. Pracownicy tych „małych prywatnych armii” są rekrutowani głównie spośród byłych pracowników służb mundurowych i najlepszych armii świata. Bardzo często do pracy w roli ochroniarzy, doradców i szkoleniowców rekrutowani są czynni, byli lub emerytowani operatorzy jednostek specjalnych; m. in. brytyjskiego SAS, amerykańskich Navy SEALs, Zielonych Beretów, DEVGRU i SFOD-Delta, Legii Cudzoziemskiej, oraz innych jednostek specjalnych ale również z armii niemieckiej, francuskiej, kanadyjskiej, polskiej oraz krajów Ameryki Południowej i Afryki.

Grupy takie zajmujące się ochroną i porządkiem na promach i statkach pasażerskich funkcjonują od bardzo dawna, spełniając tam funkcje zbliżone do ochrony hotelowej czy detektywów. Punktem zwrotnym w tej dziedzinie były zamachy z 11 września 2001 roku. W obliczu realnego zagrożenia atakiem terrorystycznym dotychczas funkcjonujące grupy zostały rozbudowane i ponownie przeszkolone – niektórym nadano charakter antyterrorystycznych¹⁷. Następstwem tego było pojawienie się w ofercie wielu firm, świadczących usługi z zakresu ochrony, propozycji ochrony statków i doradztwa w tym zakresie. Pojawiały się również firmy (lub wydziały większych

firm) specjalizujące się w ochronie statków, jachtów, instalacji nawodnych np. platform wiertniczych a nawet całych terminali portowych i portów (m. in. polska Maritime Safety & Security), które nie tylko zapewniają ochronę fizyczną jednostek cywilnych, ale również doradztwo, szkolenia dla załóg i oficerów oraz planowanie i przygotowanie „cytadeli” na statkach¹⁸. W ofercie pojawiają się również usługi związane z natychmiastową reakcją na sytuację kryzysową np.: odzyskiwanie porwanych i przetrzymywanych jednostek, pomoc w negocjacjach w sprawie okupu lub zwolnienia wziętych zakładników jak również ochrona łowisk ukierunkowana na ochronę przed atakami piratów na tych łowiskach¹⁹.

Wynajem PMC do ochrony statku jest bardzo kosztownym przedsięwzięciem w związku z tym są one zatrudniane tylko w tych regionach świata, gdzie piraci przypuszczalnie mogą stanowić poważne zagrożenie, a siły rządowe nie są w stanie zapewnić bezpieczeństwa transportu morskiego. W związku z tym większość PMC zapewnia ochronę przed atakami pirackimi w takich regionach jak Cieśnina Malakka, a od 2008 roku szczególnie w obszarze Zatoki Adeńskiej i Rogu Afryki.

Najemni, nieuzbrojeni ochroniarze stanowią podstawowy pakiet ochrony znajdujący się w ofercie firm PMC oferujących usługi w zakresie MSS (Maritime Security Service). Fakt iż nie są oni uzbrojeni może wynikać z preferencji armatora lub z uwarunkowań prawnych dyktowanych przez banderę pod którą pływa statek. Ochroniarze są zatrudniani przez armatora na czas rejsu przez region w którym istnieje ryzyko ataku pirackiego – w tym wypadku Zatokę Adeńską i północno-zachodnią część Oceanu Indyjskiego – lub na czas całego rejsu. Ochroniarze, jak wcześniej wspomniano, to byli wojskowi z doświadczeniem w operacjach morskich; ze względu na duży udział brytyjskich firm PMC w tym sektorze są to często byli operatorzy SAS. Operują oni w 4-osobowych zespołach i spełniają funkcję doradców w dziedzinie ochrony, i koordynatorów w przypadku ataku piratów. Do ich zadań należy również przeprowadzenie szkoleń załogi z zakresu reagowania na atak piratów, oraz obserwacja morza w trakcie przechodzenia przez niebezpieczny region.

W przypadku gdy statek kieruje się z północy na południe grupa ochrony zostaje zaokrętowana w Port Suez (Egipt) lub Dżibuti, a po trwającym od 3 do 12 dni rejsie schodzi w Maskat (Oman) lub Galle na Sri Lance. Każdy dzień obecności zespołu ochrony na statku kosztuje od 2,500 do 3,000 USD. Do tego doliczane są koszty podróży, biletów lotniczych i inne koszty manipulacyjne. Łączna odpłatność wynajęcia 4-

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ J. Piątek, *Prywatne Firmy Wojskowe — nowy charakter prowadzenia wojen w świecie globalnym*, Kultura, Historia, Globalizacja nr 8, <http://www.khg.uni.wroc.pl/files/13khg8piatek.pdf>, 20.08.2011.

¹⁷ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach, Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo TRIO i Centrum Europejskie Natolin, Warszawa 2009, s. 48-49

¹⁸ Jest to pomieszczenie odpowiednio wzmocnione i przystosowane do wykorzystania przez załogę statku na wypadek ataku pirackiego, w którym załoga może się zaryglować i wzywać pomocy. Przepis autora.

¹⁹ C. Liss, *Private Military and Security Companies in the Fight against Maritime Piracy* http://counterpiracy.ae/briefing_papers/Liss%20Private%20Military%20and%20Security%20Companies%20in%20the%20Fight%20against%20Maritime%20Piracy.pdf, 20.08.2011.

osobowego zespołu ochrony na 12-dniowe przejście przez Zatokę Adeńską i zachodnią część Oceanu Indyjskiego wynosi od 40,000²⁰ do 46,000 USD²¹.

Podstawowe wyposażenie zespołu stanowią:

- radia VHF do komunikacji na pokładzie statku;
- telefon satelitalny;
- małe satelitarne urządzenie naprowadzające;
- latarki;
- laptop;
- wysokiej jakości lornetki;
- gogle i/lub lornetki noktowizyjne do nocnej obserwacji;
- zapasowe baterie, ładowarki i zasilacze do posiadanego wyposażenia;
- banery o przybliżonych wymiarach 2 x 21 metrów z napisem „Ochrona! Trzymać się z daleka!” w języku angielskim i w dialekcie Somali.

Wyposażenie może się różnić w zależności od firmy i wymagań armatora. Na specjalne życzenie armatora zespoły mogą być wyposażone w urządzenia LRAD²² (o ile firma posiada je w swojej ofercie), ma to jednak wpływ na końcowe koszty wynajęcia grupy ochrony. Grupa ochrony składająca się z czterech osób pracuje w trybie dwuzmianowym – dwóch ochroniarzy wypoczywa, dwóch prowadzi obserwację i koordynuje działania załogi w trakcie przepływania przez region w którym istnieje ryzyko ataku pirackiego. Dalsze działania są uzależnione od kontaktu wzrokowego z jednostką, która wykazuje cechy łodzi pirackiej (kurs przechwytyjący, duża liczba osób na pokładzie, inne podejrzane zachowania). Jeżeli pojawia się zagrożenie atakiem wdrażany jest plan obrony złożony z czterech faz²³:

FAZA I zagrożenie pośrednie (podejrzana jednostka znajduje się 6 mM od statku):

- podejrzana jednostka jest obserwowana i monitorowana;
- cała załoga przygotowuje się do opuszczenia swoich stanowisk i skierowania się do punktu zbiórki;
- ochroniarze pełniący zmianę stawiają się na mostku przez radio zostaje nadana wiadomość o spostrzeżeniu podejrzanej jednostki;
- do UKMTO²⁴ zostaje wysłany raport

o dostrzeżeniu podejrzanej jednostki.

FAZA II (podejrzana jednostka zbliża się na 3 mM od statku):

- cały zespół ochrony i kapitan stawiają się na mostek;
- załoga zbiera się w punkcie zbiorczym;
- dowódca ochrony i kapitan statku obserwują sytuację i podejrzaną jednostkę, pompy i generatory zasilające armatki i kurtynę wodną zostają uruchomione;
- zostaje ponownie przesłany raport o podejrzanej jednostce do UKMTO.

FAZA III bezpośredni kontakt:

- załoga kieruje się do cytadeli;
- zostają nadane wszelkie komunikaty awaryjne;
- armatki i kurtyna wodna zostają uruchomione;
- zespół ochrony zabezpiecza punkty wejścia (dowódca ochrony w dalszym ciągu obserwuje z kapitanem sytuację z mostka);
- do najbliższego okrętu zostaje nadany komunikat informujący o ataku piratów i ostatniej pozycji (długość i szerokość geograficzna, prędkość, kierunek).

FAZA IV piraci na pokładzie:

- kapitan odłącza ster na pokładzie;
- dowódca ochrony eskortuje kapitana do cytadeli;
- maszynownia zostaje zamknięta;
- zapasowe sterowanie zostaje włączone;
- cały zespół ochrony trafia do cytadeli;
- cytadela zostaje zamknięta;
- zaczyna się oczekiwanie na Siły Sprzymierzone.

Schematy działania mogą różnić się od siebie w zależności od firmy pewnymi detalami, jednak ich podstawowe działania pozostają takie same. W przypadku wyposażenia grupy ochrony w urządzenia LRAD operator urządzenia przygotowuje się do działania w FAZIE II i rozpoczyna rażenie celu dźwiękiem w FAZIE III.

Z relacji marynarzy, oficerów i samych ochroniarzy wynika, że dużą skuteczność mają wywieszane na rufie banery informujące o obecności ochrony na pokładzie statku. Między FAZĄ II a III - gdy atak wydaje się już nieunikniony, a piraci podpływają na tyle blisko by móc przeczytać napis często rezygnują oni z abordażu i oddalają się. W ich interesie nie leży angażowanie się w wymianę ognia na pokładzie statku, szczególnie gdy ochronę mogą stanowić dobrze wyszkoleni weterani sił specjalnych. Obecność na pokładzie nieuzbrojonych najemników nie gwarantuje uniknięcia ataku ale często jest to wystarczający element aby piraci zrezygnowali z próby abordażu.

Zupełnie oddzielnym zagadnieniem są firmy korzystające w swojej pracy w broni palnej. Uregulowanie prawnych aspektów PMC świadczących tego typu usługi antypirackie jest trudnym i złożonym zadaniem. Na przykład PMC często nie działają w państwach w których prawnie są zalegalizowane. Ponadto operują one w różnych środowiskach, gdzie trudno zapewnić nadzór nad ich działalnością. Poza tym statki

²⁰ F. Jokiel, *Udział najemników w ochronie statków cywilnych zagrożonych atakiem pirackim na przykładzie piractwa somalijskiego*, Praca dyplomowa AMW 2011, s. 38-39.

²¹ Ibidem.

²² Long Range Acoustic Device (LRAD) (ang. urządzenie dźwiękowe dalekiego zasięgu) - urządzenie dźwiękowe, wytwarzające dźwięk o bardzo wysokiej głośności, który jest słyszalny na dużych odległościach. Jego głównym celem jest emitowanie fal dźwiękowych, które będą wywoływały u odbiorcy nieprzyjemną reakcję i wpływały na jego zachowanie poprzez odstraszenie. Urządzenie może także pełnić rolę wzmacniacza dużej mocy, który nie wywołuje negatywnych reakcji u słuchacza i nie powoduje bólu. http://www.delta-av.com.pl/strona,lrad_long_range_acoustic_device,60,1,133.html, 20.08.2011.

²³ Ibidem, s. 40.

²⁴ UKMTO (ang. UK Maritime Trade Operations) z biurem w Dubaju - stanowi pierwszy punkt kontaktowy między jednostkami handlowymi, a siłami wojskowymi operującymi u wybrzeży Rogu Afryki.

ochraniane przez personel PMC nie tylko przepływają na wodach różnych państwa i jurysdykcji, wykorzystując prawo swobodnego przepływu, ale również podnoszą bandery różnych państw. Muszą zatem być brane pod uwagę różne przepisy prawa państwowego i międzynarodowe w odniesieniu do jurysdykcji nad obszarami morskimi i dla użycia uzbrojonego personelu lub jednostki eskortowej. Jest to główna przyczyna dla której uregulowanie działalności tych firm jest bardzo skomplikowane²⁵.

Najczęściej są one dzielone na dwie grupy, pierwszą stanowią firmy zarejestrowane w państwach swojej działalności, które starają się działać w ramach prawnych państw – obszaru działania oraz na firmy działające ponad wszelkim prawem narodowym lub międzynarodowym. Szczególnie dużo kontrowersji wzbudza fakt możliwości użycia broni palnej przez cywilne osoby na jednostce handlowej. Obowiązujące prawo międzynarodowe nie oddaje współczesnego wymiaru zjawiska, przez nieuwzględnienie osób prawnych jakim są PMC. Działając w sferze bezpieczeństwa międzynarodowego podlegają jedynie jurysdykcji prawa krajowego — miejsca siedziby firmy. Żołnierze regularnych sił zbrojnych ponoszą odpowiedzialność prawną za popełnione przestępstwa przed sądami wojskowymi, bądź przed Międzynarodowym Trybunałem Karnym. Natomiast odpowiedzialność prawną prywatnych firm wojskowych i ich przełożonych istnieje tylko w teorii, ze względu na brak możliwości dostatecznej egzekucji prawa. Pracownicy tych firm jako cywile nie podlegają wojskowym regulacjom prawnym. Muszą również liczyć się z tym, że nawet podczas działań, w których strony przestrzegają postanowień międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych, w przypadku pojmania nie otrzymają statusu jenieckiego i traktowani będą jak najemnicy²⁶.

Firmy oferujące swoje usługi w zakresie ochrony mienia na morzu można podzielić ze względu na ich wielkość jak również ilość i charakter usług w ich ofercie, są to firmy:

- małe;
- średnie;
- duże.

Firmy małe oferują ochroniarzy wyposażonych w broń ręczną (pistolety, pistolety maszynowe, karabinki). Pełnią oni rolę strażników na statku i są często różnej narodowości (ang. Guns for hire). Do takich firm można zaliczyć jemeńską Straż Przybrzeżną – wyszkolona przez Marynarkę Wojenną i Straż Przybrzeżną Stanów Zjednoczonych, która odpłatnie oferuje usługi swoich funkcjonariuszy pełniących rolę uzbrojonych stróżów. Ponadto podobne usługi oferują m.in. Saracen Ltd. i Muse Anti Piracy Solutions. Ze względu na mało elitarny charakter ich pracowników cena za ochronę statku w trakcie przechodzenia przez

Zatokę Adeńską wynosi od 20,000 do 30,000 USD²⁷, a więc mniej niż w przypadku nieuzbrojonej grupy ochrony z doświadczeniem w siłach specjalnych.

Średnie firmy, zatrudniające głównie weteranów europejskich lub amerykańskich sił specjalnych oferują szerszy zakres usług. Oprócz fizycznej ochrony statku z wykorzystaniem broni ręcznej oferują również doradztwo w zakresie bezpieczeństwa. W przypadku grup uzbrojonych mamy do wyboru kilka rozwiązań dostosowanych do potrzeb i preferencji armatora:

- rozwiązanie, w którym broń palna stanowi ostateczny środek i służy do obrony życia własnego i załogi;
- rozwiązanie, w którym broń palna jest podstawowym środkiem do odparcia ataku pirackiego.

Do takich firm można zaliczyć m.in. REDfour MSS, Sea Marshals Ltd., Maritime Safety & Security. Stawka za wynajęcie takiej grupy za ochronę statku na czas przejścia przez Zatokę Adeńską waha się pomiędzy 50,000 a 120,000 USD²⁸.

Duże firmy posiadają w ofercie podobne usługi co średnie różnią się tym, że dysponują one własnymi łodziami patrolowymi lub wyłączonymi ze służby małymi okrętami szkoleniowymi, które po odpowiednich modyfikacjach mogą służyć do eskortowania cywilnych jednostek. Zapewnia to takim firmom pewną autonomię w działaniu – zniwelowany zostaje czas i koszty związane z zaokrętowaniem załogi, a eskorta może podróżować w obie strony Zatoki Adeńskiej konwojując za każdym razem inną jednostkę. Ponadto firmy te instalują na jednostkach cywilnych pokładową broń automatyczną (w tym wielkokalibrowe karabiny maszynowe). Duże firmy mają z reguły charakter wielonarodowościowy. Preferowane są jednak osoby z doświadczeniem wojskowym i pochodzące z Europy lub Ameryki Północnej. W charakterze ochroniarzy występują tylko weterani sił specjalnych. Do dużych firm można zaliczyć m.in. Espada Services i Naval Guards. Stawka za eskortowanie statku przez Zatokę Adeńską wynosi od 54,000 do 100,000 USD²⁹.

Jak wspomniano wcześniej działalność Prywatnych Firm Wojskowych jest bardzo kontrowersyjna i budzi skrajne emocje wśród społeczności międzynarodowej borykającej się z problemem piractwa. Biorąc pod uwagę fakt, że region Zatoki Adeńskiej pomimo wysiłków operacji UE pod kryptonimem ATALANTA w dalszym ciągu nie jest wolny od piratów, można przypuszczać, że armatorzy w dalszym ciągu będą chcieli korzystać z usług ochrony PMC, a tym samym zapotrzebowanie na taką działalność nie będzie malało, a wręcz będzie rosło.

²⁷ S. Jontz, *Stars and Stripes, Hired guns secure ships, stir controversy*, <http://www.stripes.com/news/hired-guns-secure-ships-stir-controversy-1.98968> 27.04.2011.

²⁸ MUSE Group, *Some ships arm guards as pirate attacks rise*, <http://www.museprogroup.com/latest-news/latest-anti-piracy-news/some-ships-arm-guards-as-pirate-attacks-rise/> 28.04.2011.

²⁹ S. Jontz, *Stars and Stripes.....op. cit.*

²⁵ C. Liss, *Private Military.....op. cit.*

²⁶ J. Piątek, *Prywatne Firmy Wojskoweop. cit.*

Istnieje obecnie szereg problemów i kontrowersyjnych kwestii nieodłącznie powiązanych z aspektem zapewnienia bezpieczeństwa obszarów morskich, jeżeli więc zatrudnienia PMC w tym sektorze ma się zwiększyć to konieczne jest uregulowanie jego prawnych aspektów. Potrzebą uregulowania legalnej działalności PMC została dostrzeżona przez międzynarodowe grono i rządy różnych państw motywując niejako wielostronne działania różnych organizacji na świecie w kierunku podjęcia prób rozwiązania tego problemu. Jednak należy pamiętać, że chociaż PMC mogą skutecznie zwalczać piractwo w zagrożonych regionach to jednak nie wyeliminują korzeni piractwa.

Z doświadczeń jednej z firm wynika, że prawidłowo regulowana opcja ochrony statków przed piractwem może stanowić tańszą i bardziej skuteczną alternatywę. Do końca 2010 roku żaden statek ochroniany przez PMC nie został przejęty przez piratów. Średni koszt z uzbrojoną ochroną przez wody somalijski to ok. 34 000 dolarów. Uwzględniając, że szacunkowo przechodzi tam 20 000 jednostek każdego roku, koszt umieszczenie zbrojnych straży na pokładzie wszystkich jednostek wyniósłby ok. 680 milionów dolarów³⁰. Są to oczywiście dane szacunkowe, ale porównując je do wcześniej przedstawionych kosztów operacji ATALANTA w kwocie 2 miliardów dolarów niewątpliwie warto rozważyć tą tańszą opcję, zwłaszcza w dobie głębokiego kryzysu ekonomicznego z jakim walczy UE, USA i wiele innych państw na całym świecie³¹.

Wnioski

PSC są obecnie zatrudniane w strategicznych regionach świata, takich jak Cieśna Malacca i Zatoka Adeńska, Róg Afryki do ochrony statków przed atakami piratów. Istnieje jednak szereg problemów i kontrowersyjnych kwestii łączących się z prywatnym sektorem zapewnienia bezpieczeństwa morskiego. Najbardziej kontrowersyjny jest fakt zatrudnienie dla ochrony statku lub jego konwoju uzbrojonej jednostki PMC. Chociaż z jednej strony obecność takiej ochrony może zapobiec atakowi to może ona również być powodem eskalacji i tak już niebezpiecznej okoliczności jaką jest próba opanowania jednostki przez piratów. Zatrudnienie zbrojnych ochroniarzy może zwiększyć prawdopodobieństwo wystąpienia sytuacji w której jedna ze stron użyje broni co zwiększa ryzyko utraty życia przez marynarzy.

Ponieważ omawiając problematykę PMC należy podkreślić, że we wcześniej wymienionych częściach świata praktyka wynajęcia tych firm do ochrony jed-

nostek tam pływających jest częsta, trzeba stwierdzić, że nie jest to fikcyjne rozważanie ale realna sytuacja, z tego względu próba prawnego uregulowania działalności tego typu ochrony na statkach powinna być priorytetem całej społeczności międzynarodowej. W takich warunkach armator zatrudniający PMC powinien w miarę możliwości bardzo dokładnie sprawdzić taką firmę, choć trzeba przyznać, że możliwości takiej inspekcji są bardzo ograniczone.

Potencjalni klienci takich firm muszą mieć świadomość, że odgrywają oni kluczową rolę w kwestii wymuszenia na PMC działania zgodnie z międzynarodowymi wartościami jak również narodowym i międzynarodowym prawem. Osobą ostatecznie podejmującą decyzje na statku jest jego kapitan, który może tylko skorzystać z zaleceń firmy ochraniającej jego jednostkę, ale może też nie zastosować się do poleceń jeżeli będą one np. w jego ocenie groziły eskalacją zaistniałego problemu. Z legalnego punktu widzenia uzbrojona ochrona na statku nie posiada żadnej władzy³².

W odniesieniu do piractwa należy pamiętać, że o ile PMC mogą pomagać w zapobieganiu atakom piratów w indywidualnych przypadkach i udzielania pomocy ofiarom w radzeniu sobie z następstwami takich wydarzeń, to jednak nie zwalczają one przyczyn tego procederu. Aby pomyślnie stawić czoła piractwu i położyć kres atakom, społeczność międzynarodowa musi zająć się zwalczaniem jego korzeni, które obejmują nielegalne i niekontrolowane połowy na akwenach uczęszczanych przez piratów, brak właściwego prawa, fikcyjne rządy państw nadbrzeżnych, lokalne konflikty zbrojne i szerzące się ubóstwo, klęski naturalne. Zwalczanie piractwa nie może być problemem tylko tych państw w których występuję, ale jest kwestią zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego przez wszystkie państwa na całym świecie. W sytuacji, gdy pozostawimy ten problem tylko upadającej Somalii to Prywatne Firmy Wojskowe mogą okazać się w przyszłości jedynym sposobem zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym regionie.

Streszczenie

Współczesne piractwo jest jednym z elementów występujących na morzach i oceanach, który znacznie utrudnia społeczności międzynarodowej wolność żeglugi zagwarantowaną prawem międzynarodowym jednocześnie znacząco wpływając na jej bezpieczeństwo. Proceder ten występuje w kilku regionach świata, ale szczególnie ogranicza wolność żeglugi na wodach opływających wybrzeże Somalii (Róg Afryki). Wysiłki ukierunkowane na zwalczanie tego procederu w postaci unijnej operacji morskiej „Atalanta” oraz innych działań marynarek wojennych zaangażowanych w tej części świata to walki z piractwem, nie

³⁰ Piracy off the coast of Somalia

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cm/ff/writev/1318/m07.htm>, 20.08.2011.

³¹ C. Liss, *Privatising anti-piracy services in strategically important waterways: risk, challenges, benefits*, <http://www.pp.utokyo.ac.jp/research/dp/documents/GraSPP-DP-E-09-003OPU-DP-E-09-001.pdf>, 19.09.2011.

³² J. AC Cartner, *Who is in charge of armed guards?*, Lloyd's List, December 2010.

przynoszą w pełni zadawalających efektów, a są bardzo kosztowne. Do ochrony przed piratami dołączyły więc prywatne firmy wojskowe wprowadzając usługę ochrony jednostki przepływającej przez zagrożony region, głównie Zatoki Adeńskiej i wzdłuż wybrzeża Somalii. Działania te są jednak postrzegane jako bardzo kontrowersyjne, a wręcz bezprawne ze względu na istniejące rozwiązania legislacyjne. Artykuł zwraca uwagę na konieczność zajęcia się tym problemem jako potencjalnie tańszej i efektywnej metody walki z piractwem.

Abstract

Modern piracy is one of the items found at seas, which significantly hinders the international community, the freedom of navigation guaranteed under international law and at the same time, significantly affects its security. It occurs in several regions of the world, but specifically restricts the freedom of navigation in the waters of the coast of Somalia (Horn of Africa). Efforts aimed at combating this phenomenon in the form of an EU maritime operation "Atalanta", and other navies involved in this part of the world to fight against piracy, do not provide fully satisfactory results and are very expensive. For protection against pirates have joined private military companies, therefore by making the service protection units passing through the affected region, mainly in the Gulf of Aden and along the coast of Somalia. These activities, however, are seen as very controversial and even illegal due to the existing legislative solutions. The article draws attention to the need to address this issue as a potentially cheaper and effective method to fight piracy.

Literatura

- Cartner J. AC, *Who is in charge of armed guards?*, Lloyd's List, December 2010.
- <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaff/writew/1318/m07.htm>, 20.08.2011.
- ICC International Maritime Bureau, *"Piracy and armed robbery against ships"* Report for periods 1 January-31 June 2011, www.icc-ccs.org, 09.09.2011.
- IMO Report on Piracy in waters off the coast of Somalia. http://www.imo.org/TCD/mainframe.asp?topic_id=1178/, 10.03.2011.
- Jokiel F., *Udział najemników w ochronie statków cywilnych zagrożonych atakiem pirackim na przykładzie piractwa somalijskiego*, Praca dyplomowa AMW 2011
- Jontz S., *Stars and Stripes, Hired guns secure ships, stir controversy*, <http://www.stripes.com/news/hired-guns-secure-ships-stir-controversy-1.98968> 27.04.2011.
- Kubiak K., *Przemoc na oceanach, Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo TRIO i Centrum Europejskie Natolin, Warszawa 2009.
- LARD, http://www.delta-av.com.pl/strona,lrاد_long_range_acoustic_device,60,1,133.html, 20.08.2011.
- Liss C., *Private Military and Security Companies in the Fight against Maritime Piracy* http://counterpiracy.ae/briefing_papers/Liss%20Private%20Military%20and%20Security%20Companies%20in%20the%20Fight%20against%20Maritime%20Piracy.pdf, 20.08.2011.
- Liss C., *Privatising anti-piracy services in strategically important waterways: risk, challenges, benefits*, <http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/research/dp/documents/GraSPP-DP-E-09-003OPU-DP-E-09-001.pdf>, 19.09.2011.
- Maritime Security: Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*, http://www.maritimeterrorism.com/wp-content/uploads/2009/06/HSP_Maritime-Security_Fighting-Piracy-in-the-Gulf-of-Aden.pdf, 10.02.2011.
- MUSE Group, *Some ships arm guards as pirate attacks rise*, <http://www.museprogroup.com/latest-news/latest-anti-piracy-news/some-ships-arm-guards-as-pirate-attacks-rise/> 28.04.2011.
- Piątek J., *Prywatne Firmy Wojskowe — nowy charakter prowadzenia wojen w świecie globalnym*, Kultura, Historia, Globalizacja nr 8, <http://www.khg.uni.wroc.pl/files/13khg8piatek.pdf>, 20.08.2011.
- 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.
- Piracy in Somalia*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7742761.stm>, 31.12.2008.
- Piracy off the coast of Somalia
- Private contractors in anti-piracy operations in the Gulf of Aden*, <http://allafrica.com/stories/201106171062.html>, 09.09.2011.
- Somalia: from the dawn of civilization to the modern times*, New Delhi 1994.
- Status of seized vessels and crews in Somalia and the Indian Ocean 14 May*, http://australia.to/2010/index.php?option=com_content&view=article&id=2746:status-of-seized-vessels-and-crews-in-somalia-and-the-indian-ocean-14-may&catid=99:status-of-abducted-vessels-in-somalia&Itemid=132, 20.06.2010.
- The economic costs of maritime piracy*, One earth future paper, December 2010, <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report.pdf>, 30.03.2011.
- UN Security Council approves land, air operations in Somalia*, <http://www.turkishweekly.net/news/62288/un-security-council-approves-land-air-operations-in-Somalia.html>, 03.01.2009.
- Wardin K., *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Zeszyty Naukowe AMW, Zeszyt nr 3, Gdynia 2009.
- Wystąpienie Sekretarza Generalnego IMO <http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/2011papers/Pages/default.aspx>. 20.09.2011.