

**Tomasz SZUBRYCHT<sup>1</sup>**

# **BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ – OCENA SKUTECZNOŚCI DZIAŁAŃ ANTYPIRACKICH PODEJMOWANYCH PRZEZ SPOŁECZNOŚĆ MIĘDZYNARODOWĄ**

## **STRESZCZENIE**

*Od pewnego czasu doniesienia o nowych aktach piractwa i terroryzmu morskiego, ze względu na ich liczbę i częstotliwość występowania, przestały być dla społeczności międzynarodowej atrakcyjnym tematem medialnym. Okazuje się, że mimo zaangażowania znaczących międzynarodowych sił okrętowych i lotnictwa morskiego prowadzących systematyczne działania antypirackie na akwenach podwyższonego ryzyka, poziom zagrożenia atakami pirackimi nie maleje. Przeprowadzona analiza aktów pirackich dokonanych w ostatnich latach wskazuje, że zagrożenie tą pozaprawną formą działalności na morzu na niektórych akwenach uległo zmniejszeniu, podczas gdy na innych wzrosło. W artykule przedstawione zostały wnioski z oceny skuteczności działań antypirackich realizowanych przez siły międzynarodowe prowadzonych na różnych akwenach oraz determinanty sukcesu w zwalczaniu współczesnego piractwa i terroryzmu morskiego.*

W ostatnich kilkunastu miesiącach doniesienia o aktach piractwa i zbrojnych napadach na statki (szczególnie na Zatoce Adeńskiej oraz wodach wokół Somalii) stały się częstym tematem dla światowych mediów. W ich efekcie wiele osób dopiero niedawno uświadomiło sobie, że ta forma zagrożenia dla światowej żeglugi to nie tylko doskonały temat dla filmów kategorii płaszczka i szpady, lecz realny problem dla współczesnej żeglugi morskiej, która stanowi swoisty krwioobieg współczesnej gospodarki światowej. Jednak od pewnego czasu doniesienia o nowych aktach piractwa i terroryzmu morskiego, ze względu na ich liczbę i częstotliwość występowania, przestały być już tak atrakcyjnym tematem dla światowych mediów.

Z analizy historycznej i oceny współczesnych danych statystycznych odnoszących się do aktywności pirackiej i zbrojnych napadów na statki można wyciągnąć wniosek, że działania podejmowane przez społeczność międzynarodową cechuje się małą lub nawet bardzo małą skutecznością.

---

<sup>1</sup> Tomasz SZUBRYCHT, kmr dr hab. inż., prof. nadzw. AMW, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

Rodzi się jednak pytanie: *czy jednak rzeczywiście taka ocena jest w pełni uprawniona?* Niniejszy artykuł jest próbą zmierzenia się z tą właśnie problematyką.

Spółeczność międzynarodowa od wieków postrzegała akweny morskie nie tylko jako niespożyte źródło pozyskiwania pożywienia, ale również jako ważne arterie komunikacyjne, które albo łączyły albo też oddzielały kontynenty i narody. Ta funkcja akwenów morskich w czasach współczesnych tylko zyskała na znaczeniu. Bez systematycznie wzrastających przewozów morskich, w szczególności zaś przewozu ładunków strategicznych, do których zaliczyć należy surowce energetyczne, żywność czy różnego rodzaju paliwa, trudno wyobrazić sobie dalszy rozwój światowej gospodarki. Ważnym elementem akwenów morskich, inspirującym liczne pokolenia, była nie tylko tajemniczość i nieobliczalność bezkresów morskich, ale również możliwość osiągnięcia bogactwa dzięki handlowi morskiemu lub sposobami pozaprawnymi. Jedną z najstarszych form szybkiego wzbogacenia się było i nadal pozostaje piractwo morskie. Chyba najbardziej adekwatnym potwierdzeniem tej opinii jest greckie pochodzenie tego słowa (*piran*) oznaczające osoby szukające szczęścia na morzu. Mimo różnego rodzaju zmian akweny morskie nadal pozwalają na szybkie wzbogacenie się osobom uprawiającym ten proceder.

Podobnie jak w przeszłości, społeczność międzynarodowa podejmuje mniej lub bardziej skuteczne działania dla minimalizacji zagrożenia piractwem i zbrojnymi napadami na statki. Okazuje się, że mimo różnorodnych działań i zaangażowania znaczących sił poziom globalnego zagrożenia atakami pirackimi nie maleje. Przeprowadzona analiza aktów pirackich dokonanych w ostatnich latach wskazuje, że zagrożenie tą pozaprawną formą działalności na morzu na niektórych akwenach uległo zmniejszeniu, podczas gdy na innych znacznie wzrosło. Akwenem, na którym znacząco obniżono aktywność piratów jest Cieśnina Malakka zaś Zatoka Adeńska i wody wokół Somalii i wody Zatoki Gwinejskiej to przykład akwenów, na których ta forma pozaprawnej działalności na morzu przeżywa okres świetności.

Wzrastające koszty i straty jakie powoduje działalność współczesnych piratów morskich sprawia, że społeczność międzynarodowa nie pozostaje obojętna wobec tego problemu. Szeroko pojmowaną aktywność wymierzoną w piractwo, zbrojne napady na statki oraz terroryzm morski można podzielić na działania o charakterze militarnym i pozamilitarnym.

Podejmując problematykę zwalczania piractwa i zbrojnych napadów na statki należy uwypuklić, że działania o charakterze militarnym są najbardziej znane, co wynika z ich spektakularności. Dla współczesnych środków masowego przekazu działania okrętów i lotnictwa morskiego, pościgi, zatrzymania czy ostrzelanie i zatopienie jednostek pirackich stanowią interesujący temat, który zamieszczony jako nagłówek ma zaciekawić czytelnika lub widza. Tymczasem nawet najbardziej zajmujące treści

specjalistyczne, wzbogacone szczegółowymi analizami o nowoczesnym wyposażeniu technicznym, nowymi procedurami lub aktami prawnymi nie wzbudzą należnego im zainteresowani. Oczywiście może to wzbudzać sprzeciw analityków zajmujących się tą problematyką, musi jednak zostać przez nich „przyjęte do wiadomości”.

Medialność problematyki piractwa i terroryzmu morskiego sprawia, że w dostępnych źródłach występuje duża różnorodność publikacji, zarówno publicystycznych, jak i profesjonalnych poruszających tę problematykę. Chcąc we właściwych proporcjach postrześć charakter aktywności międzynarodowej na tym polu niezbędna jest bardziej szczegółowa analiza podejmowanych działań o charakterze militarnym i pozamilitarnym.

Na wstępie koniecznym wydaje się udzielenie odpowiedzi na pytanie: co sprawia, że w danym momencie państwo lub społeczność międzynarodowa decyduje się na podjęcie zdecydowanych działań wymierzonych w tę formę pozaprawnej działalności na morzu?. Opierając się o przeprowadzoną analizę dostępnych materiałów źródłowych odnoszących się do działań antypirackich w okresie Cesarstwa Rzymskiego (w I wieku p.n.e), zlikwidowaniu zagrożenia piractwem berberyjskim czy działaniami na wodach wokół Somalii i na Zatoce Adeńskiej, można postawić tezę, iż działania takie zaczynały się w momencie, kiedy decydenci polityczni uświadomili sobie, iż koszty działalności pirackiej są większe od potencjalnych korzyści z ich działalności lub też koszty te są niemożliwe do zaakceptowania.

W przypadku Cesarstwa Rzymskiego początkowa bezkarność piratów była nie tylko wynikiem lekceważenia ich przez Rzym, lecz również tym, iż paradoksalnie mimo wyrządzanych zakłóceń w żegludze śródziemnomorskiej spełniali oni ważne funkcje gospodarcze i społeczne. Piractwo obok wojen, stało się głównym źródłem napływu do Rzymu niewolników, którzy stanowili podstawę ówczesnego rolnictwa. Warto podkreślić, iż liczba pozyskiwanych niewolników tą drogą była większa niż ludzi wziętych do niewoli w czasie wojen. Rzymianie świadomi byli, że większość sprzedawanych na targu niewolników w Delos to ludzie wolni porwani przez piratów. Proceder ten mógłby być szybko zlikwidowany, lecz paradoksalnie nie było to w szeroko pojmowanym interesie gospodarczym Rzymu, ponieważ sprzedawani niewolnicy stanowili tanią siłę roboczą niezbędną do pracy w coraz bardziej rozległych latyfundiach. W źródłach można znaleźć wskazówki, iż wielcy posiadacze ziemscy skrycie działali w tym kierunku, aby władze nie podejmowały zbyt energicznych akcji przeciwko piratom, a zwłaszcza przeciwko handlowi niewolników. Tak więc był to jeden z powodów długotrwałego pobłażania władz rzymskich piratom.

Kolejnym powodem swoistej pobłażliwości była korupcja. Istniały uzasadnione podejrzenia, że niektórzy rzymscy zarządcy prowincji np. Weres na Sycylii, sami wchodzili w porozumienie z piratami, wskazywali im zdobyc i pozwalali bezkarnie rabować statki i miasta, aby potem partycypować w podziale łupów. Co więcej piraci wszędzie zdobywali bez

trudu pomocników i sprzymierzeńców, nawet w samej Italii, zakupujących od nich zdobycz i udzielających im w razie potrzeby schronienia i pomocy. Spółki z piratami przynosiły takim ludziom olbrzymie zyski. Strabon, znany geograf grecki, pisał że dla piratów zawsze otwarte były wszystkie porty nad Morzem Śródziemnym, gdyż dowozili oni tam i sprzedawali za niezmiernie niską cenę wszelką zdobycz, różnorodne zagrabione bogactwa i porwanych do niewoli ludzi. Niektórzy historycy przyjmują również, że Rzym celowo zezwalał na rozwój piractwa i beczynn timer przyglądał się wyczynom piratów, zwłaszcza na wschodzie, chcąc w ten sposób osłabić tamtejsze państwa i kraje. Mógł łatwiej rządzić prowincjami, stwarzając najtrudniejszą sytuację polityczną oraz ekonomiczną niezależnym dotąd krajom i władcom by podporządkować sobie osłabione państwa. Bezczynność Rzymu sprawiła jednak, iż nastąpił taki rozwój piractwa śródziemnomorskiego, że spowodowało to poważne zakłócenia w żegludze, co w rezultacie doprowadziło do radykalnego zmniejszenia dostaw zboża do Rzymu, a tego nie mogła tolerować żadna władza w Rzymie. W efekcie wydatkowano gigantyczne sumy i zaangażowano na niespotykana skalę siły, którym postawiono zadanie – zniszczyć piratów. Kolejnym zaskakującym faktem jest praktyczna likwidacja piratów w czasie kilku miesięcy.

W przypadku piractwa berberyjskiego mamy do czynienia z odmienną sytuacją. Otóż, państwa śródziemnomorskie i USA przyjęły następującą logikę - zamiast zwalczać piratów, wkradnijmy się w ich łaski uzyskując status kraju uprzywilejowanego. Dzięki temu zapewniona zostanie ochrona własnych statków, przy jednoczesnym zachowaniu zagrożenia żeglugi innych państw. Konsekwencją takiej logiki było zawieranie osobnych traktatów przez każde z zainteresowanych państw, w myśl których dzięki pieniądзом wypłacanym piratom berberyjskim, kupowano bezpieczeństwo statkom pod swoją banderą prowadzącym żeglugę po wodach śródziemnomorskich. Dla przykładu, w momencie objęcia prezydentury przez Tomasza Jeffersona (1800 rok) USA płaciło 2 mln USD rocznej daniny piratom berberyjskim. Suma ta stanowiła poważne obciążenie wynoszące prawie 1/5 rocznego dochodu kraju (niektóre źródła twierdzą, że było to nawet 30% budżetu Stanów Zjednoczonych i była równa nakładom, jakie USA przeznaczało na swoje siły morskie).

Maurowie respektowali takie traktaty przez mniej więcej 6 miesięcy, przy czym nie podejmując ataków na statki jednego państwa intensyfikowali ataki na statki tych państw, z którymi nie wiązała ich taka umowa traktatowa. Po pewnym czasie ponownie statki takiego państwa stawały się obiektem ataków. W czasie gdy któreś z państw europejskich uznało, że piraci przekroczyli akceptowalny (dla każdego z państw inny) próg zdzierstwa i bezczelności organizowano odwetowe operacje militarne (blokady morską, ostrzał baz piratów czy wprowadzenie systemu konwojowego). Zakres tych działań oraz ich długotrwałość wiązała się z koniecznością ponoszenia znacznych nakładów finansowych. Utrzymanie blokady lub wprowadzenie

systemu konwojowania było przedsięwzięciem kapitałochłonnym. O podjęciu lub zaprzestaniu operacji antypirackich determinowały czynniki ekonomiczno-polityczne. Jeśli władze uznały, że koszty daniny oraz straty ponoszone w wyniku działań piratów przewyższały koszty działań militarnych oraz potencjalne zyski polityczne będące efektem działań piratów, to podejmowane były operacje antypirackie. Można więc skonstatować ówczesną politykę nawet największych mocarstw europejskich następującą dewizą: „*dla dobra handlu - płać i ignoruj zniewagi*”.

Potwierdzeniem prawidłowości wniosku przedstawionego powyżej mogą być Stany Zjednoczone. W przypadku piractwa somalijskiego takim punktem przełomowym było porwanie saudyjskiego tankowca *Syriusz Star*.

Gdy rozpatrujemy działania antypirackie i antyterrorystyczne to pierwszym skojarzeniem są przede wszystkim działania o charakterze militarnym. Opinia publiczna jakby w sposób naturalny postrzega, że do zwalczania przemocy najskuteczniejszym instrumentem są działania o charakterze militarnym. Rzeczywistość jednak nie jest tak jednoznaczna. Okazuje się że mimo podjęcia takich działań w kilku rejonach zwiększonego prawdopodobieństwa takimi atakami, sukcesy można uznać za połowiczne. Piractwo i zbrojne napady na statki w każdym z regionów i akwenów morskich ma swoją specyfikę. Mimo wszystko można wyspecyfikować pewne cechy wspólne i uwarunkowania. Zaliczyć do nich możemy:

- uwarunkowania polityczne;
- szeroko rozumiane koszty;
- ograniczenia i uwarunkowania prawne;
- kompleksowość i długotrwałość podejmowanych działań;
- determinacja podmiotów podejmujących walkę z tym zagrożeniem;
- nieadekwatność potencjału sił wydzielonych do działań;
- trudności logistyczne;
- skala zagrożenia generowana przez piractwo i terroryzm morski.

Celowym wydaje się bardziej szczegółowe omówienie przedstawionych cech wspólnych i uwarunkowań.

**Uwarunkowania polityczne** - okazuje się, że mimo deklaracji społeczności międzynarodowej działania antypirackie i antyterrorystyczne faktycznie podejmowane przez poszczególne państwa służą przede wszystkim ochronie własnych jednostek pływających oraz obronie narodowych interesów<sup>2</sup>. Oczywistym jest stwierdzenie, iż interesy USA, Rosji, Chin czy państw Unii Europejskiej w rejonie Somalii nie są tożsame. Dbalność zaś o własny interes, nieufność i podejrzliwość w stosunkach międzynarodowych sprawia, iż trudne jest uzyskanie synergii działań okrętów realizujących

---

<sup>2</sup> Przejawia się to na przykład priorytetyzacją jednostek ochraniających

zadania ochrony i obrony żeglugi. W niektórych rejonach dotkniętych plagą piractwa, na przedstawione uwarunkowania polityczne dodatkowo nakładają się złożone uwarunkowania religijne - szczególnie dotyczy to relacji chrześcijaństwo-islam.

Dowódcy wojskowi świadomi są, że osiągnięcie sukcesu w tego typu operacjach jest bardzo trudne. Istnieje natomiast wysokie ryzyko, że czas trwania operacji znacznie się wydłuży, tym samym wzrosną koszty i zwiększy się ryzyko poniesienia porażki. Oczywistym jest, iż żaden rząd nie lubi podejmować takich działań, które obarczone są wysokim prawdopodobieństwem porażki. Co więcej, w krajach demokratycznych coraz bardziej popularne są poglądy pacyfistyczne i wątpliwości: „*dłaczego wysyłamy okręty w tak odległe od naszego kraju rejony?*”. Stają się one istotnym elementem publicznej debaty politycznej.

Rozpatrując prezentowaną problematykę w kontekście **kosztów** należy pamiętać, że pojęcie kosztów jest wieloznaczne i odnosi się ono zarówno do wymiaru finansowego, politycznego czy medialnego. **Wymiar finansowy** wydaje się oczywisty ponieważ prowadzenie przez okręty działań antypirackich, antyterrorystycznych czy patrolowych, zwykle w rejonach oddalonych generuje znaczne koszty. Dla przykładu działania wielonarodowych zespołów okrętów państw Unii Europejskiej na wodach oblewających Somalię i na Zatoce Adeńskiej generuje roczne koszty zamykające się kwotą około miliarda euro<sup>3</sup>.

Równie ważnym, a przez wielu nawet demonizowanym elementem są „koszty medialne”. Pomyłki, straty niezamierzone w działaniach antypirackich i antyterrorystycznych są wysoce prawdopodobne. W przypadku ich wystąpienia są one wiodącym tematem wszystkich mediów, zaś nieprzychylnie komentarze są „koszmarem” dla większości polityków sprawujących władzę. Przykładem obrazującym takie koszty, jest wydarzenie, której „bohaterem” stał się hinduski okręt *Tabor*, który 18 listopada 2008 roku, po trzygodzinnej wymianie ognia zatopił piracki statek matkę. Jak się później okazało, był to tajlandzki trawler *Ekwat Nava 5*, przejęty przez piratów kilka dni wcześniej. W wyniku zatopienia jednostki śmierć poniosła cała załoga kutra, która przetrzymywana była przez piratów pod pokładem jednostki. Część światowych środków masowego przekazu winą za śmierć załogi obarczyło marynarkę wojenną Indii.

**Nieadekwatność potencjałowa sił wydzielonych do działań antypirackich i antyterrorystycznych** - konsekwencją zmian polityczno-militarnych, które miały miejsce pod koniec lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, jest systematyczne obniżanie wydatków na obronę narodową przez większość państw na świecie. Cięcia budżetowe dotyczą szczególnie boleśnie siły morskie. Wymusza to konieczność redukcji liczby okrętów,

---

<sup>3</sup> Zob. T. Szubrycht, *Transport morski – ekonomiczne wymiary współczesnych zagrożeń asymetrycznych*, „Logistyka” 2/2010, marzec /kwiecień

która nie idzie w parze z ograniczaniem zadań, co więcej przed siłami morskimi stawiane są zadania o nowym charakterze. Powoduje to coraz bardziej widoczną nieadekwatność potencjału sił morskich w stosunku do występujących i potencjalnych zagrożeń. W efekcie nawet państwa uznawane za potęgę morskie, mają coraz większe trudności w realizacji nowych operacji morskich, które mają być prowadzone w rejonach oddalonych.

Innym wyzwaniem, które jest szczególnie widoczne w działaniach antypirackich czy antyterrorystycznych, jest nieadekwatność uzbrojenia okrętów do realizacji takich zadań. Okręty budowane w ostatnich dekadach przeznaczone były do prowadzenie działań militarnych w ramach konfliktów symetrycznych, a w małym stopniu do zwalczanie przeciwnika asymetrycznego. Ich zasadnicze uzbrojenie stanowiły:

- rakiety klasy woda-woda, woda-powietrze, woda-powietrze;
- uzbrojenie torpedowe;
- uzbrojenie do zwalczania okrętów podwodnych;
- artylerię średniego i małego kalibru.

Doświadczenia pokazały, że najbardziej skutecznym rodzajem uzbrojenia w operacjach antypirackich i antyterrorystycznych jest artyleria średniego i małego kalibru oraz wielkokalibrowe karabiny maszynowe.

Jedną z form minimalizowania zagrożenia piractwem, terroryzmem morskim, przemytem i nielegalną emigracją jest udzielanie grantów tym państwom nadbrzeżnym, które mogą odgrywać kluczową rolę w tego typu działaniach. Granty takie obejmują zarówno wyposażenie techniczne (w tym jednostki patrolowe), szkolenie jak i wsparcie finansowe.

Równie **istotnym czynnikiem** wpływającym na gotowość włączenia się do tego typu operacji morskich jest świadomość, że działania antypirackie są z reguły długotrwałe. Obecnie część państw nadbrzeżnych, szczególnie dotkniętych tą plagą, wykazuje zbyt małą aktywność w działaniach prowadzących do minimalizacji tego zagrożenia. Społeczność międzynarodowa jest świadoma, że aby działania antypirackie były skuteczne a wyeliminowanie piratów z akwenów morskich trwale konieczne są zarówno działania o charakterze ekonomicznym, jak też działania militarne, a konkretnie operacje połączone (na akwenach morskich i na lądzie). Należy zgodzić się z opinią wiceadmirała W. Gortney dowódcy CENTCOM (*US Naval Forces Central Command*), który twierdzi, że w kontekście długoterminowym rozwiązanie problemu piractwa u wód Somalii możliwe jest jedynie na lądzie a nie na morzu<sup>4</sup>.

**Ograniczenia i uwarunkowania prawne** - analiza obowiązujących obecnie aktów prawa międzynarodowego skłania do wyrażenia opinii, że istniejące przepisy prawne pozwalają na skuteczne działania minimalizujące

---

<sup>4</sup> Zob. R. Scott, *Policing the maritime beat*, "Jane's Defence Weekly", 29 April 2009, s. 24.

zagrożenie piractwem i terroryzmem morskim. Kluczową jednak kwestią jest by, poszczególne państwa biorące udział w takich działaniach chciały wykazać się determinacją w ich egzekwowaniu. Tymczasem analiza różnych studiów przypadku operacji antypirackich u wybrzeży Somalii i na wodach Zatoki Adeńskiej pokazuje, że brak jest takiej determinacji. Wynika ona przede wszystkim z przyjęcia zasady „*deter and disrupt*” (przerwanie i odstraszanie), nie zaś zasady „*disrupt and combat*” (odstraszania i zwalczania).

Pewnym utrudnieniem działań wielonarodowych zespołów okrętów, które nie powinno być jednak demonizowane, są trudności logistyczne. Często części zamienne i serwis muszą pokonywać znaczne odległości, ponieważ w rejonie prowadzenia operacji antypirackiej nie ma lub jest bardzo słabo rozwinięta sieć serwisowa.

Słabo rozwinięta infrastruktura w lokalnych portach morskich (rys.1) oraz istniejące uwarunkowania prawne bądź polityczne zmuszają siły działające na morzu do oparcia logistyki o okręty wsparcia logistycznego. Jaskrawym przykładem takich „absurdów” był zapis o konieczności uiszczania podatku VAT od sprowadzonych części zamiennych dla okrętów wielonarodowych zespołów okrętów EURO MARFOR operujących w ramach operacji Atalanta i NATO-wskiej operacji Ocean Shield, a naprawianych na terytorium Seszeli<sup>5</sup>.



Źródło: J. G. Caramé, *Operation Atalanta, CSDP Seminar Spanish Naval Academy, 2010*

**Rys. 1.** Techniczne standardy zabezpieczenia logistycznego w Dżibuti

<sup>5</sup> Na początku bieżącego roku przepis ten został zniesiony



**Skala zagrożenia dla światowej żeglugi generowana przez piractwo i terroryzm morski na danym akwenu morskim** - na przestrzeni wieków każdy akwen morski na świecie w mniejszym lub większym stopniu dotknięty był plagą piractwa. Współcześnie piractwem i zbrojnymi napadami na statki zagrożone są różne akweny morskie. Te pozaprawne formy działalności na morzu nie wszędzie wzbudzają jednakowe zainteresowanie społeczności międzynarodowej. O poziomie tego zainteresowania nie decyduje liczba aktów przestępczych. Można stwierdzić, że istnieją następujące determinanty takiego zainteresowania: spektakularność, atrakcyjność medialna oraz waga danego akwenu dla światowych przewozów morskich.

Rozpatrując problematykę bezpieczeństwa morskiego, jednym z istotnych elementów analizy są akweny o żywotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa danego podmiotu (państwa, sojuszu, unii etc.). Jeżeli dany akwen uznany został za żywotny przez wiele podmiotów, wówczas prawdopodobieństwo, że na jego wodach podjęte zostaną (z mniejszą lub większą intensywnością) działania antypirackie jest o wiele większe, niż w sytuacji gdy akwen taki zajmuje odległą pozycję w priorytetach bezpieczeństwa tych podmiotów.

Społeczność międzynarodowa podejmując wysiłki minimalizujące zagrożenie aktami piractwa i terroryzmu morskiego nie koncentruje się jedynie na działaniach o charakterze militarnym. Znacznie mniej spektakularnymi, ale równie ważnymi, są działania pozamilitarne. Do działań tych zaliczyć należy między innymi:

- wyposażenie statku;
- wyszkolenie załogi zmniejszające podatność na zagrożenie piractwem i terroryzmem morskim;
- zmiany i modyfikacje w konstrukcji jednostki pływającej;
- lokalne i globalne systemy ostrzeżeń nawigacyjnych;
- problematykę współpracy cywilno-wojskowej (CIMIC);
- procedury opracowane przez armatorów i międzynarodowe organizacje morskie.

**Wyposażenie statku oraz wyszkolenie załogi zmniejszające podatność na zagrożenie piractwem i terroryzmem morskim** - coraz więcej armatorów wyposaża swe jednostki w specjalistyczne systemy obronne, które noszą ogólną nazwę „non-lethal weapon”. Do tej kategorii broni należy między innymi:

- systemy zraszania, rozpraszające wodę o temperaturze 80-900 wokół statku;

- spryskiwacze pozwalające rozprzaskiwać wodę pod dużym ciśnieniem wokół burt statku<sup>6</sup>;
- akustyczne urządzenia obezwładniające (Long Range Acoustics Device);
- elektromagnetyczne urządzenia obezwładniające.

Inną formę minimalizowania zagrożenia porwania jednostki przez piratów zastosowała duńska grupa żegluga Clipper, której statki pływają pod banderą Wysp Bahama. Jest nią obecność na statku, podczas przejścia przez region o podwyższonym ryzyku ataku, uzbrojonych marynarzy z sił morskich Rosji. Firma przeflagowała wszystkie swoje statki ponieważ zgodnie na obecność uzbrojonych ludzi na pokładzie statków pod duńską banderą udziela Ministerstwo Sprawiedliwości. Znaczna część załogi statków tej grupy stanowią marynarze z Europy Wschodniej i Rosji. Zgodnie z rosyjską doktryną Rosja podejmie wszelkie działania, dla zapewnienia bezpieczeństwa obywateli rosyjskich, dlatego też na statki grupy Clipper pływających po Zatoce Adeńskiej i na wodach wokół Somalii okrętowani są marynarze z rosyjskich okrętów biorących udział w operacji antypirackiej w rejonie „Horn of Africa”. Armatorzy belgijscy natomiast wynajmują dla ochrony swych statków marynarzy z baz w Dubaju, Djibouti, Mombasy (cena 115 tys. euro za ochronę podczas przejścia przez Zatokę Adeńską).

Równie skuteczne mogą być improwizowane systemy obrony. Jakkolwiek Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) doradza załogom statków, by w przypadku ataku piratów nie podejmowały czynnego oporu (rys. 2), to jednak coraz częściej działania „opóźniające”, utrudniające przedostania się napastników na statek powodują, że odstępują oni od próby opanowania statku lub atak udaremniany jest przez okręty, śmigłowce lub samoloty prowadzące działania w danym regionie<sup>7</sup>. Takie zalecenia IMO wynika z obawy, że podjęcie przez załogę zaatakowanego statku działań obronnych może skutkować wzrostem brutalności piratów lub terrorystów.

Istotnym elementem podjętych działań są również obowiązkowe i nieobowiązkowe kursy i szkolenia organizowane dla załóg statków, które prowadzą żeglugę w regionach o szczególnym zagrożeniem dla żeglugi.

---

<sup>6</sup> „Lloyd’s List”, 09.11. 2009

<sup>7</sup> W dniu 20. 09. 2009 nadano sygnał wzywania pomocy ze statku portugalskiego pływającego pod banderą Antigua i Barbuda, że zagrożony jest atakiem piratów i rozpoczął samoobronę, którą prowadzili specjalnie wydzieleni członkowie załogi statku. Piratom przez 40 minut nie udało przedostać się na pokład jednostki, ostatecznie zostali odstraszeni przez japoński samolot patrolowy. Źródło: <http://www.euromarfor.org/>



Źródło: J. G. Caramé, *Operation Atalanta*, CSDP Seminar Spanish Naval Academy, 2010

**Rys. 2.** Improwizowane działania mające udaremnić przejęcie statku przez piratów

**Zmiany i modyfikacje w konstrukcji statku** - doświadczenia ostatnich kilkunastu miesięcy wykazały, że po zaatakowaniu i zajęciu jednostki pływającej jej odbicie z rąk piratów lub terrorystów jest możliwe, jeśli rozwiązania siłowe nie pociągają za sobą niebezpieczeństwa dla załogi. Przykładem rezygnacji z wariantu siłowego jest odwołanie operacji niemieckiej jednostki specjalnej GSG 9, którą wysłano do Afryki w celu odbicia załogi przetrzymywanej przez piratów somalijskich. Przykłady akcji odbicia statku z rąk piratów zakończonych sukcesem są działania podjęte w pierwszym i drugim półroczu 2010 przez duńskie i rosyjskie jednostki sił specjalnych. Działania takie były możliwe ponieważ otrzymano wiadomość, że załoga statku znajduje się w zamkniętym pomieszczeniu, nad którym piraci nie przejęli kontroli. Tworzenie takich pomieszczeń na statkach, ich wyposażenie oraz szkolenie załóg jak należy zachować się przed, w trakcie i po ataku piratów stanowią istotny element reakcji społeczności międzynarodowej na wzrastającą liczbę aktów piractwa i zbrojnych napadów na statki.

**Lokalne i globalne systemy ostrzeżeń nawigacyjnych** - aktualnie istnieje kilka systemów ostrzeżeń o zagrożeniu aktami piractwa. Przykładem takich systemów może być między innymi: Allied Worldwide Navigational

Information System, Maritime Security Centre (Horn of Africa), IMB's Piracy Reporting Centre, Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP).

**Współpraca cywilno-wojskowa (CIMIC)** - odnosi się to przede wszystkim do przestrzegania przez statki zalecanych tras przejścia, włączenia się i zaakceptowania zasad pływania w konwojach oraz przestrzegania innych zaleceń dowódców zespołów okrętów działających w danym regionie. Wydawać by się mogło, że takie postępowanie jest oczywiste, jednak chęć minimalizacji kosztów i maksymalizacji zysku sprawia, że część armatorów i kapitanów nie przestrzega zalecanych reguł zachowania w rejonach zagrożenia aktami piractwa, zbrojnych napadów na statki i terroryzmu morskiego, jeśli ma to spowodować wydłużenie czasu żeglugi (konieczność zmniejszenia prędkości podczas żeglugi w konwoju lub wydłużenia trasy przejścia morzem). Jak wskazują statystyki tylko w regionie Zatoki Adeńskiej i na wodach oblewających Somalię, mimo wysokiego zagrożenia aktami piractwa około 25% statków prowadzących żeglugę po tych wodach nie zgłasza swojego przejścia do *Maritime Security Centre (Horn of Africa)*.

Aż 7 z 8 porwanych na tych wodach statków nie poinformowało *UK Maritime Trade Operation* o swoim przejściu, a żadem z 8 porwanych statków nie został zarejestrowany w MSC(HOA) (*Maritime Security Centre (Horn of Africa)*). Dla porównania na 15 tys. statków, które zgłosiło przejście tylko dwa zostały porwane (jeden z tych statków nie dostosował się do otrzymanych zaleceń).

Ciekawe rozwiązanie z punktu widzenia CIMIC zastosowano w Malezji, otóż marynarka wojenna tego kraju przebudowała kontenerowiec *Bunga Mas Lima* (rys. 3) stanowiący własność malezyjskiej firmy żeglugowej *Malaysia International Shipping Corporation Berhad* (MISC) na pomocniczą jednostkę pływającą. Po modernizacji okręt dysponuje pokładem dla śmigłowców, szybkimi łodziami hybrydowymi, artylerią małą i średnio kalibrową, centrum medycznym oraz specjalistycznym sprzętem łączności. Załoga jednostki licząca łącznie 57 osób składa się z 21 marynarzy będących pracownikami firmy MISC, którzy powołani zostali do służby jako marynarze rezerwy (opłacanych przez MISC) oraz 36 żołnierzy malezyjskich sił specjalnych z jednostki Paskal.

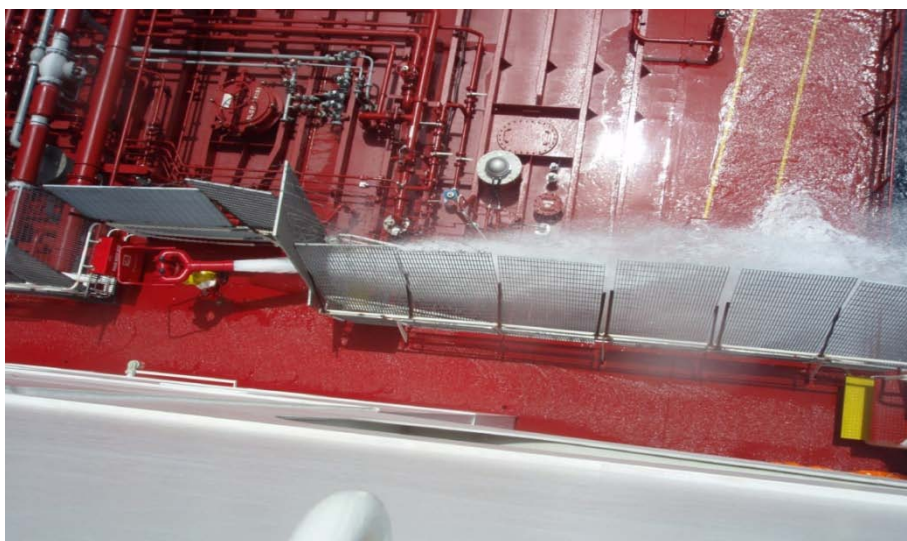


Źródło: <http://securemalaysia.blogspot.com/2009/06/launch-of-new-kind-of-naval-ship.html>

**Rys. 3.** Kontenerowiec *Bunga Mas Lima*

**Procedury opracowane przez armatorów i międzynarodowe organizacje morskie** - do takich procedur zaliczyć należy opracowania wynikające z analizy studiów przypadku (*lessons learned*). Opracowane procedury obejmują między innymi:

- zasady nadawanych sygnałów o zaatakowaniu jednostki przez piratów lub terrorystów;
- wskazówki jak należy przygotować się na statku przed wejściem w region o podwyższonym ryzyku wystąpienia aktów piractwa (rys. 4 i rys. 5);
- określanie okresów zwiększonej aktywności piratów, która uzależniona jest między innymi od warunków meteorologicznych np. pory monsunowej oraz aktywności wielonarodowych zespołów okrętów;
- zasady manewrowania i postępowania w przypadku wykrycia jednostek podejrzanych o piractwo.



*Źródło: ze zbiorów autora, fot. C. Kowalski*

**Rys. 4.** Dodatkowe zabezpieczenie mające utrudnić przejście statku przez piratów



*Źródło: ze zbiorów autora, fot. C. Kowalski*

**Rys. 5.** Dodatkowe zabezpieczenie mające utrudnić przejście statku przez piratów

## ZAKOŃCZENIE

Rok 2009 był kolejnym rokiem, w którym liczba aktów piractwa i zbrojnych napadów na statki uległa zwiększeniu. Wynika to przede wszystkim z faktu, iż aktywność piratów na Zatoce Adeńskiej i wodach oblewających Somalię uległa radykalnemu zwiększeniu. Z analizy danych zawartych w *Piracy and armed robbery against ships. Annual report 2008*<sup>8</sup> oraz danych za rok 2009 wynika, iż był to wzrost o ponad 40% (z 111 ataków piratów somalijskich w 2008 do 147 ataków w 2009). Zmagania z piractwem przypominają mityczną walkę z Hydrą, której w miejsce odciętej głowy wyrastała nowa. Podobnie jest z piractwem, perspektywa łatwego wzbogacenia przy małym ryzyku jest bardzo istotnym czynnikiem powodującym bardzo szybki napływ nowych ochotników w szeregi piratów.

Analiza danych statystycznych prowadzi do smutnego wniosku, że działania wymierzone w piratów, które podejmowane są przez społeczność międzynarodową nie są zadawalające. Oczywiście przedstawić można wiele powodów takiego stanu rzeczy, część z nich ma charakter obiektywny. Należy jednak stwierdzić, że decydującym powodem braku skuteczności tych działań jest brak determinacji i współpracy różnych podmiotów (państw, armatorów, organizacji międzynarodowych etc). Znaczącym impulsem prowadzącym do zwiększenia zaangażowania w powyższe działania była nie tylko zuchwałość piratów, ale również zainteresowanie się mediów tą problematyką. W tym ostatnim przypadku jednak należy stwierdzić ze smutkiem, że jeśli nie nastąpi jakiś spektakularny jednostkowy akt piractwa to światowe środki masowego przekazu tracą zainteresowanie problemem piractwa i terroryzmu morskiego. Dowodem na tak postawioną tezę może być fakt, że problem piractwa somalijskiego nie został zapoczątkowany porwaniami saudyjskiego supertankowca *Syriusz Star* czy ukraińskiego statku *Faina*, ale że zostały one jedynie nagłośnione przez środki masowego przekazu.

Rzymianie w odniesieniu do piratów używali stwierdzenia, „*Pirata est hostis humani generis*” uznając ich za wrogów rodzaju ludzkiego. Również współcześnie stwierdzenie to jest w pełnej rozciągłości prawdziwe w stosunku do terrorystów, a w przypadku piratów można uznać ich za wrogów handlu morskiego.

---

<sup>8</sup> *Piracy and armed robbery against ships. Annual report 2008*, ICC International Maritime Bureau, London 2009, s. 14



## LITERATURA

1. Caramé J. G., *Operation Atalanta*, CSDP Seminar Spanish Naval Academy, 2010
2. *Lloyd's List*, 09.11. 2009
3. *Piracy and armed robbery against ships*, Annual report 2008, ICC International Maritime Bureau, London 2009
4. Scott R., *Policing the maritime beat*, "Jane's Defence Weekly", 29 April 2009
5. Szubrycht T., *Transport morski – ekonomiczne wymiary współczesnych zagrożeń asymetrycznych*, „Logistyka” 2/2010, marzec /kwiecień /2010
6. <http://securemalaysia.blogspot.com/2009/06/launch-of-new-kind-of-naval-ship>
7. <http://www.euromarfor.org/>

### **MARITIME SECURITY – EFFICIENCY ANALYZE OF INTERNATIONAL ANTIPIRACY OPERATION**

#### **ABSTRAKT**

*In spite of information revolution, economical and scientific development the piracy is still a real threat for international shipping in different parts of the world. Nowadays because of numbers, the new piracy attacks are not a headline for world mass media. In spite of naval presents the piracy accidents are still too many.*

*It is said that antipiracy operation provided by international naval task groups are not a success. The paper shows the conclusion from efficiency analyze of international antipiracy operation and the main factors which determine the success in antipiracy operation.*