

Katarzyna Wardin
Akademia Marynarki Wojennej

WSPÓŁCZESNE PIRACTWO MORSKIE ZAGROŻENIEM DLA MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU MORSKIEGO

STRESZCZENIE

Współczesne piractwo jest jednym z elementów występujących na morzach i oceanach, który znacznie utrudnia społeczności międzynarodowej bezpieczną żeglugę, zagwarantowaną prawem międzynarodowym. Renesansowi piractwa sprzyjają zmiany w sytuacji międzynarodowej na całym świecie, które nastąpiły na przełomie XX i XXI wieku. Proceuder ten występuje w kilku rejonach świata, ale w 2008 roku nasilił się on szczególnie na wodach opływających wybrzeże Somalii (Róg Afryki). Fakt ten znacznie zagroził bezpieczeństwu transportu morskiego odbywającego się w tamtym rejonie i doprowadził do reakcji społeczności międzynarodowej. Atakiem, który wymusił działania, było porwanie 15 listopada 2008 roku zbiornikowca „Sirius Star” z transportem ropy naftowej o wartości 150 milionów dolarów należącego do saudyjskiego operatora Vela International Marine. Długie negocjacje co do okupu za statek oraz kolejne próby aktów piractwa spowodowały, że 8 grudnia 2008 roku Unia Europejska zdecydowała się na rozpoczęcie misji morskiej pod kryptonimem „Atalanta” mającej na celu ochronę statków w rejonie Somalii oraz walkę z piractwem.

Słowa kluczowe:

piraci, Somalia, transport morski, okup, bezpieczeństwo, prawo międzynarodowe.

POJĘCIOWY I PRAWNY ASPEKT PIRACTWA

Piractwo to proceuder znany i uprawiany od tysięcy lat. Obecnie w wielu częściach świata jest ono traktowane jak swego rodzaju spuścizna i tradycja, a przez to bywa chętnie kontynuowane przez zamieszkującą tam ludność, która doświadcza nędzy i głodu. Współcześnie piraci działają szczególnie aktywnie w rejonach, gdzie na wodach odbywa się intensywny transport drogą morską.

Podane przykłady zgłoszonych ataków na statki nie rozgraniczają, ile ich było czystym piractwem, a ile stanowiło napady rabunkowe. Nie można zapominać, że nie są to takie same akty. Definicja piractwa bardzo przejrzysto podaje, co zalicza się do tego typu działalności i zawiera ją artykuł 101. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (United Nations Convention on the Law of the Sea — UNCLOS) z 10 grudnia 1982 roku³. Jest to:

- a) 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 morskiemu lub powietrznemu,
 - przeciwko osobom lub mieniu znajdującym się na takim statku morskim lub powietrznym, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- b) akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego lub powietrznego z wiedzą o faktach, które nadają mu charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- c) podżeganie lub umyślne ułatwianie czynu opisanego w punktach a oraz b.

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 określony dość szeroko i chociaż prawo międzynarodowe nie reguluje bezpośrednio odpowiedzialności za piractwo w krajowych porządkach prawnych, to 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 został on popełniony — w przypadku piractwa jest to morze pełne (otwarte) niepodlegające jurysdykcji żadnego państwa,

³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, art. 101, <http://www.vilp.de/Plpdf/p120.pdf>, 29.12.2008.

a w przypadku napadu rabunkowego są to wody terytorialne lub wody wewnętrzne, na których doszło do ataku, bądź w chwili kotwiczenia, bądź przemieszczania się statku.

Uwzględniając te definicje, nie powinno być żadnych wątpliwości, z jakim procederem mamy do czynienia. Jednakże podział na działania pirackie i zbrojne napady rabunkowe w ujęciu statystycznym jest trudny do wyodrębnienia, zwłaszcza że motywacje aktów przemocy w obu przypadkach mają charakter kryminalny, co odróżnia je od aktów terroryzmu morskiego⁴ czy dawniej stosowanego korsarstwa⁵. Dlatego 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, wewnętrznych czy na pełnym morzu. Dodatkowo elementem, który można zaliczyć do sprzyjających i piractwu, i napadom rabunkowym, jest zagwarantowana przez Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza swoboda nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne (art. 17.) dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych⁶.

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 opinię publiczną na inne przyczyny tego zjawiska. Do najważniejszych należy również zaliczyć:

1. Wolność mórz, która jest fundamentalnym prawem na świecie, w uproszczeniu nawet wyłączna strefa ekonomiczna⁷ (Exclusive Economic Zone — EEZ) jest morzem wolnym, a na jego akwenie obowiązuje zasada zwierzchnictwa i wyłączności praw państwa bandery, która dopuszcza jedynie wykonywanie praw

⁴ 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 osobach określonych zachowań, ustępstw lub świadczeń finansowych. Zob. *Ocena zagrożeń bałtyckich...*, wyd. cyt., s. 21.

⁵ 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 r. Zob. *Korsarstwo*, <http://tradycja.wikia.com/wiki/Korsarstwo>, 29.12.2008.

⁶ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, art. 17.

⁷ W prawie międzynarodowym obszar rozciągnięty poza morzem terytorialnym, państwo nadbrzeżne ma suwerenne prawa do: poszukiwania (jak w szelfie kontynentalnym), eksploatacji (jak w szelfie kontynentalnym), ochrony, gospodarowania zasobami żywymi 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. Zob. *Strefa ekonomiczna*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Wy%C5%82%C4%85czna_strefa_ekonomiczna, 29.12.2008.

- pościgowych, zwalczanie piractwa, handlu niedozwolonymi substancjami (narkotyki, psychotropy), handlu niewolnikami, nadawania nielegalnych audycji z morza pełnego oraz w celu ustalenia przynależności państwowej — praw bandery.
2. Zwierzchnictwo nad statkiem sprawowane przez państwo jego bandery. Tylko ono ma prawo do kontroli. W bardzo wielu przypadkach jest to fikcja, gdyż państwa te, często upadłe, nie są w stanie wykonywać żadnych czynności kontrolujących statki podnoszące ich banderę. Przykładem jest Liberia, która od lat nie wypełnia żadnych obowiązków w stosunku do „swoich” statków. Zauważyć należy, że skala przepływu tonażu pod tzw. tanie bandery (Flags of Convenience — FOC) ulegała stale zwiększaniu. W 1963 roku statki taniej bandery stanowiły 11% floty handlowej świata, w 1976 liczba ta wzrosła do 27%, by w 1995 roku osiągnąć wielkość 42,7%, a w 2001 prawie 50% wszystkich statków pływających po morzach i oceanach⁸. Jest to głównie tonaż z państw wysoko rozwiniętych (USA, Kanada, państwa zachodnioeuropejskie i skandynawskie)⁹.
 3. Powszechną praktykę przenoszenia własności statków na tzw. 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 naruszony¹⁰.

Przedstawione powyżej aspekty prawne utrudniające skuteczne zwalczanie piractwa i rozbojów na morzach nie są jedynymi elementami sprzyjającymi uprawianiu tego procederu. Duże znaczenie, o ile nie największe, mają zmiany, jakie

⁸ 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, 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. Zob. *Tanie bandery*, http://mminakowski.republika.pl/tanie_bandery_i_itf.htm, 28.12.2008.

⁹ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Dolnośląska Szkoła Wyższej Edukacji, Wrocław 2006, s. 21.

¹⁰ Tamże, s. 3.

nastąpiły w świecie po rozpadzie bipolarnego układu z XX wieku. Fakt ten wywołał między innymi:

1. Zwiększenie liczby konfliktów międzynarodowych i wewnętrznych. Po ograniczeniu możliwości interwencji przez mocarstwa w wewnętrzne sprawy wielu państw okazało się, że kraje te to wielonarodowe sztucznie utrzymywane twory, które nie chcą dalej wspólnie tworzyć dotychczasowych państwowości, a długo tłumione wzajemne żale i zaszłości historyczne spowodowały powstanie szeregu antagonizmów i niezalutwionych kwestii. Tego problemu doświadczyła Europa na terytorium państwa byłej Jugosławii, ale również były kolonie w Afryce, którym w drugiej połowie XX wieku zwrócono niepodległość, wywołując jednocześnie trwające po dzień dzisiejszy kłótnie i wojny¹¹.
2. Zmniejszenie obecności sił morskich mocarstw na oceanach. Zakończenie okresu „zimnej wojny” spowodowało naturalne dążenie wszystkich państw do realizacji oczekiwanej przez opinię publiczną tzw. dywidendy pokoju. Obywatele, zwłaszcza państw europejskich, takich jak Wielka Brytania, wymusili na swoich rządach realne zakończenie wyścigu zbrojeń i ograniczenie wydatków na zbrojenia.
3. Słabość państw, w tym państw nadbrzeżnych, podatność korupcyjną administracji i służb porządku publicznego. Ten element szczególnie ostro zarysował się w państwach postkolonialnych w Afryce, choć — jak wcześniej wspomniano — nawet stary kontynent nie uchronił się przed tymi problemami.
4. Biedę, nędzę i trudności w znalezieniu źródeł utrzymania. Wiąże się to bezpośrednio z wymienionymi już zmianami oraz klęskami żywiołowymi, które nawiedzają coraz częściej Afrykę i inne części naszego globu. Migracje społeczności uciekającej przed czystkami etnicznymi powodują szybki napływ ludności do ościennych państw w poszukiwaniu schronienia. Najczęściej państwa te nie są przygotowane na przyjęcie dużej liczby uchodźców, co niejednokrotnie kończy się katastrofą humanitarną. Właśnie z powodu braku możliwości normalnego życia i zarobkowania część osób decyduje się na powrót do profesji swoich przodków, jaką jest piractwo i rozbój na morzu¹².
5. Niewielkie zainteresowanie mocarstw piractwem. Zaangażowane w wojnę z terroryzmem ogłoszoną na początku XXI wieku zepchnęły one kwestie piractwa na dalszy plan, nie spodziewając się takiego obrotu sprawy, jaki nastąpił w 2008 roku. Piractwo uważane za marginalny problem, który powinien być rozwiązywany lokalnie, okazało się nie do opanowania przez upadłe państwa.

¹¹ Przykładem takiego państwa jest Somalia, której przypadek został opisany w dalszej części artykułu.

¹² Przykładem może być zniszczenie floty rybackiej u wybrzeży Indonezji, Sri Lanki, Indii, Tajlandii, ale także na Maledywach, Seszelach oraz w Somalii w 2004 r. przez tsunami.

SOMALIA OAZĄ PIRACTWA MORSKIEGO

Wydarzenia, które miały miejsce pod koniec 2008 roku u wybrzeży Somalii, były dla opinii publicznej szokujące, a jednocześnie wykazały słabość społeczności międzynarodowej oraz w pewnym sensie luki w prawie międzynarodowym dotyczącym zwalczania piractwa i napadów rabunkowych. Coraz śmielsze ataki piratów somalijskich doprowadziły 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 Kenii. Na pokładzie znajdowała się 25-osobowa załoga, w tym dwóch Polaków. Zbiornikowiec o długości 330 m, oddany do użytku w marcu 2008 roku, jest wart 150 milionów dolarów, a 300 tys. ton ropy przewożonej w jego zbiornikach przedstawia wartość ponad 100 milionów dolarów. Jak dotychczas jest on największym porwanym przez piratów statkiem.



Rys. 2. Zbiornikowiec *Sirius Star*

Źródło: VLCC „Sirius Star”,
<http://www.lloydslist.com/ll/news/confusion-surrounds-greek-bulker-capture/20017591768.htm;jsessionid=9A54E077579D4144D6F64F95F14DDEF9>, 30.12.2008.

Według rzecznika amerykańskiej 5. Floty porucznika Nathana Christensena do przejęcia kontroli nad tankowcem doszło 450 mil na południowy-wschód od kenijskiego portu Mombasa¹³. Tak odległe miejsce ataku (morze pełne) wskazuje, iż

¹³ Piraci żądają okupu za porwany tankowiec,
http://www.portalmorski.pl/calym_artykul.php?ida=10915, 28.12.2008.

umiejętności piratów jak również sprzęt, którym dysponują, są dalece bardziej zaawansowane niż można by się tego spodziewać. Piraci zażądali okupu w wysokości 25 milionów dolarów za uwolnienie zbiornikowca wraz z załogą. Ponadto nie można było wykluczyć sytuacji, w której intencjonalnie lub przypadkowo spowodują katastrofę ekologiczną na skalę trudną do przewidzenia.

Somalijscy piraci, jak podała katarska telewizja Al-Dżazira, przedstawiają się jako obrońcy granic kraju i środowiska, a porwania mają być formą protestu przeciwko wyrzucaniu przez obce statki toksycznych odpadów na somalijskich wodach.

Według lokalnych źródeł tylko w 2008 roku somalijscy piraci zarobili prawdopodobnie na uprowadzonych statkach i ich załogach około 30 milionów dolarów. Od stycznia 2008 roku zaatakowali u wybrzeży swego kraju, ale nie tylko, co najmniej 102 statki — 42 z nich uprowadzono, a 14 jest ciągle w rękach piratów. W niewoli nadal pozostaje między innymi ukraiński statek MV „Faina” przewożący 33 czołgi T 72, granatniki przeciwpancerne i amunicję. Według Al-Dżaziry za jego uwolnienie piraci mieli podnieść stawkę z trzech do ośmiu milionów dolarów. Jest on stale monitorowany przez amerykańskie służby, by nie dopuścić do wyładunku cennego towaru w jednym z wielu afrykańskich państw, które targane są wojnami, a taka dostawa byłaby bezcennym wsparciem dla lokalnych oddziałów zbrojnych.



Rys. 3. Wybrzeże Somalii z zaznaczonymi miejscami ataków pirackich

Źródło: Q&A: Somali piracy, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7734985.stm>, 28.12.2008.

Obserwując rozwój wydarzeń w tym rejonie, nie należy się spodziewać szybkiej poprawy sytuacji i rozwiązania problemu piractwa na tych wodach. Jest to związane z historią państwa, która wpływa na wzrost piractwa u jego wybrzeży. Somalia leży na obrzeżach obszaru postrzeganego przez wielu specjalistów jako konfliktogenny¹⁴. Państwo, które ze względu na swoją trudną sytuację wewnętrzną i całkowite pozostawienie bez skutecznej pomocy zewnętrznej przeistoczyło się w ośrodek światowego piractwa, stanowi zagrożenie nie tylko dla tamtego rejonu, ale całego świata, zwłaszcza dla transportu morskiego, który odbywa się na opływających ją morzach.

Istotnym akwenem dla żeglugi jest Zatoka Adeńska¹⁵, która znajduje się między północnym wybrzeżem Somalii a Półwyspem Arabskim i jest połączona cieśniną Bab al-Mandab z Morzem Czerwonym. Jest to szlak, którym przemierza rocznie około 16 tysięcy statków transportujących towary azjatyckiej produkcji oraz bliskowschodnią ropę naftową do Europy i Ameryki Północnej. Szlaki komunikacyjne prowadzące przez Zatokę Adeńską, a więc północną część Somalii, na Morze Czerwone i do Kanału Sueskiego, są najkrótszą drogą morską do Europy i Ameryki Północnej. Pozwalają zaoszczędzić średnio 6000 mil morskich i podróż dookoła Przylądka Dobrej Nadziei, co znacznie skraca czas transportu i zużycie paliwa. Cieśnina Bab al-Mandab oddziela Zatokę Adeńską oraz Morze Czerwone i na wszystkich brzegach jest obsadzona wojskiem. W szczególności brzegi afrykańskie były obszarem konfliktów granicznych, których efektem są liczne posterunki. Dlatego sama cieśnina nie jest tak nawiedzana przez piratów. Należy również dodać, że zarówno ze względu na szerokość, jak i głębokość, która ogranicza ruch jednostek w Kanale Sueskim¹⁶, część statków musi opływać Afrykę, aby dostać się na Morze Śródziemne i do obu Ameryk. Chodzi tu głównie o superzbiornikowce VLCC, takie jak „Sirius Star”.

¹⁴ Z. Brzeziński, *Wielka szachownica. Główne cele polityki amerykańskiej*, Warszawa 1998; B. Balcerowicz, *Pokój i „nie-pokój”*, Warszawa 2002, s. 149.

¹⁵ Jej powierzchnia to 259 tys. km², a średnia głębokość to 1359 m, maksymalna głębokość wynosi 5390 m (rów Alula Fartak).

¹⁶ Kanał Sueski — wykopany w latach 1859–1869 kanał głębokowodny dla statków morskich łączący Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. W południowej części jego trasa przebiega przez Jezioro Krokodyli, Wielkie Jezioro Gorzkie i Małe Jezioro Gorzkie. Całkowita długość kanału wynosi 163 km, szerokość 160–200 m (po modernizacji do około 300 m), dopuszczalne zanurzenie statków to 11,6 m (po modernizacji kanału do 2010 r. głębokość wyniesie 22 m). Średnia przepustowość kanału nie przekracza 44 statków na dobę, natomiast średni czas przejścia statku przez kanał 15 godzin. Co 10 km wybudowano zatoki dla mijających się statków. Dzięki wybudowaniu Kanału Sueskiego skrócono trasę żeglugową z Londynu do Bombaju o ok. 7,5 tys. kilometrów. Zob. *Kanał Sueski*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Kana%C5%82_Sueski, 31.12.2008.

Somalia jest przykładem państwa, którego ludność targana wojnami i pustoszona klęskami żywiołowymi została doprowadzona do skrajnej nędzy. Bardzo słabo rozwinięty i źle funkcjonujący przemysł oraz gospodarka w połączeniu z ekstremalnie trudnymi warunkami dla rozwoju rolnictwa¹⁷ sprawiły, że mieszkańcy zajęli się innymi, niekoniecznie legalnymi formami zarobkowania, wśród których na pierwsze miejsce wybija się piractwo i rozbój. W kraju pogrążonym od siedemnastu 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 watażków zbrojnym ramieniem organizacji;
- ekspertów, którzy pieniądze z okupów przeznaczają na techniczne nowinki dla organizacji¹⁸.

Piraci korzystają z satelitarnych telefonów, cele ich ataków nie są przypadkowe, lecz uprzednio namierzone za pomocą radarów i zdjęć satelitarnych, a w trakcie samych ataków używają nowoczesnej broni.

Atak piracki przebiega zwykle w następujący sposób: piraci namierzają przepływające statki dzięki najnowszym zdobyciom techniki. Wybierają swój cel i na pokładzie dużych jednostek, dostatecznie szybkich, żeby uciec w razie niepowodzenia ataku, płyną mu na spotkanie. Kiedy są u celu, część z nich przesiada się na motorówki i podpływa do statku, grożąc, że jeśli załoga ich nie wpuści, zostanie ostrzelana. Jeżeli zaatakowani marynarze się zgodzą, spędzą kilka miesięcy w pirackiej bazie, czekając na wykupienie, jeżeli nie — piraci spełniają swoje groźby. Zyski, jakie piraci uzyskują z opisanego procederu, są wręcz horrendalne¹⁹, dlatego porzucenie tej działalności w państwie bez perspektyw jest tylko pobożnym życzeniem.

¹⁷ Tylko 2% z całego obszaru Somalii nadaje się pod uprawę, a są to głównie banany, kukurydza, orzechy kokosowe, ryż, trzcina cukrowa, owoce mango, fasola oraz ziarno sezamowe.

¹⁸ *Piracy in Somalia*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7742761.stm>, 31.12.2008.

¹⁹ Dla pirata za morderstwo na pokładzie — 500 dol., dla robotnika portowego za informację o cennym ładunku — 1 tys. dol., dla kapitana statku za współpracę z piratami — 10 tys. dol., dla pirata za napad, którego rezultatem jest zdobycie cargo — 20 tys. dol., dla zleceniodawcy i organizatora, który sprzedaje zrabowany ładunek — setki tysięcy dolarów, dla zleceniodawcy, który wynajmuje innym uprowadzony statek — miliony dolarów. Zob. *Piracy the best business*, <http://www.lloydslist.com/ll/news/bowring-urges-fight-back-against-pirates/1227019976337.htm>, 12.12.2008.

Nie bez znaczenia jest również fakt wystąpienia niszczycielskiego tsunami w grudniu 2004 roku. Jego fale zniszczyły tysiące łodzi rybackich. Dane o około 2400 rozbitych, zatopionych bądź zniszczonych w inny sposób jednostkach uznać należy za bardzo istotne. Przyjmując, że załogę każdej z nich stanowiło przeciętnie pięciu obciążonych rodzinami rybaków, oznacza to, że podstawę utrzymania straciło około 60–70 tysięcy osób, nie licząc utraty zatrudnienia w sektorach w mniejszym lub większym stopniu związanych z przybrzeżnymi połowami. Skokowo zwiększyła się liczba ludzi skazanych na nędzę, zdeterminowanych, a poza tym obeznanym z morzem i dysponujących sporym doświadczeniem żeglarskim. Trudno o lepszy powód dla powstawania nowych pirackich gangów i rekrutów dla grup już parających się rozbojem na morzu.

Tragiczną sytuację ludności cywilnej żyjącej w Somalii pogarszała, oprócz praktycznie permanentnego stanu wojny i chaosu, susza nękająca południowe tereny i zbierająca ogromne żniwo. Według przedstawicieli ze Światowego Programu Żywności (World Food Programme — WFP) w 2006 roku zagrożonych utratą życia z powodu głodu i odwodnienia było około 10 000 ludzi dziennie²⁰. Statki z żywnością przeznaczoną dla głodujących były praktycznie każdorazowo przejmowane przez piratów albo jeszcze w czasie podróży, albo już w porcie. Pomoc trafiała do lokalnych „warlordów”, a ludność Somalii dalej cierpiała głód. Tylko zapewnienie eskorty ze strony okrętów NATO dawało szansę realizacji dostaw i znalezienia chętnych do wykonania tego zadania, gdyż groźba ataku pirackiego oraz utraty statku była realniejsza niż prawdopodobny zarobek ze świadczenia usług na rzecz WFP.

Kolejny istotny aspekt, który wpłynął na tak drastyczny wzrost piractwa u wybrzeży Somalii w 2008 roku, a którym usprawiedliwiają swoją działalność grupy pirackie, są toksyczne odpady. Według ONZ państwa europejskie miały przez wiele lat pozbywać się radioaktywnych i toksycznych odpadów, zatapiając je u wybrzeży Somalii bez żadnych konsekwencji. Kiedy tsunami uderzyło w wybrzeże Somalii w 2004 roku w przybrzeżnych wodach i na plażach pojawiły się ogromne ilości różnych odpadów porwane z dna morza przez niszczącą falę. ONZ twierdzi, że ma wiarygodne dane o firmach z Europy i Azji, które pozbywały się toksycznych odpadów w tym właśnie miejscu. Żadne z państw europejskich nie odniosło się do tych informacji, co może sugerować, że są one przynajmniej w części prawdziwe. Śledztwo prowadzone przez przedstawicieli ONZ już w 1990 roku wykazało istnienie piętnastu składowisk odpadów w okolicach stolicy Somalii Mogadiszu, które przez te lata pociągnęły za sobą setki ofiar śmiertelnych, spowodowały różnego rodzaju choroby i deformacje u ludzi i zwierząt oraz bardzo liczne zachorowania na

²⁰ *Tragiczna susza w Rogu Afryki*, http://www.unicef.pl/1537_2069.htm, 03.01.2009.

raka, zwłaszcza wśród dzieci, w rejonach składowania odpadów. W rok po obaleniu rządu w 1992 Somalijczyk podający się za przedstawiciela władz miał podpisać z firmami ze Szwajcarii i Włoch kontrakt o wartości 80 milionów dolarów zezwalający na coroczne przywożenie i składowanie w Somalii około 500 tys. ton toksycznych i nuklearnych odpadów. Magazyn „New Scientist” jest rzekomo w posiadaniu kopii tego kontraktu, który miał zapewnić inwestorom 20 lat swobodnego przywożenia tego typu odpadów²¹. Nie są to informacje oficjalnie potwierdzone, ale drastyczny wzrost specyficznych zachorowań dla skażenia terenu nie jest tylko dziełem przypadku i mógł zostać spowodowany bezmyślnym działaniem lokalnych watażków walczących o władzę i pieniądze.

REAKCJA INSTYTUCJI MIĘDZYNARODOWYCH NA ATAKI PIRACTWA

Kroki podjęte przez ONZ w celu zakończenia 17-letniego konfliktu w Somalii oraz pomocy dla głodującej tam ludności okazały się niewystarczające, a tak naprawdę pokazały kolejny raz bezsilność ONZ i świata wobec narastających konfliktów i potrzeb wielu państw. Zaczęło się od próby pomocy przez Amerykanów w 1992 roku popartej rezolucją Rady Bezpieczeństwa (RB) ONZ nr 794 w sprawie powołania sił UNITAF (Unified Task Force) w celu zaprowadzenia pokoju w Somalii, która niestety zakończyła się klęską i spowodowała, że od 1995 aż do 2007 roku w państwie tym nie stacjonowały żadne wojska pod egidą ONZ²². 10 maja 2006 roku została

²¹ *Global hypocrisy towards Somalia?*, http://en.ethiopianreporter.com/index2.php?option=com_content&task=view&id=395&pop=1&page=0&Itemid=1, 16.02.2007.

²² UNITAF — siły, w skład których wchodziło 28 tys. żołnierzy amerykańskich i ok. 17 tys. żołnierzy innych państw — wylądowały w Mogadiszu, rozpoczynając operację „Przywrócić Nadzieję”. Rokowania między frakcjami somalijskimi doprowadziły do podpisania 27 marca 1993 r. w Addis Abebie porozumienia pokojowego przewidującego utworzenie Tymczasowej Rady Narodowej. Siły UNITAF zostały przekształcone przez ONZ w UNOSOM II z mandatem monitorowania porozumienia. Najpotężniejszy z watażków Aidid szybko jednak zbuntował się przeciw rządowi i wznowił działania zbrojne. 5 czerwca 1993 r. w ataku sił Aidida zginęło 24 żołnierzy pakistańskich sił UNOSOM II, co spowodowało, że stał się on najbardziej poszukiwaną osobą w Somalii. W nocy z 3 na 4 października 1993 r. doszło do decydującego ataku na pozycje Aidida w Mogadiszu, podczas którego śmierć poniosło 18 żołnierzy amerykańskich. Ich ciała wleczone po ulicach Mogadiszu pokazały nazajutrz wszystkie światowe media. Wydarzenie wywołało szok, który spowodował szybką ewakuację żołnierzy amerykańskich z Somalii, zakończoną w marcu 1994 r. 24 marca 1994 Aidid i Mahdi podpisali przy mediacji ONZ kolejne porozumienie pokojowe, ale i ono wkrótce upadło. W związku z tym Rada Bezpieczeństwa ONZ postanowiła w listopadzie 1994 r. o zakończeniu misji UNOSOM II w Somalii w marcu 1995 r. Zob. *UNITAF*, http://en.wikipedia.org/wiki/Unified_Task_Force, 30.12.2008.

uchwalona rezolucja RB ONZ nr 1676, która dotyczyła sytuacji w Somalii i zawierała dość długą listę zaleceń dla sekretarza generalnego odnośnie działań w tej sprawie. Nie pojawiły się tu jednak żadne nowe elementy, a jedynie kontynuacja rozwiązań zawartych we wcześniejszych rezolucjach²³.

Sytuacja z przełomu lat 2006 i 2007 oraz dojście do władzy w Somalii islamistów spowodowało niepokój i kolejną reakcję w postaci rezolucji RB ONZ nr 1744 z 20 lutego 2007 roku. Najważniejszym postanowieniem rezolucji jest udzielenie Unii Afrykańskiej²⁴ autoryzacji na utworzenie misji pokojowej w Somalii w trybie rozdziału VIII Karty Narodów Zjednoczonych pod nazwą AMISOM (African Union Mission to Somalia — Misja Unii Afrykańskiej w Somalii). Długość jej mandatu została określona na sześć miesięcy z możliwością przedłużenia. Rada nakazuje także sekretarzowi generalnemu, aby udzielił wsparcia technicznego tymczasowym władzom Somalii i aby w ciągu 60 dni przygotował raport odnośnie możliwości wysłania do Somalii misji pokojowej ONZ.

Żadne z wyżej wymienionych działań nie przyniosły stabilizacji i odbudowy państwowości, a tym samym przyczyniły się do dalszego rozwoju piractwa w tym obszarze jako alternatywy zarobkowej dla wyniszczonej wojną ludności. Rok 2008 stał się prawdziwą katastrofą dla armatorów i transportu morskiego w tamtym rejonie. Piraci somalijscy coraz śmielej napadali na jednostki już nie tylko przewożące żywność i pomoc humanitarną, ale również atakowali statki handlowe przemierzające tę trasę w drodze do Kanału Sueskiego.

W obliczu zaistniałego zagrożenia RB ONZ w przyjętej 15 maja 2008 roku rezolucji nr 1814 na temat sytuacji w Somalii zwróciła się do państw oraz organizacji regionalnych, aby ściśle koordynując swoje działania, podjęły środki w celu ochrony statków biorących udział w transporcie i dostawie pomocy humanitarnej przeznaczonej dla Somalii oraz w działaniach zatwierdzonych przez ONZ. To jednak nie poprawiło sytuacji, więc już 2 czerwca 2008 roku przyjęto rezolucję nr 1816, w której RB ONZ zezwoliła państwom współpracującym z Tymczasowym Rządem Federalnym Somalii na wejście na jej wody terytorialne i zastosowanie w sposób zgodny z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego wszelkich środków niezbędnych do powstrzymania aktów piractwa i rozboju na morzu. Poprawa sytuacji

²³ Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ, http://pl.wikipedia.org/wiki/Rezolucja_Rady_Bezpiecze%C5%84stwa_ONZ_nr_1676, 03.01.2009.

²⁴ Unia Afrykańska (UA) — organizacja międzynarodowa o charakterze politycznym, wojskowym i gospodarczym, obejmująca swym zasięgiem wszystkie państwa afrykańskie (oprócz Maroka), powołana w miejsce Organizacji Jedności Afrykańskiej 9 lipca 2002 r. na szczycie w Durbanie. Zob. *Unia Afrykańska*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Unia_Afryka%C5%84ska, 03.01.2009.

była jednak wątpliwa, gdyż tak naprawdę nie wiadomo, co zrobić z piratami zatrzymanymi przy kontroli statku lub w czasie ataku. Tylko niewiele państw zgadza się na przyjęcie piratów, proces i wymierzenie wyroku²⁵. Tymczasowy Rząd Federalny wiedząc, że nie jest w stanie niczego wyegzekwować, udzielił państwom ochraniającym trasy żeglugowe pełnomocnictw do ścigania piratów na wodach terytorialnych. Ale jedyną możliwością, jaką daje ta rezolucja, jest ewentualne rozbrojenie piratów, skonfiskowanie broni i wypuszczenie ich na wolność. Takie rozwiązanie sprawy nie likwiduje źródła problemu, a więc prędzej czy później piraci powrócą na morze.

Jedną z opcji ochrony linii komunikacyjnych w tym rejonie przez amerykańską marynarkę wojenną było zaproponowanie korytarzy transportowych, które ochraniające przez okręty wojenne miały być bezpieczne dla pływających tam statków. Pomysł okazał się jednak bardzo trudny do realizacji, kiedy w pobliżu tak wytyczonej bezpiecznej trasy doszło do uprowadzenia zbiornikowca. Skuteczne patrolowanie regionu przy ograniczonej liczbie okrętów okazało się niestety niemożliwe.

W sierpniu 2008 roku w Manamie, Bahrajn, dowódca Centrum Dowodzenia Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych ogłosił utworzenie Strefy Morskich Patroli Bezpieczeństwa (Maritime Security Patrol Area — MPSA) w Zatoce Adeńskiej. Dowódcą koalicyjnych sił został kanadyjski komodor²⁶ Bob Davidson, dowódca połączonych sił zadaniowych 150 (Combined Task Force — CTF). Strefa ta została ustalona w celu wsparcia działań IMO dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, a zwłaszcza ochrony przed atakami pirackimi²⁷.

Problem piractwa zagroził również bezpieczeństwu transportowemu jednostek z całej Unii Europejskiej, która nie mogła dłużej ignorować porwań statków i obywateli oraz gróźb ze strony piratów, że będą mordować zakładników. Choć informacja ta nie była potwierdzona oficjalnie, to jednak pojawiła się w raporcie dotyczącym piractwa w pierwszym półroczu 2008 roku sporządzonym przez IMO²⁸. Takie oświadczenia pozwalają wyciągnąć wnioski, że piraci mogą posunąć się do tak drastycznych środków jak zabijanie zakładników w celu bądź to szybszego wymuszenia okupu, bądź wypuszczenia pojmanych wcześniej „braci” piratów.

W przyjętej 7 października 2008 roku kolejnej rezolucji nr 1838 na temat sytuacji w Somalii RB ONZ z zadowoleniem oceniła trwające planowanie możliwej morskiej operacji wojskowej UE, a także inne inicjatywy międzynarodowe i krajowe

²⁵ *Piracy and armed...*, wyd. cyt., s. 32.

²⁶ Komodor (ang. *commodor*), stopień wojskowy w brytyjskiej, amerykańskiej i kanadyjskiej marynarce wojennej, wyższy od komandora, ale niższy od admirała. Jest nadawany w chwili objęcia dowództwa nad zespołem okrętów. Nie ma polskiego odpowiednika w Marynarce Wojennej RP.

²⁷ Tamże, s. 33.

²⁸ Tamże, s. 34.

podjęte w celu wdrożenia rezolucji nr 1814 i 1816. Jeszcze 5 sierpnia 2008 roku Rada zatwierdziła koncepcję zarządzania kryzysowego dla działania UE mającego na celu udział we wdrożeniu rezolucji nr 1816 RB ONZ oraz w zapewnieniu pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego w regionie.

19 września 2008 roku RB przyjęła wspólne zdanie (2008/749/WPZiB — Wspólna Polityka Zagraniczna i Bezpieczeństwa UE) w sprawie wojskowego działania UE wspierającej rezolucję nr 1816 (2008) Rady Bezpieczeństwa ONZ (EU NAVCO). Pismem z 30 października 2008 roku UE przekazała Tymczasowemu Rządowi Federalnemu Somalii ofertę, która zawierała propozycje dotyczące wykonywania jurysdykcji przez państwa inne niż Somalia w odniesieniu do osób ujętych na wodach terytorialnych Somalii, które popełniły lub są podejrzane o popełnienie aktów piractwa i rozboju.

W związku z kolejnymi atakami piratów było już pewne, że sytuacja nie została opanowana, a podjęcie decyzji o zorganizowaniu specjalnej akcji w ramach sił EU zwalczającej piractwo u wybrzeży Somalii zostało spotęgowane wcześniej opisanym porwaniem superzbiornikowca „Sirius Star”. W związku z powyższym na somalijskich wodach 8 grudnia 2008 roku rozpoczęła się unijna operacja „Atalanta”, której celem jest ograniczenie piractwa na tamtejszych akwenach.



Rys. 4. Flaga operacji „Atalanta”

Źródło: EU NAVFOR Somalia,
http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showPage.asp?id=1518&lang=pl, 03.01.2009.

Obok okrętów UE w regionie tym działają już okręty NATO oraz jednostki innych państw. W skład misji wchodzi sześć okrętów wojennych (fregat) oraz trzy samoloty patrolowe z ośmiu krajów UE: Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Grecji, Włoch, Belgii, Holandii i Hiszpanii. Jednostki te będą operować na somalijskich

wodach co najmniej rok, osłaniając przepływające tamtędy statki handlowe oraz statki z pomocą humanitarną. Dowodzenie na morzu postanowiono oddać najpierw Grekom pod dowództwem admirała Antoniosa Papaioannousa, w kwietniu 2009 roku Hiszpanom, a po kolejnych czterech miesiącach Holandrom. To pierwsza w historii UE misja wojskowa o charakterze operacji morskiej. Dowodzi ją brytyjski wiceadmirał Phillip Jones. Operacja o kryptonimie „Atalanta” dowodzona jest przez Brytyjczyków z bazy w Northwood pod Londynem, gdzie znajduje się kwatera główna wspólnych sił morskich. Dowództwo logistyczne znajduje się w Dżibuti, gdzie swoją stałą bazę mają siły francuskie. Okręty EU mogą używać broni, lecz do niedawna nierozstrzygnięta pozostawała kwestia, co robić ze schwytanymi piratami. 16 stycznia 2009 roku Amerykanie podpisali oficjalne porozumienie z rządem Kenii, który zobowiązał się do przyjęcia zatrzymanych piratów oraz osądzenia i wymierzenia im kary.

Do akcji dołączyły również okręty innych państw, jak Rosja, Chiny, Indie i Japonia, które potraktowały bezpieczeństwo transportu morskiego w okolicach Somalii jako priorytetowe dla całej społeczności międzynarodowej. Podsumowując, w regionie znajduje się w dyspozycji lub na patrolu w sumie 20 okrętów gotowych nieść pomoc i eskortę każdej jednostce, która o to poprosi.

Od chwili rozpoczęcia operacji doszło tylko do jednego incydentu. 30 stycznia 2009 roku niemiecki gazowiec „Longchamp” został uprowadzony przez piratów wyłącznie dlatego, że nie zczekał na eskortę, a praktycznie (według dowództwa misji) poprosił o nią w momencie ataku pirackiego na jednostkę²⁹.

Przełomem w zwalczaniu piractwa może być fakt, iż Rada Bezpieczeństwa ONZ 17 grudnia 2008 roku przyjęła rezolucję nr 1851³⁰, której celem jest ostrzejsza walka z piratami grasującymi wzdłuż Rogu Afryki. W rezolucji tej RB ONZ jednoznacznie zezwoliła na ataki na bazy somalijskich piratów z lądu i powietrza. Rezolucja na rok 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.

Pierwsze drobne sukcesy zanotowano już 18 grudnia 2008 roku, kiedy to brytyjska fregata HMS „Northumberland” skutecznie eskortowała statek WFP, MV „Semlow”

²⁹ *EU mission loses German vessel to pirates*, <http://euobserver.com/13/27512>, 23.02.2009.

³⁰ *UN Security Council approves land, air operations in Somalia*, <http://www.turkishweekly.net/news/62288/un-security-council-approves-land-air-operations-in-Somaliia.html>, 03.01.2009.

z Mombasy w Kenii do stolicy Somalii Mogadiszu. Statek przywiózł żywność mogącą wykarmić ponad 50 000 ludzi przez okres jednego miesiąca³¹. Również niemiecki okręt FRR „Karlsruhe”, który dołączył do misji, pomagał 25 grudnia 2008 roku egipskiemu drobnicowcowi w odparciu ataku piratów oraz przetransportowaniu ранego marynarza do szpitala. Załoga zatrzymała też kilku piratów, ale zostali oni następnie uwolnieni po skonfiskowaniu broni i sprzętu, który był w ich posiadaniu. Władze Niemiec uznały, że tylko bezpośrednie zagrożenie interesów niemieckich lub ich obywateli będzie upoważniało ich siły do aresztowania piratów oraz postawienia im zarzutów przed sądem³².

Takie podejście do sprawy może oznaczać, że siły wydzielone przez UE do prowadzenia operacji „Atalanta” powinny mieć w swoim składzie również takie oddziały, które będą w stanie kontynuować pościg na lądzie lub w powietrzu, aby skutecznie walczyć z piratami. Nasuwa się zatem pytanie o suwerenność Somalii w sytuacji, gdy do ścigania i karania piratów — obywateli Somalii — są uprawnione inne państwa.

Suwerenność to jeden z najważniejszych atrybutów państwowości, który określa charakter władzy państwowej. To niezależność władzy państwowej od jakichkolwiek czynników zewnętrznych i wewnętrznych. Na poziomie zewnętrznym chodzi o niezależność od innych państw i organizacji międzynarodowych, a na płaszczyźnie wewnętrznej suwerenność oznacza zwierzchnią, uprzywilejowaną pozycję wobec wszystkich podmiotów politycznych działających w danym państwie³³. Czy w świetle tej definicji Somalia pozostaje nadal państwem suwerennym? Suwerenność wewnętrzna jest tam praktycznie fikcją od lat dziewięćdziesiątych, kiedy powstało kilka minipaństw, nad którymi Tymczasowy Rząd Federalny nie miał, i w dalszym ciągu nie ma, żadnej kontroli ani nie zajmuje żadnej uprzywilejowanej pozycji.

Tymczasowy Rząd Federalny zwracając się do społeczności międzynarodowej o pomoc i udzielając pozwolenia na działania najpierw na wodach terytorialnych, a później na lądzie i w powietrzu obcych państw przy zwalczaniu piractwa, pokazał tak naprawdę, że Somalia to państwo upadłe. Państwo, które nie potrafi zabezpieczyć podstawowych potrzeb swoich obywateli, jak również egzekwować jakichkolwiek aspektów prawa międzynarodowego. To w pewnym sensie stwierdzenie,

³¹ *EU NAVFOR Somalia*, http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showPage.asp?id=1518&lang=pl, 03.01.2009.

³² *Unijna flotyła będzie chronić przed piratami*, <http://www.tvn24.pl/12691,1578956,0,1,jesli-dostaniemy-pieniadze-wszystko-bedzie-w-porzadku,wiadomosc.html>, 04.01.2009.

³³ M. Żmigrodzki, B. Dziemidok-Olszewska (red.), *Współczesne systemy polityczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN 2007, s. 27.

że stworzenie struktur państwowych przerosło somalijskich polityków, a w takiej sytuacji przerzucają oni odpowiedzialność za to niepowodzenie, przynajmniej częściowo, na społeczność międzynarodową. Tak wyraził się były już prezydent Somalii Abdullahi Yusuf Achmed, który 29 grudnia 2008 roku zrezygnował z pełnienia funkcji prezydenta, ogłaszając to na posiedzeniu zjednoczonego parlamentu w Baidoa. Okazał w ten sposób żal, że nie udało mu się zaprowadzić pokoju w targanym od siedemnastu lat wojną państwie. W swoim wystąpieniu obwinął on również społeczność międzynarodową za brak skutecznych działań w wspieraniu jego rządu w działaniach odbudowy państwowości³⁴.

PODSUMOWANIE

Można w tym miejscu postawić kolejne pytania: Czy społeczność międzynarodowa rzeczywiście zawiodła w pomocy Somalii. Czy obecnie rozpoczęta misja pod kryptonimem „Atalanta” jest w stanie rozwiązać problem piractwa na tych wodach?

Z pewnością nie wykorzystano wszystkich możliwości ustabilizowania sytuacji politycznej w Somalii. Przypuszczalnie wiązało się to z ogromnymi nakładami finansowymi, których żadne państwo nie było w stanie i nie chciało ponieść. Może trzeba obciążać większymi kosztami stabilizacji pokolonialnych państw afrykańskich byłe mocarstwa, które korzystały z zasobów tych krajów w przeszłości. Można być pewnym, że problem ten dotyczy całej Afryki, ale właśnie Somalia leży w rejonie, gdzie odbywa się wzmożony transport morski i wykorzystana ten element jako kartę przetargową w swojej walce o przyszłość. Ograniczenie czy nawet wyeliminowanie ataków pirackich na tych wodach przez wspólną akcję wielu państw nie zmieni sytuacji wewnętrznej Somalii, nie poprawi gospodarczych i ekonomicznych warunków, a ludność tego kraju dalej będzie żyć w skrajnej nędzy. Czy państwa wysoko rozwinięte są gotowe na udzielenie faktycznej pomocy? W świetle kryzysu gospodarczego, który ogarnął cały świat, ta gotowość jest raczej złudna i pozostaje tylko w sferze słownych obietnic.

Odpowiadając na drugie pytanie, należy wziąć pod uwagę opinię ekspertów, którzy uważają, iż skuteczne patrolowanie tak dużego i intensywnego pod względem liczby przepływających statków akwenu jest mało realne. Misja „Atalanta” ze względu na jej nowatorski charakter (pierwsza misja morska UE) będzie swojego rodzaju poligonem szkoleniowym i doświadczalnym dla sił UE, ale luki w prawie międzynarodowym mogą skutecznie obniżyć jej efektywność.

³⁴ *Somalia*, <http://en.wikipedia.org/wiki/Somalia>, 06.01.2009.

Chcąc wyeliminować problem piractwa, trzeba doprowadzić do trwałych pozytywnych zmian w Somalii, a na to społeczność międzynarodowa nie jest jeszcze gotowa. Nasza najnowsza historia pokazuje, że państwo ubogie, izolowane politycznie i gospodarczo przez „resztę świata” może stać się źródłem piractwa, ale również siedzibą organizacji terrorystycznych o światowym zasięgu oraz fanatycznie zwalczających cywilizację Zachodu określaną przez współczesnych terrorystów jako siedlisko zła i szatana.

9 stycznia 2009 roku somalijscy piraci w zamian za okup wartości trzy milionów dolarów uwolnili po prawie dwóch miesiącach „Sirius Star”, największy statek, jaki udało im się do tej pory porwać³⁵. Informacje dotyczące wartości okupu nie zostały potwierdzone przez saudyjskiego operatora Vela International Marine i pewnie pozostaną tajemnicą. Bez względu na to, czy była to suma trzech czy więcej milionów dolarów, faktem stało się, że społeczność międzynarodowa ugięła się pod presją piratów i kolejny raz spełniła ich żądania. Takie postępowanie umacnia ich w przekonaniu, że mogą osiągnąć wszystko, potrzebna jest tylko cierpliwość i determinacja.

Jakie będą losy Somalii i piractwa na jej wodach? Obserwując problemy wewnętrzne tego kraju, powinniśmy jako tzw. „Zachód” dla naszego wspólnego dobra czynnie zwalczać ten proceder, ale również oferować alternatywę mieszkańcom, aby wspólnie, poprzez działania polityczne, stabilizacyjne i gospodarcze, doprowadzić do stworzenia trwałych struktur państwowych w tym ważnym strategicznie rejonie świata. Całkowite wyeliminowanie procederu piractwa poprzez stałą kontrolę tego akwenu za pomocą okrętów biorących udział w operacji „Atalanta” jest raczej mało prawdopodobne, ale jego ograniczenie powinno przyczynić się do szybszego rozwiązania tych problemów i stabilizacji. Nie może to jednak być jedynym posunięciem w celu zapewnienia bezpieczeństwa w tej części świata.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Balcerowicz B., *Pokój i „nie-pokój”*, Bellona, Warszawa 2002.
- [2] Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Dolnośląska Szkoła Wyższej Edukacji, Wrocław 2006.
- [3] Wardin K., *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*, Belstudio, Warszawa 2007.
- [4] *Współczesne systemy polityczne*, red. M. Żmigrodzki, B. Dziemidok-Olszewska, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.

³⁵ *Sirius Star freed*, <http://www.loydlist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017606119>, 09.01.2009.

Źródła elektroniczne:

- [1] *A country study: Somalia*, <http://lcweb2.loc.gov/frd/cs/sotoc.html>
- [2] *EU NAVFOR Somalia*,
http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showPage.asp?id=1518&lang=pl
- [3] *EU mission loses German vessel to pirates*, <http://euobserver.com/13/27512>
- [4] *CIA The World Fact book*, <http://www.bartleby.com/151/so.html>
- [5] *Global hypocrisy towards Somalia?*,
http://en.ethiopianreporter.com/index2.php?option=com_content&task=view&id=395&pop=1&page=0&Itemid=1
- [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
- [7] *Kanał Sueski*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Kana%C5%82_Sueski
- [8] *Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza*,
<http://www.vilp.de/Plpdf/p120.pdf>
- [9] *Korsarstwo*, <http://tradycja.wikia.com/wiki/Korsarstwo>
- [10] *Q&A: Somali piracy*, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7734985.stm>
- [11] *Piracy hot spots* <http://www.southchinasea.org/docs/GallettiPiracy,%20Old%20and%20New%20Threats.pdf>, 28.12.2008
- [12] *Piracy in Somalia*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/7742761.stm>
- [13] *Piracy the best business*, <http://www.lloydslist.com/ll/news/bowring-urges-fight-back-against-pirates/1227019976337.htm>
- [14] *Piraci żądają okupu za porwany tankowiec*,
<http://www.portalmorski.pl/calypartykul.php?ida=10915>
- [15] *Port w Mogadiszu otwarty*,
<http://www.yahodeville.com/newsy/index.php?szkraj=41&szrok=2006>
- [16] *Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ*,
http://pl.wikipedia.org/wiki/Rezolucja_Rady_Bezpiecze%C5%84stwa_ONZ_nr_1676
- [17] *Sirius Star freed*,
<http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017606119>
- [18] *Somalia*, <http://en.wikipedia.org/wiki/Somalia>
- [19] *Somalia*, <http://wiadomosci.wp.pl/kat,91514,title,Unia-Afrykanska-nie-jest-w-stanie-pomoc-Somalii,wid,10190180,wiadomosc.html?ticaid=17095>

- [20] *Somali people*, http://en.wikipedia.org/wiki/Somali_people
- [21] *Somalia* http://www.ediplomat.com/nd/country_briefs/cb_so.htm
- [22] *Strefa ekonomiczna*,
http://pl.wikipedia.org/wiki/Wy%C5%82%C4%85czna_strefa_ekonomiczna
- [23] *Tanie bandery*, http://mminakowski.republika.pl/tanie_bandery_i_itf.htm
- [24] *Tragiczna susza w Rogu Afryki*, http://www.unicef.pl/1537_2069.htm
- [25] *Unijna flotylla będzie chronić przed piratami*
<http://www.tvn24.pl/12691,1578956,0,1,jesli-dostaniemy-pieniadze-wszystko-bedzie-w-porzadku,wiadomosc.html>
- [26] *UN Security Council approves land, air operations in Somalia*,
<http://www.turkishweekly.net/news/62288/un-security-council-approves-land-air-operations-in-Somaliia.html>
- [27] *Unia Afrykańska*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Unia_Afryka%C5%84ska
- [28] *UNITAF*, http://en.wikipedia.org/wiki/Unified_Task_Force, 30.12.2008
- [29] *VLCC Sirius Star*, <http://www.lloydlist.com/ll/news/confusion-surrounds-greek-bulker-capture/20017591768.htm;jsessionid=9A54E077579D4144D6F64F95F14DDEF9>

MODERN PIRACY MARITIME THREATS TO INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT

ABSTRACT

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 became a real problem in year 2008 around a small county of Somalia and in the area called the Horn of Africa. Because the waters around are very important for international maritime transportation so the attacks of Somali pirates became a real threat. The fact of hijacking a super tanker 'Sirius Star' on the 15th of November 2008, which is operated by Vela International Marine was shocking for the whole world. The tanker was caring 25 people of crew

and crude oil worth of 150 million dollars. Long negotiations and some other attempts of hijacking another ships imposed on international society starting a mission called 'Atalanta'. The mission is carried out by European forces and is supposed to fight piracy in Somalia region.

Keywords:

piratem, Somalia, maritime transport, ransom, security, international law.

Recenzent prof. dr Daniel Duda