

Działania logistyczne armatorów związane z piractwem morskim w aspekcie geopolityczno – prawnym

JEL: L92 DOI: 10.24136/atest.2018.524

Data zgłoszenia: 19.11.2018 Data akceptacji: 15.12.2018

W artykule omówione zostały działania armatorów związane z żeglugą na akwenach, na których występuje piractwo morskie. Autorzy przedstawili działania profilaktyczne oraz działania podejmowane w kryzysowej sytuacji ataku pirackiego w aspekcie geopolityczno-prawnym. Dokonano analizy skuteczności tych działań.

Słowa kluczowe: działania logistyczne, piractwo morskie, aspect geopolityczno - prawny

Wstęp

Piractwo morskie istnieje tak długo jak żegluga światowa. Statki zawsze były i są największymi środkami transportu więc przewożono nimi relatywnie duże ilości towaru, o dużej wartości, przy relatywnie małej ilości ludzi. Akwenu, szczególnie morskie, często nie objęte jurysdykcją państw oraz jako środowisko naturalne, w którym dochodzi do aktów piractwa sprzyja zaskoczeniu jak i późniejszemu zacieraniu zniszczeń, zbrodni oraz śladów sprzyjających identyfikacji sprawców. Prawny aspekt piractwa jak i działań prewencyjnych i kryzysowych komplikuje fakt, że statki będące oficjalnie autonomicznym terytorium państwa, którego noszą banderę są własnością obywatela lub firmy prowadzącej działalność w innym państwie. Dlatego też każdy akt piractwa, powinien być rozpatrywany indywidualnie.

Specyfiką piractwa jest położenie geograficzne, które determinuje sytuację gospodarczą i polityczną regionu, a co za tym idzie działania kryzysowe armatorów jak i możliwości prawne walki z piractwem



Rys. 1. Mapa napadów pirackich w 2018 r., gdzie: - próba ataku, - abordaż, - ostrzelanie, - porwanie - podejrzany, [1]

1 Współczesne piractwo morskie

Piractwo w najbardziej ogólnej formie to bezprawne zagarnięcie mienia, pozbawienie wolności lub inne agresywne działania. Motywacją tych działań jest chęć zysku czyli czynnik ekonomiczny, o regionalnym zasięgu. Współcześni piraci najczęściej pochodzą ze społeczeństw w różny sposób poszkodowanych, są relatywnie słabo wyszkoleni, dlatego wyposażeni w prymitywną lub przestarzałą broń. Wolą działać dyskretnie, działają w grupie i chronią własne życie.

Konwencja Narodów Zjednoczonych w artykule 101 o prawie morza definiuje piractwo morskie jako [2]:

Każdy z następujących czynów stanowi piractwo:

- a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
 - na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego;
 - przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- c) wszelki akt podlegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwienia popełnienia takich czynów.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) jako specjalistyczna agencja ONZ ds. bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki, utrzymała tę samą narrację. Rezolucja IMO A 922 (22) [3] zawiera „Kodeks postępowania przy badaniu zbrodni pirackich i zbrojnych napadów rabunkowych na statki”, w którym określono różnice pomiędzy atakami pirackimi, a napadami rabunkowymi na statek.

Za piractwo uznano wszelkie formy działalności polegające na przemocy i grabieży na otwartym morzu. Natomiast wszelkiego rodzaju napady na statki i rozboje dokonywane na statkach na obszarze wód terytorialnych uznawane są za napady rabunkowe podlegające jurysdykcji Państwa.

Równocześnie, analizując akty rozboju, zaboru mienia lub pozbawiania wolności należy zdefiniować również dwie inne formy działań takich jak: korsarstwo oraz terroryzm.

Korsarstwo funkcjonowało dawniej jako usankcjonowana prawnie instytucja prawa wojny morskiej. Statki nie będące okrętami wojennymi, otrzymywały tzw. listy kaperskie od władców lub rządów państw toczących wojny. Korsarz miał prawo zatrzymać określoną część łupu, a drugą część był zobowiązany oddać państwu. Postanowienia Traktatu Paryskiego z deklaracją paryską z 1856r., w której mocarstwa europejskie uzgodniły, że nie będą wydawać listów kaperskich.

Terroryzm natomiast różni się od piractwa tym, że motywacją działania są czynniki polityczne lub religijne, działania są spektakularne, zastraszające społeczeństwo, a zasięg jest globalny. Terrorysty są werbowani w różnych warstwach społecznych, często są bardzo dobrze wyszkoleni, również w działaniach w pojedynkę i często są gotowi na utratę życia dla osiągnięcia celu.

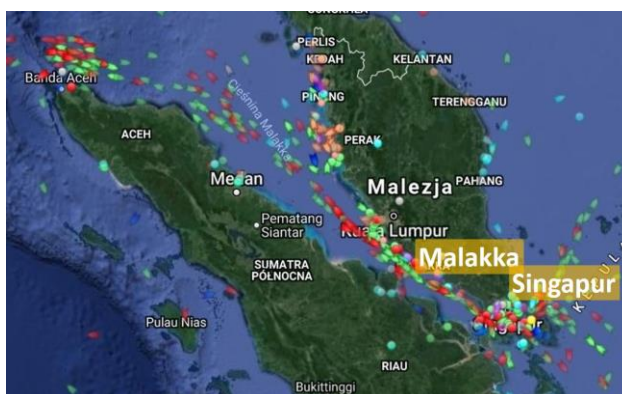
2 Geopolityczny aspekt piractwa

Charakterystyka działań piratów morskich zależy od położenia geograficznego rejonu ich aktywności, charakterystyki akwenu jak i od sytuacji politycznej w regionie. Wspólnym mianownikiem aktów pirackich jest fakt, że najczęściej występują na obszarach o ciepłym

klimacie, co pozwala na używanie odkrytych łodzi, ułatwia przetrwanie na morzu przez wiele dni, zwiększa dostępność takich działań wśród lokalnych społeczeństw.

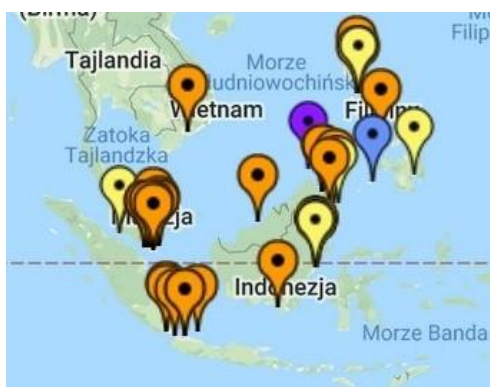
2.1 Piractwo w rejonie Cieśniny Malakka

Cieśnina Malakka, ma strategiczne znaczenie ekonomiczne i energetyczne dla państw południowo-wschodniej Azji, dla gospodarek Chińskiej Republiki Ludowej, Republiki Korei, Japonii, Wietnamu. Cieśnina Malakka licząca 937 km długości i 36 km szerokości. łączy Morze Andamańskie z Morzem Południowochińskim oraz Ocean Indyjski z Oceanem Spokojnym. Oddziela od siebie Półwysep Malajski i Sumatrę. Większość wód Cieśniny Malakka stanowią wody terytorialne poszczególnych państw, a żegluga przez nią odbywa się na zasadzie przejściowego prawa tranzytowego. Państwo, które kontroluje Cieśninę Malakka kontroluje całą Azję południowo-wschodnią, ponieważ może mieć znaczący wpływ na import i eksport gospodarek krajów dalekowschodnich.



Rys. 2. Natężenie ruchu w Cieśninie Malakka w 2018 r [4]

Dlatego też w rejonie tym utrzymują bazy światowe mocarstwa, w tym USA. Jest to powód generowania na tym obszarze napięć politycznych. W czasie zimnej wojny, cieśnina była kontrolowana przez marynarki wojenne światowych mocarstw, co skutecznie odstraszało piratów. W ostatnich latach XX w. mocarstwa morskie wycofały z tego rejonu kosztowne w eksploatacji okręty starszych generacji. Jednocześnie zawirowania polityczne w krajach tego regionu, ograniczenie ilości okrętów wojennych jak i konflikt USA i Filipin sprzyjało rozwojowi piractwa.



Rys. 3. Mapa napadów pirackich w Cieśninie Malakka w 2018 r., gdzie: - próba ataku, - abordaż, - ostrzelanie, - porwanie, - podejrzany, [1]

Przez Cieśninę Malakka rocznie przepływa przeszło 90 tys. statków i jest transportowane ok. 25% ropy naftowej do tego regionu. Oznacza to duże natężenie ruchu oraz statki o dużym tonażu, dużym zanurzeniu i wielkich wymiarach. Podczas ataku piratów,

używających szybkich, zwrotnych łodzi, wolne, i praktycznie bez możliwości manewru statki zdane są na własne siły.

Opanowany przez piratów statek stanowi ogromne zagrożenie. Wejście statku na mieliznę w wąskim przejściu może spowodować ograniczenie ruchu i potężne straty spowodowane reorganizacją ruchu w portach takich jak np. Singapur. Eksplozja na zbiornikowcu przewożącym ropę naftową, produkty ropopochodne lub niebezpieczne chemikalia, może doprowadzić do katastrofy ekologicznej w tak gęsto zaludnionym regionie.



Rys. 4. Piraci z Cieśniny Malakka uzbrojeni w broń palną i białą [9]

Piractwo azjatyckie jest wielowarstwowe. Najbiedniejsi przystosowują łodzie rybackie, używają drabin własnej roboty, a w atakach posługują się długimi nożami. Natomiast następstwem częstych konfliktów zbrojnych w tym regionie jest to, że dawni przemysłowcy i handlarze narkotyków, posiadający większe, szybsze łodzie oraz broń palną z demobili wojskowych, tworzą paramilitarne oddziały dobrze wyszkolone i uzbrojone, wspierające ugrupowania terrorystyczne.



Rys. 5. Piraci z Cieśniny Malakka z organizacji paramilitarnych. Dobrze odżywieni, ubrani w mundury i wyposażeni w dobrze utrzymaną broń. [8]

2.2 Piractwo w rejonie Rogu Afryki

W 1991 roku w Somalii obalono komunistycznego prezydenta Siada Barre i od tego czasu nie posiada realnie działającego rządu i nie działają żadne instytucje. Somalia jest krajem o najtrudniejszych warunkach do życia na świecie. Od 1991 wojskom kontyngentu pokojowego ONZ nie udało się przywrócić pokoju na obszarze Somalii i w 1994 r. zakończyły misję.

Somalijscy piraci atakowali wszystkie typy statków: masowce, drobnicowce, kontenerowce, wszystkie rodzaje zbiornikowców, statki Ro-Ro, statki rybackie, statki floty wsparcia takie jak np. holowniki oraz jachty. Somalijscy piraci najczęściej ostrzeliwiają statki z broni automatycznej (z tzw. AK47) oraz granatników (najczęściej rosyjskiej konstrukcji RGP) w celu zastraszenia załogi statku i zmuszenia kapitana do zatrzymania statku. Obecnie dokonują wypadów

na odległość ponad 1000 mil morskich od Mogadiszu. u wybrzeży Kenii, Tanzanii, Szeszeli, Madagaskaru i na Oceanie Indyjskim. Pomimo zwiększonej obecności okrętów wojennych somalijscy piraci nadal atakują statki wzdłuż północnego wybrzeża Somalii, w Zatoce Adeńskiej i na południu Morza Czerwonego w Bab El Mandeb TSS. Piraci Ci ostrzeliwiają statki z broni automatycznej oraz RPG (Rocket Propelled Grenades). Jeżeli atak się powiedzie piraci kierują statek ku wybrzeżom Somalii, a następnie żądają okupu za uwolnienie statku i załogi. Dlatego też zalecane jest, aby statki poruszające się w tym rejonie zachowywały dodatkowe środki bezpieczeństwa oraz trzymały wzmocnioną 24-godzinna wachtę.. Załoga na wachcie powinna zwrócić uwagę na małe podejrzane łodzie, płynące kursem zbliżonym do kursu statku. Wczesne wykrycie podejrzanej łodzi oraz właściwa ocena sytuacji pozwala kapitanowi statku na zwiększenie prędkości oraz podjęcie manewrów wymijających i ucieczki od piratów. Działania takie umożliwiają otrzymanie pomocy od różnych organizacji antypirackich takich jak IMB PRC.

Ze względu na zdecydowaną walkę z piractwem, strefa ataków piratów somalijskich bardzo się rozszerzyła i zmuszeni są oni poszukiwać celów napadu w miejscach, gdzie słabnie czujność załóg tj. u wybrzeży Kenii, Tanzanii, Szeszeli, Madagaskaru, na wodach Oceanu Indyjskiego i Morza Arabskiego. Używanie przez piratów używają pływających baz, tak zwanych statków-matek („mother vessels”), pozwala im na przebywanie długi czas na pełnym morzu, daleko od brzegu i przeprowadzanie ataków na szybkich łodziach wodowanych ze statków-matek.

Najbardziej znane somalijskie organizacje pirackie to:

- National Volunteer Coast Guard – Nacjonalistyczna Straż Przybrzeżna – operuje w rejonie Kismaju, specjalizuje się w porwaniu małych statków i kutrów rybackich,
- The Marka Group – grupa kierowana przez Sheikh'a Yusuf'a Mohammeda Siad'a (aka Yusuf Indha'adde) - słabo zorganizowana, działa w obrębie miasta Marka,
- The Puntland Group – Grupa Puntlandii – w skład jej wchodzi rybakcy, którzy działają na obszarze Puntlandii,
- The Somali Marines – Somalijscy Marynarze – jest to najgroźniejsza, najlepiej wyposażona oraz najbardziej wpływowa w wymienionych grup. Posiada pełną strukturę, na wzór wojskowy. Na czele tej organizacji stoi admirał floty, oraz w dalszej kolejności, admirał, wice-admirał i kvestor.

Somalijskie organizacje i małe gangi pirackie nie mają wizji politycznej ani chęci wspólnego działania. To sprawia, że stają się one łatwym celem infiltracji fundamentalistów islamskich. Typowy pirat somalijski to przeważnie młody bogaty człowiek, posiadający kilka samochodów oraz duże posiadłości, co kreuje swoistą modę na bycie piratem.

2.3 Piractwo w rejonie Zachodniej Afryki

Rozwojowi piractwa na wodach Zachodniej Afryki sprzyjają wewnętrzne Nigerii, wojny domowej w Liberii, Sierra Leone i na Wybrzeżu Kości Słoniowej. Konflikty te są podsycane przez światowe mocarstwa oraz lobby gospodarcze walczące między sobą o dostęp do dóbr naturalnych występujących w tamtym rejonie kontynentu.

Również największe amerykańskie firmy naftowe mają u wybrzeży Afryki swoje platformy wydobywcze oraz prowadzą na tych wodach prace badawcze.

Problemem w walce z piratami był też fakt, że kraje afrykańskie nie zgodziły się na ich wodach na rozwiązania militarne podobne do tych na wschodnim wybrzeżu Afryki.

Państwa Zatoki Gwinejskiej są lepiej zorganizowane niż Somalia, posiadają struktury państwowe, jednak na tyle słabe, że nie kontrolują one całych obszarów państw. Dlatego administracje są

skorumpowane, infiltrowane przez klany plemienne, lokalnych kacyków, organizacje religijne, organizacje paramilitarne i doradców z całego świata.

Jest podejrzenie, że w rozbojach pirackich biorą udział prywatne armie tworzone przez wyższych urzędników, dowódców służb bezpieczeństwa i wojska. Wskazuje na to zachowanie niektórych grup, ich militarny ubiór, rodzaj łodzi pochodzących z demobilu, jak na warunki Afryki zadbana broń.



Rys. 6. Nigeryjscy Piraci z zatoki, dobrze umundurowani i uzbrojeni, w szybkiej, zwrotnej łodzi z demobilu lokalnej armii [7]

W rejonie zatoki Gwinejskiej najczęściej atakowane statki to: drobnicowce, masowce, chłodniowce oraz wszelkie rodzaje zbiornikowców. Większość z tych ataków dotyczyła statków wspierających przemysł ropy naftowej i pozostaje niezgłoszonych. Piraci układają się z właścicielami platform i z armatorami. Ataki w rejonie Nigerii mają o wiele bardziej brutalny charakter niż te w rejonie Somalii.. W tym rejonie załogi są ostrzegane, aby zachowały na wachtach szczególną ostrożność w obszarach:

- Lagos oraz Bonny River (Nigeria)- Piraci są agresywni, atakują i okradają statki oraz załogi wzdłuż wybrzeży, rzek, kotwicowisk, portów i wód otaczających. Do większości z tych ataków doszło w Lagos.
- Dar Es Salaam (Tanzania) – piraci atakują najczęściej statki w portach, na kotwicowiskach i wodach przybrzeżnych,
- Konakry (Gwinea) – piraci są uzbrojeni w automatyczną broń. Nawet mimo zgłoszeń ataków, lokalne marynarki wojenne nie reagują.

Specyfiką tego regionu i nowością dla armatorów jest fakt, że statki są kierowane do portów, kradziony jest ładunek, a niektóre statki sprzedawane na czarnym rynku, co stwarza zagrożenie, że życie marynarzy jako zakładników traci wartość.

3 Działania międzynarodowe w zwalczaniu piractwa

Wraz z gwałtownym rozwojem piractwa, a co za tym idzie wzrostem kosztów ponoszonych przez gospodarkę światową, organizacje dbające o bezpieczeństwo na morzu, m.in. NATO, IMO i UE podjęły walkę z piractwem. Wody zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego są patrolowane przez okręty wojenne marynarek krajów sąsiadujących z zagrożonymi akwenami oraz należących do NATO, UE, a także Rosji i Chin. Podpisano międzynarodowe porozumienia i stworzono antypirackie organizacje militarne.

W rejonie Cieśniny Malakka, Singapur, Malezja oraz Indonezja zawarły 4 września 2006 r. Regionalne Porozumienie w sprawie Zwalczania Piractwa i ataków zbrojnych na statki w Azji (ReCAAP - Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed robbery against Ships in Asia). Porozumienie to podpisały również inne kraje zarówno z Europy jak i Azji.

Następstwem tego porozumienia było utworzenie ISC (ReCAAP Information Centre) zwane potocznie Centrum Informacyjnym ReCAAP. Głównym zadaniem ISC było:

- szybka i sprawna wzajemna wymiana informacji o działalności pirackiej oraz zbrojnej,
- szybka reakcja na powstałe zagrożenie,
- wspólne zwalczanie piractwa morskiego.

Pozwoliło to na szybkie lokalizowanie baz oraz miejsc przebywania piratów. Umożliwiło to podejmowanie działań profilaktycznych, wyprzedzających pirackie ataki, co doprowadziło do znacznego ograniczenia ataków do 2-3 w ciągu roku.

Operacja wojskowa NATO, rozpoczęta w 2009 r. pod kryptonimem „Ocean Shield” (Oceaniczna Tarcza) była kolejnym programem zwalczającym piractwo morskie. Była ona kontynuacją operacji „Alied Protector”. Utworzono specjalne centrum koordynacyjne o nazwie Maritime Security Centre- Horn of Africa (MSCHOA). Głównym zadaniem Oceanicznej Tarczy było wspieranie międzynarodowych starań mających na celu zwalczyć piractwo oraz patrolowanie wód w rejonie tzw. Rogu Afryki (HoA - *Horn of Africa*), Cieśniny Adeńskiej i Cieśniny Hormuz. Patrolowany obszar stanowił blisko 2 mln kilometrów kwadratowych. Środki i siły do przeprowadzenia tej operacji zapewniały państwa członkowskie wchodzące w jej skład, a dowodzona była przez NATO. Okręty wojenne prowadziły nasłuch, wywiad i rekonesans na patrolowanym obszarze ze szczególnym zwróceniem uwagi na Somalię. Siły NATO kontrolowały oraz przeszukiwały podejrzane jednostki by przeciwdziałać atakom pirackim, a czasami ochraniały konwoje statków.

Specjalne jednostki NATO miały pozwolenie na dokonywanie abordaży, prowadzenia akcji odbijania uprowadzonych członków załóg oraz chwytania piratów w celu postawienia ich przed sądami zainteresowanych krajów.

Głównymi zadaniami programu Ocean Shield było:

- koordynacja działań NATO oraz marynarek sprzymierzonych,
- koordynacja MSCHOA (*Maritime Security Centre- Horn of Africa*) i operacji ATALANTA
- poszukiwanie baz i jednostek morskich piratów, zapobieganie ich atakom, konfiskowanie broni, doprowadzanie przed wymiar sprawiedliwości
- wspieranie oraz rozwijanie sił zbrojnych państw zagrożonych regionów.
- ochrona załóg oraz udzielanie pomocy w razie zaistnienia potrzeby, odstraszenie oraz powstrzymanie pirackich ataków.

Ze względu na prowadzenie operacji ATALANTA i prawie całkowite wyeliminowanie piractwa w patrolowanych rejonach NATO zakończyło operację „Ocean Shield” 15 grudnia 2016 r.

Unia Europejska w dniu 8 grudnia 2008 r. podjęła uchwałę wprowadzenia w życie programu operacji militarnej pod kryptonimem European Union Naval Force ATALANTA (EU NAVFOR). Operacja ATALANTA skierowana jest w rejony występowania piractwa. Do głównych zadań Operacji ATALANTA należy [10]:

- powstrzymanie aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii
- ochrona statków organizacji Światowego Programu Żywnościowego
- ochrona statków handlowych
- monitorowanie aktywności rybackiej u wybrzeży Somalii

Aktualnie operacja ma mandat do działania do 31 grudnia 2018r.

Obszar działania operacji ATALANTA obejmuje rejony Morza Czerwonego, Zatoki Adeńskiej oraz Oceanu Indyjskiego. Od 2014 roku możliwe jest również podejmowanie działań na wodach terytorialnych oraz wewnętrznych Somalii.

Posiedzenie Rady UE w 2016 roku wsparło program środkami w wysokości 11,064 mln Euro, na pokrycie tzw. kosztów wspólnych [10].

EU NAVFOR prowadzi współpracę z marynarkami innych krajów z poza UE, takimi jak np. Rosja, Chiny i Indie. Kraje te prowadzą równoległe własne programy dążące do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w zagrożonych rejonach.

EU NAVFOR ściśle współpracuje z połączonymi siłami zbrojnymi NATO pod dowództwem floty USA.

W ramach programu ATALANTA utworzono specjalny korytarz transportowy (Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), którego zadaniem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa statków płynących w rejonie HoA.

W ramach IRTC określone jest ściśle:

- jakim kursem powinien poruszać się statek,
- w jakiej odległości od brzegu aby zachować największy poziom bezpieczeństwa.

Korytarz transportowy wyznaczany był na podstawie miejsc gdzie ilość ataków było najmniej bądź nie występowały one w ogóle.

Siły marynarki działające w operacji EU NAVFOR mają przyznane specjalne prawa:

- mogą bez żadnych przeszkód aresztować oraz przetrzymywać osoby które są podejrzane o popełnianie aktu piractwa,
- mogą skonfiskować lub zniszczyć mienie osób podejrzanych w celu uniemożliwienia wykorzystania go do ponownego użytku w procederze napadów,
- osoby które zostały zatrzymane podczas aktu piractwa lub są podejrzewane o dokonywanie takich aktów, mogą być sądzone w krajach UE lub w innych krajach, bliższych względem miejsca popełnienia przestępstwa, ale tylko takich które mają podpisaną umowę z UE.

Dowództwo operacji - Centrum Bezpieczeństwa Rogu Afrykańskiego (Maritime Security Centre- Horn of Africa -MSCHOA). prowadzi całodobową obserwację statków, które przepływają przez obszary zagrożone piractwem w rejonach Somalii. Z dowództwa wysyłane są również na statki i do armatorów informacje o aktualnych miejscach kontaktu z piratami.

Do zadań należących do armatora oraz operatorów statków należy zgłaszanie próby przejścia statku przez rejony zagrożone atakami do centrum operacyjnego MSCHOA. Dzięki temu możliwe jest zachowanie współpracy między armatorem, statkiem i MSCHOA. Centrum może przydzielić okręt wojenny który będzie konwojował lub nadzorował statek przez cały korytarz IRTC.

Centrala operacyjna misji ATALANTA znajdująca się w Międzynarodowej Siedzibie (MNHQ) w Northwood w Wielkiej Brytanii, w związku z wystąpieniem przez Wielką Brytanie z grona członków UE zostanie przeniesiona do Stacji Marynarki Wojennej (Naval Station Rota -NAVSTA Rota) w Hiszpanii.

Podobną rolę pełni powołana w 2009 r. połączona grupa zadaniowa 151 (Combined Task Force 151- CTF-151). Jest to odpowiednik operacji UE „ATALANTA” oraz NATO „Ocean Shield”. W skład tego ugrupowania wchodzi okręty m. in. Francji, Niemiec, Pakistanu, Kanady USA czy Wielkiej Brytanii.

Głównym zadaniem CTF-151 jest przeciwdziałanie piractwu inapadom rabunkowym na morzach, w celu ochrony międzynarodowego handlu i swobody nawigacji na obszarze Cieśniny Hormuz, Pakistanu oraz południowym terytorium Kenii.

CTF-151 prowadzi patrole antypirackie, uczestniczy w konwojach, prowadzi akcje odbijania z rąk piratów statków i załóg.

Wobec nasilających się aktów piractwa na zachodnich wodach Afryki ważnym projektem był Projekt CRIMGO (Critical Maritime Routes Gulf of Guinea) realizowany od stycznia 2013 r. przez Unię Europejską i kraje afrykańskie w rejonie Zatoki Gwinejskiej m. in. Benin, Gabon, Nigeria i Togo. Jego celem było podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez szkolenie marynarek wojennych państw regionu oraz utworzenie systemu do usprawnienia przepływu informacji. Był on w większości finansowany ze środków Unii Europejskiej, a koszt tego przedsięwzięcia wyniósł ok 4,5 mln Euro.

W październiku 2016 roku program został oficjalnie zamknięty. Obecnie kontynuowana jest podobna działalność w ramach projektu GoGIN. Jego celem dalsza poprawa bezpieczeństwa i ochrony w Zatoce Gwinejskiej poprzez rozwijanie skutecznej oraz sprawnej

regionalnej sieci wymiany informacji. Program ten ma się zakończyć 2020r[18]

4 Działania logistyczne i prawne w sytuacji kryzysu

Jako sytuację kryzysową zdefiniowano dokonanie aktu pirackiego, utratę ładunku, zabór statku, porwanie, doznanie uszczerbku zdrowia lub śmierć członków załogi.

Akty terrorystyczne są spektakularne, dokonywane są najczęściej na terytorium kraju, który posiada służby bezpieczeństwa, sieć informatorów, monitoringi na przejściach granicznych oraz mają gęsto zaludnione, ograniczone terytorium.

Piractwo rozwija się głównie w rejonach o słabych strukturach państwowych, ma wsparcie lokalnej ludności, a często skorumpowanych urzędników państwowych. Dlatego też w sytuacji, gdy dochodzi do porwania członków załóg, sytuacja jest bardzo skomplikowana, nieprzewidywalna i wymaga dostosowania sił i środków do dynamicznie zmieniających się warunków.

Piraci somalijscy porywając statek więzili na nim załogi. Wiązało się to z możliwością ich żywienia, pilnowania na małej przestrzeni, możliwości udowodnienia w każdej chwili, że zakładnikom nie dzieje się krzywda. Zbierali od członków załóg numery telefonów i adresy mailowe do najbliższych i wywierali przez rodziny nacisk na armatorów. Okup najczęściej był zrzucany z samolotu. Jeżeli piraci otrzymali okup, statek z załogą był uwalniany. Piraci zbierali doświadczenie i ich techniki działania ewoluują. Z ich doświadczenia wynika, że niektóre kraje nie negocjują. Należą do nich Rosja, Chiny, Francja, czasami USA. Zdarzało się też, że po otrzymaniu okupu, łodzie piratów z niewyjaśnionych przyczyn tonęły.

Determinacja organizacji międzynarodowych, broniących interesów największych gospodarek światowych w utrzymaniu bezpieczeństwa w newralgicznych obszarach transportu morskiego takich jak Kanał Sueski, zatoka Perska, Cieśnina Malakka spowodowała utworzenie międzynarodowych programów do walki z terroryzmem. Inaczej jest w rejonie zachodniej Afryki. Kraje w tym regionie nie dopuszczają sił zewnętrznych. W sytuacji porwania ludzi lub statku, nigdy nie wiadomo, kto jest sprawcą, jakie są główne motywy i żądania. Nie obowiązuje w takich wypadkach żadne prawo państwowe. Bardzo często służby dyplomatyczne korzystają z kontaktów firm prowadzących interesy w regionie. Wielkość okupu rośnie, bo każdy pośrednik musi zarobić. Nie można też użyć sił specjalnych, bo nie będą miały ani rozeznania ani wsparcia lokalnej ludności. Trzeba się też liczyć z tym, że żadna tajemnica nie zostanie dochowana. Sprawę komplikuje jeszcze fakt infiltracji środowisk pirackich przez organizacje terrorystyczne.

Podsumowanie

Każdy rejon działań pirackich ma swoją charakterystykę. Położenie geograficzne determinuje techniki działania piratów. Zawrota polityczne w państwach w zagrożonych piractwem regionów sprzyjają rozwojowi biedy, bezrobociu oraz ułatwiają dostęp do broni. Ponieważ piraci rekrutują się z lokalnej ludności, mogą liczyć na wsparcie społeczeństwa. Piractwo stało się też częścią gospo-

darki, hazardu, sposobem zdobywania dużych pieniędzy tanim kosztem. Podczas rozkwitu piractwa somalijskiego można było znaleźć w Internecie zakłady co do wielkości okupu, czasu negocjacji, przewidywania typu następnego porwanego statku, powodzenia pirackiego ataku itp. Wiele państw sprzedaje swoje stare zapasy broni. Mimo jawnego piractwa w rejonie zatoki Gwinejskiej, nadal zawijają tam statki, prowadzone są interesy z tamtejszymi krajami. Najczęściej jedynym poszkodowanymi są członkowie załóg statków

Bibliografia:

1. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>
2. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Montego Bay.1982.12.10. Porozumienie w sprawie implementacji części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. Nowy Jork.1994.07.28., Dz.U.02.59.543
3. [http://www.imo.org/blast=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast=24575&filename=A922(22).pdf)
4. <https://www.marinevesseltraffic.com/MALACCA-STRAIT/>
5. <https://www.kenyastar.com/news/258033003/ukrainian-bosnian-among-crew-members-kidnapped-off-nigeria>
6. <https://www.vesselfinder.com/news/3179-Pirates-Attack-Two-Cargo-Ships-in-Asia>
7. <https://www.kenyastar.com/news/258033003/ukrainian-bosnian-among-crew-members-kidnapped-off-nigeria>
8. <https://worldhistory.us/asian-history/pirates-of-the-malacca-strait.php>
9. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL016203/Sea-curus-develops-niche-cover-for-Southeast-Asia-piracy-risks>
10. <http://eunavfor.eu/mission/>

Logistic activities of shipowners related to maritime piracy in the geopolitical and legal aspect

The article discusses the activities of shipowners related to shipping on waters with sea piracy. The authors presented preventive actions and actions taken in the crisis situation of a pirate attack in the geopolitical and legal aspect. The effectiveness of these activities has been analyzed

Keywords: logistics activities, maritime piracy, geopolitical and legal aspect.

Autorzy:

dr inż. **Zbigniew Łosiewicz**, st.of.mech.okr. – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie al. Piastów 17, 70-310 Szczecin, Wydział Techniki Morskiej i Transportu, zbigniew.losiewicz@zut.edu.pl

Dominika Łosiewicz – studentka, Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, kierunek Transport,

Maja Łosiewicz – studentka, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Prawa i Administracji, kierunek Prawo