

kmdr por. mgr inż. Jacek WAJCHERT
kmdr por. rez. dr Jarosław KROPLEWSKI
Akademia Marynarki Wojennej

MORSKIE AGENCJE OCHRONY A BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI MORSKIEJ

STRESZCZENIE

Formacje wojskowe składające się z ochotników walczących za pieniądze od niepamiętnych czasów były ważnym elementem kształtującym obraz polityczny świata. Ich działalność, niezwykle kontrowersyjna, została zniesiona pod koniec XX wieku na mocy międzynarodowych regulacji prawnych. Upadek dwubiegunowego świata oraz rozprzestrzenianie się zjawiska globalizacji sprawiły, że ostatnie dekady XX wieku były okresem w którym obserwowano stały wzrost znaczenia podmiotów pozapaństwowych w stosunkach międzynarodowych, także podczas konfliktów zbrojnych. Podmioty te, określane jako Prywatne Firmy Wojskowe (Private Military Company) bądź, w zależności od profilu oferowanych usług, Prywatnymi Firmami Ochroniarskimi (Private Security Company) na stałe wpisały się w pejzaż współczesnych konfliktów zbrojnych oferując niezwykle szeroki wachlarz usług militarnych lub je wspierających. Renesans piractwa w najbardziej istotnych dla żeglugi międzynarodowej akwenach sprawił, że usługi z zakresu ochrony są oferowane przez te firmy również armatorom, których statki operują w najniebezpieczniejszych rejonach świata.

Biorąc pod uwagę nieuchronność prywatyzacji sfery ochrony szlaków i jednostek morskich należałoby się zastanowić, jaki status prawny przysługuje pracownikom prywatnych firm ochraniających statki i czy ich działalność nie jest sprzeczna z obowiązującymi w tej dziedzinie międzynarodowymi regulacjami prawnymi ?

Słowa kluczowe:

piractwo morskie, prywatne agencje ochrony, prawo międzynarodowe, bezpieczeństwo żeglugi

WSTĘP

Od trzech dekad prywatna przedsiębiorczość stopniowo przejmuje zadania sił zbrojnych państw w zakresie bezpieczeństwa. Prywatne firmy woj-

skowe (dalej: PFW)¹ obecne były i są w większości współczesnych konfliktów zbrojnych, w tym przede wszystkim w Afganistanie, Iraku, Somalii, Libii, Ukrainie, na Bliskim Wschodzie, w Azji oraz Ameryce Południowej.

Impulsu do rozwoju tej formy przedsiębiorczości dostarczyły cztery czynniki. Pierwszym i najważniejszym z nich był upadek dwubiegunowego świata, którego skutkiem była demobilizacja sił zbrojnych ówczesnych potęg militarnych. Jej efektem było pojawienie się na rynku pracy ogromnej ilości doświadczonych i wysoko wykwalifikowanych żołnierzy i funkcjonariuszy. Drugim czynnikiem był łatwy dostęp do broni pochodzącej z demobilu². Kolejny z nich, to brak stabilizacji międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa, który spowodował wybuch dotychczas tłumionych konfliktów narodowościowych, etnicznych i religijnych. Natomiast ostatni faktor związany był z gwałtownym rozwojem technologii wojskowych, który wymusił na decydentach konieczność angażowania prywatnych firm zatrudniających cywilnych specjalistów w sektorach działań, które były dotychczas domeną armii narodowych.

Za pioniera w dziedzinie prywatyzacji bezpieczeństwa uznaje się południowoafrykańską firmę Executive Outcomes, która wyznaczyła trendy w całej branży. Utworzyli ją funkcjonariusze byłych służb bezpieczeństwa i żołnierze oddziałów wojskowych, którzy po upadku apartheidu w Republice Południowej Afryki (RPA) musieli porzucić dotychczasowe zajęcia³. D. D. Avant twierdzi, że w ostatniej dekadzie XX wieku PFW szkoliły armie co najmniej czterdziestu

¹ Do obecnej chwili nie określono ostatecznie, jak nazwać przedsiębiorstwa, których usługi wiążą się ze stosowaniem przemocy. Większość z nich, reklamując swoją działalność na stronach internetowych, określa się jako *private military company* lub *private security company*, w zależności od profilu działalności firmy. Biorąc pod uwagę fakt, iż podział na firmy, które oferują typowe usługi militarne i na te, które mają w swojej ofercie usługi ochroniarskie bądź policyjne jest bardzo labilny, w niniejszym artykule będę posługiwał się ogólnym określeniem prywatne firmy wojskowe (PFW).

² Jak podają F. Mathieu i N. Dearden po Zimnej Wojnie nielegalne rynki światowe zostały zalane uzbrojeniem wojskowym od karabinów maszynowych, poprzez czołgi, helikoptery po samoloty odrzutowe. W Afryce cena czołgu T-55 oscylowała wokół 40 tys. \$, natomiast AK-47 w Ugandzie można było już nabyć za wartość kurczaka. F. Mathieu i N. Dearden, *Corporate Mercenaries. The threat of private military and security companies*, Londyn 2006, s. 15. Raport dostępny na stronie: http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/droi/dv/805_mercenaries_/805_mercenaries_en.pdf (dostęp: 12.08.2018).

³ Personel firmy stanowiło 500 wojskowych doradców i 3 tysiące byłych żołnierzy. Wówczas armia żadnego z państw afrykańskich nie posiadała tak doskonale wyszkolonych i wyposażonych formacji zbrojnych. Firma ta brała udział w konfliktach w Angoli i Sierra Leone. Po wprowadzeniu przez rząd RPA przepisów delegalizujących tego rodzaju przedsiębiorczość, firma została rozwiązana, a jej pracownicy zatrudnieni w sześciu spółkach- córkach działających poza granicami RPA. D. D. Avant, *Prywatyzacja bezpieczeństwa*, [w:] *Studia bezpieczeństwa*, (red.) P.D. Williams, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2012, s. 445.

dwóch państw, a w latach 1995- 2004 pojawiło się na rynku znacznie więcej niż 200 firm tego rodzaju i aktualnie, w opinii niektórych ekspertów, działało wówczas na świecie kilkaset PFW zaangażowanych w ponad stu państwach na sześciu kontynentach⁴. Firmy te mają do zaoferowania szeroki zakres usług, które obejmują między innymi: kompleksową obsługę placówek dyplomatycznych i wojskowych, ochronę VIP, szkolenia dla służb mundurowych, w tym przede wszystkim służb bezpieczeństwa, wojska, policji, doradztwa w zakresie wywiadu i kontrwywiadu, usługi logistyczne i medyczne.

Znakomita większość PFW to firmy amerykańskie, a w dalszej kolejności brytyjskie, francuskie, izraelskie i rosyjskie. Wynajęcie tych firm niekiedy pozwala rządowi na obejście niektórych prawnych przeszkód oraz na manipulowanie statystykami⁵.

Eric Prince, twórca amerykańskiej formacji Blackwater, w swojej książce *Cywilni wojownicy. Najemnicy w ogniu wojny*, pisze: Nad Zatoką Perską średnio jeden cywilny kontraktor przypadał na sześciu wojskowych: w Iraku i Afganistanie, po długim okresie redukcji liczby pełniących służbę żołnierzy, proporcja ta przedstawiała się jak jeden do jednego, co oznaczało, że jeżeli wysłano tam sto tysięcy żołnierzy, to sto tysięcy kontraktorów musiało ich wspomagać⁶. Według posiadanych przez niego danych, w 2005 r. rząd federalny wydawał rekordową kwotę czterdziestu centów z każdego dolara na realizację kontraktów zawartych z prywatnymi firmami⁷.

PFW systematycznie podejmują coraz liczniejsze działania ze sfery bezpieczeństwa i rozszerzają swój asortyment. Rozrasta się również grupa ich zlecniodawców. Należą do nich państwa⁸, organizacje międzynarodowe,

⁴ Ibidem, s. 444.

⁵ Przykładowo w 1991 r. ONZ nałożyła embargo na sprzedaż broni i szkolenia jakiegokolwiek stronie konfliktu w byłej Jugosławii. Jednakże wynajęcie firmy MPRI pozwoliło to embargo obejść. A. Garnuszek, *Prywatne firmy wojskowe - w stronę prywatyzacji wojny*, [w:] „Współczesne wyzwania dla międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych”, (red.) A. Garnuszek, R. Baranowski, Wydawca: Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2012, s. 7.

⁶ E. Prince, D. Coburn, *Cywilni wojownicy. Najemnicy w ogniu wojny*, Wydawnictwo Muza, Warszawa 2014, s. 21.

⁷ Ibidem, s. 121.

⁸ Szefowie PFW zabiegają o pozyskiwanie najbardziej intratnych kontraktów. W 2001 r. 10 największych PFW w USA wydało więcej niż 32 mln\$ na lobbing oraz ok. 12 mln \$ na kampanie wyborcze. Np. w latach 1994-2004 sama PFW Tytan wydała na lobbing 2,16 mln \$. W rezultacie 96 % jej zysków z 1.8 mld \$ uzyskanych w 2003 r. pochodziło z kontraktów zawartych z rządem Stanów Zjednoczonych. F. Mathieu i N. Dearden, op.cit., s. 19.

przedsiębiorstwa komercyjne, organizacje pozarządowe oraz klienci indywidualni⁹.

W opinii K. Wardin są to firmy bardzo elastyczne, zdolne do każdej adaptacji, a więc asortyment usług, jaki oferują jest bardzo szeroki¹⁰. Wśród zleceniodawców znajdują się również armatorzy, którzy zaniepokojeni rozwojem piractwa bezpieczeństwo swoich jednostek powierzają rzeczonym firmom.

Przywoływany już E. Prince konstatował: Z myślą o akcjach na akwenach wodnych i zwalczaniu piractwa w Zatoce Adeńskiej utworzono firmę Blackwater Maritime Security Solution, dysponującą byłym statkiem badawczym Narodowej Administracji Oceanu i Atmosfery, 60- metrową jednostką Mc Arthur, którą przystosowano do zabierania na pokład dwóch małych śmigłowców, trzech niezatapialnych łodzi i kilkudziesięciu ludzi¹¹.

Wobec powyższego coraz powszechniejszy staje się pogląd, iż z powodu wielu problemów natury organizacyjnej i finansowej, z jakimi borykają się państwa i armatorzy w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi na niektórych istotnych dla handlu międzynarodowego akwenach, należałoby w szerokim zakresie wykorzystywać prywatny sektor do zapewnienia bezpieczeństwa na morzu. Tym bardziej, że firmy te już od pewnego czasu operują na najniebezpieczniejszych akwenach. W odróżnieniu od PFW działających na lądzie określone są jako Morskie Agencje Ochrony (MAO). Niestety problem dotyczący MAO narasta z chwilą, kiedy zamierza się określić prawny status ich funkcjonowania.

Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaki jest aktualnie prawnomiędzynarodowy status MAO ?
2. Jaki zakres usług jest oferowany przez wyżej wymienione firmy w zakresie walki z piractwem morskim ?

RENEZANS PIRACTWA MORSKIEGO

W czasach Internetu i smartfonów pojęcie piractwa kojarzy się przede wszystkim z komercyjnymi produkcjami amerykańskich wytwórni filmowych. Biorąc jednak pod uwagę statystyki publikowane przez Biuro Morskie (International Marine Bureau) oraz Międzynarodową Izbę Handlową (International

⁹ A. Wojciechowski, *Prywatne firmy wojskowe a międzynarodowa ochrona praw człowieka*, Wydawca: Helsińska Fundacja Praw Człowieka, Warszawa 2014, s. 12.

¹⁰ K. Wardin, *Prywatne firmy wojskowe- panaceum na problem piractwa morskiego*, „Logistyka” 2011, nr 5, s. 955.

¹¹ E. Prince, D. Coburn, op. cit., s. 118.

Chamber of Commerce)¹², ten rodzaj działalności przestępczej na morzu nie jest zjawiskiem, które miało miejsce jedynie w przeszłości, jest wręcz przeciwnie- jesteśmy świadkami jego renesansu.

Dzisiejsi piraci są doskonale wyposażeni w najnowsze zdobycze techniki łączności, nowoczesne i szybkie jednostki pływające oraz broń, której nie powstydzilyby się armie wiodących państw świata. Ich taktyka polega na wykorzystaniu małych, szybkich łodzi z których dokonują abordażu na statki będące w ruchu lub na kotwicowisku. Natomiast z dala od wybrzeży korzystają z większych jednostek, które stanowią zabezpieczenie i zaopatrzenie jednostek abordażowych¹³.

W opinii J. Padzika czynnikami, które bezpośrednio wpłynęły na renesans piractwa były: przyjęcie zasady wolności mórz jako normy prawa traktatowego oraz zakończenie zimnej wojny, które spowodowało wycofanie marynarek wojennych antagonistycznych bloków politycznych z wielu strategicznych dla światowej gospodarki akwenów, ułatwiając powrót piractwa na te wody¹⁴.

Jak zauważa K. Wardin Piractwo, chociaż pozornie polegające na tych samych zasadach, różni się od siebie w poszczególnych regionach świata korzeniami historycznymi, motywacją samych piratów jak i stosowanymi przez nich metodami. Bez względu jednak na te różnice jest to proceder zagrażający w istotny sposób bezpieczeństwu transportu morskiego, który stanowi podstawę logistyczną zglobalizowanej wioski jaką stała się nasza planeta w XXI wieku... (...) ... bez względu na region jego występowania jest to bezprawna działalność przynosząca szkody całej społeczności międzynarodowej¹⁵.

Piractwo, według J. Padzika, przybiera postać czynnika nie tylko zagrażającego swobodzie żeglugi i handlu międzynarodowego, ale także faktora godzącego bezpośrednio w bezpieczeństwo państw, powodującego przy tym generowanie znacznych strat materialnych (utracone ładunki i statki, wzrost kosztów ubezpieczenia, wydłużenie tras przejścia, okupy za porwane załogi, koszty wprowadzenia dodatkowego wyposażenia i procedur z zakresu bezpieczeństwa)¹⁶.

Nieco szerzej rzecz traktuje T. Szubrycht, który poza wymienionymi zagrożeniami wskazał na jeszcze jeden niezwykle istotny fakt z punktu widzenia bezpieczeństwa współczesnego świata, a mianowicie na to, iż piraci bywają

¹² Patrz: statystyki dotyczące aktów piractwa w 2016 r. <http://www.gospodarkamorska.pl/Administracja, Prawo/ piractwo-morskie-raport-za-rok-2016.html> (dostęp: 24.08.2018)

¹³ J. Padzik, *Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmiana*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2013, nr 1, s. 92.

¹⁴ Ibidem, s. 91.

¹⁵ K. Wardin, *Prywatne firmy wojskowe- panaceum na problem piractwa morskiego*, „Logistyka” 2011, nr 5, s. 952.

¹⁶ J. Padzik, op. cit., s. 92.

powiązani z organizacjami przestępczymi i grupami terrorystycznymi, a osiągnięte w wyniku ataków pirackich korzyści majątkowe mogą stanowić istotne źródło finansowania grup terrorystycznych, przestępczych bądź separatystycznych¹⁷.

Definicja tego procederu została stosunkowo jasno określona w prawie międzynarodowym. Zgodnie z art. 15 Konwencji o morzu pełnym sporządzonej w Genewie 29 kwietnia 1958 r. jest nią:

1. wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelki rabunek dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany:
 - a) na pełnym morzu przeciwko innemu statkowi lub samolotowi albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku lub samolotu,
 - b) przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego Państwa,
2. wszelkie akty dobrowolnego uczestnictwa w korzystaniu ze statku lub samolotu, o ile ten, który ich dokonuje, ma świadomość faktów, nadających temu statkowi lub samolotowi charakter piracki,
3. wszelka akcja mająca na celu podżeganie do popełnienia czynów określonych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu albo świadomie podjęta w celu ich ułatwienia¹⁸.

Międzynarodowe prawo publiczne uznaje, że akty piractwa mogą być dokonywane nie tylko na wodach międzynarodowych, ale również w specjalnych strefach ekonomicznych, w strefie powietrznej i w każdym innym miejscu, które jest poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa. Akty te mogą być dokonywane jedynie przez prywatne statki wodne i powietrzne. Okręt lub inny statek państwowy, nie może być uznany za statek piracki, chyba że jego załoga zostanie wcześniej wzięta do niewoli przez piratów, lub działania załogi będą miały wyłącznie prywatny charakter¹⁹.

Natomiast za pirata możemy uznać osobę, która dopuściła się czynów wymienionych w Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r. W świetle art. 3:

¹⁷ T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, Wydawnictwo J.P., Gdynia 2011, s. 99.

¹⁸ Dz. U. 1963 Nr 33, poz. 187. Podobne brzmia zapisy art. 101 *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza* podpisanej 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay na Jamajce. Dz. U. 2002 Nr 59, poz. 543.

¹⁹ L. Joubert, *Global Piracy and Armed Robbery at Sea 2017*, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/editorials/global-piracy-armed-robbery> (dostęp: 22.08.2018).

1. Osoba popełnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie:
 - (a) zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia, lub
 - (b) dokonuje aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub
 - (c) niszczy statek albo powoduje uszkodzenie statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub
 - (d) umieszcza, lub powoduje umieszczenie na statku, za pomocą jakichkolwiek środków, urządzenia lub substancji, która może zniszczyć ten statek lub spowodować jego uszkodzenie lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to zagrożenie lub możliwość zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku, lub
 - (e) niszczy albo w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne, albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku, lub
 - (f) przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powodując w ten sposób zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi statku, lub
 - (g) rani albo zabija inną osobę w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek przestępstwa wymienionego w punktach od (a) do (f).
2. Osoba popełnia również przestępstwo, jeżeli:
 - (a) usiłuje popełnić jakiegokolwiek przestępstwo wymienione w ustępie 1 lub
 - (b) namawia inną osobę do popełnienia przestępstw wymienionych w ustępie 1, lub w jakikolwiek sposób współdziała z osobą popełniającą takie przestępstwa, lub
 - (c) grozi, stawiając warunki lub nie stawiając warunków, jakie są przewidziane w prawie wewnętrznym, w celu zmuszenia osoby fizycznej lub prawnej do dokonania lub powstrzymania się od dokonania określonego czynu, że popełni jakiegokolwiek przestępstwo wyszczególnione w ustępie 1 punkty (b), (c) i (e), jeżeli groźba taka naraża bezpieczną żeglugę danego statku²⁰.

Warto w tym miejscu podać różnicę pomiędzy piractwem a terroryzmem morskim. Tak więc z punktu widzenia bezpieczeństwa najważniejszym elementem, różnicującym powyższe pojęcia, jest zasięg zagrożeń. W odniesieniu do piractwa są one z reguły ograniczone do znanych i ustalonych akwenów oraz do konkretnych podmiotów. Natomiast terroryzm morski może mieć zasięg globalny. Celem piratów jest zysk, a celem terrorystów morskich konkret-

²⁰ Dz. U. 1994 Nr 129 poz. 635.

ny cel polityczny i rozgłos medialny. Ten ostatni jest przez piratów niepożądany²¹.

W chwili obecnej ponad 50 tys. statków, obsługiwanych przez ponad 1 mln marynarzy przewozi ponad 80 % globalnego transportu towarowego do portów na całym świecie. Część z nich operuje w rejonach szczególnie zagrożonych działaniami pirackimi i w mniejszym stopniu terrorystycznymi²².

W opinii L. Joubert Zrozumienie piractwa i zbrojnego napadu na statki ma kluczowe znaczenie w ograniczaniu przemocy na morzu. Kwantyfikacja ekonomicznych i ludzkich kosztów piractwa jest ważna w zrozumieniu prawdziwego wpływu piractwa i rabunku na morzu. Jej zdaniem podstawową przyczyną piractwa zawsze jest konflikt, niepewność polityczna i sytuacja gospodarcza na lądzie.

Nie trudno ponadto zauważyć, że pośredni wpływ na odrodzenie się piractwa ma proces globalizacji, który kreuje powstawanie takich nowych jakości, jak „państwa upadłe”, będące źródłem tego rodzaju zagrożenia²³. A. Sepkowski stwierdza, że zjawisko to powoduje rosnące marginesy nędzy, będącej realnym niebezpieczeństwem dla sytego, bogatego, białego świata²⁴. Jeżeli weźmiemy pod uwagę dane prezentowane przez Josepha Stigliza, mówiące o tym, iż w ostatniej dekadzie XX wieku margines ten zwiększył się o sto milionów ludzi²⁵, a dane przedstawiane przez innych badaczy wskazują na postępującą pauperyzację obywateli najbiedniejszych państw, to zjawiska niepożądane, do których należy piractwo, będą się rozprzestrzeniały²⁶. Tym bardziej, że piraci są w niektórych krajach postrzegani jako wojownicy o wolność, równość i sprawiedliwość.

W przeważającej części wzorce piractwa powracają, często sięgając dekad lub nawet wieków²⁷. Występowanie piractwa jest często związane z rybołówstwem. Nielegalne, nieraportowane i nieuregulowane połowy niszczą ten sektor w kilku krajach, co prowadzi do napięć finansowych. Bezrobotni rybacy

²¹ J. Jabłońska-Bońca, *Prywatna ochrona bezpieczeństwa. Koncepcje, podmioty, zadania, kontesty*, Wydawnictwo: Wolters Kluwer, Warszawa 2017, s. 683.

²² L. Joubert, op. cit.

²³ A. Sepkowski, *Zbawienie dla wszystkich- globalizacja*, [w:] *Stosunki międzynarodowe wokół zagrożeń teoretycznych*, (red.) K. Kącka, Wydawnictwo naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2014, s. 364.

²⁴ Ibidem, s. 355.

²⁵ J. Stiglitz, *Globalizacja*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, s. 23. Cyt. za A. Sepkowski, op. cit., s. 356.

²⁶ Według Ch. Greefee, M. Greffarath'a, M. Schumanna w roku 1960 przeciętny dochód na głowę na głowę mieszkańca jednej piątej najbiedniejszych krajów był trzydziestokrotnie niższy od dochodu mieszkańca krajów bogatych, a obecnie jest niższy około osiemdziesiąt razy. Ch. Greefee, M. Greffarath, M. Schumann, *Czego chcą krytycy globalizacji*, Wydawnictwo „WAM”, Kraków 2004, s. 35. Cyt. za A. Sepkowski, op. cit., s. 356.

²⁷ L. Joubert, op. cit.

są często rekrutowani do piractwa²⁸. Przykładem są piraci somalijscy, którzy należą do grup bezrobotnych rybaków i byłych partyzantów²⁹.



Rys. 1. Pirat somalijski

źródło: http://www.banzaj.pl/galeria/somalijscy_piraci_1-galdok-87408-873327-jpg.html

Aktualnie pirackie ataki ograniczają przede wszystkim się do czterech, strategicznych dla morskiej żeglugi, obszarów:

- Zatoki Adeńskiej, niedaleko somalijskiego wybrzeża i wejścia do Morza Czerwonego;
- Zatoki Gwinejskiej, w pobliżu Nigerii i delty rzeki Niger;
- Cieśniny Malakka, między Indonezją a Malezją;
- Rejonów Półwyspu Indyjskiego, szczególnie pomiędzy Indiami i Sri Lanką³⁰.

W mniejszym zakresie zjawisko to dotyczy wód okalających wybrzeża brazylijskie, ekwadorskie i peruwiańskie.

Jak wynika z danych zamieszczonych na stronie internetowej brytyjskiej agencji ICC Commercial Crime Services, w 2017 r. odnotowano 180 incydentów z udziałem piratów, z czego 136 dotyczyło abordażu; 6 przypadków porwań; 22 nieudanych prób ataków i 16 razy ostrzelano jednostki pływające. W sumie 91 członków załóg zostało zatrzymanych jako zakładnicy, a 75 po-

²⁸ Ibidem.

²⁹ J. Padzik, op. cit., s. 93.

³⁰ K. Ciulkin, *Współczesne piractwo morskie w świetle prawa międzynarodowego*, <http://akademia.e-prawnik.pl/porady/artykuly-3/wspolczesne-piractwo-morskie-w-swietle-prawa-miedzynarodowego.html>

rwano z pokładów statków. Trzech marynarzy zostało zabitych, natomiast sześciu rannych³¹.

W opinii ekspertów, mimo że liczba incydentów ma tendencje malejące (w 2016 r. odnotowano 191 incydentów, z których 150 zostało zabitych na pokładzie, a 151 członków załóg porwano), to zagrożenie dla bezpieczeństwa statków i życia marynarzy jest wciąż bardzo duże³². Na uwagę zasługuje fakt, że liczba zgłoszonych incydentów na Filipinach wzrosła ponad dwukrotnie, z 10 w 2016 r. do 22 w 2017 r.



Rys. 2. Piraci malezyjscy

źródło: <https://klogtheblog.wordpress.com/2009/04/17/the-facts-about-modern-day-pirates>

Według raportu większość „filipińskich” incydentów dotyczyła ataków na statki zakotwiczone, głównie w portach Manili i Batangas³³.

Wzrosła również liczba incydentów na wodach Afryki Wschodniej. W 2015 r. wynosiła ona 16, w 2016 r.- 27, a w 2017 r. już 54. Biorąc pod uwagę ich rodzaje, odnotowano: 32 przypadki podejrzanej aktywności piratów; 15 nieudanych ataków; 3 rozboje; 3 porwania i 3 uprowadzenia. Ze względu na miejsce incydentów, 24 ataki miały miejsce na wodach międzynarodowych, 22 na wodach terytorialnych, a w 8 przypadkach status wód nie został określony. Natomiast biorąc pod uwagę rodzaje jednostek, 25 ataków dokonano na statki handlowe, 11 na tankowce, 4 na masowce, 3 na kontenerowce, 3 na statki rybackie, 1 na jednostkę żaglową i 6 na inne jednostki³⁴. Niezwykle istotnym faktem jest to, iż zdecydowana większość ataków została przeprowadzona przez piratów na jednostki znajdujące się w ruchu (46), a tylko 5 na kotwicowiskach³⁵.

³¹ www.icc-ccs.org/index.php/1240-maritime-piracy-and-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report

³² Ibidem.

³³ Ibidem.

³⁴ <http://oceansbeyondpiracy.org> (dostęp: 26.08.2018)

³⁵ Ibidem.

W odniesieniu do wód somalijskich apogeum kryzysu miało miejsce w 2009 r., gdy ataki na statki pływające w tym rejonie dokonywane były prawie codziennie. Dopiero przyjęcie przez Radę Bezpieczeństwa ONZ rezolucji nr 1851 w grudniu 2008 r. oraz zorganizowanie przez Unię Europejską operacji morskiej „Atalanta” pozwoliło ograniczyć zakres działań pirackich, powodując jednocześnie zwiększenie zakresu obszaru ich działań³⁶. Stwierdzono również, że piraci potrafią po okresie niepowodzeń dokonywać zmiany swojej taktyki i opracowywać nowe strategie. Za niewątpliwe przyjęto, że nie zrezygnują z prowadzonego przez siebie procederu z uwagi na ogromne i stosunkowo łatwe zyski. Ponadto działalność ta, oprócz korzyści majątkowych, przynosi splendor osobom się nią parającym, przynajmniej w oczach społeczności z której się wywodzą. Somalijski pirat -Dahir Mohammed Hayesi -udzielając telefonicznego wywiadu stacji BBC stwierdził: [...]...wstąpienie w szeregi piratów było traktowane przez społeczność mojej wioski jako honorowa służba dla niej. Mówiono mi, że będę pełnił służbę narodową i zarabiał masę pieniędzy, wziąłem więc karabin i poszedłem³⁷. W dalszej części wywiadu przyznał, że w ciągu dwóch lat „zarobił” tyle pieniędzy, iż zaczął myśleć o zajęciu się legalnym biznesem³⁸. Niezwykle ważna jest zawarta w tym wywiadzie konstatacja, według której środki finansowe przekazywane piratom, jako okup za zatrzymane jednostki i ich załogi, pozwalają rozkręcić gospodarkę w regionie, w tym kontekście piraci są przez swoich współobywateli uważani za bohaterów³⁹.

Biorąc pod uwagę z jednej strony motywację piratów, a z drugiej strony koszty operacji antypirackich, jak np. „Atalanta” (corocznie prawie 2 mld \$) jak również fakt, że ataki te nie zostały wyeliminowane, a jedynie ograniczone⁴⁰, należałoby się zastanowić nad rozszerzeniem i prawnym usankcjonowaniem działalności Morskich Agencji Ochrony w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego.

³⁶ K. Wardin, op. cit., s. 954. Operacja „Atalanta” - operacja sił morskich dowodzonych przez Unię Europejską w Somalii, rozpoczęta w grudniu 2008 r. Ma ona pomóc w powstrzymaniu aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii, zapobieganiu im i ich zwalczaniu. Jest elementem kompleksowych działań UE na rzecz pokoju, stabilności i demokracji w Somalii. Chroni także statki Światowego Programu Żywnościowego i inne statki, którym grozi niebezpieczeństwo, monitoruje rybołówstwo u wybrzeży Somalii i wspiera inne unijne misje i programy w regionie. 28 listopada 2016 r. Rada Unii Europejskiej przedłużyła mandat operacji do 31 grudnia 2018 r. Przyznała również operacji środki w wysokości 11,064 mln EUR na pokrycie tzw. kosztów wspólnych. <http://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2016/11/28/eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended>. (dostęp: 26.08.2018).

³⁷ <https://fakty.interia.pl/swiat/news-wyznania-somalijskiego-pirata,nId,858871>

³⁸ Ibidem.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ K. Wardin, op. cit., s. 954.

MORSKIE AGENCJE OCHRONY

Konieczność zwalczania niebezpieczeństw, jakie niesie ze sobą piractwo morskie, zmusiła społeczność międzynarodową do zainicjowania szeregu przedsięwzięć zwalczających lub w najgorszym razie ograniczających ten proceder⁴¹. Wydaje się jednak, że dodatkowa ochrona, jaką stanowią na pokładach statków pracownicy MAO, jest aktualnie rozwiązaniem najbardziej racjonalnym, mimo znacznych kosztów związanym z kontraktowaniem tych firm⁴². Na stronach internetowych reklamuje się wiele podmiotów tej branży. Do największych z nich zalicza się Hart Maritime, Seagull Maritime Security, MUSC, Hudson Analytix, Solace Global, MAST, Securewest International, Neptune Maritime Security, ESPADA, STS maritime security, Anti-Piracy Maritime Security Services, RSB, Moran Security Group⁴³. Swoje komponenty morskie posiadają wiodące PFW.

⁴¹ Przykładem może być uchwalenie przez Międzynarodową Organizację Morską w 2002 r. Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego, będącego zestawem przepisów i zaleceń zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa przed piractwem i terroryzmem. Na jego podstawie powstały stanowiska oficera ochrony statku. Osoba ta musi posiadać certyfikat odpowiedniego przeszkolenia. Do obowiązków oficera ochrony statku należy bieżąca kontrola bezpieczeństwa, zaznajamianie załogi z wymaganiami planu ochrony statku, kontrola aktualności planu, zgłaszanie zagrożeń bezpieczeństwa oraz współpraca z organami zabezpieczającymi porty. W Polsce reguluje to *Ustawa z 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich*. Dz. U. 2008 Nr 171, poz.1055.

⁴² Każdy dzień obecności ochrony na statku kosztuje od 2500 do 3000 USD. Do tego doliczane są koszty podróży, biletów lotniczych i inne koszty manipulacyjne. Łączna odpłatność wynajęcia 4- osobowego zespołu ochrony na 12 dniowe przejście przez Zatokę Adeńską i zachodnią część Oceanu Indyjskiego wynosi od 40 000 do 46 000 USD. F. Jokić, *Udział najemników w ochronie statków cywilnych zagrożonych atakiem pirackim na przykładzie piractwa somalijskiego*, Praca dyplomowa AMW 2011, s. 38-39, cyt. za K. Wardin, op. cit., s. 956.

⁴³ <https://www.marineinsight.com/marine-safety/11-companies-offering-maritime-security-services> (dostęp: 30.08.2018)



Rys. 3. Kontraktor z firmy Seagull Maritime Security

źródło: <http://www.seagullsecurity.com/main.asp>

Firmy te oferują usługi, takie jak: ochrona statków, szlaków żeglugowych, instalacji podmorskich, terminali naftowych i gazowych, usuwanie materiałów wybuchowych, planowanie tras przejścia, monitorowanie statków, ochronę środowiska morskiego, prowadzenie szkoleń i doradztwa w zakresie bezpieczeństwa oraz prowadzenie wywiadu morskiego⁴⁴. Kontraktorami są przede wszystkim byli żołnierze marynarki wojennej, oddziałów specjalnych oraz piechoty morskiej⁴⁵. Angażowanie wspomnianych firm przybiera różne formy.

J. Jabłońska - Bońca wyróżnia sześć takich modeli. Pierwszy z nich mówi o tym, że pracownicy MAO przebywają na statku i tworzą kilkusobowy zespół, uzbrojony w broń maszynową, najnowsze środki noktowizyjne i łączności. Są to kontraktorzy, zatrudnieni na podstawie umów z MAO na statkach armatorów⁴⁶. Drugi model charakteryzuje się tym, iż armator zawiera umowę z MAO, ale kontraktorzy nie mustrują się na statku. Pozostają poza statkami handlowymi, uzbrojeni w broń maszynową w prywatnych, patrolowych łodziach i w helikopterach należących do tej firmy. Warto podkreślić, że jest to dobre rozwiązanie dla armatorów, ponieważ nie ma w tym przypadku konieczności przewozu broni na ochronianych jednostkach⁴⁷. Takie rozwiązanie preferowali na przykład szefowie firmy Blackwater, którzy z myślą o akcjach na akwenach wodnych i zwalczaniu piractwa, przede wszystkim w Zatoce Adeńskiej, utworzyli firmę Blackwater Maritime Security Solution, o czym wspomniano już na początku artykułu⁴⁸. Kolejny model mówi o korzystaniu z uzbrojonej eskorty kontraktorów, która na

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ J. Jabłońska- Bońca, op. cit., s. 694.

⁴⁷ Ibidem, s. 695.

⁴⁸ E. Prince, D. Coburn, op. cit., s. 118.

wycarterowanych od marynarek wojennych okrętów konwojuje jednostki zatrudniającego ich armatora⁴⁹. Nieco inne rozwiązanie zawiera model czwarty. W tym przypadku armator zawiera umowę z MAO, a jej pracownicy działają prewencyjnie jako prywatny wywiad antypiracki na lądzie⁵⁰. W modelu piątym zrezygnowano z usług MAO na rzecz marynarki wojennej państwa bandery armatora. Zawiera on umowę z marynarką wojenną, która przygotowuje i deleguje odpowiednio przygotowanych żołnierzy do ochrony statku⁵¹. Ostatni model – szósty dotyczy zatrudnienia przez armatora nieuzbrojonych kontraktorów, których głównym zadaniem jest prowadzenie szkoleń załogi i organizowanie w razie potrzeby ochrony statku⁵².

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w przypadku uzbrojonej ochrony znajdującej się na pokładzie ochraniającej jednostki armator musi wystąpić do państwa zarejestrowania bandery o uzyskanie pozwolenia na przewożenia broni, amunicji i ich obsługi. J. Jabłońska-Bońca zwraca również uwagę na fakt, iż niejasne są ponadto zasady użycia broni oraz poruszania się kontraktorów z bronią przez porty tranzytowe, wskazując, że kontraktor musi czekać na *flash point* i może użyć broni tylko jeżeli zachodzi bezpośrednie zagrożenie życia⁵³.

Inny, niezwykle istotny problem poruszony przez wyżej wymienioną autorkę, stanowi brak jasnych unormowań dotyczących postępowania z ujętymi przez kontraktorów na pokładach statków piratami⁵⁴. Państwa afrykańskie stanowczo odmawiają przyjmowania na swoje terytorium piratów, nie mówiąc już o postawieniu ich przed sądem i osadzeniu w zakładach karnych⁵⁵. Natomiast państwa europejskie wzbraniają się przed ponoszeniem kosztów związanych z ich transportem do Europy oraz ewentualnym domaganiem się przez nich prawa do przebywania na terytorium danego państwa w ramach azylu⁵⁶.

⁴⁹ J. Jabłońska-Bońca, op. cit., s. 695.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Ibidem.

⁵³ Ibidem, s. 698.

⁵⁴ Ibidem, s. 697.

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ Ibidem. Pierwszy we współczesnej Europie proces z oskarżenia o piractwo został przeprowadzony przez sąd w Rotterdamie, w czerwcu 2010 r. Sąd uznał, że piraci usiłowali w styczniu 2009 r. uprowadzić turecki statek z zamiarem wymuszenia okupu. Ciekawa jest linia obrony piratów, którzy twierdzili, iż są zwykłymi rybakami i podpłynęli do tureckiego statku „Samanyolu”, aby prosić o pomoc, ponieważ mieli kłopoty z własną jednostką. Jednocześnie załoga duńskiego okrętu patrolująca wody Zatoki Adeńskiej zeznała, że Somalijczycy wcześniej zaatakowali turecką jednostkę ostrzeliwując ją z broni maszynowej i granatnika. Piraci zostali skazani na pięć lat więzienia.

<https://www.tvp.info/1985317/swiat/somalijscy-piraci-skazani/>



Rys. 4. Zatrzymani piraci somalijscy

źródło: https://www.tvp.info/1985317/swiat/somalijscy-piraci-skazani/?captcha_key

Należy w tym miejscu nadmienić, iż do chwili obecnej nie ma żadnych wiążących międzynarodowych regulacji prawnych odnoszących się do MAO (podobnie jak do PFW). Problem ten narasta z chwilą, kiedy uświadomimy sobie, że nie ma nawet jednolitej doktryny państw w tym zakresie⁵⁷.

Warto tutaj przytoczyć słowa wspomianej już J. Jabłońskiej-Bońcy, która zarzuca Międzynarodowej Organizacji Morskiej (ang. IMO), pasywność w tej materii, a ONZ, NATO i UE brak strategii i woli kompleksowego rozwiązania problemu⁵⁸. Doprowadziło to do tego, że same MAO opracowują zasady zachowywania się kontraktorów w określonych sytuacjach, aby zminimalizować tym samym ryzyko odpowiedzialności karnej za nieuzasadnione użycie broni⁵⁹. Ponadto wskazuje, że z inicjatywy tych firm powstały stowarzyszenia MAO, których zadaniem jest między innymi ustalenie wymagań zawodowych dla uzbrojonej ochrony na statkach⁶⁰. Dobitym tego przykładem jest Międzynarodowe Stowarzyszenie Specjalistów Bezpieczeństwa Morskiego (ang. International Association of Maritime Security Professionals, IAMSP), które powstało w 2015 r. i według danych zrzesza około 600 firm ochrony bezpieczeństwa na morzu⁶¹. Jednym z wymogów członkostwa w tym stowarzyszeniu jest przestrzeganie Kodeksu morskich standardów bezpieczeństwa określane jako Mar-SecPro⁶².

Na swojej stronie internetowej organizacja utrzymuje, że jej głównym celem jest ustanowienie jak najwyższych standardów usług oferowanych przez

⁵⁷ J. Jabłońska-Bońca, op. cit., s. 701.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Ibidem, s. 698.

⁶⁰ Ibidem, s. 703.

⁶¹ Ibidem.

⁶² Ibidem.

MAO⁶³. Standardy te obejmują między innymi: przestrzeganie zasad etycznych, ochrony środowiska morskiego, sukcesywne podnoszenie kwalifikacji, promowanie bezpieczeństwa morskiego, poszanowanie praw innych osób, przestrzeganie norm prawa międzynarodowego odnoszącego się do środowiska morskiego, przestrzeganie norm prawnych państwa na którego obszarze MAO działają⁶⁴. Ponadto zaznaczono, iż pracownicy tych firm będą prowadzili swoją działalność zawodową bez dyskryminacji klientów, współpracowników i innych osób ze względu na ich rasę, kolor skóry, pochodzenie, orientację seksualną i wiek⁶⁵. Według standardów specjaliści od bezpieczeństwa morskiego nie mogą być ludźmi przekupnymi ani takimi, którzy mogą do przekupstwa nakłaniać. Ponadto muszą unikać sytuacji, które prowadzą do konfliktu interesów pomiędzy nimi a ich macierzystą firmą⁶⁶. Przy tym wymaga się aby specjaliści ci szanowali prywatność i przestrzegali zasad poufności informacji. W przypadku świadczenia usług podobnych usług dwóm różnym podmiotom, zawsze muszą brać pod uwagę potencjalny konflikt interesów i odpowiednio się do niego ustosunkować. Co więcej, obowiązkiem specjalisty jest dbanie o dobrą reputację firmy poprzez przeciwdziałaniu dezinformacji na jej temat.

Szefowie firm skupionych w IAMSP są zobligowani do powiadomienia organizacji o fakcie skazania ich za przestępstwo bądź bankructwie. Organizacja duży nacisk kładzie się na podnoszenie wiedzy zawodowej i umiejętności, związanych z rozwojem technologii, procedur i standardów obowiązujących w branży⁶⁷. Zgodnie z *Kodeksem* każdy specjalista ds. bezpieczeństwa jest zobligowany do poinformowania MarSecPro o jakichkolwiek przypadkach naruszenia jego zapisów⁶⁸.

Należy podkreślić, że organizacje skupiające MAO, zobowiązały się do przestrzegania unormowań zawartych w *Dokumencie z Montreux*⁶⁹.

⁶³ http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/iamsp_code_of_practice.pdf (dostęp: 03.09.2018)

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ *Dokument Montreux o międzynarodowych zobowiązaniach prawnych i dobrych praktykach państw związanych z działalnością prywatnych firm wojskowych oraz ochroniarskich w czasie konfliktu zbrojnego* został opracowany w 2008 r. z inicjatywy Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża i szwajcarskiego rządu. Dokument wprowadza pewne standardy funkcjonowania PFW oraz pełni istotną rolę w promowaniu przestrzegania zasad międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych i praw człowieka przez PFW i podmioty prawa międzynarodowego, na terenie których powyższe firmy funkcjonują, są zarejestrowane lub kontraktowane. Aktualnie postanowienia dokumentu zdecydowały się przyjąć 54 państwa i organizacje międzynarodowe. Wśród nich należy wymienić Unię Europejską, Pakt Północnoatlantycki i Organizację Bezpieczeństwa i Współpracy

Ponadto osoba zajmująca się ochroną jednostek na morzu zobligowana jest do odbycia szkoleń i uzyskania certyfikatów wyartykułowanych w konwencji STCW⁷⁰ oraz w normie jakości ISO 28007⁷¹. Należy zgodzić się w tym miejscu z J. Jabłońską-Bońcą, że jest to jedyny opublikowany międzynarodowy standard dla uzbrojonych strażników na statkach, zawierający normy zachowania dla MAO i ich pracodawców⁷².

KONKLUZJE

Prywatyzacja sektora bezpieczeństwa na morzu staje się coraz bardziej dynamiczna. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest rozprzestrzenianie się piractwa i to szczególnie na akwenach stanowiących najbardziej newralgiczne morskie szlaki komunikacyjne. Pomimo tego, że w ostatnim okresie odnotowano spadek zdarzeń związanych z atakami piratów, to skala tego zjawiska jest nadal niepokojąca. Przeprowadzenie międzynarodowych operacji morskich przeciwko piratom nie przyniosło oczekiwanych efektów. Co prawda pozwoliły one ograniczyć skalę tego zjawiska, ale nie wyeliminowały go całkowicie. Biorąc pod uwagę koszty zorganizowania i przeprowadzenia takich operacji oraz wspomnianą już skuteczność, należy domniemywać, że będą one w przyszłości organizowane w ograniczonym zakresie. Niestety sytuacja międzynarodowa nie napawa optymizmem. Pojawia się coraz więcej „państw upadłych”, generujących wszelkiego rodzaju patologie społeczne, oraz jak to ma miejsce na przykład w Somalii, zmuszających ludzi do szukania innych, z reguły nielegalnych, źródeł dochodu. Istnieją obawy, że próby walki z piractwem mogą zakończyć się tak, jak próby walki z międzynarodową przestępczością, kwitnącą wraz

w Europie. Niestety dokument ten nie został dotychczas wprowadzony do międzynarodowej przestrzeni prawnej. Pełna lista państw dostępna jest na stronie: <https://www.eda.admin.ch/eda/en/home/foreign-policy/international-law/international-humanitarian-law/private-military-security-companies/participating-states.html>

⁷⁰ *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping Seafarers* - międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht z 7 lipca 1978 r. Poprawki zostały do niej wprowadzone w 1995 r. Konwencja zawiera zakres minimalnej wiedzy oraz wykształcenia, jaką powinny posiadać osoby zajmujące poszczególne stanowiska na statku. J. Jabłońska-Bońca, op. cit., s. 705.

⁷¹ Jest to norma zawierająca wykaz wymagań dla MAO, które prywatnie zatrudniają uzbrojonych pracowników ochrony na pokładach statków. Ibidem.

⁷² Normuje on systemy zarządzania bezpieczeństwem, wprowadza wzory dokumentacji i zasady szkolenia. Ponadto przedstawia wymagania operacyjne i zasady postępowania w przypadku zgłoszenia incydentu oraz skarg klientów. Zawiera również zasady monitorowania, audytów i doskonalenia. Ibidem, s. 706.

z postępami globalizacji. W tym miejscu należy zgodzić się z konstatacją K. Wardin, iż...*aby położyć kres atakom i stawić czoła piractwu, należy zająć się zwalczaniem jego korzeni...*⁷³.

Tymczasem mając na uwadze niewielką skuteczność organizacji międzynarodowych w zwalczaniu przyczyn piractwa należy się spodziewać, że zjawisko to będzie przybierało na sile.

Aktualnie jedyną skuteczną ochronę statków i morskich szlaków komunikacyjnych mogą zapewnić morskie agencje ochrony. Kontraktowane przez nie osoby, z reguły byli żołnierze jednostek specjalnych, posiadający ogromne doświadczenie w działaniach morskich, dają gwarancję skutecznej ochrony wspomnianych podmiotów.

Pomimo znacznych kosztów związanych z wynajęciem tych firm, zarówno armatorzy, jak i firmy ubezpieczeniowe dostrzegają w ich kontraktowaniu zalety. Ci pierwsi nie muszą się obawiać utraty statków, towarów lub ponoszenia kosztów okupu za zatrzymaną załogę i jednostkę, natomiast drudzy wypłacać ogromnych odszkodowań za utracone mienie lub zabitych członków załóg.

W chwili obecnej należy bezzwłocznie wprowadzić międzynarodowe unormowania prawne dotyczące statusu prawnego uzbrojonych łodzi patrolowych MAO, spraw związanych z przewożeniem i używaniem broni przez kontraktorów na pokładach ochraniających statków oraz doprecyzowanie zasad podległości tych osób w czasie rejsu.

Jak najszybsze rozwiązanie tych kwestii leży w interesie społeczności międzynarodowej.

BIBLIOGRAFIA:

- [1] Avant D.D., *Prywatyzacja bezpieczeństwa*, [w:] *Studia bezpieczeństwa*, (red.) P.D. Williams, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2012.
- [2] Garnuszek A., *Prywatne firmy wojskowe - w stronę prywatyzacji wojny*, [w:] „Współczesne wyzwania dla międzynarodowego prawa humanitarnego konfliktów zbrojnych”, (red.) A. Garnuszek, R. Baranowski, Wydawca: Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2012.
- [3] Ch. Greefee, M. Greffarath, M. Schumann, *Czego chcą krytycy globalizacji*, Wydawnictwo „WAM”, Kraków 2004.
- [4] Jabłońska-Bońca J., *Prywatna ochrona bezpieczeństwa. Koncepcje, podmioty, zadania, kontesty*, Wydawnictwo: Wolters Kluwer, Warszawa 2017.

⁷³ K. Wardin, op. cit., s. 958.

- [5] Jokieli F., *Udział najemników w ochronie statków cywilnych zagrożonych atakiem pirackim na przykładzie piractwa somalijskiego*, Praca dyplomatowa AMW 2011.
- [6] Mathieu, Dearden N., *Corporate Mercenaries. The threat of private military and security companies*, Londyn 2006.
- [7] Padzik J., *Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmiana*, „Bezpieczeństwo Narodowe 2013, nr 1.
- [8] Prince E., Coburn D., *Cywilni wojownicy. Najemnicy w ogniu wojny*, Wydawnictwo Muza, Warszawa 2014.
- [9] Wardin K., *Prywatne firmy wojskowe- panaceum na problem piractwa morskiego*, „Logistyka” 2011, nr 5.
- [10] Wojciechowski A., *Prywatne firmy wojskowe a międzynarodowa ochrona praw człowieka*, Wydawca: Helsińska Fundacja Praw Człowieka, Warszawa 2014.
- [11] A. Sepkowski, *Zbawienie dla wszystkich- globalizacja*, [w:] *Stosunki międzynarodowe- wokół zagrożeń teoretycznych*, (red.) K. Kącka, Wydawnictwo naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2014.
- [12] J. Stiglitz, *Globalizacja*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005.
- [13] Szubrycht T., *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, Wydawnictwo J.P., Gdynia 2011.

Strony internetowe:

- [14] <http://www.gospodarkamorska.pl /Administracja, Prawo/ piractwo-morskie-raport-za-rok-2016.html>.
- [15] <http://oceansbeyondpiracy.org /reports/sop/ editorials/global-piracy-armed-robbery>
- [16] http://www.banzaj.pl/galeria/somalijscy_piraci_1-galdok-87408-873327-jpg.html
- [17] <http://akademia.e-prawnik.pl/porady/artykuly-3/wspolczesne-piractwo-morskie-w-swietle-prawa-miedzynarodowego.html>
- [18] www.icc-ccs.org/index.php/1240-maritime-piracy-and-armed-robbery-reaches-22-year-lowsays-imb-report
- [19] <https://klogtheblog.wordpress.com/2009/04/17/the-facts-about-modern-day-pirates/>

- [20] <http://oceansbeyondpiracy.org>
- [21] <http://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2016/11/28/eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended>.
- [22] <https://fakty.interia.pl/swiat/news-wyznania-somalijskiego-pirata,nId,858871>
- [23] <https://www.marineinsight.com/marine-safety/11-companies-offering-maritime-security-services>
- [24] <http://www.seagullsecurity.com/main.asp>
- [25] https://www.tvp.info/1985317/swiat/somalijscy-piraci-skazani/?captcha_key
- [26] http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/iampsp_code_of_practice.pdf

MARITIME SECURITY AGENCIES AND THE SECURITY OF MARITIME TRAFFIC

ABSTRACT

Shipping by sea is the largest method of shipment within the shipping industry, and unsurprisingly, there are many risks associated with it. One of those risks is piracy. Modern piracy has taken on a new image. The pirates are perfectly equipped with modern means of communication and weapons. In addition, they have fast boats. Pirates typically overtake slow ships, steal the cargo, and hold the crew members hostage for ransom. The shipping companies are forced to find a solution. One such solution is hiring private security firms to protect the ships. Depending on what level security a shipping company wishes to purchase, prices could range from 2500 to 3000 USD for each day. Despite this, economically hiring private security firms to secure private shipping vessels is the smarter option.

The main problem is lack of regulations at the international level regarding private security firms on ships which operate without effective supervision and accountability.

In this article the authors suggest that private security firms should be used on merchant ships in dangerous part of sea. In his opinion they are good organized, trained, equipped and cheaper than international maritime operation against pirates.