

Władysław MISIAK  
Uniwersytet Warszawski

Joanna FELCZAK  
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

## MORSKIE GRANICE I OBSZARY PRZYGRANICZNE

**Streszczenie.** Celem artykułu jest wskazanie na nieustającą konieczność podejmowania badań obejmujących granice morskie i morskie obszary przygraniczne. Autorzy starają się wykazać na wybranych przykładach, że kwestia ustalenia i nieprzekraczalności granic morskich jest w dobie globalizacyjnych przemian problematyką wartą uwagi zarówno świata nauki, jak i polityki.

## MARITIME BORDERS AND MARITIME BORDER ZONES

**Summary.** This article aims to point out the necessity of conducting research concerning maritime borders and maritime border zones. The authors use specific examples to show that the problem of determining maritime borders and of their breaching is a matter worth considering by researchers and politicians alike, especially in the era of globalization.

### Błąd zaniechania

Ze wszystkich ośmiu granic Polski najmniej znana i badana jest granica morska na Bałtyku. Mimo aktywnych badawczo w wielu dziedzinach uniwersytetów w Szczecinie i Gdańsku, a także wyspecjalizowanych wyższych uczelni morskich w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni brak jest w literaturze przedmiotu bardziej pogłębionych opracowań zarówno morskiej granicy Polski, jak i szerszych analiz obszarów przygranicznych i transgranicznych.

Uniwersytecki ośrodek socjologiczny w Szczecinie zajmuje się problematyką morską (sekcja socjologii morskiej PTS, publikacje, konferencje), jednak nie ma w swoim dorobku badawczym problematyki granic morskich<sup>1</sup>:

Czołowi badacze innych typów granic, nazwijmy je „lądowych”, na zachodzie, wschodzie i południu Polski, Zbigniew Kurcz, Stanisław Lisiecki, Andrzej Sadowski, w swoich badaniach i opracowaniach przypisują wielkie znaczenie historyczne tzw. granicom naturalnym, nie poświęcając należytej uwagi właśnie typowo naturalnej granicy morskiej, której żadnymi traktatami politycznymi czy ustawami prawno-administracyjnymi nie można zmieniać i wytyczać. Wystarczy wymienić przykładowo jako błąd zaniechania, skądinąd bardzo wartościowe, najnowsze opracowania Stanisława Lisieckiego<sup>2</sup> czy Zbigniewa Kurcza<sup>3</sup>.

Tymczasem, jak postaramy się wykazać, granica morska jest pełnoprawną delimitacją geopolityczną, prawną, ustrojową, ekonomiczną, społeczną i kulturową. Granice morskie wyróżniają się swoją specyfiką, którą warto bliżej poznać. Jedną z podstawowych cech wyróżniających jest brak bezpośrednich relacji poprzez morze np. polskiego obszaru przygranicznego z odpowiednimi obszarami szwedzkiej granicy morskiej. Właśnie ta cecha jest najczęściej odnoszona porównawczo do pozostałych typów granic lądowych, szczególnie pod względem sytuacji społecznej obszarów przygranicznych.

Przeływ przedstawicieli państw skandynawskich (Szwecji, Norwegii, Finlandii) jest właśnie w dużej mierze tylko tranzytem przez polską stronę granicy morskiej na Bałtyku. Przybywający turyści, ludzie świata biznesu, młodzież kierują się raczej w głąb Polski i dalej, do państw Europy południowej, dwoma szlakami: przez Szczecin i Zieloną Górę oraz przez Gdańsk, Gdynię do Warszawy i dalej, do Wiednia, Rzymu. Bardziej dokładnie szlaki wędrówek przez polską granicę morską zostały przedstawione w osobnym opracowaniu w ramach koncepcji Europejskiej Osi Północ – Południe, EOPP<sup>4</sup>.

Specyfika granicy morskiej oddzielonej znaczną odległością od granicy partnerskiej po drugiej niejako stronie Bałtyku, a zatem w stosunku do Szwecji, Danii, Rosji i Litwy powoduje, że w mniejszej mierze na obszarach przygranicznych granicy morskiej występują procesy i zjawiska obserwowane, analizowane i uogólniane niestrudzenie przez badaczy na

<sup>1</sup> Kołodziej-Durnaś A. (red.): Region Zachodniopomorski – kolaż socjologiczny. Difin, Warszawa 2007.

<sup>2</sup> Lisiecki S.: O granicach naturalnych, politycznych, społecznych i... granicach w głowach. Szkice do socjologii pogranicza polsko-niemieckiego, Poznań 2009.

<sup>3</sup> Kurcz Z.: Socjologia pogranicza i człowiek pogranicza w świetle polskich doświadczeń, [w:] Okolice socjologicznej tożsamości. Księga poświęcona pamięci Wojciecha Sitka, Wyd. UW, Wrocław 2010.

<sup>4</sup> Misiak W.: Granice i obszary transgraniczne na Europejskiej Osi Północ – Południe (EOPP), [w:] Z pogranicza na pogranicze – w świetle teorii i wyników badań (red. W. Misiak, Z. Kurcz, A. Sakson), PTS, wyd. Silesia, Wrocław 2005.

pozostałych granicach Polski. W przedstawianym tu typie morskich obszarów przygranicznych nie występują z dużą intensywnością bezpośrednie styczności i relacje między mieszkańcami, znane np. na obszarach przygranicznych Polski i Niemiec czy Polski i Czech. W przypadku analizowanej granicy morskiej statystycznie odnotowano mniejszy udział celów podróży Skandynawów jako odwiedzin, a bardziej wskazano motywacje turystyczne czy chęć zakupów. Fakt ten odnotowują kolejne roczniki statystyczne GUS<sup>5</sup>.

Wskazane cechy morskich obszarów przygranicznych powodują, że trudno mówić w tym przypadku o wytwarzaniu się swoistego typu „człowieka pogranicza”, o którym zgodnie piszą tacy badacze, jak Z. Kurcz, A. Sadowski czy J. Nikitorowicz, analizując pozostałe obszary przygraniczne Polski.

Relacje między obszarami przygranicznymi w przypadku granic morskich mają bardziej charakter stanowiący przez wielkie struktury organizacyjne i organizacje międzynarodowe, jak Wspólnota Bałtycka czy euroregiony. W tego rodzaju makrorelacjach obszarów rozdzielonych przez morze nie wytwarzają się bardziej lokalne więzi społeczne. Dla przykładu brak jest wytworzenia się obszaru przygranicznego w sensie społecznym w przypadku granicy morskiej na Bałtyku w przeciwieństwie do obszarów między granicą polsko-niemiecką w przypadku województwa zachodniopomorskiego, co otwiera przed badaczami nowe perspektywy poznawcze. Przy tym należy postulować badania o zasięgu trans granicznym, np. polsko-szwedzkim czy polsko-rosyjskim, a nie badania po jednej stronie granicy morskiej.

## **Delimitacje granic morskich**

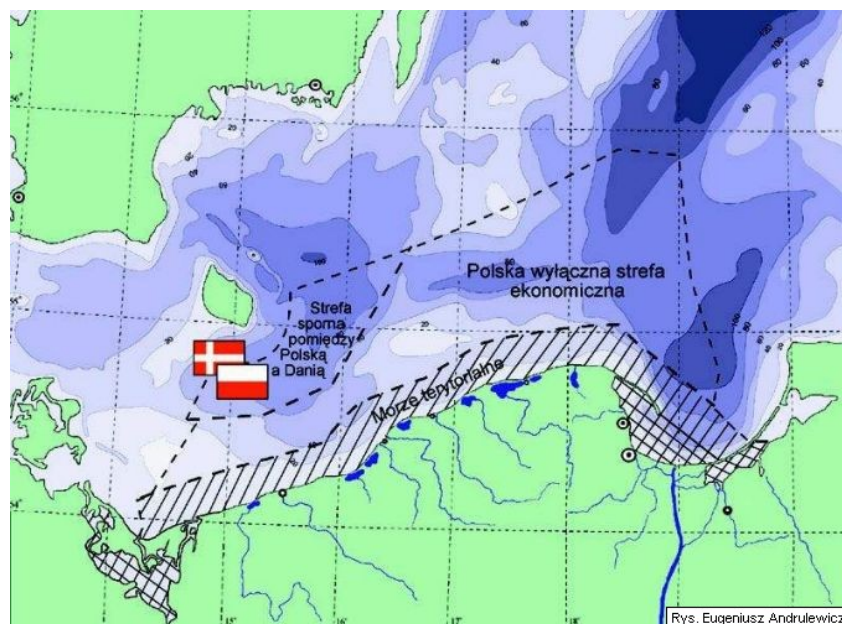
Wskazane zalety granic morskich równoważą w dużej mierze trudności w ich precyzyjnej delimitacji. Granice morskie jako granice państw są wyznaczane linią brzegową lądu stykającego się z morzem.

Wskazana zasadnicza linia graniczna ze względu na swój naturalny charakter i przebieg nie jest łatwa do geodetycznego wytyczenia. Przede wszystkim muszą zostać uwzględnione często niezwykle niejednolite struktury lądowe stykające się z morzem (patrz poniższy przykład fragmentu wybrzeża chorwackiego). Ponadto uwzględniane są amplitudy odpływów

---

<sup>5</sup> Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce, 2008, GUS, Warszawa.

i przyływów morza stykającego się z lądem. Obowiązuje norma 60 lat obserwacji, aby uzyskać średnią przebiegu linii brzegowej<sup>6</sup>.



Rys. 1. Granice polskich wód

Fig. 1. Polish maritime boundary

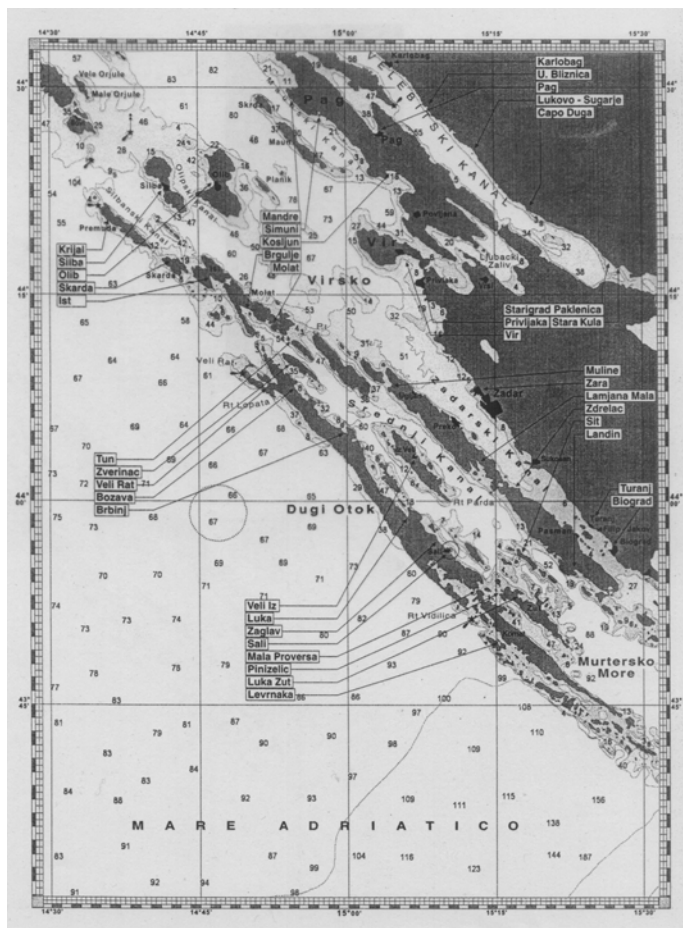
Źródło: <http://archiwum.wiz.pl/1998/98112600.asp>.

Pomocna jest też tzw. linia brzegowa określana przez Bolesława Mazurkiewicza jako „linia przecięcia się średniego poziomu morza z powierzchnią lądu”<sup>7</sup>. Wytyczone już granice morskie mogą podlegać zakłóceniom w wyniku procesów tzw. załadowania. Tworzone są obszary lądowe przesuwające linię graniczną w głąb morza przez zasypywanie zatok przybrzeżnych lub osuszanie terenów przybrzeżnych (Holandia, Japonia). Szczególną uwagę odpowiednich służb i instytucji cieszą się problemy ochrony brzegu morskiego przed oddziaływaniami procesów naturalnych (abrazja) oraz wpływami działalności człowieka przez zapobieganie zakłóceniom równowagi środowiska naturalnego. Wytworzyła się odrębna dyscyplina badawcza i aplikacyjna: sozotechnika morska<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Łukasik L.: Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Warszawa 2003.

<sup>7</sup> Mazurkiewicz B.: Encyklopedia inżynierii morskiej. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 2009, s. 91.

<sup>8</sup> Brahtz F.J. (red.): Oceanotechnika. Gdańskie Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1974.



Rys. 2. Fragment wybrzeża chorwackiego

Fig. 2. Fragment of a Croatian coastline

Źródło: Dove navigare. Guida del mediterraneo. Roma 2005, s. 160.

W stosunku do tej naturalnej linii granicznej wytyczane są, na zasadzie prawno-administracyjnej prawa narodowego i międzynarodowego, inne jeszcze istotne podziały delimitacyjne. Granice mórz bez linii brzegowej, a więc wewnątrz istniejących mórz, wyznaczają prądy morskie. Przykładem może być Morze Sargassowe w Basenie Północnoamerykańskim, którego granice wyznaczają Prąd Zatokowy Gofsztröm i Prąd Północnorównikowy<sup>9</sup>.

Na przedstawionym przykładzie pogładowym fragmentu morskiej granicy polskiej została zaznaczona główna linia graniczna, w stosunku do której równoległe do jej przebiegu jest wyznaczona 12-milowa granica tzw. **wód terytorialnych**, na których obowiązują ściśle określone normy prawne. Wody terytorialne stanowią niezwykle istotną strefę granic państwowych. W dalszej części tego opracowania zostaną wskazane konkretne przypadki praktyk stosowanych w przypadku naruszenia norm obowiązujących na obszarach wód terytorialnych.

<sup>9</sup> www.wiking.edu.pl.

Kolejną delimitację o charakterze granicznym tworzą tzw. **strefy ekonomiczne**, wyznaczone na podstawie umów międzynarodowych. Znaczenie stref ekonomicznych objawia się w szczególności w przypadku limitów połowów ryb czy wykrycia na dnie morza surowców mineralnych, lokalizacji platform wydobywczych ropy. Funkcjonowanie stref ekonomicznych ma istotne znaczenie dla portów morskich, wpływając wydatnie na ich aktywizację<sup>10</sup>.

Jako pojęcie bardziej geologiczne i geograficzne niż graniczne wyróżnia się również tzw. **szelf**. W „Encyklopedii inżynierii morskiej” można znaleźć określenie szelfu jako „przybrzeżnej” części podmorskiego obrzeża kontynentalnego rozciągającego się średnio do głębokości ok. 200 m (umownie) o nachyleniu rzadko przekraczającym 1,5 – 2 u wybrzeży górzystych. Ogólna powierzchnia szelfu wynosi ok. 28 265 tys. km, co stanowi 7,8% dna oceanu światowego”<sup>11</sup>.

W stosunku do głównej linii granicznej wyróżnia się również w głąb lądu 1 km<sup>2</sup> **pasa szczególnie chronionego** ze względów zachowania w sposób nienaruszony środowiska naturalnego. W pasie tym niedopuszczalne są jakiegokolwiek zmiany strukturalne naruszające krajobraz naturalny czy tzw. rzeźbę terenu. Swoisty skandal wywołał premier Włoch Silvio Berlusconi, który w swojej posiadłości rekreacyjnej na wybrzeżu Sardynii zaprojektował i rozpoczął realizację usypania pagórka w celu przełamania monotonii płaskiego krajobrazu.

Problem wskazanego wewnętrznego pasa szczególnie chronionego w sposób ewidentny wystąpi w przypadku rozważanych możliwości wykopania przejścia dla statków i okrętów na Mierzei Wiślanej, o czym będzie jeszcze osobno mowa w dalszej części tego opracowania.

Tabela 1

## Typologia granic morskich i obszarów przygranicznych

<b>Granice morskie</b>	<b>Wskaźniki</b>
1. Granice wyznaczone linią brzegową	Długość granic, w [km] (średnia odpływów i przyływów)
2. Granice wód terytorialnych	Długość granic, w [km]
3. Granice stref gospodarczych	Długość granic, w [km] Przestrzeń strefy, w [km]
4. Szelf	Przestrzeń szelfu, w [km <sup>2</sup> ], do głębokości 200 m od linii brzegowej

<sup>10</sup> Załęcki J.: Gdańsk morski – aspekt socjologiczny. WUG, Gdańsk [b.r.].

<sup>11</sup> Mazurkiewicz B.: Encyklopedia..., op.cit., s. 81.

cd. tabeli 1

<b>Morskie obszary przygraniczne</b>	
1. Strefa chroniona	1 km w głąb kraju, powierzchnia w [km <sup>2</sup> ]
2. Euroregiony z dostępem do morza	Długość granic euroregionów na styku z linią brzegową morza

Źródło: opracowanie własne.

Naszkieowana problematyka definicji i terminologii granic morskich pozwala na przejście do kilku bardziej aplikacyjnych przykładów.

### **Włochy – buforowa strefa wytyczona przez granice morskie**

Najbardziej spektakularny przypadek ukazujący rolę granicy wyznaczonej pasem wód terytorialnych wystąpił we Włoszech w 1998 roku, w czasie konfliktu o Kosowo. Sytuacja wojenna i interwencja zbrojna sił NATO nasiliła w sposób niespotykany nielegalne próby imigracji do Włoch ok. 250 tys. mieszkańców Kosowa. Dla porównania według danych GUS w 2006 roku do Włoch napłynęło 85 tys. Polaków jako imigrantów.

Włochy mają niezwykle długą granicę morską, 8600 km (wraz z wyspami), i 30 portów o znaczeniu międzynarodowym, podczas gdy granica morska Polski wynosi 500 km i funkcjonują tu 4 większe porty. Granice morskie przebiegają wzdłuż wybrzeży czterech mórz: Ligurskiego, Tyrreńskiego, Jońskiego i Adriatyckiego.

Wyjątkowy napór nielegalnych imigrantów i niezwykle długa granica morska oraz liczbie portów spowodowały, że władze centralne i lokalne zmuszone są do używania wzdłuż wybrzeża zaostrzonych restrykcji wobec imigrantów szukających sposobów przeniknięcia do Włoch. W czasie wspomnianego konfliktu albańsko-serbskiego o Kosowo władze krajowe i morskie mimo dramatycznej sytuacji uciekinierów na przepelnionych statkach i promach nie pozwoliły tym jednostkom pływającym na przekroczenie granicy włoskich wód terytorialnych. Mimo nacisków organizacji i opinii międzynarodowej władze Włoch nie ustąpiły i statki z imigrantami musiały pozostawać poza granicą wód terytorialnych, co praktycznie równało się z koniecznością powrotu tych statków do portów macierzystych. Dopiero po ogłoszeniu 17.02.2008 roku niepodległości Kosowa przez parlament w Piszynie, pod wpływem regulacji międzynarodowych i nadzoru wyspecjalizowanych jednostek międzynarodowych zmniejszył się napływ nielegalnej emigracji z Kosowa i Albanii do Włoch. Niektórzy nielegalni imigranci podjęli pracę w portach włoskich. Dla przykładu

odległość między portem albańskim Durera a portem włoskim Bari jest pokonywana w 9 godzin statkami bądź promami.

Niemniej Włochy nadal poszukują sposobów zapobiegania nielegalnej imigracji, według danych z 2008 roku imigranci stanowili bowiem 7,2% całego społeczeństwa, więc więcej niż średnia UE: 6,2%. Dane z tego samego roku wskazują, że na 10 imigrantów we Włoszech przypada 5 Europejczyków, 4 pochodzących z Afryki oraz Azji i 1 z Ameryki<sup>12</sup>.

Przez porty i granice morskie wciąż trwają próby nielegalnej imigracji głównie z Maroka, Libii i innych krajów Maghrebu. Wielu imigrantów pochodzi z Afryki Saharyjskiej i z głębi tego kontynentu.



Rys. 3. Mapa Włoch

Fig. 3. Map of Italy

Źródło: <http://www.blizejslonca.pl/przewodnik/informacje/wlochy.html>.

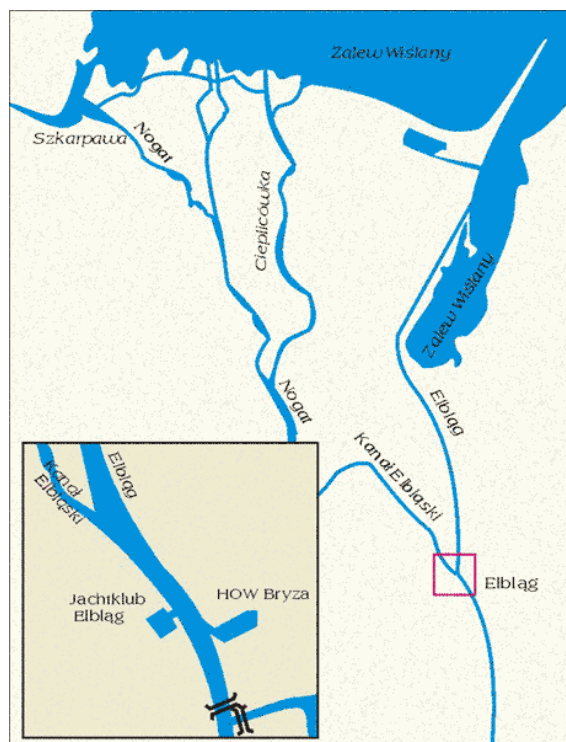
Powstała zorganizowana sieć przemytników z Afryki do portów włoskich. Na przykład koszty (opłaty) przemytu morskiego z Maroka do portów włoskich wynoszą 1500 – 2000 euro od osoby.

W ostatnich dwu latach rząd włoski, podobnie jak francuski, przeprowadził ostrą kampanię antyimigracyjną, nazwaną przez włoskich dziennikarzy „wojną etniczną” i, co warto podkreślić, zyskał znaczne poparcie społeczeństwa włoskiego.

<sup>12</sup> Pustelnik P.: Włochów problemy migracyjne, 2008, [www.psz.pl](http://www.psz.pl).







Rys. 5. Mapa Zalewu Wiślanego i portu w Elblągu  
 Fig. 5. Map of Vistula Lagoon and Elbląg harbour  
 Źródło: [http://www.port21.pl/nawiatr/article\\_473.html](http://www.port21.pl/nawiatr/article_473.html).

Wykorzystując socjotechnicznie normy prawne obowiązujące w ramach granic wód terytorialnych, strona rosyjska nie zaprzestaje od wielu lat wprowadzać utrudnień dla żeglugi, turystyki, rybołówstwa w rejonie Zalewu Wiślanego. W bieżącym roku (2010) strona rosyjska zażądała, by turyści pływający na polskich statkach do Kaliningradu schodzili na ląd, podczas gdy pół roku temu schodzenie na ląd było zabronione dla statków tzw. wolnocłowych rejsów.

Jak podał tygodnik „Wprost” (2010): „Polskie gminy nadmorskie mają dość takiego traktowania i postanowiły zrealizować projekt budowy kanału przez Mierzę Wiślaną”<sup>14</sup>. Przekopanie kanału jest przewidywane na poziomie miejscowości Skowronki, więc w pełni na polskich wodach terytorialnych. Ma kosztować 80 mln złotych. Na wieść o tym projekcie strona rosyjska natychmiast podniosła i nagłośniła twierdzenie, że przekopanie kanału przez Mierzę Wiślaną naruszy równowagę ekologiczną całego Zalewu Wiślanego. Przedstawiciele rosyjskiej inspekcji morskiej powołują się na Konwencję Helsińską. Według zasad tej normy prawnej zgodę na przekopanie kanału przez Mierzę Wiślaną musiałyby wyrazić wszystkie kraje basenu Morza Bałtyckiego, nie tylko rządy Polski i Rosji.

<sup>14</sup> Kanał wojenny, „Wprost”, 2010, s. 40.

W kontekście toczących się sporów ciekawe stanowisko badawcze i aplikacyjne zaprezentował Mariusz Kistowski, podkreślając istotną rolę operowania zasadami planowania przestrzennego, a nie tylko odwołując się do strony prawnej i administracyjnej<sup>15</sup>.

## Kwestia granic morskich a problem piractwa somalijskiego

Na świecie piraci atakują w wielu miejscach. Szczególnie zagrożone są wybrzeża Tajlandii, Bangladeszu, Indonezja, wybrzeże Kongo, Karaiby, Jemen i wody opływające Somalię. Należy odróżnić instytucję piractwa od korsarstwa. Zadaniem korsarzy działających głównie podczas wojen i na rzecz swojego państwa było napadanie na statki kupieckie strony przeciwnej.

Piractwo somalijskie ze względu na swoje natężenie stało się uporczywe dla większości przedstawicielstw handlowych transportujących towary przez Zatokę Adeńską oraz przepływających po wodach w okolicy tzw. Rogu Afryki. Przez fakt, że piraci porywają statki nie ze względu na towar, lecz z powodu okupu zagrożone atakami są także statki pasażerskie, których porwania dla okupu zdarzają się równie często co porwania statków handlowych.



Rys. 6. Mapa Somalii

Fig. 6. Map of Somalia

Źródło: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1159564/Terror-1-200-Britons-Somali-pirates-rocket-launchers-attack-cruise-ship.html>

<sup>15</sup> Kistowski M.: Kolidzje i konflikty środowiskowe w planowaniu przestrzennym na obszarach cennych przyrodniczo. „Czasopismo Techniczne”, 2010.

Przyczyna rozwoju piractwa somalijskiego to przede wszystkim słabość somalijskiej kontroli państwowej. Wskazać można na czynniki polityczne (wieloletni wewnętrzny konflikt zbrojny z udziałem sił międzynarodowych, wielokrotne próby przejęcia kontroli przez islamskie formacje zbrojne nad sytuacją w kraju, podzielenie kraju na kilka stref kontrolowanych przez różne siły, słaby i fikcyjnie sprawujący władzę rząd tymczasowy powołany przez siły międzynarodowe)<sup>16</sup>. Tsunami, które nawiedziło Somalię w 2004 roku dodatkowo pogorszyło warunki życia mieszkającej tam ludności. Katastrofa, w której zginęło ponad 300 ludzi zniszczyła 2,4 tys. łodzi rybackich, a ich załogi pozostawiła bez środków do życia i bez możliwości podjęcia pracy<sup>17</sup>. Większość z nich zasilila istniejące gangi rybackie, powstawały także nowe gangi, w których rybacy posiadający umiejętności nawigacyjne byli nieodłączną częścią załogi. Działania podjęte przez siły międzynarodowe miały charakter doraźny i nie służyły odbudowaniu rynku rybołówstwa, lecz polegały na dostarczeniu żywności. Statki pomagające stały się atrakcyjnym celem dla piratów, zwiększył się jednocześnie ruch na tych wodach, które już wcześniej zostały powszechnie uznane za niebezpieczne. Od 2005 roku rejestruje się wzrost ataków na rozmaite statki handlowe i pasażerskie, poruszające się po wodach Rogu Afryki.

Z biegiem czasu piraci zaczęli atakować statki oddalone od wybrzeża o np. 160 km. Potwierdziły się pogłoski mówiące o tym, że piraci operują z tzw. statków baz, którymi wpływają na wody międzynarodowe, i atakują statki szerokim łukiem omijające somalijskie wybrzeże. Korzystanie z większych statków baz, holujących mniejsze łodzie, przeważnie motorówki rozwijające duże prędkości, znacznie rozszerzyło możliwości działań piratów. Postępująca w tym kierunku ewolucja sprawiła, że zaczęli oni atakować statki oddalone nawet o kilkaset kilometrów od wybrzeży Somalii.

Pomimo nasilających się ataków aż do połowy 2008 roku postępowano zgodnie z zasadami międzynarodowymi, zaniechując pościgu porwanego statku w momencie, w którym przekroczył on granice terytorialnych wód somalijskich. W związku z faktem, że słabość somalijskiej państwowości nie dawała podstaw ku temu, by sądzić, że siły państwowe mogą działać na rzecz uwolnienia zakładników i ukrócenia procederu piractwa, umożliwiono siłom ONZ ściganie piratów na wodach terytorialnych Somalii.

<sup>16</sup> Bahadur J.: *The Pirates of Somalia: Inside Their Hidden World*. HarperCollins e-books 2011.

<sup>17</sup> Por. Kubiak K.: *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, TRIO, Warszawa 2009, s. 119.

Aby ochraniać statki przepływające po wodach Rogu Afryki, stworzono korytarz żeglugowy w Zatoce Adeńskiej. Pojawiła się także idea stworzenia wielonarodowych zespołów inspekcyjnych kontrolujących podejrzane jednostki. Kolejne ataki na statki wiązały się z reakcjami sił amerykańskich, francuskich, policji niemieckiej i innych.

Analiza działań piratów wskazuje na następującą ewolucję:

- podejmowanie działań z brzegu środkowej i południowej Somalii (obszar największego chaosu),
- działanie ze statków baz wypływających coraz dalej w morze/ocean,
- szybkie zmiany regionów operowania, w momencie gdy w wyniku reakcji międzynarodowej w zagrożone regiony kierowane były statki ochraniające żeglujące jednostki,
- coraz lepszy sprzęt nawigacyjny i coraz większe umiejętności – współpraca z islamistami dotycząca wymiany umiejętności i sprzętu,
- nie można wykluczyć powstania motywacji religijno-politycznej, która oprócz motywacji ekonomicznej może wpływać na eskalację działań piratów.

Współpraca piratów z islamistami polega na wymianie umiejętności – islamiści przeprowadzają szkolenia dla piratów w zakresie posługiwania się bronią, korzyścią dla islamistów jest możliwość podjęcia działania na otwartych wodach, możliwość przekazywania broni i korzystanie z umiejętności nawigacyjnych piratów.

Działania piratów charakteryzują się wysoką organizacją. Funkcjonuje podział ról pomiędzy grupy abordażowe, morskie, planistyczne i negocjacyjne. Podejmowane działania mają ostatecznie na celu uzyskanie jak najwyższego okupu za porwany statek, dlatego każda z tych grup ma ważne znaczenie dla funkcjonowania pirackiego gangu.

Można wyróżnić 2 typy atakowania statków, które następnie mają zostać uprowadzone. Atakowanie po kryjomu następuje przeważnie w nocy, podczas zmiany zwanej *świtówką* (od 2 do 6 rano). Piraci podpływają od rufy na małych, drewnianych lub gumowych łodziach, niewidocznych dla radaru. Bywa, że są oni ubrani w kombinezony płetwonurków, co sprawia, że ich obecności nie odnotowują nawet kamery termowizyjne. Zarzucają oni linę z hakiem na reling, do tego celu używają także teleskopowych tyczek, po których wspinają się na pokład, a które umożliwiają im pokonanie nawet 15-metrowej burty<sup>18</sup>. Grupa ludzi, która dostanie się na pokład, ma za zadanie przejęcie kontroli nad statkiem, zatrzymanie go i umożliwienie wejścia na pokład reszcie piratów.

---

<sup>18</sup> Por. „Forum”, nr 32/33, sierpień 2006, s. 25.

Piraci atakują także w dzień za pomocą lin i haków, które umożliwiają im dostanie się na pokład statku nawet wówczas, gdy jest on w ruchu, bądź też ostrzeliwują oni statek z broni maszynowej. Poruszając się na szybkich ścigaczach, strzelają pod dziób statku, zmuszając kapitana do zatrzymania maszyny, po czym wchodzą na pokład. Pierwotnie problemem była obrona statków przed atakami piratów ze względu na fakt, że w celu obrony statków handlowych nie można było stosować broni palnej. Statki broniły się, używając wody pod ciśnieniem, gaśnic oraz sygnałów dźwiękowych ogłuszających przeciwnika. Takie pokładowe środki zapobiegawcze przeważnie nie są wystarczające w przypadku ataku piratów<sup>19</sup>.



Rys. 7. Statek Faina porwany przez piratów somalijskich

Fig. 7. Faina ship hijacked by Somali pirates

Źródło: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1159564/Terror-1-200-Britons-Somali-pirates-rocket-launchers-attack-cruise-ship.html>.

Spektakularna historia obrony wycieczkowca, w której uczestniczyli pasażerowie, zrzucając z pokładu na piratów leżaki, gaśnice i inne przedmioty, raczej należy do wyjątków. Przeważnie piratom udawało się wejść na pokład statku, który zdecydowali się zaatakować. Ich ataki były starannie przygotowane, a statki wyselekcjonowane pod względem wysokości okupu, który można uzyskać, oraz łatwości wdarcia się na statek.

Po uprowadzeniu statki kierowane są do baz pirackich znajdujących się na somalijskim wybrzeżu i tam są przetrzymywane głównie dla okupu. Rzadko kiedy piratów interesuje towar znajdujący się na statku, chociaż zdarzały się porwania statków przewożących broń lub tankowców.

<sup>19</sup> Por. <http://kriegzone.wordpress.com/2009/01/28/zwalczanie-miedzynarodowego-piractwa-morskiego/>.



Rozważania na temat sposobów rozwiązania problemu piractwa somalijskiego skłaniają do następujących wniosków:

- pościgi na wodach międzynarodowych i na terytorialnych wodach Somalii są rozwiązaniem tymczasowym, natomiast nieudane akcje są krytykowane przez społeczność międzynarodową,
- konieczne jest eliminowanie źródła piractwa, czyli wkroczenie na ląd, czego nikt nie chce się podjąć ze względu na słabość państwa somalijskiego i ryzyko wplątania w wieloletni konflikt wewnętrzny<sup>20</sup>,
- nie ma chętnych do przeprowadzenia antypirackiej akcji,
- brakuje odpowiednich jednostek do kontrolowania wód Rogu Afryki – jednostki wyprodukowane w okresie zimnej wojny są zaawansowane technologicznie, nieliczne, drogie także w eksploatacji, obsadzone liczebną załogą; sytuacja, w której wielkie okręty wojenne ścigają prymitywne kabotażowce piratów jest mało ergonomiczna, jako że liczy się obecność w akwenu, potrzebne są także odpowiednie jednostki pływające, mniejsze, tańsze, liczniejsze i uzbrojone stosownie do potrzeb,
- zaangażowanie prywatnych sił zbrojnych, które będą finansowane przez państwa zainteresowane przywróceniem ładu w Somalii niemogące się bezpośrednio zaangażować w rozwiązanie konfliktu ani niemogące wysłać swoich sił bojowych ze względu na różne polityczne aspekty,
- kolejnym pomysłem jest także stworzenie chronionego korytarza wodnego, którym będą mogły się poruszać statki handlowe i pasażerskie.

Trudności w rozwiązaniu problemu piractwa wiążą się także z tym, że pomimo wszystko ataki piratów stanowią znikomy procent przy wielkości ruchu żeglugowego w Zatoce Adeńskiej (rocznie 50 tys. statków). Konieczne jest eliminowanie źródeł zjawiska, a są nimi bezrząd i chaos panujący w Somalii oraz katastrofalne warunki życia ludności. Podejmowanie działań wymaga także dostosowania prawa do zmieniających się sytuacji i nowych, niewystępujących wcześniej zjawisk<sup>21</sup>.

Inną konsekwencją związaną z eskalacją piractwa somalijskiego jest inicjacja rywalizacji międzynarodowej w basenie Oceanu Indyjskiego i prezentowanie bandery przez takie państwa, jak Indie, Chiny, Japonia, które obok starych mocarstw morskich (Wielka Brytania, Francja) i obok USA chcą zaznaczyć swoją obecność na wodach międzynarodowych oraz

---

<sup>20</sup> Por. „National Geographic”, styczeń 2010, s. 58.

<sup>21</sup> Samatar A.I., Lindberg M., Mahayni B.: The Dialectics of Piracy in Somalia: the rich versus the poor, [in:] “Third World Quarterly”, Vo. 31, Issue 8, 2010.

mieć udział w kontroli tego szlaku komunikacyjnego<sup>22</sup>. W takiej sytuacji piraci są tylko pretekstem do oderwania się od swojego wybrzeża. Należy także wspomnieć o obecności NATO, która ze względu na prośbę ONZ i główny powód z kategorii politycznej udowodniła, że instytucja ta ma zdolność reagowania. Powyższe fakty skłaniają do konkluzji, że somalijscy piraci stali się częścią ładu światowego, a to zjawisko zainicjowało nowe procesy na międzynarodowej scenie politycznej.

W połowie lipca 2013 roku pojawiły się doniesienia prasowe mówiące o zmniejszeniu się nasilenia działań piratów somalijskich. Zgodnie z zapewnieniami Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych (ESDZ) i dowództwa unijnej operacji antypirackiej Atalanta jest to wynikiem wspólnych wysiłków sił międzynarodowych mających na celu schwytanie piratów i rozbięcie grup pirackich. Jednocześnie został potwierdzony fakt, że motywy piratów nie zmieniły się i wciąż pozostają takie same. Motywy te mają przede wszystkim charakter ekonomiczny i bez rozwiązania trudnej sytuacji w Somalii nie można liczyć na samoistne osłabienie się procederu piractwa<sup>23</sup>. Oznacza to, że taktyczne zwycięstwo nad piratami, odniesione po 5 latach od najbardziej brawurowych porwań, wymaga dalszej kontroli i wzmożonych działań. Piraci somalijscy w połowie 2013 roku zdają się być osłabieni, istnieje jednak wiele czynników, które mogą wpłynąć na powstanie nowych grup przestępczych i eskalację tego problemu.

Nie można także wykluczyć faktu, że w przypadku zacieśnienia związków pomiędzy piratami a islamskimi grupami próbującymi przejąć władzę w Somalii może dojść do takiej zmiany motywacji piratów, że będą oni atakować statki, kierując się względami nie ekonomicznymi, lecz politycznymi, a ostatecznym celem ich ataku nie będzie zdobycie okupu, lecz sam akt terrorystyczny<sup>24</sup>. Jednocześnie zauważa się, że zgodnie z powyższym ataki piratów mogą się przeistoczyć w nowe polityczne korsarstwo. Nie można także wykluczyć zamieszania piratów w wewnętrzne walki pomiędzy pięcioma klanami somalijskimi lub też w walki pomiędzy tymczasowym rządem a grupami islamskimi próbującymi przejąć władzę w państwie.

---

<sup>22</sup> Por. Kubiak K.: *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, TRIO, Warszawa 2009, s. 161.

<sup>23</sup> Por. Leeson P.H.: *The Invisible Hook: The Hidden Economics of Pirates*, Princeton University Press, New Jersey 2009.

<sup>24</sup> Por. Murphy M.N.: *Somalia: the new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa*, Columbia University Press, New York 2011, p. 139-144.



## Podsumowanie

W ramach podsumowania chcemy wskazać na kilka zapomnianych i pomijanych aspektów związanych z istnieniem granic morskich.

Konieczna jest rewizja prawa międzynarodowego obejmującego wody mórz i oceanów. Prawo nie nadąża za rosnącymi i zmieniającymi się zagrożeniami na wodach międzynarodowych. Potrzebna jest ewolucja prawa zgodnie z ewolucyjnymi zmianami sytuacji na wodach. Bezpośredni wpływ na rozwój tych zagrożeń mają procesy globalizacyjne i wzmożony przepływ towarów i ludzi szlakami morskimi.

Konieczne jest zacieśnienie i uskutecznienie współpracy międzynarodowej. W stanie obecnym nie eliminuje się przyczyn, lecz „leczy” się objawy międzynarodowych zagrożeń związanych z ruchem morskim. Przykładem mogą być interwencje doraźne podejmowane przeciw piratom somalijskim, gdy tymczasem rozwiązanie problemu jest uzależnione od systemowych działań, które podejmie się na lądzie w celu wprowadzenia i utrzymania ładu w państwie. Przyczyny istniejących zagrożeń wymagają rozpoznania, a dla skutecznego działania należy postawić ład globalny nad partykularnymi interesami poszczególnych państw, szczególnie tych sąsiadujących z państwami problemowymi.

Zwraca się uwagę na pojawiająca się konieczność wykorzystania sił militarnych i sojuszy obronnych do kontroli wód międzynarodowych jako korytarza transportowego. Z jednej strony wskazuje się na zagrożenie dla przepływu towarów i osób, a z drugiej – niekontrolowane wody międzynarodowe umożliwiają nieograniczony transport broni dla piratów, terrorystów i innych ugrupowań zagrażających ładowi społecznemu. Ważną rolę do odegrania mają takie instytucje, jak ONZ, NATO, UE, które powinny podążyć za koniecznością wynikającą z powstających nowych zagrożeń.

Z analizy bezpośrednio wyłania się wniosek wskazujący na konieczną budowę okrętów mniejszych i inaczej uzbrojonych niż budowane w okresie zimnej wojny duże okręty wojenne. Budowa lub przebudowa innych jednostek morskich przystosowanych do wypełniania nowych zadań o charakterze patrolowym i strażniczym jest krokiem ku usprawnieniu i dostosowaniu istniejącej floty do zmieniających się warunków związanych z ochroną wód międzynarodowych<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> O zmianie funkcji polskich trawlerów czytaj [w:] Kubiak K.: Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski, TRIO, Warszawa 2009, s. 207.

Podejmowane działania powinny służyć rozwiązaniu problemów ekonomicznych dotyczących zakresu dysproporcji poziomów życia i łagodzeniu tych dysproporcji. Zgodnie z tezą Galbraitha w gospodarce, także globalnej, tworzą się samoczynnie przeciwności, a wysoki stopień koncentracji dóbr prowadzi do powstania przeciwważnej siły tych, którzy są w sferze jej działania. Konieczne jest wpływanie na rozwój społeczeństw i kształtowanie w nich przeciwności w sposób umożliwiający weryfikowanie i kontrolowanie działań wszystkich bytów społecznych<sup>26</sup>.

Należy także pamiętać o narastających problemach politycznych, wśród których jest również spadek po zimnej wojnie<sup>27</sup>. Potrzeba kontrolowania wód międzynarodowych jest też wykorzystywana jako okazja do zaprezentowania bandery i może być dla niektórych państw formą politycznej manifestacji swojej siły i obecności w akwenie.

## Bibliografia

1. Bahadur J.: *The Pirates of Somalia: Inside Their Hidden World*, HarperCollins e-books 2011.
2. Brahtz J.F. (red.): *Oceanotechnika*, Gdańskie Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1974.
3. „Forum”, nr 32/33, sierpień 2006.
4. Lisiecki S.: *O granicach naturalnych, politycznych, społecznych i... granicach w głowach. Szkice do socjologii pogranicza polsko-niemieckiego*, Poznań 2009.
5. Kanał wojenny, „Wprost”, 2010.
6. Kurcz Z.: *Socjologia pogranicza i człowiek pogranicza w świetle polskich doświadczeń*, [w:] *Okolice socjologicznej tożsamości. Księga poświęcona pamięci Wojciecha Sitka*, Wyd.. UWr, Wrocław 2010.
7. Kistowski M.: *Kolizje i konflikty Środowiskowe w planowaniu przestrzennym na obszarach cennych przyrodniczo*, „Czasopismo Techniczne”, 2000.
8. Kołodziej-Durnaś A. (red.): *Region Zachodniopomorski – kolaż socjologiczny*, Difin, Warszawa 2007.
9. Kubiak K.: *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, TRIO, Warszawa 2009.
10. Leeson P.H.: *The Invisible Hook: The Hidden Economics of Pirates*, Princeton University Press, New Jersey 2009.
11. Łukasik L.: *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach*, Warszawa 2003.

---

<sup>26</sup> Por. F. Zweig: *The New Acquisitive Society*. Barry Rose Limited, Chichester-London 1976, p. 136.

<sup>27</sup> Przykład ruchu POLISARIO: Kubiak K.: *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, TRIO, Warszawa 2009, s. 216.

12. Misiak W.: Granice i obszary transgraniczne na Europejskiej Osi Północ – Południe (EOPP), [w:] W. Misiak, Z. Kurcz, A. Sakson (red.): Z pogranicza na pogranicze – w świetle teorii i wyników badań. PTS, Wyd. Silesia, Wrocław 2005.
13. Mazurkiewicz B.: Encyklopedia inżynierii morskiej, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 2010.
14. „National Geographic”, styczeń 2010.
15. Murphy M.N.: Somalia: the new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa, Columbia University Press, New York 2011.
16. Pustelnik P.: Włochów problemy migracyjne, 2008, www.psz. pl.
17. Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce, GUS, Warszawa 2008.
18. Samatar A.I., Lindberg M., Mahayni B.: The Dialectics of Piracy in Somalia: the rich versus the poor, [in:] “Third World Quarterly”, Vol. 31, Issue 8, 2010.
19. Załęcki J.: Gdańsk morski – aspekt socjologiczny, WUG, Gdańsk.
20. Zalew Wiślany, www.zalew-wislany.pl.
21. Zweig F.: The New Acquisitive Society, Barry Rose Limited, Chichester-London 1976.
22. <http://kriegzone.wordpress.com/2009/01/28/zwalczanie-miedzynarodowego-piractwa-morskiego/>.
23. www.wiking.edu.pl.

## Abstract

In the first part of the article available research data has been used to show that maritime boundaries are a rightful geopolitical, legal, political, economic, social and cultural delimitation. Typology of maritime boundaries and border areas has been provided on the basis of detailed analyses of various global maritime boundaries as well as geopolitical situation of Polish maritime boundaries. Then, social, economic and cultural consequences of Polish maritime boundaries have been presented, especially for border areas. Also, various relations in the Baltic Community have been analysed, namely relations between Poland on one hand and Sweden, Denmark, Germany, Russia (Kaliningrad) and Lithuania (Klaipeda) on the other. Exemplary problems of the Polish-Russian maritime border in the border area of Vistula Lagoon have also been presented.

In the second part the issue of maritime boundaries has been discussed in the light of Somali pirate attacks. Various reasons of these attacks, their short history and its influence on the safety of international waters have been shown.