

Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmiana

JAROSŁAW PADZIK

Piractwo morskie, jako proceder rozbójniczy łamiący obyczaje wolnej żeglugi, pojawiło się z chwilą rozpoczęcia wymiany handlowej przy wykorzystaniu szlaków morskich. Proceder ten stwarzał przez wieki zagrożenie podstaw międzynarodowej wymiany towarowej. Rozwój cywilizacyjny nie wyeliminował istniejących zagrożeń w tym obszarze, za to na przełomie XX i XXI w. nastąpił swoisty renesans piractwa. Stawia to przed społecznością międzynarodową konieczność ścisłej współpracy, tylko ona bowiem może zagwarantować skuteczną walkę z piractwem morskim. Ograniczone zaangażowanie pojedynczych państw w te przedsięwzięcia nie przynosi oczekiwanych rezultatów, przyczyniając się pośrednio do wzrostu zagrożeń ze strony coraz lepiej zorganizowanych i logistycznie wyposażonych grup piratów.

Niniejszy rys historyczny i przegląd problematyki plagi, jaką jest piractwo, ma raczej charakter eseju niż drobiazgowej analizy zjawiska. Odrodzenie się tego procederu po okresie zimnej wojny zaskoczyło społeczność międzynarodową, ukazując skalę jej nieprzygotowania na ten morski wymiar przestępczości. Warto przypomnieć dziejowy kontekst problemu i próby jego prawnomiędzynarodowego rozwiązania oraz wskazać na fenomen jego renesansu.

Gospodarczy potencjał akwenów morskich, jako naturalnych obszarów umożliwiających efektywną komunikację i wymianę towarową, od wieków pozostaje w orbicie zainteresowania społeczeństw. Powodowane jest to bez wątpienia faktem, że akweny te stanowią ponad 70 proc. powierzchni kuli ziemskiej, żegluga zatem – jako trwałe i relatywnie tani instrument wymiany handlowej – stanowiła od początków cywilizacji jeden z najistotniejszych czynników rozwoju gospodarczego. Pierwsze wzmianki o istnieniu systematycznej żeglugi morskiej w basenie śródziemnomorskim sięgają 2850 r. p.n.e.¹. W miarę upływu lat przybiera ona coraz bardziej zorganizowane formy.

¹ T. Łopuszko, *Starożytne bitwy morskie*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1992, s. 9.

Efektem intensyfikacji handlu drogą morską stała się potrzeba wypracowania i przyjęcia norm zapewniających statkom swobodną żeglugę i bezpieczeństwo żeglowania.

Traktatowe ukształtowanie zasady wolności mórz

Potrzebę zapewnienia swobody żeglugi wywołały przede wszystkim wielkie odkrycia geograficzne, będące konsekwencją poszukiwania nowych szlaków morskich oraz zaostrejająca się walka o rynki zbytu. Sprzyjało to wysuwaniu przez państwa morskie roszczeń do przejęcia całkowitego zwierzchnictwa nad akwenami morskimi. Tego rodzaju postulaty, aczkolwiek na mniejszą skalę, formułowane były już w średniowieczu, w związku z dążeniami Wenecji do uzyskania zwierzchnictwa nad Adriatykiem, Genui nad Morzem Liguryjskim czy Danii nad Bałtykiem. W XVI w. wysuwanie takich roszczeń stało się stałym elementem polityki ówczesnych potęg morskich: Anglii, Holandii, Francji, Hiszpanii i Portugalii. Warto przy tym wspomnieć, że Hiszpania i Portugalia powoływały się w tej materii na bullę z 1493 r., w której papież Aleksander VI potwierdził ich „prawa” do wyłączności handlu i żeglugi w rejonach nowoodkrytych oraz „uprawomocnił” linię demarkacyjną na oceanach między obu państwami. W ten sposób iberyjskie monarchie dokonały podziału oceanów i zamknęły przed swoimi konkurentami wejście na oceaniczne szlaki handlowe².

Na tym tle pojawiać zaczęły się coraz liczniejsze głosy sprzeciwu wobec uzurpowania prawa wyłączności do handlu i żeglugi, teoretycznym rozwinięciem których zajął się Holender Hugo Grocjusz (Grotius). W wydanej w 1609 r. pracy „*Mare liberum*” H. Grocjusz uznał możliwość uprawiania handlu międzynarodowego za główny pożytek z morza, traktując wolność mórz jako wykładnik wolności handlu. Wprawdzie już w 1635 r. Anglik John Selden w polemicznej rozprawie „*Mare clausum*” usiłował podważyć ogłoszoną przez Grocjusza teorię wolności mórz dla uzasadnienia prawa Anglii do poddania morza pełni swojej władzy, to pogląd ten pozostawał w rażącej sprzeczności z potrzebami rosnącego międzynarodowego handlu morskiego. Wszechstronnym opracowaniem zasady wolności mórz zajął się następnie Holender Kornelisz van Bynkershoeck, publikując w 1702 r. pracę „*De*

² A. Makowski, M. Ilnicki, *Wojna na morzu we współczesnym prawie międzynarodowym*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Warszawa–Toruń 1996, s. 36.

domino maris”. Od tego czasu zasada wolności mórz uzyskała powszechne uznanie, jako nowa i postępową zasadą stosunków międzynarodowych.

Wolność mórz stała się w XIX w. powszechną i jedną z najważniejszych zasad prawa międzynarodowego, aczkolwiek podczas I wojny światowej postulat zupełnej wolności żeglugi wywoływał wśród potęg morskich (np. Anglii i Niemiec) wiele zastrzeżeń³. Dopiero zakończenie II wojny światowej pozwoliło na szczegółowe określenie zasady wolności mórz w prawie międzynarodowym. Ostateczne jej potwierdzenie znalazło się w postanowieniach Konwencji o morzu pełnym, sporządzonej w Genewie 29 kwietnia 1958 r.⁴ oraz w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay 10 grudnia 1982 r.⁵. W ten sposób zasada wolności mórz, ugruntowana w pierwotnej formie jako norma zwyczajowa, została ostatecznie ujęta w formułę prawa traktatowego.

Prawomiędzynarodowe regulacje bezpieczeństwa żeglugi

Szczególnym obszarem troski społeczności czynnie zaangażowanej w handel morski była kwestia ochrony statków przed atakami rozbójników zwanych piratami morskimi (od greckiego słowa *peirates*). W źródłach historycznych wypadki piractwa zostały najwcześniej odnotowane w drugiej połowie 2. tysiąclecia p.n.e. Proceder ten pojawił się praktycznie już z chwilą rozpoczęcia wymiany handlowej przy wykorzystaniu szlaków morskich, początkowo jednak trudno było dostrzec różnicę między piractwem a wojną. Dopiero w okresie archaicznym greckiej historii, mniej więcej od 800 do 500 r. p.n.e., zaczyna pojawiać się pojęcie piractwa⁶.

Już w czasach antycznych piratów uważano za morskich rozbójników łamiących obyczaje wolnej żeglugi. Piractwo było procederem rozbójniczym uprawianym przez ludzi skłóconych z prawem i spod niego wyjętych (*extra legem viventes*). Władze cesarstwa rzymskiego traktowały ich jako wrogów porządku publicznego, czego dobitnym wyrazem stało się nadanie piratom miana *hostis humani generis* (wrogów rodzaju ludzkiego), dokonane przez Cyncerona. Piraci dopuszczali się nie tylko bezprawnych działań w stosunku do osób i ich mienia, ale również zbrojnych inwazji na przybrzeżne miasta. Zarówno prawo zwyczajowe

³ *Ibidem*, s. 16.

⁴ Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

⁵ Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

⁶ Philips de Souza, *Piraci w świecie grecko-rzymskim*, Wydawnictwo Republika, 2008, s. 34.

jowe, jak i normy zapisane w pochodzącym z przełomu VII i VIII w. zbiorze praw morskich z wyspy Rodos, zezwalały statkom morskim wszystkich krajów na ściganie piratów bez względu na ich obywatelstwo⁷.

Mówiąc o rozwoju procederu piractwa morskiego, trudno nie wspomnieć o zamieszkujących Półwysep Skandynawski i Jutlandzki Normanach (Wikingach), którzy już w III w. zaczęli tworzyć związki rodowe chłopów, nie mogących wyżywić się z nieurodzajnej ziemi. Celem tych związków było podejmowanie się morskich wypraw grabieżczych. Obiektem ataku Normanów rzadko były statki kupieckie na otwartym morzu, znacznie częściej atakowali oni osiedla i ośrodki handlowe wybrzeża zachodniej Europy i Morza Północnego, południowego wybrzeża Bałtyku, Islandii, Grenlandii, a także obszary w dorzeczu wielkich rzek wschodniej Europy, aż do Morza Czarnego.

Nasilenie zagrożeń atakami pirackimi przyniósł wiek XIII, co wiązało się z okresem stagnacji w rozwoju flot wojennych, skutkującym pozbawieniem ochrony szlaków morskich i statków handlowych. Rozbite państwa feudalne nie dysponowały bowiem silnymi i scentralizowanymi flotami, większym zmianom nie uległy także wypracowane jeszcze w starożytności sposoby walki (taranowanie i abordaż). Zmorą byli piraci berberyjscy grasujący w zachodnim basenie śródziemnomorskim od czasów wypraw krzyżowych do początków XIX w.

Ożywienie wymiany towarowej stworzyło potrzebę budowy statków mogących pomieścić jak największą ilość towarów. W żegludze handlowej zatem mniej istotna stała się prędkość, ustępując miejsca nośności. W rezultacie – dla potrzeb flot handlowych – zaprzestano budowy długich i wąskich okrętów wiosłowo-żaglowych na rzecz krótszych, pękatych i przez to bardziej pojemnych statków żaglowych, przy czym wyeliminowanie wioślarzy pozwoliło uzyskać dodatkową powierzchnię dla przewożonych ładunków.

Istniejący brak możliwości zapewnienia statkom konwojów okrętów wojennych stworzył potrzebę samoobrony i dostosowywania statków handlowych do działań obronnych. Spowodowało to dodatkowe wyposażanie i obsadzanie załogą zbrojną kog handlowych, które stały się w istocie niezwykle sprawnymi okrętami. Zaczęto m.in. umieszczać na dziobie i rufie statku kasztele, mogące pomieścić żołnierzy dla odparcia ataków piratów. Z tak skonstruowanych statków – praktycznie okrętów – składały się floty kaperskie, które od XIV w. spełniać zaczęły funkcję flot wojennych. Kaprowie (korsarze, ang. *privateers*, *corsairs*) rekrutowali się głównie z tych piratów, których proceder uległ stopniowemu ucywilizowaniu.

⁷ W. Zarzycki, *Kaprowie i piraci polscy*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1997, s. 17-18.

Organizowanie flot systemem kaperskim szybko znalazło naśladowców. Był to bowiem system wygodny i stosunkowo tani, umożliwiający państwom morskim odstąpienie od konieczności stałego utrzymywania pod bronią kosztownych flot wojennych. We flotach kaperskich istotną rolę odgrywali armatorzy, będący właścicielami okrętów, z którymi zawierano umowy w formie listów kaperskich. Listy te określały bliżej zadania flot, wskazywały wrogów, sojuszników i żeglujące pod banderą neutralną państwa oraz towary podlegające zajęciu. Listy kaperskie zawierały upoważnienia do werbunku załogi oraz do ścigania i kontroli statków zmierzających do portów wroga.

W Polsce system korzystania z usług flot zaciężnych – jakimi były w istocie floty kaperskie – przyjął się od czasów Kazimierza Jagiellończyka, w związku z wybuchem wojny trzynastoletniej. Flota kaperska w Polsce utrzymywała się przez cały okres panowania Jagiellonów i Wazów, przy czym spełniała ona w tym czasie różne role. O ile w okresie jagiellońskim siły morskie Polski opierały się głównie na systemie kaperskim, o tyle za panowania Wazów flota ta zeszała do poziomu pomocniczego, jedynie wspierającego działania floty królewskiej.

Pomimo krytyki, system kaperski – jako powszechnie uznawana instytucja prawa narodów – utrzymywał się oficjalnie do 1856 r. Podpisany 16 kwietnia 1856 r. traktat paryski (tzw. deklaracja paryska) uznawał m.in., że „korsarstwo jest i pozostaje zniesione”. Dodać przy tym należy, że zniesienie korsarstwa nie mogło z oczywistych względów przenieść się na piractwo morskie. Powszechnie przyjmowanym kryterium odróżniającym piractwo od korsarstwa jest bowiem motywacja i cel działania, tzn. chęć zdobycia łupów (piraci) bądź osiągnięcie publicznego, politycznego zamierzenia (korsarze).

Największe tryumfy piractwo święciło od XVI w. (okresu wielkich odkryć geograficznych i masowego transportu szlachetnych kruszców z Ameryki do Europy) do czasów wojny północnej 1700–1721. Najwcześniejsze nowożytnie regulacje prawne dotyczące piractwa przyjęte zostały w Anglii w latach 1535–1536. Pierwsza próba definicji piractwa w nowożytnym prawie międzynarodowym pojawiła się jednak w 1926 r. na forum Ligi Narodów. Projekt ekspertów Ligi dotyczył tylko aktów popełnianych z powodów prywatnych, z wyłączeniem ataków motywowanych politycznie. Konwencji na podstawie tego projektu nie przyjęto. Następnym krokiem był tzw. projekt harwardzki, powstały w 1932 r., oparty na założeniu, że każde państwo może sprawować jurysdykcję nad statkiem pirackim i ma prawo zajęcia takiego statku wraz z jego ładunkiem. Przyjęta definicja piractwa była szeroka, obejmowała wszystkie akty przemocy na morzu otwartym popełnione z za-

miarem skrzywdzenia innej osoby, kradzieży lub zniszczenia mienia, popełnione dla osobistych celów sprawców. Z powodu uwzględnienia „celów osobistych” po stronie sprawcy definicja ta wyłączyła z powszechnej jurysdykcji piractwo państwowe i piractwo popełnione z powodów politycznych. Podkreślenia wymaga fakt, że treść projektu harwardzkiego wykorzystana została w pracach nad wspomnianymi już konwencjami: o morzu pełnym i o prawie morza⁸.

Konwencje te, w częściach odnoszących się do problemu piractwa morskiego, zawierają postanowienia formułujące:

- obowiązek współpracy w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym oraz w każdym innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- zasady postępowania ze statkiem lub samolotem pirackim;
- definicję piractwa morskiego jako zbrodni w świetle prawa międzynarodowego.

W świetle niemalże jednobrzmiących definicji, konwencje za piractwo morskie uznają: popełnienie czynu zabronionego dla celów osobistych na morzu pełnym lub w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa, przez załogę lub pasażerów statku prywatnego przeciwko innemu statkowi. Dodać przy tym wypada, że w świetle obu wymienionych traktatów, podżeganie oraz pomocnictwo w dokonaniu aktu piractwa są karalne.

Kolejnym ważnym aktem prawa międzynarodowego, przyjętym w następstwie ataku terrorystycznego na statek „Achille Lauro” w 1985 r., jest Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie 10 marca 1988 r.⁹ Jej postanowienia dotyczą przede wszystkim terroryzmu morskiego, tworzą jednak w określonych sytuacjach instrumenty umożliwiające zwalczanie piractwa.

Polskie prawo a kwestia piractwa

W obszarze powszechnie obowiązującego prawa polskiego normę typującą przestępstwo piractwa morskiego zawiera art. 170 Kodeksu karnego¹⁰. Obejmując przedmiotem ochrony bezpieczeństwo żeglugi na morzu,

⁸ T. Iwanek, *Prawo międzynarodowe wobec piractwa morskiego*, „Państwo i Prawo”, nr 10/2009, s. 20–21.

⁹ Dz.U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635.

¹⁰ Dz.U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.

przepis ten penalizuje czynności przygotowawcze do uprawiania rozbójnictwa, polegające na uzbrojeniu lub innym przysposobieniu statku morskiego (np. wyposażenie w broń, amunicję, urządzenia do dokonywania abordażu) w bezpośrednim zamiarze dokonywania rabunku na morzu. Penalizacji podlega również przyjęcie służby na statku przeznaczonym do dokonywania rabunku na morzu w jakimkolwiek charakterze, przy czym warunkiem karalności nie jest bezpośredni udział w dokonywaniu rabunku. Wymienione czynności zagrożone są sankcją od roku do 10 lat pozbawienia wolności.

Odnosząc się do kwestii prawnej ochrony żeglugi w prawie krajowym wspomnieć także wypada o Ustawie z dnia 4 czerwca 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich¹¹. Tworzy ona system ochrony żeglugi i portów morskich, w szczególności ochrony życia i zdrowia ludzi, obiektów portowych i statków, na wypadek zagrożeń wynikających z ataków natury kryminalnej, w tym pirackich i terrorystycznych, które wymagają podjęcia szczególnych działań ze strony organów administracji rządowej i organów samorządu terytorialnego. W myśl ustawy, ochroną objęte są statki odbywające podróże międzynarodowe (pasażerskie, towarowe oraz ruchome platformy wiertnicze), statki pasażerskie o najwyższej dzielności morskiej odbywające podróże krajowe oraz porty morskie obsługujące takie statki. Chronione są również obszary przystani morskich, kotwiczowiska położone poza obszarami portów oraz tory wodne łączące te kotwiczowiska z wodami portowymi. Ustawa ta przyjęta została w rezultacie działań podejmowanych przez Międzynarodową Organizację Morską oraz Unię Europejską w celu wzmocnienia ochrony żeglugi i portów morskich.

Współczesne zagrożenie piractwem morskim

Swoisty renesans piractwa morskiego, który nastąpił na przełomie XX i XXI w., spowodowany jest – paradoksalnie – przede wszystkim przyjęciem zasady wolności mórz jako normy prawa traktatowego oraz swobody nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne. Rywalizacja blokowa hamowała ekspansję tego typu przestępczości. Koniec zimnej wojny spowodował jednak wycofanie marynarek wojennych z wielu akwenów o znaczeniu krytycznym, ułatwiając w ten sposób powrót piractwa na te wody.

¹¹ Dz.U. Nr 171, poz. 1055.

Czynnikami dodatkowymi w tej mierze są także pozostawienie zwierzchnictwa nad statkiem, a zatem prawa wyłącznej kontroli nad nim tylko państwu bandery, co w przypadku tzw. tanich bander – podnoszonych przez państwa o potencjale wykluczającym możliwość objęcia kontrolą statków zarejestrowanych pod ich banderą – pozostaje fikcją, oraz przyjęcie powszechnej praktyki przenoszenia własności statków na tzw. spółki papierowe, mające siedzibę w państwach taniej bandery¹².

Dodać przy tym wypada, że piractwo zaczyna przybierać postać już nie tylko czynnika zagrażającego swobodzie żeglugi i międzynarodowej wymiany towarowej, ale także – a może przede wszystkim – czynnika godzącego bezpośrednio w bezpieczeństwo państw. Poza zagrożeniami wymierzonymi bezpośrednio w życie i zdrowie obywateli, powoduje ono także:

- generowanie znacznych strat materialnych (utracone ładunki i statki, wzrost kosztów ubezpieczenia, wydłużenie tras przejścia jednostek pływających, okupy za porwane załogi, koszty wprowadzenia dodatkowego wyposażenia i procedur z zakresu bezpieczeństwa);
- stwarzanie poczucia zagrożenia.

Szczególnie niebezpieczny jest przy tym fakt, że jakkolwiek piraci bywają powiązani z organizacjami przestępczymi, to jednak w przeważającej mierze jest to domena „małego biznesu” grup (klanowych, plemiennych, rybaków itp.). Osiągnięte w wyniku ataków pirackich korzyści majątkowe stanowią lub mogą stanowić ważne źródło finansowania grup terrorystycznych, przestępczych czy separatystycznych¹³.

Akwenami szczególnie narażonymi na ataki piratów stały się od początku lat 90. XX w. wody okalające Amerykę Południową (Brazylia, Ekwador, Peru), Morze Czerwone, Morze Południowochińskie, wody terytorialne Singapuru i Indonezji, Zatoka Gwinejska (delta Nigru), wybrzeża Tanzanii, Senegalu, a przede wszystkim okolice Zatoki Adeńskiej.

Współczesny proceder piractwa morskiego jest nadal związany z działalnością kryminalną, głównie chęcią zysku (globalne straty w tym zakresie sięgają kilkunastu miliardów dolarów rocznie). Zmienia się także jego charakter: piraci preferują nieliczne załogi na małych szybkich łodziach, które atakują wielkie statki transportowe, np. tankowce we wrażliwych miejscach (np. cieśninach). Na otwartym morzu, z dala od brzegu, wykorzystują większe jednostki jako zabezpieczenie i zaopatrzenie dla małych jednostek.

¹² K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, Rok XLX nr 3 (178) 2009, s. 92–93.

¹³ T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*, Wydawnictwo J.P., Gdynia 2011, s. 99.

Wskazuje się, że kwitną formy zaawansowanego uprawiania piractwa dzięki rosnącemu wykorzystywaniu zdobyczy techniki: nowoczesnej broni, GPS, łączności satelitarnej etc.

Przyczyn piractwa należy upatrywać również w biedzie, czego przykładem są piraci somalijscy, którzy najczęściej należą do grup bezrobotnych rybaków i byłych partyzantów. Somalia jest jednym z najbardziej prominentnych przykładów państw dotkniętych tym problemem. W tym wypadku sedna problemu należy upatrywać w kondycji tego upadłego, od 1991 r., państwa, nieposiadającego funkcjonujących struktur administracyjnych, pogrążonego w wojnie domowej, rozrywanego walkami rywalizujących milicji. Somalia nie posiada dostatecznie sprawnie funkcjonującej gospodarki, która mogłaby zapewnić środki utrzymania jej mieszkańcom, ponadto w ostatnich latach dotknęła ją katastrofalna susza. Dlatego też wielu ludzi, którzy zdobyli doświadczenie w czasie różnych konfliktów i wojen, jakie miały miejsce w tym kraju, czy też działali w różnych strukturach przestępczych, decydują się na uprawianie piractwa ze względów ekonomicznych. Położenie geograficzne Somalii – w rejonie, przez który przebiegają ważne pod względem strategicznym szlaki żeglugi morskiej – powoduje, że dochodzi do tego procederu częściej niż w innych regionach. Z drugiej strony, armatorzy często decydowali się na wybór mniejszego zła i zapłacenie okupu.

Ta sytuacja sprawia, że jednym z najbardziej kluczowych sposobów systemowego rozwiązania problemu somalijskiego piractwa jest podjęcie próby politycznego uregulowania i budowy państwa w Somalii. Dotychczas to się nie udawało. Paradoksalnie, zagrożenie atakami piratów było mniejsze, gdy w Somalii rządili radykalni islamiści (2000–2006). Wynikało to z faktu, że z jednej strony Somalia posiadała zorganizowane i funkcjonujące struktury państwowe, zaś z drugiej strony islamiści dbali o własne interesy. Przyciąganie uwagi całego świata na miejsce, gdzie znajdowała się dobra baza logistyczna i zaplecze finansowe oraz gdzie istniały możliwości ukrycia się i przygotowania do dalszych działań, nie leżało w ich interesie.

Po apogeum kryzysu w 2009 r., gdy ataki na statki przepływające nieopodal wybrzeży Somalii dokonywane były niemal codziennie, w 2011 r. nastąpił raptowny spadek ataków – o niemal 2/3. Kilka ważnych czynników wchodzi w grę: zwiększona obecność międzynarodowa na tych wodach; atakowanie piratów na wybrzeżach, a nie tylko na morzu; uregulowanie sytuacji w samej Somalii (wyparcie organizacji al-Szabab z Kismayo, głównego portu somalijskiego); liczne aresztowania rebeliantów oraz zwiększona samoobrona na statkach (uzbrojeni strażnicy). Trzeba jednak zaznaczyć, że problem nadal

jest daleki od rozwiązania w kontekście regionalnym. Wydaje się, że piraci po okresie dużych niepowodzeń dokonują przeformowań i opracowują nowe strategie prowadzenia lukratywnego procederu¹⁴.

Trzeba podkreślić, że skuteczna walka z piractwem – jakkolwiek najsukcesywniejsza byłaby w wykonaniu samych Somalijczyków – wymaga intensywnego współdziałania całej społeczności międzynarodowej. W tym kontekście problemem wpływającym na skuteczność działań skierowanych przeciwko współczesnemu piractwu jest fakt, że państwa jedynie w ograniczonym stopniu angażują się w te przedsięwzięcia. Stan ten powodowany jest często brakiem poważniejszych naruszeń interesów mocarstw, zaistnienie których skutkowałoby przedsięwzięciem adekwatnych kroków w celu zapobieżenia piractwu. Nawet podejmowane w tym zakresie działania na forum Organizacji Narodów Zjednoczonych nie przyniosły, przynajmniej do 2008 r. pożądanych rezultatów. Przyjmowane przez Radę Bezpieczeństwa ONZ rezolucje – nr 794 z 1992 r., nr 1676 z 2006 r. i nr 1744 z 2007 r. – nie zmniejszyły radykalnie zagrożeń, jakie piractwo stwarza dla bezpieczeństwa żegluga.

Dopiero istotne naruszenie bezpieczeństwa morskiego państw Unii Europejskiej przyniosło przełom w wypracowywaniu skuteczniejszych metod przeciwdziałania piractwu. W grudniu 2008 r. na wodach somalijskich rozpoczęły się, trwające do dziś, operacje wzmacniające bezpieczeństwo na szlakach morskich, realizowane w ramach projektu EU NAVFOR – ATALANTA (*European Union Naval Force Somalia – Operation Atalanta*), czyli unijnych sił morskich prowadzących operację antypiracką¹⁵. W sferze prawnej bazą dla tych działań jest cały szereg rezolucji podjętych w 2008 r. przez Radę Bezpieczeństwa ONZ, w tym przede wszystkim rezolucja nr 1851. Operacja Atalanta realizowana jest w ramach Europejskiej Wspólnej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony.

Wśród praktycznych działań podejmowanych w ramach Atalanty wymienić należy przede wszystkim¹⁶:

- ochronę statków Światowego Programu Żywnościowego (*World Food Programme*), których zadaniem jest dostarczanie pomocy żywnościowej uchodźcom i osobom pozbawionym domu w Somalii¹⁷;

¹⁴ *Just taking a break*, „The Economist”, 23 października 2012 r.

¹⁵ EU NAVFOR – operation ATALANTA, <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> (dostęp: 27 grudnia 2012 r.).

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Szerzej zob.: World Food Programme, <http://www.wfp.org/countries/somalia> (dostęp: 27 grudnia 2012 r.).

- ochrona statków misji Unii Afrykańskiej w Somalii (AMISOM)¹⁸;
- powstrzymywanie i zapobieganie aktom piractwa oraz zbrojnych rabunków i ich zwalczanie u wybrzeży Somalii;
- ochrona statków (wybranych indywidualnie) przed takimi aktami;
- wnoszenie wkładu w monitorowanie działalności rybackiej u wybrzeży Somalii.

Do realizacji zadań operacji Atalanta wykorzystywane są zarówno jednostki morskie krajów unijnych, jak też okręty innych państw, w tym USA, Rosji, Chin, Indii i Japonii. Działania te wspierane są dodatkowo – dla celów rozpoznania – statkami powietrznymi. Operacja rozpoczęła się w grudniu 2008 r. Podstawowym celem działań jednostek zaangażowanych w realizację zadań w ramach operacji jest poprawa bezpieczeństwa wybrzeży Somalii oraz na Oceanie Indyjskim. Zgodnie z decyzjami Rady Unii Europejskiej, operacja Atalanta trwać będzie co najmniej do grudnia 2014 r.

Warto zaznaczyć, że zdaniem niektórych ekspertów, skuteczne patrolowanie tak dużego i intensywnego pod względem liczby przepływających statków akwenu jest mało realne¹⁹. Misja Atalanta stanowi więc test i swoisty poligon doświadczalny dla sił morskich państw czynnie angażujących się w zwalczanie piractwa i trudno dziś przewidzieć, kiedy doświadczenia te przyniosą efekty pozwalające wypracować optymalne środki zaradcze.

Stan ten powoduje, że zaniepokojeni skalą niebezpieczeństw armatorzy zaczynają coraz częściej korzystać z usług profesjonalnych firm ochroniarskich. Pojawiają się nawet coraz liczniejsze głosy wskazujące na potrzebę wprowadzenia regulacji obligujących armatorów do korzystania z tego typu usług²⁰.

Zakończenie

Problem piractwa morskiego nie znika, jedynie jego formy i natężenie się zmieniają. Okres dynamicznych zmian na mapie świata zaowocował wielu ekstremizmami na świecie; terroryzm wysunął się na czoło tej listy. Wysoko wspął się w tym niechlubnym rankingu także problem piractwa. Wydawać

¹⁸ Szerzej zob.: African Union Mission in Somalia, <http://www.africa-union.org/root/au/auc/departments/psc/amisom/amisom.htm> (dostęp 27 grudnia 2012 r.).

¹⁹ K. Wardin, *Współczesne piractwo...*, op.cit., s. 106.

²⁰ Warto zaznaczyć, że swego czasu bardzo dużym problemem było piractwo w Cieśninie Malakka, jednak liczba ataków znacząco spadła od 2005 r. Było to efektem zwiększenia liczby patroli wojskowych w tym rejonie oraz zwiększonej obecności uzbrojonych pracowników ochrony na statkach.

by się mogło, że gdy świat się kurczy wskutek zdobyczy współczesnej cywilizacji, ta plaga nie powinna mieć miejsca, co najwyżej lokalnie, bez potrzeby ingerencji społeczności międzynarodowej. Ostatnie lata dowodzą, że problem ten nie ustępuje i wymaga stanowczego zainteresowania aktorów zarówno regionalnych, jak i globalnych. ONZ zaktywizowało się także ostatnio w tej kwestii.

Raport Banku Światowego z marca 2013 r. ustala liczbę zajętych przez piratów statków od 2005 r. (pierwsze zarejestrowane porwanie) na 149 i koszt okupów na ogółem 315–380 mln dolarów oraz szacuje, że piractwo wokół Rogu Afryki może kosztować gospodarkę światową około 18 mld dolarów rocznie²¹. Inne oceny obniżają tę wielkość i podają liczby w granicach 6 mld, zwłaszcza, że od 2012 r. liczba porwań dla okupu znacznie maleje. Siły Unii Afrykańskiej, zadając klęskę islamistycznemu ugrupowaniu al-Szabab – beneficjentowi pirackiej działalności w regionie – znacząco osłabiły to zjawisko.

Piractwo w Rogu Afryki jest symptomem załamania się ustroju politycznego Somalii, potwierdza wspomniany raport. Nie tylko kwestie społeczno-gospodarcze grają rolę w tym kontekście. Somalia jest szczególnym przypadkiem: państwo upadłe, „nierządem stojące”, wstrząsane kryzysami, głodem, brakiem perspektyw w oczach ludności, która jest jednocześnie ksenofobiczna. Stąd zyski z piractwa są szczególnie nęcące. Tubylcy parający się nim zarabiają stosunkowo duże pieniądze na warunki lokalne, ale przede wszystkim wyrastają fortuny organizatorów procederu, którzy raczej działają na lądzie niż na morzu. Dlatego proponuje się, żeby uwagę w zwalczaniu piractwa koncentrować nie tyle na wykonawcach, ile na tych, którzy dysponują władzą polityczną oraz zasobami ludzkimi i finansowymi. Mówi się nawet o specjalnym kontrakcie z tymi polityczno-finansowymi decydentami.

Trzeba jeszcze raz podkreślić, że piractwo to też problem międzynarodowy. Mocarstwa kierują uwagę na ważne z ich punktu widzenia sprawy. Dopiero gdy dotyka je to bezpośrednio, reagują w formie pomocy finansowej, żywnościowej itp., udzielają wsparcia logistycznego, w krytycznych momentach – interweniują.

²¹ The World Bank. Regional Vice-Presidency for Africa: *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*. <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/04/11/ending-somali-piracy-go-after-the-system-not-just-the-pirates> (dostęp: 11 kwietnia 2013 r.)

Potrzebna jest bardziej spójna strategia i pomoc na różnych szczeblach. Najskuteczniejsze jest wsparcie procesów *state-building* przez odpowiedzialnych aktorów, którzy będą w stanie rozwiązywać podstawowe problemy funkcjonowania państwa (i/lub narodu). W ten sposób można będzie próbować eliminować źródła zjawiska, jakim jest piractwo, choć droga do całkowitej likwidacji tego procederu jest daleka, jeżeli w ogóle możliwa do ukończenia.