



*Biuletyn Międzynarodowy
Instytutu Nauk Politycznych i Stosunków Międzynarodowych
Uniwersytetu Jagiellońskiego*

Redakcja: Piotr Bajor (red. naczelny), Olga Plaze, Patrycja Lipold
Opiekun naukowy: dr hab. Michał Chorośnicki, prof. UJ.
Kontakt: ul. Jabłonowskich 5, 31-007 Kraków
e-mail: biuletyn@inp.uj.edu.pl

Nr 21 (21), listopad 2008

Lidia Powirska

**Piractwo morskie u wybrzeży Somalii.
Przyczyny i perspektywy rozwiązania problemu**

Notowany od drugiego kwartału 2008 roku wzrost liczby napadów pirackich i rabunkowych¹ u wybrzeży Somalii oraz w Zatoce Adeńskiej, po raz kolejny zwrócił uwagę opinii publicznej na jakże aktualny problem piractwa morskiego. W latach 2003 – 2004 na somalijskich wodach zanotowano pięć ataków. W roku 2005 było ich już trzydzieści pięć, natomiast w roku 2007 trzydzieści jeden.

¹ Definicja piractwa zawarta jest w Art. 101 Konwencji ONZ o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. Jest to popełniony na morzu pełnym, lub innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa, wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na jego pokładzie, jak również wszelki akt dobrowolnego i świadomego udziału w korzystaniu ze statku o charakterze pirackim, na równi z podżeganiem i celowym ułatwianiem popełnienia takich czynów. Atak dokonany na wodach terytorialnych określono w Konwencji mianem napaści zbrojnej (armed robbery) i piractwem w rozumieniu prawa międzynarodowego nie jest. Jej sprawcy podlegają jurysdykcji państwa popełnienia czynu, tymczasem piratów może ścigać każde państwo.



Porwanie na początku kwietnia br. „Le Pontant” - francuskiego luksusowego jachtu z trzydziestoosobową załogą na pokładzie, nadało rozgłos aktywności piratów w tym rejonie świata. Właściciele jachtu za jego załogę zapłacili przestępcom okup w wysokości 1,3 miliona euro. Dzięki skutecznej akcji przeprowadzonej przez francuskie siły zbrojne okup udało się odzyskać. Sześciu porywaczy w niespełna tydzień po schwytaniu stanęło przed sądem francuskim.

Jak podaje Międzynarodowe Biuro Morskie z siedzibą w Londynie do końca września 2008 roku u wybrzeży Somalii oraz na wodach Zatoki Adeńskiej doszło do 63 incydentów. W samym trzecim kwartale 2008 roku somalijscy piraci uprowadzili 26 jednostek. Na dzień 30 września br. przestępcy byli w trakcie negocjacji okupów za 12 przetrzymywanych statków z ponad 259 członkami załogi. Obecnie wśród porwanych jednostek jest pływająca pod banderą Belize ukraińska MV „Faina”, która została porwana 26 września br. Oprócz załogi liczącej 21 marynarzy, na jej pokładzie znajdują się m.in. 33 czołgi T-72, wyrzutnie granatów i tysiące sztuk amunicji. Ich oficjalnym nabywcą jest rząd Kenii, a rzeczywistym rząd Sudanu Południowego, który nie posiada prawa na zakup broni.

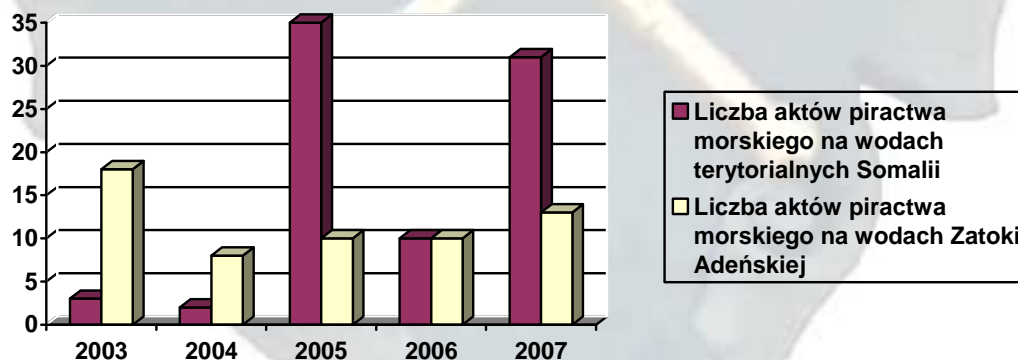
Przyczyn wzrostu liczby napadów pirackich i rabunkowych u wybrzeży Somalii należy szukać przede wszystkim w niestabilnej sytuacji politycznej w regionie, której konsekwencją jest głęboki kryzys społeczno-gospodarczy. Od 1991 roku Somalia pogrążona jest w wojnie domowej pomiędzy klanami, wskutek której doszło do jej rozpadu na kilka niezależnych państw. Próby przywrócenia spokoju przez siły pokojowe ONZ zakończyły się porażką. „Błękitne hełmy” z pogrążonej w chaosie Somalii wycofały się w 1995 roku. Obecnie Rząd Tymczasowy sprawuje kontrolę nad jedną czwartą powierzchni kraju, wysuniętymi na wschód regionami Maakhir, Puntland i Northland i nie jest w stanie samodzielnie zapewnić bezpieczeństwa statkom przepływającym przez somalijskie wody terytorialne.



Niezwykle istotne jest również strategiczne położenie Somalii. Przez Kanał Sueski przepływa rocznie blisko 15 procent światowego transportu ropy naftowej, z czego większość zasila rynki europejskie. Usytuowanie państwa przy tak istotnym szlaku morskim stało się doskonałą pożywką dla rozkwitu pirackiej przestępczości.

Kolejną z przyczyn wzrostu liczby ataków na statki u wybrzeży Somalii tkwi w skutkach tsunami, które dotknęło ten region w grudniu 2004 roku. Doszło wówczas do zniszczenia ok. 2,4 tysiąca łodzi rybackich. Zakładając, że załogę każdej z nich stanowiło przeciętnie pięciu rybaków, można oszacować, że podstawę utrzymania utraciło wówczas 60 – 70 tys. osób, nie licząc innych, którzy utracili wówczas pracę w sektorach związanych z rybołówstwem². Wielu z somalijskich rybaków w poszukiwaniu środków na życie przyłączyło się do pirackich gangów. Celem ataku stały się również kontenerowce z pomocą humanitarną dla ofiar tsunami.

Wykres 1. Porównanie liczby aktów piractwa morskiego na wodach terytorialnych Somalii z liczbą aktów piractwa morskiego na wodach Zatoki Adeńskiej w latach 2003 – 2007.



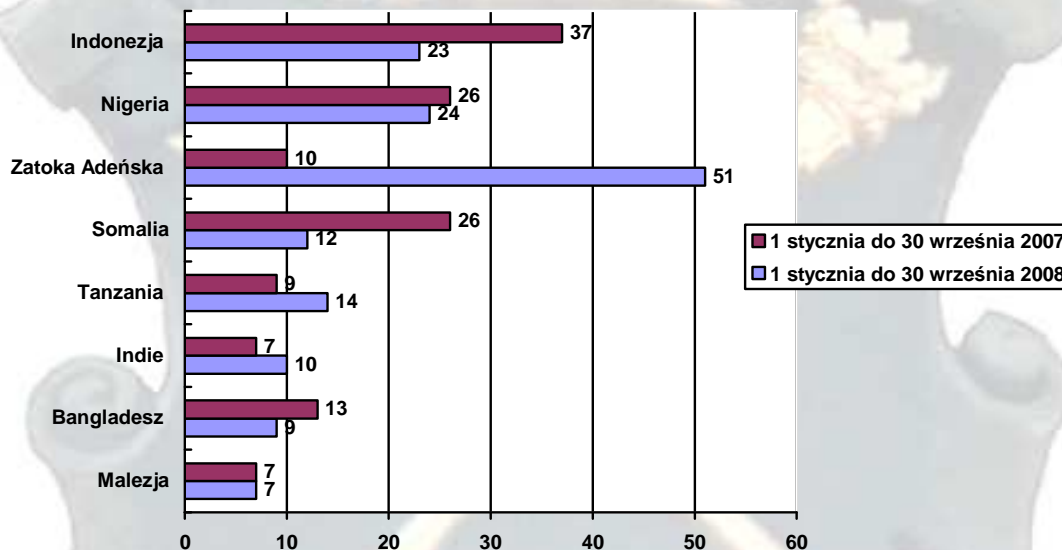
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu Międzynarodowego Biura Morskiego za 2007 rok.

² K. Kubiak, *Pirackie wybrzeże*, (w:) *Raport. Wojsko. Technika. Obronność*, nr 8, 2005, s. 45 - 46.



Obecnie obserwowany jest spadek liczby napadów na statki na wodach terytorialnych Somalii. Wiąże się to ze stosowaniem przez operatorów określonych środków zapobiegawczych, a przede wszystkim odpowiedniej odległości, na co najmniej 200 Mm od somalijskich wybrzeży. Konsekwencją tego jest obecny wzrost liczby napadów na wodach Zatoki Adeńskiej.

Wykres 2. Liczba aktów piractwa morskiego w najniebezpieczniejszych regionach świata w pierwszej połowie 2007 i pierwszej połowie 2008 roku.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu Międzynarodowego Biura Morskiego za okres styczeń – wrzesień 2008 roku.

Celem większości z notowanych pirackich napadów na statki w tej części świata jest porwanie załogi i przejęcie przewożonego transportu, za który piraci żądają okupu. Paradoksalnie, armatorzy płacąc okup napędzają zjawisko piractwa w tym regionie. Pomimo eskorty, w samym 2008 roku porwano już dwa kontenerowce z pomocą humanitarną Światowego Programu Żywności ONZ. Transportowane dobra zostają najczęściej sprzedane na „czarnym rynku”, natomiast skradzione statki nielegalnie sprzedane pod inną nazwą. Somalijscy piraci uzbrojeni



są w broń automatyczną, granatniki, posługują się satelitarnym systemem GPS, a nierzadko mają przeszkolenie wojskowe oraz dobrą wiedzę o atakowanych jednostkach. Do Zatoki Adeńskiej wypływają na tak zwanym „statku matce”, z którego często na szybkich łodziach motorowych dokonują ataku na przepływające obiekty. Jak podaje półroczny raport Międzynarodowego Biura Morskiego, w pierwszej połowie 2008 roku kilku żołnierzy pracujących dla puntlandzkiej administracji regionalnej dołączyło do oddziałów lokalnych piratów.

Eskalacja przemocy u wybrzeży Somalii w 2008 roku stała się przyczyną zacieśnienia międzynarodowej współpracy na rzecz zwalczania rabunku zbrojnego i piractwa morskiego w tym regionie. Dzięki ścisłej współpracy rządów Francji, Stanów Zjednoczonych, Panamy i Wielkiej Brytanii, powstał projekt pierwszej Rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ w całości poświęconej problemowi somalijskiego piractwa morskiego. Tekst Rezolucji został jednogłośnie przyjęty przez Radę Bezpieczeństwa 2 czerwca 2008 r. Jej meritum stanowi autoryzacja przez Radę obecności oraz wszelkich koniecznych działań (również zbrojnych) podejmowanych przez wojskowe jednostki morskie państw trzecich, w celu zapobiegania i zwalczania aktów rabunku zbrojnego na wodach terytorialnych Somalii. Wynikiem Rezolucji jest ograniczenie suwerenności terytorialnej Somalii. Wobec tego obecność jednostek zagranicznych na jej wodach terytorialnych wymaga zgody Federalnego Rządu Tymczasowego w Mogadiszu. W tekście dokumentu podkreślono, że praktyka ta nie stanowi zwyczaju w świetle prawa międzynarodowego. Rezolucja została przyjęta na okres sześciu miesięcy.

Rezolucja stała się podstawą dla rozwoju szeregu inicjatyw. Dotyczą one zapewnienia bezpieczeństwa statkom dostarczającym pomoc humanitarną do Somalii oraz statkom przepływającym przez te akweny morskie. Obecnie na somalijskich wodach operują jednostki francuskie, amerykańskie (Combined Joint Task Force – Horn of Africa), brytyjskie, rosyjskie, siedem jednostek NATO oraz międzynarodowa koalicja (Combined Task Force 150). Zaangażowanie Francji, której



prezydencja w Unii Europejskiej przypadła na drugą połowę 2008 roku, nie pozostało bez wpływu na działania UE w tym zakresie. Przyjęła ona rolę koordynatora antypirackich działań podejmowanych przez wymienione, obecne już u wybrzeży Somalii jednostki (Tabela 1). Co więcej, 10 listopada br. Rada Unii Europejskiej przyjęła wspólną akcję o utworzeniu oddziałów morskich, które operować będą u wybrzeży Somalii w ramach operacji „Atalanta”. Pierwsza morska misja zacznie pracę w grudniu br. i składać się będzie z 5–6 statków pochodzących z różnych państw Unii Europejskiej.

Tabela 1. Zestawienie inicjatyw Unii Europejskiej na rzecz zwalczania i zapobiegania aktów rabunku zbrojnego i piractwa morskiego u wybrzeży Somalii.

Data i podstawa utworzenia	Nazwa inicjatywy	Cele
19 września 2008 r. Wspólna akcja przyjęta przez Radę Unii Europejskiej 2008/749/CFSP	EU NAVCO (European Union military coordination of action against piracy in Somalia) UE Koordynacja akcji militarnej przeciwko somalijskiemu piractwu Siedziba komórki koordynacyjnej: Bruksela.	Wsparcie i koordynacja działań u wybrzeży Somalii podejmowanych przez: - jednostki wymagające zapewnienia bezpieczeństwa, - jednostki zapewniające bezpieczeństwo, - jednostki monitorujące.
10 listopada 2008 r. Wspólna akcja przyjęta przez Radę Unii Europejskiej 2008/851/CFSP	EU NAVFOR Somalia operation „Atalanta” Oddziały morskie UE, Operacja Somalia „Atalanta” Główna siedziba operacyjna: Northwood, Wielka Brytania Czas trwania operacji: 12 miesięcy	- Ochrona statków Światowego Programu Żywności, - Ochrona innych statków przepływających u wybrzeży Somalii, - Monitorowanie sytuacji bezpieczeństwa u wybrzeży Somalii, -Podejmowanie wszelkich koniecznych środków (również militarnych) mających na celu zapobieganie i zwalczanie aktów napaści zbrojnej i piractwa morskiego u wybrzeży Somalii.

Źródło: opracowanie własne.



Niemal 90 procent światowego handlu odbywa się drogą morską. Bez niego masowy transport surowców, produktów oraz żywności byłby niemożliwy. Szybka i sprawna reakcja państw Zachodu oraz Rady Bezpieczeństwa ONZ na pogarszający się stan bezpieczeństwa u somalijskich wybrzeży zasługuje na uznanie. Jednak trudno dziwić się państwom, które pomagając władzom Somalii, w rzeczywistości dbają o swoje własne interesy.

Podjęte działania mają szansę powodzenia. Można tutaj przywołać sytuację panującą w 2000 r. w Cieśninie Malakka. Zanotowano w niej wówczas 75 napadów pirackich i rabunkowych. Liczba ta uległa zmniejszeniu po wprowadzeniu szeregu inicjatyw, wśród nich wspólnych patroli prowadzonych przez jednostki Malezji, Indonezji i Singapuru.

Obecnie rząd w Mogadiszu nie jest w stanie zapewnić jednostkom przepływającym przez wody terytorialne Somalii bezpieczeństwa. Brak stabilizacji sytuacji społeczno – ekonomicznej w kraju nie zapowiada zmniejszenia aktywności piratów. Przedłużający się stan destabilizacji może jedynie powodować wzrost ilości napadów i porwań jako metody na przeżycie.