

Alina Bomba

Uniwersytet Wrocławski

Piractwo morskie

Abstract

The article analyzes the acts of robbery on the high seas with particular emphasis on maritime piracy. It also shows the definition and legal issues, scale and scope of maritime piracy in the modern world, along with a breakdown of its regional variations and types. Furthermore an attempt was made to analyze the initiatives undertaken by international governmental organizations such as the United Nations, NATO, the European Union, the Association of South-East Asian Nations, the African Union and the Arab League in preventing and combating maritime piracy in the modern world.

Wprowadzenie

Piractwo morskie, które polega na napadaniu na statki na morzach i oceanach oraz rabowaniu ich, jest traktowane przez społeczność międzynarodową jako akt powszechnie potępiany przez prawo międzynarodowe (zwyczajowe oraz zobowiązania traktatowe). Zjawisko to, do niedawna, analizowano właściwie wyłącznie w perspektywie historycznej. Współcześnie ponownie stanowi realne zagrożenie i wyzwanie w sferze bezpieczeństwa.

Proceder piractwa morskiego najprawdopodobniej pojawił się wraz z rozwojem żeglugi morskiej. Na przestrzeni wieków rozwijał się w określonych warunkach społecznych, politycznych oraz ekonomicznych. Wraz z upływem czasu podlegał licznym przemianom, dostosowując się do zmieniającego się otoczenia. Dawne metody i formy przeprowadzania ataków na statki zostały zastąpione nowymi. Niezmienny pozostał zaś przestępczy charakter aktywności piratów morskich oraz działanie dla osiągnięcia osobistych korzyści.

Już w starożytności morscy rozbójnicy kontrolowali szlaki handlowe Egiptu, później Grecji i Imperium Rzymskiego. Jednak dopiero w okresie wielkich odkryć geograficznych, podczas kolonizacji nowych terenów i gwałtownego rozwoju handlu morskiego, piractwo morskie urosło do rangi poważnego zagrożenia. Wówczas przeżywało swoją złotą erę (*The Golden Age of Piracy*). Na początku XIX wieku piractwo morskie zanikło, ponownie odrodziło się pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku. Od tego czasu liczba ataków pirackich wzrasta z roku na rok, stanowiąc coraz większe zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego oraz żeglugi odbywającej się drogą morską.

Piractwo morskie a inne akty rozboju popełniane na morzach

Piractwo morskie na przestrzeni wieków zawsze stanowiło akt o charakterze przestępczym. Już w starożytności określano piratów jako wrogów rodzaju ludzkiego (*pirata est hostis humani generis*). Współcześni piraci, podobnie jak ich poprzednicy, napadają na statki w celach rabunkowych, mordują marynarzy oraz uprowadzają pasażerów i załogę dla okupu¹. Warto jednak zaznaczyć, że akty przestępcze występujące na morzach nie ograniczają się wyłącznie do piractwa morskiego. Prócz niego wyodrębnić można inne procedery, w tym takie jak: terroryzm morski, zbrojne napaści na morzu czy korsarstwo (kaperstwo). Działan tych nie należy traktować jako synonimów piractwa morskiego, gdyż, mimo pozornego podobieństwa, w istocie znacznie się od siebie różnią.

Współcześnie obowiązująca definicja piractwa została zawarta w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS*), podpisanej w Montego Bay 10 grudnia 1982 roku². Definicja ta stanowi aktualnie główne oparcie polityczno-prawne dla prowadzenia działań antypirackich.

Zgodnie z art. 101 UNCLOS, piractwem jest każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony: na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego; przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa³. Ponadto, w rozumieniu art. 101 UNCLOS, za piractwo należy uznać także każdy akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego oraz każdy akt podżegania lub wszelki akt celowego ułatwienia popełnienia czynów kwalifikowanych jako piractwo⁴.

W rozumieniu UNCLOS, akt piractwa ma miejsce, gdy popełniony jest wyłącznie dla celów osobistych i odnosi się tylko do statków prywatnych, państwowych oraz okrętów wojennych. Oznacza to, że nie jest nim ani piractwo motywowane politycznie, ani terroryzm morski. Ponadto czyn uznany za piracki musi mieć miejsce na morzu otwartym, co oznacza, że jedynie na tym obszarze ściganie piractwa można uznać za zgodne z prawem międzynarodowym. Prócz tego, w zdarzeniu zakwalifikowanym jako akt piracki muszą uczestniczyć dwa statki. Za piractwo uznaje się nie tylko akty dokonywane bezpośrednio, ale również podżeganie i umyślne ułatwienie ich dokonywania.

W katalogu morskich aktów przestępczych należy odnotować rozbieżność pomiędzy piractwem morskim a zbrojnymi napaściami na morzu⁵ (*armed robbery*). Rozróżnienia między tymi pojęciami dokonano w załączniku do Rezolucji A.922(22) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*International Maritime Organisation, IMO*), zawierającej *Kodeks postępowania przy*

¹ H. Mąka, *Piraci ery atomowej*, Warszawa 2003, s. 5.

² Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza weszła w życie 16 listopada 1994. Konwencja ta w zasadzie w całości zachowała przepisy dotyczące piractwa, zawarte w konwencji genewskiej z 1958 roku.

³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, Montego Bay 1982.

⁴ *Ibidem*.

⁵ Zbrojne napaści bywają także w polskiej literaturze tłumaczone jako napady rabunkowe lub rozboje na morzu.

badaniu zbrodni pirackich i zbrojnych napadów rabunkowych na statki, przyjętej podczas obrad Zgromadzenia Ogólnego 29 listopada 2001 roku.

W załączniku Rezolucji IMO, w punkcie 2.2, za zbrojną napaść na morzu uznano każdy bezprawny akt przemocy, pozbawienia wolności lub każdy akt grabieży czy groźby, skierowany przeciwko statkowi, ludziom lub mieniu na pokładzie takiego statku, w obrębie granic podlegających jurysdykcji danego państwa⁶. Za piractwo uznano natomiast akty przemocy i grabieży mające miejsce na morzu otwartym lub we wszystkich innych miejscach niepodlegających jurysdykcji żadnego państwa⁷. Główna różnica między piractwem a zbrojną napaścią odnosi się zatem do miejsca, w którego zasięgu popełniono określony czyn karalny.

Odrębne traktowanie piractwa oraz zbrojnych napaści na morzu bywa problematyczne podczas prób statystycznego ujmowania tych procederów. Między innymi dlatego Międzynarodowe Biuro Morskie (*International Maritime Bureau, IMB*), dla celów swej działalności, zdefiniowało piractwo i zbrojne napaści na morzu jako akt wejścia na pokład statku w zamiarze dokonania kradzieży bądź innego przestępstwa z możliwością użycia siły do realizacji tego ataku, bez względu na to, czy miał on miejsce na wodach terytorialnych, czy morzu otwartym⁸. Definicja ta jest znacznie szersza od zawartej w UNCLOS, ponieważ traktuje zarówno o atakach mających miejsce na morzu otwartym, jak i w obrębie wód terytorialnych. Dlatego jest ona pragmatyczna w odniesieniu do ilościowego rejestrowania ataków przeprowadzanych przez piratów morskich⁹.

Innym problemem w definiowaniu morskich aktów przestępczych jest wzrost powiązań między piractwem morskim a terroryzmem. Jednak nie jest to wystarczający argument, by mówić o pojęciach tych jako o jednym procederze.

Frederick Chew analizuje piractwo i terroryzm morski w trzech kategoriach: celów (*ends*), środków (*means*) oraz efektów (*effects*). Jego zdaniem piractwo morskie w kategorii celów jest napędzane przez prywatny zysk, a terroryzm morski jest motywowany politycznie. W kategorii środków piractwo związane jest z podstawowymi taktykami i możliwościami, którymi dysponują piraci, podczas gdy możliwości terrorystów morskich należą do bardziej zaawansowanych. Wreszcie w kategorii efektów, piractwo morskie skoncentrowane jest na poziomie taktycznym, podczas gdy terroryzm morski dąży do osiągnięcia efektu strategicznego¹⁰. W praktyce czasem dość trudno odróżnić piratów od terrorystów morskich, gdyż istnieją grupy działające w szarej strefie, znajdujące się pomiędzy piractwem a terroryzmem morskim.

Krzysztof Kubiak dzieli bezprawne działania na morzach i oceanach na dwie grupy: działania pirackie i zbrojne napaści (jako jedną grupę) oraz akty terroryzmu morskiego¹¹. Elementami pozwalającymi na rozróżnienie tych dwóch kategorii są motywy, którymi kierują

⁶ http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922%2822%29.pdf (data dostępu 14.09.2012).

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2011*, London 2012, s. 3.

⁹ W praktyce jej stosowanie najlepiej sprawdza się w obszarze Azji Południowo-Wschodniej, gdzie akty piractwa mają miejsce na wodach terytorialnych i tym samym z zasady nie mieszczą się w definicji piractwa zaproponowanej w UNCLOS.

¹⁰ F. Chew, *Piracy, maritime terrorism and regional interests*, „Geddes papers” 2005, s. 75.

¹¹ K. Kubiak, *Piractwo czy terroryzm?*, „Stosunki Międzynarodowe” 2009, nr 56–57, s. 31.

się sprawcy, oraz ich stosunek do zachowania anonimowości. Piraci kierują się zyskiem prywatnym, dlatego ukrywają swą tożsamość i unikają medialnego rozgłosu. Terrorysty morskcy, w odróżnieniu od morskich piratów, za cel stawiają sobie zdobycie zainteresowania mediów i tym samym dotarcia do jak najszerszego audytorium. Pozwala to im na wygłaszanie odezw i apeli, za których pomocą starają się zwrócić na siebie uwagę i wywierac presję. Terrorysty morskcy przy realizowaniu tych działań nie pozostają więc anonimowi.

W historii, prócz piratów działających na własną rękę, swą obecność zaznaczyli także korsarze, czyli inaczej kaperzy (*corsair, privateer*), którzy uprawiali piractwo w majestacie prawa na zlecenie walczącego państwa, na podstawie tak zwanych umów kaperskich (*letters of marque*).

Korsarze dokonywali ataków na własne ryzyko i odpowiedzialność. Napady te odbywały się z upoważnienia monarchy w zamian za zapewnienie ochrony i zysk ze zdobytych łupów. Listy kaperskie, którymi posługiwali się korsarze, uznawała zazwyczaj wyłącznie strona wydająca je oraz sami korsarze¹². Tę formę działalności najbardziej wspierała Francja oraz Anglia w XVI i XVII wieku. Ostatecznie korsarstwo zostało zakazane w 1856 roku. Wówczas państwa europejskie przyjęły Deklarację w przedmiocie prawa wojny morskiej (deklarację paryską)¹³. Zakaz ten uzyskał status normy powszechnego prawa międzynarodowego.

Korsarzy nie należy utożsamiać z piratami, gdyż w historii wielokrotnie to właśnie nimi posługiwano się do walki z piractwem morskim. Korsarze działali wyłącznie w czasie wojny, piraci natomiast dokonują ataków zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. Prócz tego korsarstwo, w przeciwieństwie do piractwa morskiego, uznawane było za legalną działalność. Współcześnie piractwo morskie przeżywa swój renesans, a korsarstwo pozostało kategorią o znaczeniu wyłącznie historycznym¹⁴.

Piractwo morskie – charakterystyka zjawiska

Współcześnie, tak jak przed wiekami, korzyści ekonomiczne są główną siłą napędową aktywności piratów morskich. Jednak analizując modele piractwa w różnych regionach świata, należy uwzględnić także inne czynniki dla wyjaśnienia renesansu tego zjawiska. Odrodzenie się piractwa morskiego we współczesnym świecie jest związane z przeobrażeniami, które nastąpiły w środowisku międzynarodowym po zakończeniu rywalizacji zimnowojennej. W literaturze autorzy wskazują na szereg związków przyczynowo-skutkowych wpływających na wzrost zagrożenia bezpieczeństwa w obrębie obszarów morskich. Piractwo morskie odradza się w regionach, w których natrafia na sprzyjające dla swego rozwoju warunki polityczne, społeczne i gospodarcze¹⁵. Niska stabilność polityczno-ekonomiczna zespolona z usytuowaniem w obrębie ważnych morskich szlaków komunikacyjnych o kluczowym i strategicznym znaczeniu dla światowej gospodarki, to elementy niezbędne dla istnienia i rozwoju morskiej przestępczości.

¹² K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009, s. 14.

¹³ W roku 1908 odpowiednie konwencje podpisały również Stany Zjednoczone oraz Meksyk.

¹⁴ J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000, s. 27–34.

¹⁵ *Ibidem*, s. 34.

W opinii Martina N. Murphy'ego, piractwo morskie powstaje jako reakcja na szansę stworzoną przez następujące czynniki: niedostateczny poziom bezpieczeństwa, luki prawne, korzystne położenie geograficzne, konflikty i chaos, dogodne środowisko polityczne, tradycje morskie oraz zyski niewspółmierne do ponoszonego ryzyka¹⁶. Do czynników dodatkowych sprzyjających rozwojowi procederu piractwa zaliczyć możemy: mobilność piratów, dostępność odpowiednich kryjówek, właściwych systemów ochrony statków przed atakami czy zdolność piratów do korzystania z najnowszych technologii¹⁷. Pojawienie się piractwa nie zawsze wymaga obecności każdego z siedmiu czynników wymienionych przez Murphy'ego, ale im więcej czynników, tym bardziej opłacalny i mniej ryzykowny okazuje się biznes piracki we współczesnym świecie.

Ger Teitler oraz Kerstin Petretto wskazują na słabość państwa i jego struktur instytucjonalnych jako jeden z czynników przyczyniających się do rozwoju piractwa¹⁸. John Vagg w swych analizach kładzie nacisk na czynnik kulturowy, będący szczególnym determinantem dla rozwoju piractwa. Jego zdaniem współczesne piractwo morskie jest wytworem lokalnych tradycji, które tworzą społeczną akceptację dla jego obecności i dalszego rozwoju¹⁹. Kulturowa akceptacja dla piractwa morskiego jest charakterystyczna dla regionu Azji Południowo-Wschodniej, gdzie piractwo wzięło swój początek z długoletniej tradycji zarabiania w ten sposób pieniędzy oraz obrony własnego dobytku przed zewnętrznym podbojem. W przypadku piractwa somalijskiego czynnik kulturowy jako determinant dla rozwoju morskiej przestępczości jest nieadekwatny. Eric Frecon łączy rozkwit piractwa z ubóstwem oraz depryzacją. Piraci wywodzą się z ubogich grup społecznych i dostrzegając w swym otoczeniu możliwość wzbogacenia się, korzystają z niej. Dlatego ubóstwo oraz brak możliwości zaspokojenia pożądanych potrzeb będą stymulować rozwój pirackiego biznesu²⁰.

Brytyjski Departament Transportu oraz Biuro Spraw Zagranicznych i Wspólnoty (*The U.K.'s Department of Transport and the Foreign and Commonwealth Office*) uważa, że piractwo morskie jako problem społeczno-ekonomiczny dotyka przede wszystkim regiony o niskim poziomie rozwoju gospodarczego i małej skuteczności egzekwowania prawa. Tym samym niestabilność i bezprawie, dostępność łatwych celów morskich oraz wysokie zyski stanowią silną motywację dla biednych i niezadowolonych społeczności, tworząc podatny grunt dla rozwoju piractwa morskiego²¹.

Jak wynika z powyższej analizy, czynników wpływających na rozwój piractwa jest wiele. Należy wyraźnie podkreślić, że proceder ten ma rację bytu tylko wówczas, gdy oczekiwane zyski przewyższają spodziewane straty oraz gdy przynosi on większe korzyści niż alternatywne sposoby zarabiania pieniędzy (lub gdy brak tych drugich).

¹⁶ M.N. Murphy, *Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?*, [w:] *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai 2011, s. 36–37.

¹⁷ M.N. Murphy, J. Saba, *Countering Piracy: The Potential of Onshore Development*, [w:] *Ibidem*, s. 46.

¹⁸ K. Petretto, *Weak states, Offshore piracy in modern times*, „East African Human Security Forum Discussion Paper” 2008, s. 6–7; G. Teitler, *Piracy in Southeast Asia: A Historical Comparison*, „Maritime Studies 1” 2001, no 1, s. 77.

¹⁹ J. Vagg, *Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia*, „British Journal of Criminology” 1995, no. 1, vol. 35.

²⁰ E. Frecon, *Piracy in the Malacca Straits: notes from the field*, „IIAS Newsletter” 2005, s. 36.

²¹ <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmtran/1026/6032910.htm> (data dostępu 14.09.2012).

Raporty na temat aktów piractwa i rozboju morskiego, publikowane od 1984 roku przez Międzynarodową Organizację Morską, wskazują nie tylko na stopniowy wzrost liczby ataków pirackich w ostatnich latach w skali globalnej, ale także na zmianę częstotliwości występowania ich w określonych regionach świata.

W 1991 roku odnotowano 107 ataków pirackich. W roku 1995 – 126, w 2000 – 471, a w 2005 – 266. W 2008 roku znacząco wzrosła liczba ataków dokonywanych przez piratów somalijskich. Wówczas zarejestrowano 111 ataków na statki z ich udziałem. Rok 2010 zapisał się w historii jako rekordowy co do aktywności piratów na świecie z liczbą 489 ataków. W raporcie z 2011 roku odnotowano 439 ataków pirackich, a w 2012 roku 297. Realna liczba ataków pirackich może być jednak znacznie większa, gdyż nie wszystkie napady pirackie są zgłaszane przez armatorów.

W ostatnim dwudziestolecu zmieniała się również częstotliwość występowania aktów piractwa w określonych obszarach świata. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku najwięcej ataków pirackich rejestrowano w rejonie Azji Południowo-Wschodniej. W połowie pierwszej dekady XXI wieku ten rejon został wyparty przez akty piractwa dokonywane przez piratów somalijskich. W 2008 roku liczba ataków pirackich zarejestrowanych w Rogu Afryki i Zatoce Adeńskiej była większa od sumy ataków pirackich w pozostałych obszarach świata. Obecnie w rankingach przodują nadal ataki dokonywane przez piratów somalijskich. Na miejscu drugim znajduje się Afryka Zachodnia, na trzecim Azja Południowo-Wschodnia. Liczba ataków pirackich w Ameryce Południowej i na Karaibach jest umiarkowana, ale niższa od ataków dokonywanych w wyżej wymienionych obszarach świata.

Współcześnie wodami szczególnie narażonymi na ataki piratów są: obszar Azji Południowo-Wschodniej (Cieśnina Malakka, wody oblewające Indonezję), Róg Afryki (wody somalijskie, Zatoka Adeńska, cieśnina Bab el-Mandeb), Afryka Zachodnia (Zatoka Gwinejska, Delta Nigru) oraz obszar wzdłuż wybrzeża Pacyfiku w Ameryce Południowej i Środkowej oraz Karaiby. Piractwo morskie w skali globalnej nie jest zjawiskiem jednorodnym, choć pozornie sprawia takie wrażenie. Najistotniejsze różnice w postrzeganiu modeli piractwa w określonych regionach świata związane są ze sposobami dokonywania ataków.

Wśród metod, jakimi posługują się współcześni piraci, w literaturze wyróżnia się: ataki na statki w portach oraz podczas cumowania (*harbor and anchorage attacks*), ataki na statki na morzu – rozbój (*attacks against vessels at sea – robbery*), ataki na statki na morzu – porwanie (*attacks against vessels at sea – hijacking*) oraz porwania statków dla okupu (*kidnap-for-ransom*)²². Wymienione metody ataków należą do najczęściej występujących i zgłaszanych. Prócz tego są one również charakterystyczne dla określonych obszarów geograficznych.

Ataki na statki w portach i podczas cumowania wyróżniają piractwo w Ameryce Południowej (głównie Peru i Brazylia). Piraci napadają na statki podczas ich postoju w portach lub na kotwicowiskach, terroryzują załogę wachtową i rabują pieniądze, rzeczy osobiste, sprzęt elektroniczny oraz towary o wysokiej wartości²³.

Rabunkowe napady na statki mają miejsce w Afryce Zachodniej. Głównie dotyczą one uprowadzania cudzoziemców zatrudnionych przez koncerny naftowe lub grabienia

²² R.M. O'Meara, *Maritime Piracy in the 21st Century: A Short Course for U.S. Policy Makers*, „Journal of Global Change and Governance” 2007, no 1, vol. 1, s. 4.

²³ J. Porada, *Współczesne piractwo morskie. Środki obrony biernej i czynnej statków*, Szczecin 2007, s. 3.

statków. Proceder rabunkowy prowadzony jest z niewielkich łodzi, z których piraci obserwują potencjalny cel ataku w oczekiwaniu na odpowiedni moment. Następnie wdzierają się na pokład, łupią wartościowe przedmioty i oddalają do bezpiecznych baz²⁴.

Akty pirackie w Azji Południowo-Wschodniej wyglądają nieco inaczej. Piraci pod wpływem łodziami z obu burt atakowanej jednostki, gdy znajduje się ona w ruchu. Następnie wdzierają się na pokład, terroryzują załogę oraz grabią pieniądze, kosztowności i cenne wyposażenie statku. Po dokonaniu grabieży statek zostaje porzucony lub przemalowany i zarejestrowany pod nowym armatorem. Ataki te charakteryzuje wyjątkowa brutalność w stosunku do załogi statku, która ginie lub zostaje porwana w celu uzyskania okupu²⁵. Ataki pirackie połączone z rabunkiem statku występują także w rejonie Ameryki Środkowej i Karaibów. Należy jednak podkreślić, że w tym obszarze świata piraci nie są zainteresowani wielkimi frachtowcami wypełnionymi drogocennym towarem. Ataki dokonywane są na jednostki małe – luksusowe jachty bogato zaopatrzone w żywność i paliwo. Tak porwane łodzie służą głównie do przemytu narkotyków²⁶.

U wybrzeży Somalii piraci operują z tak zwanych statków-matek (*mothership*), z których następnie na małych łodziach ruszają w kierunku potencjalnego celu ataku. W przeciwieństwie do poprzednich modeli, piraci somalijscy nie są zainteresowani ładunkiem i wyposażeniem statku, a okupem, który mogą za niego uzyskać. Po opanowaniu, statek kierowany jest na wybrzeże somalijskie. Tam porwana jednostka jest przetrzymywana do czasu zakończenia negocjacji i uzyskania żądanego okupu. Piraci somalijscy atakują głównie ogromne statki towarowe, zbiornikowce, kontenerowce oraz masowce²⁷.

Organizacje międzynarodowe wobec współczesnego piractwa morskiego

Piractwo morskie znacząco zakłóca żeglugę międzynarodową, handel, zagraża życiu i mieniu wielu osób. Zarówno ze względu na koszty ludzkie²⁸ i ekonomiczne²⁹ oraz zagrożenie dla bezpieczeństwa regionalnego na morzu, piractwo stało się sprawą ogromnej wagi dla społeczności międzynarodowej i w konsekwencji przyciągnęło uwagę całego świata. Kilka międzynarodowych organizacji rządowych, w tym Organizacja Narodów Zjednoczonych, sojusz północnoatlantycki, Unia Europejska, Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej, Unia Afrykańska aktywnie angażują się w rozwiązanie tego poważnego problemu³⁰.

²⁴ A. Nodland, *Guns, Oil, and "Cake" Maritime Security in the Gulf of Guinea*, [w:] A.B. Elleman, A. Forbes, D. Rosenberg, (red.), *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Study*, Newport 2010, s. 202.

²⁵ C.Z. Raymond, *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?*, [w:] *Ibidem*, s. 110–112.

²⁶ Zob. M. Machowski, *op. cit.*, s. 114–141; H. Mąka, *op. cit.*, s. 133–181.

²⁷ *Piracy and Armed Robbery Against Ships...*, s. 20.

²⁸ Zob. *The Human Cost of Somali Piracy*, London 2011.

²⁹ Raport organizacji Oceans Beyond Piracy *The Economic Cost of Somali Piracy 2011* szacuje, że piractwo somalijskie w 2011 roku kosztowało prawie 7 mld dolarów. Prawie 80% tej kwoty to koszty dla przemysłu morskiego, pozostałe 20% to wydatki rządowe przeznaczone na walkę z piractwem morskim; zob. *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Broomfield 2012.

³⁰ Prócz międzynarodowych organizacji rządowych w walkę z piractwem morskim angażują się aktywnie indywidualne państwa, koalicje państw oraz organizacje i instytucje pozarządowe. Zob. <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/counter-piracy-activities-dynamic> (data dostępu 23.09.2012).

Współcześnie proceder piractwa morskiego występuje równolegle w kilku regionach świata, lecz najintensywniej w Rogu Afryki. Ze względu na skalę i konsekwencje piractwa morskiego w tym obszarze świata, organizacje międzynarodowe podejmują najaktywniej działania mające na celu zwalczanie piractwa morskiego – głównie Organizacja Narodów Zjednoczonych, sojusz północnoatlantycki i Unia Europejska. W Azji Południowo-Wschodniej na szczególną uwagę zasługują inicjatywy Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej. Prócz tego w ostatnich latach wzrasta zaangażowanie Unii Afrykańskiej w działania antypirackie w Afryce. Aktywnością wykazała się także Liga Państw Arabskich.

Organizacja Narodów Zjednoczonych

Na poziomie globalnym organizacją podejmującą aktywność w zwalczaniu piractwa jest Organizacja Narodów Zjednoczonych. Ze względu na wzrost pirackich incydentów w 2008 roku u wybrzeży Somalii, Rada Bezpieczeństwa, działając na podstawie rozdziału VII Karty Narodów Zjednoczonych, przyjęła wiele rezolucji w odniesieniu do zwalczania piractwa i rozboju w Rogu Afryki. Rezolucje Rady były podejmowane w obliczu narastającego zagrożenia piractwem morskim, ale odnosiły się również do sytuacji Somalii.

Rada przyjęła 15 maja 2008 roku rezolucję 1814 (2008), w której zwróciła się do państw oraz organizacji regionalnych, aby podjęły środki w celu ochrony statków biorących udział w transporcie i dostawie pomocy humanitarnej przeznaczonej dla Somalii. Rada przyjęła 2 czerwca 2008 roku kolejną rezolucję 1816 (2008), którą w całości poświęcono kwestii piractwa. W rezolucji upoważniono na okres sześciu miesięcy państwa współpracujące z Tymczasowym Rządem Federalnym w Somalii do wpłynięcia na wody terytorialne Somalii i użycia wszelkich niezbędnych środków w celu powstrzymania aktów piractwa i rozboju³¹. Następnie upoważnienie to zostało przedłużone o rok na podstawie rezolucji 1846 (2008) z 2 grudnia 2008 roku³². Wcześniej, 7 października 2008 roku, Rada Bezpieczeństwa w rezolucji 1838 (2008) wyraziła zadowolenie z planowanej przez Unię Europejską wojskowej operacji morskiej oraz innych inicjatyw podejmowanych w celu realizacji postanowień zawartych w rezolucjach 1814 (2008) oraz 1816 (2008)³³. W kolejnych rezolucjach Rada Bezpieczeństwa zezwoliła państwom i regionalnym organizacjom, współpracującym z Tymczasowym Rządem Federalnym w zwalczaniu piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii, na podjęcie wszelkich niezbędnych środków, które uzna za konieczne, by stłumić akty piractwa i rozboju na morzu. Dotyczyły one również prowadzenia operacji lądowych na terytorium Somalii³⁴. Dalsze rezolucje Rady Bezpieczeństwa 1918 (2009), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011), ponownie wezwały państwa i organizacje regionalne do powzięcia działań w zakresie ścigania oraz sądenia osób podejrzanych o piractwo i rozboje na morzach. W 2011 i 2012 roku Rada Bezpieczeństwa powzięła również dwie rezolucje 2018 (2011) i 2039 (2012) w odniesieniu do aktów piractwa morskiego w Zatoce Gwinejskiej.

³¹ <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/77/PDF/N0836177.pdf?OpenElement> (data dostępu 26.09.2012).

³² <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/29/PDF/N0863029.pdf?OpenElement> (data dostępu 26.09.2012).

³³ <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/538/84/PDF/N0853884.pdf?OpenElement> (data dostępu 26.09.2012).

³⁴ Rezolucje: 1851 (2008) z 16 grudnia 2008 roku, 1897 (2009) z 30 listopada 2009 roku oraz 1950 (2009) z 23 listopada 2010 roku.

Zgromadzenie Ogólne podejmuje problematykę piractwa morskiego w ramach sesji poświęconych oceanom i prawu morza (*Oceans and Law of the Sea*). W rezolucji przyjętej 24 grudnia 2011 roku Zgromadzenie Ogólne zawarło wiele zapisów odnoszących się do zagadnienia piractwa morskiego. Zwróciło w niej szczególną uwagę na rolę międzynarodowej współpracy w walce, zgodnie z prawem międzynarodowym, z zagrożeniami dla bezpieczeństwa morskiego, takimi jak piractwo i rozboje na morzu. W rezolucji podkreślono także potrzebę niezwłocznego zgłaszania pirackich incydentów oraz wezwano państwa do podjęcia odpowiednich kroków w ramach krajowego prawodawstwa, by ułatwić zatrzymanie oraz ściganie osób podejrzanych o piractwo. Zgromadzenie Ogólne zwróciło też uwagę państw na istotę współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską³⁵.

W ramach systemu ONZ także inne instytucje podejmują działania na rzecz zwalczania piractwa morskiego, są to m.in.: Biuro Narodów Zjednoczonych ds. Narkotyków i Przestępczości (*The United Nations Office on Drugs and Crime*, UNODC) Program Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju (*United Nations Development Programme*, UNDP) oraz Biuro Polityczne Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Somalii (*The United Nations Political Office for Somalia*, UNPOS).

Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej

Zapobieganie piractwu i rozbojom morskim jest ogromnym wyzwaniem dla państw członkowskich Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN), przede wszystkim ze względu na olbrzymie znaczenie polityczne, ekonomiczne i wojskowe arterii komunikacyjnych w tym regionie oraz niską skuteczność działań antypirackich podejmowanych przez indywidualne państwa. Dość długo piractwo morskie postrzegano w Azji Południowo-Wschodniej jako indywidualny problem państw regionu, które niechętnie odnosiły się do wzajemnej współpracy w zakresie zapobiegania mu. Dodatkowo, ze względu na skutki kryzysu finansowego z końca lat dziewięćdziesiątych XX wieku, brakowało im także odpowiednich środków pieniężnych do zwalczania tego procederu³⁶.

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku podjęto pierwsze próby włączenia problemu piractwa i rozboju morskiego jako istotnego obszaru aktywności ASEAN. Początkowo proceder ten na forum ASEAN traktowano bardzo ogólnikowo i analizowano razem z wieloma innymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa. Niemniej problem znalazł odzwierciedlenie w przyjmowanych przez organizację dokumentach. Wspomnieć można o wspólnym komunikacie dotyczącym piractwa, przyjętym na trzydziestym posiedzeniu ministerialnym ASEAN odbywającym się w dniach 24–25 lipca 1997 roku w Subang Jaya w Malezji czy wspólnej deklaracji ASEAN w sprawie międzynarodowej przestępczości uchwalonej w Manili 20 grudnia 2000 roku. Na szczycie ASEAN w listopadzie 2001 r. były japoński premier Junichiro Koizumi przedstawił propozycję zawarcia regionalnego porozumienia o współpracy w zwalczaniu piractwa i rozboju morskiego w Azji. Wzrost zainteresowania problematyką piractwa i rozboju morskiego należy łączyć ze zwiększeniem liczby ataków

³⁵ http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/66/L.21 (data dostępu 25.09.2012).

³⁶ C.K. Raymond, *op. cit.*, s. 32–33.

pirackich w Cieśninie Malakka od 2000 roku. Japonia zainicjowała negocjacje ze względu na jej uzależnienie od dostaw surowców energetycznych, transportowanych między innymi przez Cieśninę Malakka. W 2002 roku nastąpiła intensyfikacja prac dotyczących zawarcia przyszłego porozumienia. Ostatecznie odpowiedzią Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej wobec piractwa i rozboju morskiego w regionie stało się, uchwalone 11 listopada 2004 roku podczas konferencji w Tokio, Regionalne porozumienie w sprawie zwalczania piractwa i zbrojnych napaści na statki w Azji (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, ReCAAP), porozumienie weszło w życie 4 września 2006 roku. Jego stronami zostało 16 państw członkowskich ASEAN oraz Japonia, Chiny, Korea Południowa, Indie, Bangladesz i Sri Lanka, a więc kraje, które również zmagają się z problemem piractwa morskiego. Na podstawie porozumienia została zbudowana Inicjatywa ReCAAP, czyli forma współpracy międzyrządowej państw. Zakres współdziałania państw w ramach tej struktury współpracy objął podejmowanie skutecznych środków w celu: zapobiegania i zwalczania piractwa oraz rozboju morskiego, zatrzymania piratów lub osób, które popełniły rozbój wobec statków, konfiskowania statków lub samolotów użytych do popełnienia aktów piractwa lub rozboju morskiego, konfiskowania statków przejętych i znajdujących się pod kontrolą piratów lub osób, które popełniły rozbój morski, a także rekwirowania dobra znajdującego się na pokładzie takich statków oraz ratowania poszkodowanych statków i ofiar morskiego rozbójnictwa³⁷. W celu wzmocnienia współpracy regionalnej przez wymianę informacji, budowę potencjału oraz porozumień o współpracy w zwalczaniu piractwa i rozboju morskiego na podstawie porozumienia powołano ponadto Centrum Wymiany Informacji (*The Information Sharing Center*) z siedzibą w Singapurze. Centrum rozpoczęło swą działalność 29 listopada 2006 roku.

Inicjatywa ReCAAP okazała się porozumieniem przełomowym w odniesieniu do działań antypirackich podejmowanych w regionie Azji Południowo-Wschodniej. Poprawiła relacje między państwami w tym obszarze, doprowadziła do zmniejszenia liczby ataków pirackich oraz stała się przykładem do naśladowania dla inicjatyw antypirackich podejmowanych w innych regionach świata.

Pakt północnoatlantycki

Aktywność sojuszu północnoatlantyckiego skierowana przeciwko piractwu szczególnie widoczna jest w odniesieniu do zwalczania procederu w Somalii. Działania NATO przeciwko piractwu somalijskiemu koncentrują się na prowadzeniu operacji morskich, budowie zdolności obronnych w państwach regionu Rogu Afryki oraz wymianie informacji i krzewieniu dobrych praktyk.

W 2008 roku sekretarz generalny ONZ Ban Ki-Moon zwrócił się do NATO z prośbą o podjęcie inicjatywy wspierającej rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), odnoszące się do piractwa morskiego w Rogu Afryki. W następstwie przyjęcia rezolucji oraz w porozumieniu z innymi aktorami stosunków międzynarodowych, na przełomie października i grudnia 2008 roku, NATO przeprowadziło

³⁷ *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, Tokyo 2004, s. 3.

operację Allied Provider. Jej głównym celem było zapewnienie ochrony statkom transportującym pomoc żywnościową dla Somalijczyków (*United Nations World Food Program*). Operacja ta zakończyła się w momencie rozmieszczenia w regionie znaczących sił operacji Unii Europejskiej skierowanej przeciwko piractwu somalijskiemu.

W grudniu 2008 roku, podczas posiedzenia Rady Północnoatlantyckiej w Brukseli, sojusz północnoatlantycki zobowiązał się do kontynuowania walki z piractwem morskim w Rogu Afryki³⁸. W lutym 2009 roku NATO ponownie zdecydowało o udziale w międzynarodowej walce z piractwem w tymże regionie, uruchamiając operację Allied Protector³⁹, która była odpowiedzialna za eskortowanie statków z pomocą żywnościową oraz ochronę jednostek handlowych przed atakami piratów. Ponadto celem tej operacji było prowadzenie rozpoznania, demonstracja siły i udział w wyznaczonym dla żeglugi korytarzu tranzytowym przez Zatokę Adeńską. Operacja ta miała potwierdzać wizerunek NATO jako silnej i nowoczesnej organizacji, starającej się skutecznie wypełniać podejmowane przez siebie zobowiązania⁴⁰. Operacja Allied Protector zakończyła się w sierpniu 2009 roku. Zastąpiono ją kolejną, o kryptonimie Ocean Shield.

Trwająca obecnie operacja Ocean Shield również przyczynia się do zapewniania bezpieczeństwa w obszarze działań piratów somalijskich. W jej ramach NATO prowadzi działania antypirackie na morzu oraz lądzie. Operacja Ocean Shield została zainicjowana 17 sierpnia 2009 roku. Jej mandat obejmuje powstrzymywanie i ochronę przed atakami pirackimi, poszukiwanie jednostek podejrzanych o piractwo i zapobieganie ich dalszej działalności, wspieranie rozwoju zdolności regionalnych państw w dziedzinie przeciwdziałania piractwu oraz koordynowanie operacji NATO z innymi antypirackimi inicjatywami w regionie⁴¹. Elementem dopełniającym operację morską Ocean Shield mają być działania zapewniające państwom regionalnym (na ich wniosek) pomoc w rozwijaniu własnych zdolności do walki z piractwem morskim. Pomoc ta ma dotyczyć między innymi przeprowadzania szkoleń lokalnej straży przybrzeżnej. Budowa zdolności w perspektywie długoterminowej ma stanowić uzupełnienie międzynarodowych wysiłków przyczyniających się do trwałego zapewnienia bezpieczeństwa morskiego w Rogu Afryki⁴². Operacja Ocean Shield jest wspierana przez wszystkie państwa członkowskie NATO bezpośrednio – na wodach opływających Somalię oraz pośrednio – poprzez struktury dowodzenia NATO i wspólne mechanizmy finansowe. Obszar operacyjny misji jest zbliżony wielkością do obszaru Europy Zachodniej i wynosi ponad 2 mln kilometrów kwadratowych. Statki biorące udział w operacji Ocean Shield mogą, za zgodą rządu w Mogadiszu, wejść na wody terytorialne Somalii. Mandat operacji nie obejmuje jednak działań na lądzie⁴³. Rada Północnoatlantycka, podkreślając dotychczasowe sukcesy NATO w walce z piratami somalijskimi, 19 marca 2012 roku zdecydowała o przedłużeniu operacji Ocean Shield do grudnia 2014 roku.

³⁸ http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_46247.htm (data dostępu 25.09.2012).

³⁹ Operacja Allied Protector trwała od 24 marca do sierpnia 2009 roku.

⁴⁰ M. Łuszczuk, *NATO wobec asymetrycznych zagrożeń bezpieczeństwa na obszarach morskich*, [w:] M. Pietraś, J. Olchowski (red.), *NATO w pozimnowojennym środowisku (nie)bezpieczeństwa*, Lublin 2011, s. 347.

⁴¹ <http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/OosBackground.aspx> (data dostępu 20.09.2012).

⁴² *Ibidem*.

⁴³ <http://www.aco.nato.int/page208433730.aspx> (data dostępu 20.09.2012).

Prócz działań na morzu, NATO podejmuje inicjatywy wspierające, polegające na przekazywaniu informacji i propagowaniu dobrych praktyk. W somalijskim radiu nadawane są natowskie audycje antypirackie skierowane do ludności Somalii. Głównym celem przekazywanych komunikatów jest nakłanianie Somalijczyków do nieangażowania się w piracki biznes, wyjaśnienie konsekwencji wynikających z piractwa oraz zachęcenie Somalijczyków do zgłaszania wszelkiej pirackiej aktywności NATO Shipping Centre⁴⁴. Strona internetowa NATO Shipping Centre dostarcza informacji oraz ostrzeżeń na temat aktualnej pozycji pirackich łodzi i statków matek. Ponadto witryna codziennie aktualizuje rejestr ataków pirackich i wydaje tygodniowy oraz miesięczny newsletter. NATO Shipping Centre odgrywa więc rolę łącznika między siłami morskimi NATO a jednostkami żeglugi handlowej w zakresie wymiany informacji na temat potencjalnych zagrożeń wynikających z działalności piratów⁴⁵. NATO współprzewodniczy ponadto spotkaniom The Shared Awareness and Deconfliction (SHADE). Mechanizm ten powstał w 2008 roku i ma na celu rozwiązywanie konfliktów i koordynację działań aktorów zaangażowanych w przeciwdziałanie piractwu w Rogu Afryki i we wschodniej części Oceanu Indyjskiego⁴⁶.

Zaangażowanie sojuszu północnoatlantyckiego w zwalczanie piractwa w Rogu Afryki świadczy o zwiększonym zainteresowaniu NATO tym obszarem świata. Zaangażowanie to ma związek z potrzebą reagowania na zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo wspólnoty transatlantyckiej także poza jej tradycyjnym obszarem odpowiedzialności. Jednak skupienie działań antypirackich sojuszu głównie na morzu, dowodzi o traktowaniu tych inicjatyw przede wszystkim w kategoriach politycznych. NATO w Koncepcji Strategicznej, przyjętej w Lizbonie w listopadzie 2010 roku, zwróciło uwagę na coraz większą zależność państw od dróg tranzytowych, na których opiera się międzynarodowy handel, bezpieczeństwo energetyczne i dobrobyt. Tym samym NATO wyraźnie wskazało na znaczenie bezpieczeństwa energetycznego i morskich szlaków handlowych. Koncepcja Strategiczna sojuszu nie odnosi się zatem bezpośrednio do piractwa morskiego jako zagrożenia, ale wskazuje, że Róg Afryki jest obszarem szczególnej troski w zakresie realizacji interesów strategicznych, takich jak handel międzynarodowy i dostawy energii w obszarze euroatlantyckim⁴⁷.

Unia Europejska

Za pierwszy przełomowy dokument Unii Europejskiej, zwracający uwagę na problem piractwa morskiego jako nowego wymiaru przestępczości zorganizowanej, możemy uznać *Europejską Strategię Bezpieczeństwa „Bezpieczna Europa w lepszym świecie”* z 2003 roku⁴⁸. Jak wynika z wypowiedzi komisarza ds. transportu Siima Kallasa: „Piractwo na morzu jest prawdziwym zagrożeniem dla polityki transportowej UE”. Postrzegane jest także jako zagrożenie dla handlu zagranicznego, dostaw energii, bezpie-

⁴⁴ <http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/NatoBroadcast.aspx> (data dostępu 20.09.2012).

⁴⁵ <http://www.shipping.nato.int/Pages/default.aspx> (data dostępu 20.09.2012).

⁴⁶ <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/shared-awareness-and-deconfliction-shade> (data dostępu 20.09.2012).

⁴⁷ P.T. Ferreira, *Piracy and the Lisbon Strategic Concept of NATO*, „Policy Paper” 2011, no. 11/09, s. 30.

⁴⁸ *Europejska Strategia Bezpieczeństwa „Bezpieczna Europa w lepszym świecie”*, Bruksela 2003, s. 6.

czeństwa energetycznego, bezpieczeństwa marynarzy oraz przekazywania pomocy humanitarnej UE⁴⁹.

Analizując działania Unii Europejskiej w walce z piractwem, należy wyraźnie podkreślić, że jest to organizacja, która posiada szerokie instrumentarium do walki z procederem. Wśród istotnych narzędzi wymienić możemy: pomoc na rzecz wymiany handlowej oraz pomoc rozwojową, ustanawianie misji wojskowych, pomoc w odbudowie państwowości.

Współcześnie działania Unii Europejskiej skierowane są przede wszystkim wobec piractwa w Rogu Afryki. Działania te zmierzają do: wyeliminowania piractwa na morzu (*European Union Naval Force Atalanta*, EUNAVFOR Atalanta), ustabilizowania sytuacji w Somalii (*European Union Training Mission Somalia*, EUTM) oraz wzmocnienia regionalnych zdolności morskich (*European Union Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa*, EUCAP Nestor). W ostatnim czasie wzrasta również zainteresowanie Unii Europejskiej problemem piractwa morskiego w Afryce Zachodniej.

Rada Unii Europejskiej zwróciła uwagę 26 maja 2008 roku na wzrost liczby aktów pirackich w Rogu Afryki. W grudniu 2008 roku, na podstawie rezolucji Rady Bezpieczeństwa 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008) i 1846 (2008), Unia Europejska podjęła decyzję w sprawie swej pierwszej morskiej operacji wojskowej – *European Union Naval Force Atalanta*. Poprzedziło ją wojskowe działanie koordynujące EU NAVCO (*European Union Naval Coordination Cell*), służące wsparciu działań państw członkowskich posiadających lub rozmieszczających swoje zasoby wojskowe w obszarze Rogu Afryki⁵⁰. Celem operacji *Atalanta*, zgodnie ze Wspólnym Działaniem Rady Unii Europejskiej 2008/851/WPZiB z 10 listopada 2008 roku, jest:

- zapewnienie ochrony statkom wyczarterowanym przez Światowy Program Żywnościowy,
- ochrona statków handlowych,
- nadzorowanie obszarów u wybrzeży Somalii,
- podejmowanie niezbędnych środków z włączeniem użycia siły wobec aktów piractwa i rozboju,
- zatrzymywanie i przekazywanie odpowiednim władzom osób podejrzanych o paranie się piractwem,
- monitorowanie działalności połowowej na wodach somalijskich oraz nawiązywanie współpracy i kontaktów z organizacjami, podmiotami i państwami działającymi w regionie na rzecz walki z aktami piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii⁵¹.

Operacja *Atalanta* formalnie rozpoczęła się 8 grudnia 2008 roku i początkowo miała wykonywać swoje zadania przez rok. W późniejszym czasie kilkakrotnie podejmowano decyzje o jej przedłużeniu. W marcu 2012 roku Rada Unii Europejskiej poinformowała, że operacja *Atalanta* przedłużona zostanie do grudnia 2014 roku. Prócz tego będzie mogła wykonywać swe zadania na wybrzeżu Somalii oraz jej wodach terytorialnych i wewnętrznych.

⁴⁹ *Piractwo morskie: wzmocnić reagowanie UE*, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, Opinia Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, Bruksela, 3 grudnia 2012 r., TEN/496.

⁵⁰ M. Łuszczuk, *Społeczność międzynarodowa wobec zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego w rejonie Rogu Afryki*, [w:] P. Olszewski, T. Kapuśniak, W. Lizak (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe. Wyzwania i zagrożenia XXI wieku*, Radom 2009, s. 188–189.

⁵¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:PL:PDF> (data dostępu 26.09.2012).

Obszar operacyjny operacji Atalanta obejmuje: południową część Morza Czerwonego, Zatokę Adeńską i część Oceanu Indyjskiego wraz z terenami przybrzeżnymi Seszeli.

Inicjatywy podejmowane w ramach operacji Atalanta przyniosły kilka sukcesów. Wśród nich stuprocentowy wskaźnik skuteczności w ochronie statków dostarczających żywność dla ludności Somalii, współpracę z państwami regionu w przekazywaniu piratów odpowiednim organom ścigania (Kenia, Seszele), ochronę transportów operacji pokojowej Unii Afrykańskiej prowadzonej w Somalii (*African Union Mission to Somalia*, AMISOM), oraz jednostek znajdujących się w korytarzu tranzytowym w Zatoce Adeńskiej⁵². W maju 2012 roku siły operacji Atalanta dokonały pierwszego nalotu na bazę piratów na wybrzeżu Somalii.

W ramach operacji Atalanta ustanowiono również Morskie Centrum Bezpieczeństwa Rogu Afryki (*The Maritime Security Centre Horn of Africa*, MSCHOA), które w systemie dobowym przesyła komunikaty oraz monitoruje statki w tranzycie przez Zatokę Adeńską, tym samym zmniejszając zagrożenie atakiem pirackim⁵³. Prócz tego operacja Atalanta odgrywa główną rolę w ramach mechanizmu SHADE, wspierającego koordynację międzynarodowych, regionalnych oraz krajowych sił morskich w obszarze działań piratów somalijskich⁵⁴.

Obok operacji morskiej, Unia Europejska prowadzi misję szkoleniową dla somalijskich sił bezpieczeństwa (*The European Union Training Mission*, EUTM). Szkolenia te odbywają się od maja 2010 roku i są rozlokowane głównie w Ugandzie. W jej ramach Unia Europejska przyczynia się do rozwoju somalijskiego sektora bezpieczeństwa, w tym tworzenia struktur dowodzenia, kierowania oraz wyspecjalizowanych zdolności, a także umiejętności w zakresie samodzielnego szkolenia somalijskich sił bezpieczeństwa. Działania te są prowadzone w ścisłej współpracy z innymi podmiotami społeczności międzynarodowej⁵⁵.

Uzupełnieniem operacji Atalanta, misji szkoleniowej EUTM oraz innych inicjatyw Unii Europejskiej w zakresie walki z piractwem morskim w Rogu Afryki ma być misja Unii Europejskiej dotycząca budowania regionalnych zdolności morskich w Rogu Afryki (*European Union Maritime Capacity Building Mission in the Horn of Africa*, EUCAP Nestor). Misja ta została ustanowiona Decyzją Rady 2012/389/WPZiB z 16 lipca 2012 roku. Za cel postawiła sobie wspieranie rozwoju w państwach Rogu Afryki i zachodniej części Oceanu Indyjskiego trwałych zdolności ciągłej poprawy ich bezpieczeństwa morskiego w tym zwalczania piractwa i zarządzania obszarami morskimi⁵⁶. Zadaniem misji jest więc wzmacnianie sektora praworządności w Somalii przez szkolenie policji przybrzeżnej i sędziów oraz wzmocnienie potencjału dalekomorskiego innych państw w regionie (Dżibuti, Kenii, Seszeli oraz Tanzanii). Pierwsza grupa ekspertów rozpoczęła szkolenia w ramach misji Nestor na początku września 2012 roku⁵⁷.

Unia Europejska w ramach działań antypirackich stworzyła również inicjatywę skierowaną do walki z piractwem morskim w Afryce Zachodniej. Unijny projekt (*The*

⁵² *EUNAVFOR Operation Atalanta*, Northwood 2012, s. 5.

⁵³ Zob. <http://www.mschoa.org/> (data dostępu 25.09.2012).

⁵⁴ V.P. Nanda, *Maritime Piracy: How Can International Law and Policy Address this Growing Global Menace?*, „Denver Journal of International Law and Policy” 2011, vol. 39, issue 02, s. 193.

⁵⁵ <http://www.consilium.europa.eu/eeas/security-defence/eu-operations/eu-somalia-training-mission?lang=en> (data dostępu 25.09.2012).

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32012D0389:PL:NOT> (data dostępu 25.09.2012).

⁵⁷ <http://www.consilium.europa.eu/homepage/highlights/stepping-up-help-to-fight-piracy-off-the-horn-of-africa?lang=pl> (data dostępu 25.09.2012).

Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme, CRIMGO) wdrożony został w styczniu 2013 roku. Ma wspomagać państwa Afryki Zachodniej i Środkowej w zwiększeniu bezpieczeństwa i ochrony na głównych morskich szlakach handlowych w tym rejonie świata. Program obejmuje szkolenia dla straży przybrzeżnej oraz stworzenie systemu wymiany informacji pomiędzy państwami. Obecnie uczestniczy w nim siedem państw afrykańskich: Benin, Kamerun, Gwinea Równikowa, Gabon, Nigeria, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca oraz Togo. Program w dłuższej perspektywie ma przyczynić się do poprawy zarządzania gospodarką morską w Afryce Zachodniej i Środkowej⁵⁸.

Podsumowując dość pobieżną, ze względu na ograniczone ramy objętościowe opracowania, analizę działań Unii Europejskiej w dziedzinie zwalczania piractwa należy zwrócić jeszcze uwagę na kilka zasadniczych elementów, które pojawiają się w praktycznej działalności organizacji. Są to:

- rozwój współpracy z innymi podmiotami, w tym z organizacjami rządowymi w zakresie zwalczania procederu. Przykładem może być współpraca z ONZ, NATO, Międzynarodową Organizacją Morską, Unią Afrykańską czy ReCAAP;
- zawieranie umów dwustronnych w sprawie postępowania karnego wobec piratów. Umowy takie zawarte zostały m.in. z Kenią, Seszelami i Mauritiumem;
- powoływanie specjalnych instytucji zajmujących się badaniem i zwalczaniem procederu piractwa oraz koordynacja działań, np. mianowanie na podstawie ram strategicznych dla Rogu Afryki specjalnego przedstawiciela koordynującego działania UE w tym regionie;
- podejmowanie inicjatyw na rzecz szkolenia marynarzy w zakresie zwalczania piractwa;
- wzmacnianie współpracy z partnerami społecznymi, np. Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF).

Unia Afrykańska

Zaangażowanie Unii Afrykańskiej w zwalczanie piractwa morskiego obejmuje kilka inicjatyw. Wśród nich warto zwrócić uwagę na działania podejmowane w ramach operacji pokojowej w Somalii (*African Union Mission in Somalia, AMISOM*) oraz zapisy dotyczące piractwa morskiego, zawarte w Afrykańskiej Karcie Transportu Morskiego (*African Maritime Transport Charter*) oraz deklaracji z Durbanu (*Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of The Marine Environment in Africa*). Poza tym Unia Afrykańska jest członkiem Grupy Kontaktowej ds. Piractwa u Wybrzeży Somalii (*The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, CGPCS*), zajmującej się sprawami prawnymi związanymi z piractwem morskim. Prócz tego, uczestniczy w konferencjach poświęconych tematyce piractwa morskiego, organizowanych przez państwa Afryki Wschodniej i Południowej.

Operacja pokojowa Unii Afrykańskiej w Somalii została powołana w 2007 roku za zgodą Organizacji Narodów Zjednoczonych⁵⁹. Początkowo jej mandat skupiał się na

⁵⁸ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm (data dostępu 29.01.2013).

⁵⁹ ONZ dokonało jej autoryzacji na mocy rezolucji 1744 (2007) na podstawie rozdziału VIII Karty Narodów Zjednoczonych.

wykonywaniu zadań wspierających przywrócenie pokoju w ogarniętej wojną domową Somalii. Zadania dotyczyły głównie aktywnej współpracy z Tymczasowym Rządem Federalnym, tłumienia działalności islamskiej bojówki Al-Shabaab oraz zabezpieczenia stolicy Mogadiszu⁶⁰. Obecnie AMISOM współpracuje z rządem federalnym Somalii w walce z piractwem morskim na lądzie i wodach przybrzeżnych Somalii poprzez zapewnienie egzekwowania prawa i koordynację programów Organizacji Narodów Zjednoczonych. W ramach misji AMISOM, przy wsparciu Unii Europejskiej, prowadzone są także w Ugandzie szkolenia dla somalijskich sił bezpieczeństwa. AMISOM głównie odpowiada za rozlokowanie i wykorzystanie przeszkolonych oddziałów na terytorium Somalii.

W Afrykańskiej Karcie Transportu Morskiego uchwalonej w dniach 12–16 października 2009 roku zostały zawarte między innymi przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu. W odniesieniu do piractwa morskiego, rozboju oraz innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko żegludze morskiej, państwa członkowskie Unii Afrykańskiej zobowiązały się do podejmowania wszelkich skutecznych środków w celu zwalczania tych procederów przy współpracy z innymi organizacjami międzynarodowymi. Zadeklarowały się także do wymiany informacji i wzajemnej pomocy celem poprawy wydajności systemów bezpieczeństwa stworzonych do zwalczania piractwa i morskich rozbojów⁶¹.

W deklaracji z Durbanu, uchwalonej w dniach 12–16 października 2009 roku, państwa członkowskie Unii Afrykańskiej uznały piractwo oraz rozboje morskie za wyzwanie dla kontynentu afrykańskiego w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Zobowiązały się jednocześnie do wspierania inicjatyw Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz Rady Bezpieczeństwa ONZ, podejmowanych wobec piractwa morskiego wzdłuż wybrzeży Somalii – zwłaszcza dotyczących ustanowienia centrum wymiany informacji o piractwie morskim i budowy subregionalnego potencjału do walki z morską przestępczością. Prócz tego, w deklaracji, nakazano państwom członkowskim Unii Afrykańskiej wdrożenie do swoich krajowych systemów prawnych Kodeksu postępowania z Dżibuti (*The Djibouti Code of Conduct*), przyjętego 26 stycznia 2009 roku⁶². W jego ramach państwa z regionu obejmującego zachodnią część Oceanu Indyjskiego, Zatokę Adeńską i Morze Czerwone, pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zadeklarowały chęć współpracy w walce z piractwem morskim zgodnie z prawem międzynarodowym⁶³.

Afryka pozostaje kontynentem, który najmocniej odczuwa skutki piractwa morskiego. Jednocześnie Unia Afrykańska jest organizacją zbyt słabą, by z problemem tym mogła poradzić sobie samodzielnie. Dlatego współpraca Unii Afrykańskiej z innymi organizacjami w zwalczaniu piractwa morskiego jest elementem koniecznym. Dużą rolę w tej kwestii odgrywają inicjatywy antypirackie Organizacji Narodów Zjednoczonych, Unii Europejskiej oraz sojuszu północnoatlantyckiego skierowane do walki z procederem piractwa w Afryce oraz budowy potencjału obronnego w państwach tego regionu.

⁶⁰ <http://www.unhcr.org/refworld/country,,,RESOLUTION,SOM,,46cbdf692,0.html> (data dostępu 29.01.2013).

⁶¹ *African Maritime Transport Charter*, Second African Union Conference of Ministers Responsible for Maritime Transport, Durban 2009.

⁶² *Durban Resolution on Maritime Safety, Maritime Security and Protection of The Marine Environment in Africa*, Durban 2009.

⁶³ Zob. <http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx> (data dostępu 29.01.2013).

Liga Państw Arabskich

Liga Państw Arabskich zaangażowała się w zwalczanie piractwa morskiego u wybrzeży Somalii głównie w celu zabezpieczenia szlaków żeglugowych przed atakami piratów somalijskich. Państwa członkowskie Rady Współpracy Zatoki Perskiej (*Gulf Cooperation Council*, GCC) chciały ochronić główne drogi transportu morskiego ropy naftowej. Egipt w związku z przekierowywaniem statków na alternatywne morskie szlaki żeglugowe ponosił ogromne straty z tytułu opłat w Kanale Sueskim.

Po zajęciu przez piratów somalijskich w 2008 roku saudyjskiego supertankowca MV *Sirius Star*, który transportował ropę naftową o wartości 100 milionów dolarów, Liga Państw Arabskich zwołała 4 grudnia 2008 roku w Kairze nadzwyczajną sesję Rady Ligi Państw Arabskich. Podczas spotkania Rada między innymi udzieliła wsparcia dla operacji AMISOM, potępiła wszelkie akty piractwa i rozboju będące udziałem piratów somalijskich oraz podkreśliła znaczenie afro-arabskich inicjatyw na rzecz zwalczania piractwa morskiego⁶⁴.

Liga Państw Arabskich mimo szybkiej reakcji na problem piractwa somalijskiego, nie zdołała wypracować po nadzwyczajnym szczycie w Kairze własnych metod antypirackich. Kolejne spotkania Ligi oraz organizowane konferencje antypirackie także nie przyniosły oczekiwanych rezultatów, między innymi ze względu na ograniczone możliwości morskie jej państw członkowskich. Współcześnie część państw członkowskich Ligi Państw Arabskich, w tym Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie oraz Bahrajn, podejmuje działania antypirackie w ramach wielonarodowej Połączonej Grupy Bojowej 151 (*Combined Task Force 151 – CTF 151*). Liga Państw Arabskich jest również członkiem Grupy Kontaktowej ds. Piractwa u wybrzeży Somalii oraz posiada status obserwatora w ramach Kodeksu postępowania z Dżibuti. Udział w tych inicjatywach powinien zapewnić Lidze Państw Arabskich zdolność do bezpośredniego zaangażowania się działania antypirackie w najbliższej przyszłości⁶⁵.

Zwiększenie udziału Ligi Państw Arabskich w działania antypirackie jest niezbędne między innymi ze względu na geograficzne położenie państw Ligi bezpośrednio w pobliżu obszaru aktywności piratów somalijskich.

Podsumowanie

W ciągu ostatnich lat społeczność międzynarodowa powzięła wiele środków i inicjatyw mających na celu zwalczanie piractwa morskiego. Jednak mimo podjętych działań, piractwo morskie nadal stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz żeglugi morskiej, zwłaszcza w Rogu Afryki. Zwalczanie piractwa morskiego we współczesnym świecie wymaga więc systematycznego usprawniania i rozwijania działań zapobiegawczych.

Fenomen piractwa morskiego jest głęboko osadzony w politycznych, ekonomicznych i społecznych realiach regionów, w których występuje. Brak stanowczych działań na lądzie, związanych z likwidacją źródeł piractwa morskiego, skutkować będzie jedynie ograniczeniem

⁶⁴ http://www.hiiraan.com/news4/2008/dec/8875/somalia_statement_by_the_council_of_arab_league.aspx (data dostępu 29.01.2013).

⁶⁵ K.A. Al Bu-Ainnain, *The GCC and Piracy: An Arab Solution*, [w:] *Conference on Global Challenge, Regional Responses...*, s. 65.

liczby napadów pirackich lub przeniesieniem aktywności piratów na inny obszar. Tezę tę potwierdza praktyka ostatnich lat. Zdolność powstrzymywania piractwa morskiego zależy w dużej mierze od umiejętności lokalnych podmiotów i instytucji i to właśnie nim należy poświęcić szczególną uwagę. Prócz podejmowania działań prawotwórczych i operacyjnych na szczeblu międzynarodowym, obecna sytuacja wymaga również skutecznych inicjatyw w celu zapobiegania i zwalczania piractwa u jego źródła. Skuteczna walka z piractwem wymaga bowiem rozwiązywania problemów zarówno na morzu, jak i na lądzie z aktywnym udziałem społeczności międzynarodowej.

W aktywności NATO oraz Unii Europejskiej widoczne zaczynają być zmiany w podejściu do rozwiązania problemu piractwa somalijskiego. Obie organizacje ukierunkowują swoje inicjatywy na budowę zdolności państw znajdujących się w obszarze aktywności piratów, choć do niedawna skupiały siły głównie na środkach krótkoterminowej walki z piractwem morskim, koncentrując działania przede wszystkim na prowadzeniu operacji morskich. Inicjatywa ReCAAP stała się modelowym przykładem dla innych regionów i projektów antypirackich. Część jej postanowień włączono do Kodeksu postępowania z Dżibuti, który stał się głównym narzędziem umożliwiającym państwom Rogu Afryki opracowanie odpowiednich rozwiązań do walki z piractwem somalijskim.

W działaniach podejmowanych przez rządowe organizacje międzynarodowe wobec współczesnego piractwa morskiego pojawia się jednak kilka dylematów. W realizowanych inicjatywach brakuje głównego koordynatora, co skutkuje niejednokrotnie dublowaniem wysiłków i nakładów, a niektóre przepisy prawne odnoszące się do piractwa morskiego wymagają niezwłocznej rewizji. Jednak największy dylemat dotyczy intencji społeczności międzynarodowej w kwestii zwalczania współczesnego piractwa morskiego: czy należy jej na trwałej likwidacji problemu piractwa morskiego, czy na rozwiązaniach doraźnych?

Literatura uzupełniająca

Elleman A.B., Forbes A., Rosenberg D. (ed.), *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Study*, Newport 2010.

Kubiak K., *Piractwo czy terroryzm?*, „Stosunki Międzynarodowe” 2009, nr 56–57.

Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.

Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000.

Mąka H., *Piraci ery atomowej*, Warszawa 2003.

Nand a V.P., *Maritime Piracy: How Can International Law and Policy Address this Growing Global Menace?*, „Denver Journal of International Law and Policy” 2011, vol. 39, issue 02.

O'Meara R.M., *Maritime Piracy in the 21st Century: A Short Course for U.S. Policy Makers*, „Journal of Global Change and Governance” 2007, no 1, vol. 1.

Olszewski P., Kapuśniak T., Lizak W. (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe. Wyzwania i zagrożenia XXI wieku*, Radom 2011.

Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2011, London 2012.

Porada J., *Współczesne piractwo morskie. Środki obrony biernej i czynnej statków*, Szczecin 2007.