

Łukasz DZIĘCIELSKI¹

Pod merytoryczną opieką – mjr. dr. Marka BODZIANY

PIRACTWO MORSKIE – ODRODZENIE ZŁA JAKO PROBLEM LUDZKOŚCI – UJĘCIE RETROSPEKTYWNEJ WSPÓŁCZESNE

***Abstrakt:** Artykuł obrazuje zjawisko piractwa w ujęciu retrospektywnym i współczesnym. Przedstawia definicje piractwa i korsarstwa, a także charakteryzuje współczesne źródła i rejony występowania pirackich napaści. Zarysowuje polski wkład w piracki proceder. Obrazuje wpływ piractwa na sytuację międzynarodową oraz gospodarkę światową.*

***Słowa kluczowe:** piractwo morskie, korsarstwo, państwa upadłe, przemoc morska, Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*

WSTĘP

U progu XXI wieku piractwo jest nadal ważnym problemem bezpieczeństwa międzynarodowego. Wydawać by się mogło, że zjawisko piractwa odnosi się tylko do czasów odległych epok historycznych. Najczęściej piratów utożsamia się z bohaterami powieści przygodowych lub przebojów kinowych. Nic bardziej mylnego. Coraz częściej do świadomości współczesnego człowieka dochodzą, przekazywane przez środki masowego przekazu, informacje o pirackich atakach. Zarówno przez okres całego XX, jak i od początku obecnego wieku, szeroko rozumiane akty przemocy morskiej oraz piractwo często gościły na arenie międzynarodowej. Powiedzieć można śmiało, że zjawisko piractwa przybrało na sile, destabilizując sytuację międzynarodową, morskie szlaki komunikacyjne, strefę nadbrzeżną (piractwo redowe) oraz gospodarkę państw dotkniętych tym procederem. Świadczyć najdobitniej o tym może liczba akwenów morskich zagrożonych piractwem, która z zaledwie trzech w latach osiemdziesiątych wzrosła do ośmiu już w roku 2006².

W świetle prawa międzynarodowego, piractwo jest przestępstwem, którego zwalczanie leży w interesie społeczności międzynarodowej. Ma to szczególne znaczenie dla zapewnienia stabilności gospodarczej i ekonomicznej, zważywszy, że rejony występowania aktów piractwa to z reguły kluczowe dla transportu morskiego cieśniny lub zatoki. Piractwo w XXI wieku jest w stanie skutecznie destabilizować sytuację na arenie międzynarodowej oraz wpływać negatywnie na gospodarki państw oraz bezpieczeństwo w przestrzeni globalnej. We współczesnym wymiarze piractwo stało się

¹ Student I roku stacjonarnych studiów wojskowych II stopnia kierunku Bezpieczeństwo Narodowe – specjalność rozpoznanie.

² K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] *Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2006.

również alternatywą na byt społeczeństw należących w większości do tzw. krajów trzeciego świata. Zdaje się, że właśnie ten czynnik stał się najistotniejszym powodem intensyfikacji piractwa na świecie.

1. PIRACTWO I KORSARSTWO W UJĘCIU HISTORYCZNYM I WSPÓŁCZESNYM

Pojęcie piractwa pojawiło się już w czasach starożytnych, kiedy to utożsamiano je jeszcze z rozbojem, a różnice między nimi były dla ówczesnych niezauważalne. Do zdefiniowania zjawiska piractwa stosowano słowa *lejstes* oraz *pejrates*. Pierwsze pojawia się już w dziełach samego Homera i pochodzi od indoeuropejskiego trzonu *leis*, co oznacza *łup* lub *zdobycz*, a także w innym ujęciu etymologicznym oznacza zbrojnego *rabusia* lub *łupieżcę*. Słowo drugie pojawia się w literaturze znacznie później, przypuszczalnie pochodzi od słowa *pejrao*: usiłować lub starać się osiągnąć³. Obydwa słowa często pojawiają się w literaturze antycznej i służą do opisanie zjawiska przemocy morskiej, napaści i grabieży statków handlowych czy łupieszczych wypraw na nadmorskie prowincje i miasta. Źródła poznawcze piractwa pochodzą z czasów starożytnych, charakteryzujących się ekspansją terytorialną ówczesnych imperiów oraz dynamicznym rozwojem handlu, szczególnie morskiego.

Współcześnie pojęcie piractwa, zgodnie z obowiązującymi przepisami **Konwencji o Prawie Morza** z 1982 roku stanowi, iż piractwem jest każdy bezprawny akt zatrzymania lub grabieży dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów, a wymierzony na znajdujący się na pełnym morzu inny statek morski czy powietrzny lub przeciwko osobom albo mieniu na pokładzie takiego statku. Przepisy te dotyczą również statków znajdujących się w miejscu niepodlegającym żadnej jurysdykcji. Dalsze zapisy konwencji mówią również o tym, iż piractwem jest wszelki akt dobrowolnego korzystania ze statku morskiego lub powietrznego, jeśli sprawcy są świadomi pirackiego charakteru tego statku; ponadto pod termin piractwa podlega również podżeganie oraz celowe ułatwianie dokonania czynów o charakterze pirackim⁴.

Korsarstwo (kaperstwo) jest pojęciem bardzo zbliżonym do piractwa. Obydwa czyny mają charakter grabieży mienia lub aktu gwałtu, z tą różnicą, że pierwsze jest wykonywane z upoważnienia monarchy lub władzy państwowej na podstawie tzw. *listu kaperskiego*. Celem takich działań było zdobycie łupów przewożonych na statkach handlowych, zarówno prywatnych, jak i będących w posiadaniu innych monarchii. Proceder ten został zakazany Traktatem paryskim z 1856 roku⁵.

Współcześnie również można zaobserwować ciche poparcie dla korsarstwa (kaperstwa) ze strony niektórych państw w formie przyzwolenia i ochrony ludności trudniącej się tym bezprawnym aktem. Zjawisko to dotyczy zwłaszcza Azji południowo-wschodniej. W latach osiemdziesiątych i końcówce dziewięćdziesiątych specjalnością chińskich piratów, których istnieniu zaprzeczał rząd Chin, padło wiele statków. Ciekawym przypadkiem, w którym posądzono Chiny nieoficjalnie o korsarstwo jest uprowadzenie honduraskiego frachtowca „Tequila”, do którego wykorzystano kutry patrolowe chińskiej straży granicznej. Pomimo rozpoznania

³ P. de Souza, *Piraci w świecie grecko-rzymskim*, Zakrzewo 2008, s.19-20.

⁴ *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona w Montego Bay dnia 10 XII 1982*, Dziennik Ustaw z 2002r. nr 59, poz. 543, Artykuł 101.

⁵ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009, s.14.

numerów łodzi patrolowej władze zaprzeczyły, aby w zdarzeniu brał udział jakikolwiek funkcjonariusz państwowy; ponadto nie wyraziły zgody na zwrócenie zatrzymanego statku, który następnie już z nową załogą pojawiał się wielokrotnie w różnych portach Chin.

Kolejnych podejrzeń dotyczących współpracy Chin z piratami dostarczył przypadek napaści chińskiej łodzi patrolowej na frachtowiec „Vosa Carrier”. Kapitana statku oskarżono o przemyt o łącznej wartości 2,6 mln \$, a w związku z tym, że nie chciał podpisać oświadczenia wskazującego na własną winę, był brutalnie torturowany, a pod wpływem podanego mu narkotyku ostatecznie ją wskazał. Rezultatem całego zdarzenia była konfiskata całości ładunku i statku. Silne protesty opinii międzynarodowej wymusiły u schyłku lat dziewięćdziesiątych reakcje ze strony komunistycznych Chin. W 1999 roku za piractwo skazano na wieloletnie kary 37 osób, a rok później wykonano wyrok śmierci na 35 kolejnych⁶.

2. RYS HISTORYCZNY ZJAWISKA PIRACTWA

Piractwo swoimi korzeniami sięga najdawniejszych czasów, kiedy to pierwsi ludzie rozpoczęli podbój mórz i oceanów. Wraz z rozwojem pierwotnej żeglugi o charakterze handlowym i komunikacyjnym pojawiło się *prapiractwo*, dzięki ludziom, którzy zjawisko to potraktowali, jako nowy wymiar bytu i wykorzystali dla swoich korzyści. Praktyczny wymiar *prapiractwa* jawi się w tym, że wraz z pojawieniem się sterowalnych konstrukcji pływających, pojawił się proceder napaści morskich, zarówno na inne jednostki pływające, jak i na osady nadmorskie lub wyspy w celu zdobycia łupu, a co za tym idzie dostatku i bogactwa. Nasuwa się więc wniosek, że piractwo pozostaje w związku z rozwojem techniki pływającej, ekspansji terytorialnej oraz handlu morskiego.

Pierwsze udokumentowane wzmianki o pirackich atakach pochodzą ze starożytnego Egiptu, z czasów faraona Echnatona i datowane są na 1350 r. p.n.e. Źródłem jest tu tekst wyryty na kamiennej tabliczce, na której autor informuje swojego władcę o częstych napaściach pirackich na egipskie wybrzeże. Zdaje się słusznym przypuszczenie, że to właśnie starożytny Egipt stał się kolebką piractwa, a świadczą o tym inne inskrypcje, które zachowały się w dużej ilości z tamtych czasów. Jest to dobitnym dowodem jak bardzo ważne znaczenie miał ów proceder w zamierzonych czasach⁷.

Piraci od najdawniejszych czasów siali strach na niemal każdym wybrzeżu antycznego świata. Statki z drogocennymi towarami poruszały się po morskich szlakach komunikacyjnych, dla których piraci stanowili olbrzymie zagrożenie. Szczególnie basen Morza Śródziemnego, który w starożytności tętnił wymianą handlową doświadczył plagi piractwa, o czym świadczą liczne wzmianki w artefaktach kultury i piśmiennictwie każdego z krajów, które nad nim istniały. Statki oraz morskie sceny batalistyczne walk z piratami przedstawiano na licznych płaskorzeźbach i malowidłach ściennych. Na jednej z takich płaskorzeźb, datowanej na 1190 r. p.n.e., przedstawiono zwycięstwo faraona Ramzesa nad ludami morza, co sugerować by mogło właśnie

⁶ H. Mąka, *Piraci ery atomowej*, Warszawa 2003, s. 54.

⁷ W. Tarnowski, *Piraci rozboje morskie*, Wrocław 1991, s.4-9.

piratów. Brak jest jednak wiarygodnych informacji dotyczących piractwa z czasów epoki brązu⁸.

Pierwsze wzmianki o piractwie w czasach starożytnej Grecji sięgają około VIII wieku p.n.e. Najwcześniejszymi źródłami pisanymi są tu niewątpliwie poematy Homera, które poruszają problem jednostek i grup zajmujących się łupieniem na morzu i określanych mianem piratów. Pomimo tego, iż piractwo w starożytności traktowane było z dezaprobatą, to nie należy umniejszać faktu, że pirat mógł za jego sprawą osiągnąć wysoki status społeczny. Co najciekawsze w swoich poematach Homer traktuje piractwo, jako coś co nie jest wcale takie jednoznaczne w odniesieniu do oceny moralnej. Piractwo niejednokrotnie porównywane było do działań wojennych, co powoduje że proceder ten często uchodzi za zajęcie chwalebne i honorowe. Trudno przez to jasno zinterpretować podejście do piractwa okresu starożytnej Grecji u współczesnych⁹.

Wszystkie państwa starożytne, łącznie ze starożytnym Rzymem, zmagaly się z piractwem. Dla Cesarstwa piractwo stanowiło niezwykle poważne zagrożenie, destabilizując wymianę handlową, zmniejszając wpływy do skarbcza, niszcząc i napadając na flotę handlową oraz nadmorskie miejscowości. Około 60 r. p.n.e. piraci urosli do takiej siły, że wykorzystując słabość Rzymian, całkowicie sparaliżowali handel posiadając 1000 okrętów oraz 400 miast¹⁰.

Morze Śródziemne było doskonałym miejscem do działania piratów, na co wpływały takie podstawowe cechy jak urozmaicona linia brzegowa z dużą ilością grot i skał stanowiących doskonałe schronienie. Strome zbocza oraz nadbrzeżne wzniesienia i góry sprzyjały prowadzeniu obserwacji i wyszukiwaniu okrętów do napadu. Ponadto ludy zamieszkujące brzeg Morza Śródziemnego stanowiły w większości zbiorowości niezwykle ubogie, dla których piractwo stanowiło doskonałe źródło utrzymania, a nawet bogactwa. Nie rzadko udawało się im pochwycić statek z cennymi towarami, takimi jak: zboże, wino, olej, ocet, miód, figi, drewno, zwierzęta, broń itp. Warto w tym miejscu wspomnieć o rozwoju niewolnictwa, które jako patologia ówczesnych czasów, z jednej strony rozwijało się dzięki piractwu, a z drugiej – dzięki ogromnemu zapotrzebowaniu na siłę roboczą w nadbrzeżnych państwach, dawało szansę na rozwój ówczesnego piractwa¹¹. Z tego wynika, że starożytny świat *karmił* swoje społeczeństwa dzięki dwóm patologiom społecznym: niewolnictwu i piractwu, które funkcjonowały niejako w symbiozie społecznej i stały się poniekąd najistotniejszym ogniwem wspomagającym rozwój gospodarki.

Kolejnym okresem w historii świata, w którym głośnym echem odbiło się piractwo jest średniowiecze, a to za sprawą ludzi północy zwanych Normanami lub Wikingami. Począwszy od roku 793, czyli od najazdu na Lindisfarne w Anglii, przez prawie 200 lat cała Europa znalazła się w cieniu strachu przed długimi łodziami *ludu*

⁸ P. de Souza, *op.cit.*, s.33-34.

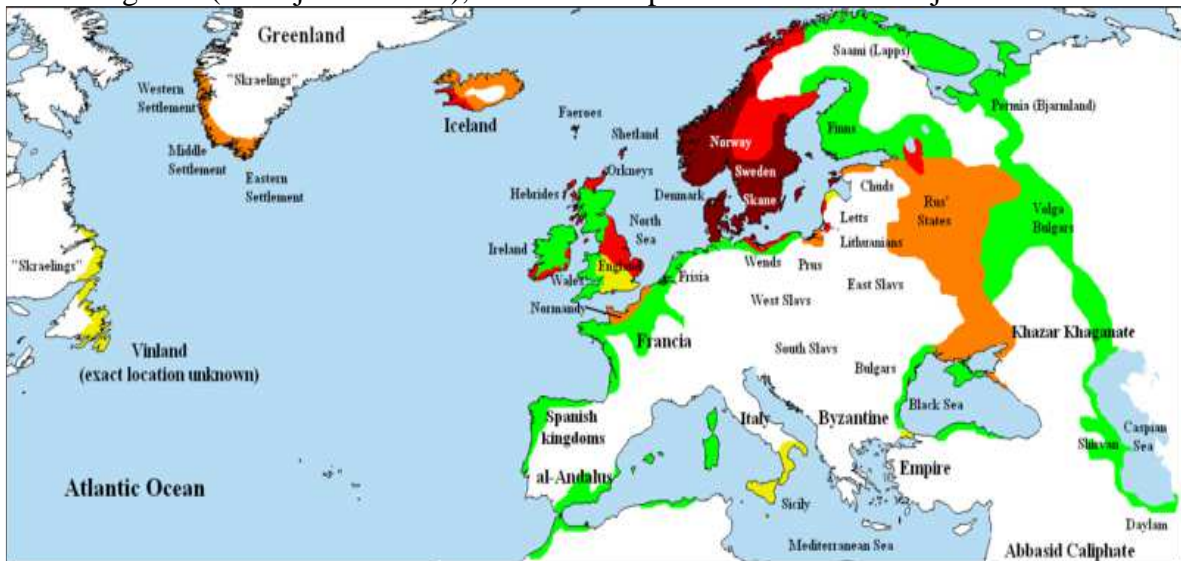
⁹ Ibidem, s.35-45.

¹⁰ A. Fedorowicz, *Świat kontra piraci, Fokus- poznać i zrozumieć świat*, nr 3/162, 2009. Zob. B. Nowaczyk, *Powstanie Spartakusa 73-71 p.n.e.*, Warszawa 2008. Wzmianki o ówczesnym piractwie odnajdujemy również w opisach powstania Spartakusa (73-71 p.n.e.), który to wzięty w kleszcze na południowo – zachodnim wybrzeżu Półwyspu Apenińskiego przez legiony rzymskie, porozumiał się z piratami z Sycylii w celu ewakuacji powstańców na tę wyspę. Piraci jednak zdradzili Spartakusa, co ostatecznie doprowadziło do rozgromienia powstańców przez legiony Krassusa w bitwie nad rzeką Silarus.

¹¹ W. Tarnowski, *op.cit.*, s.4-6.

PIRACTWO MORSKIE-ODRODZENIE ZŁA JAKO PROBLEM...

północy – **Normanów**¹². Ich łupem padały najczęściej dobra kościelne, majątki ziemskie oraz dobra rycerskie. Normanowie doszczętnie pustoszyli miejsca, które stały się ich łupem, ludność płci męskiej zabijali lub brali do niewoli, a kobiety porywali do swoich osad. Normañscy piraci, podczas tzw. *burzy normańskiej*, napadali nie tylko na miejscowości położone na wybrzeżu, ale także w głębi lądu, wpływając swoimi łodziami do rzek. Tym sposobem udało się im splądrować miasta leżące nad Renem, Rodanem, Łabą, Ebro, Loarą, Sekwaną, czy Tamizą. Przez okres swojej dominacji na morzach Europy dotarli prawie w każdy zakątek kontynentu ze swoimi łupieskimi wyprawami. Normanowie spustoszyli Londyn oraz siedzibę biskupa Canterbury. Doszło nawet do tego, że Wikingowie zdobyli byłą siedzibę Karola Wielkiego, Pałac w Akwizgranie (dzisiejsze Aachen), która została przemianowana na stajnie.



Rys. 1. Zasięg ekspansji Wikingów w średniowiecznej Europie

Źródło: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/95/Viking_expansion.png

Wielkie sukcesy, jakie w swoich wyprawach świętowali Normanowie, są efektem stosowanej przez nich taktyki. Obrane cele atakowali nieoczekiwanie, nagle z olbrzymią bezwzględnością, a następnie wycofywali się i odpływali z łupami do swoich osad lub w inne miejsce kontynuując wyprawę¹³.

Od XV wieku, wraz z początkiem wielkich odkryć geograficznych, dynamicznemu rozwojowi uległy żegluga oraz handel morski. Od tamtego momentu możliwe stało się prowadzenie wymiany handlowej z odległymi zakątkami świata, a celem obrotu stał się towar, którego wartość była tak wielka, że aż trudna do oszacowania. Najcenniejsze towary w tym czasie pochodziły z Nowego Świata, czyli

¹²Normanowie, zwani są również północnymi Germanami lub wikingami, zamieszkiwali Półwysep Jutlandzki oraz Półwysep Skandynawski między VIII a XII wiekiem. W okresie swojej świetności podbili i dotarli do tak odległych miejsc jak Wyspy Brytyjskie, ale też na Szetlandy, Orkady, Hebrydy, Wyspy Owce i Islandię. Poprzez Nowę i Ładogę dotarli do Nowogrodu Wielkiego (ważny ośrodek handlowy północnej Rusi), a następnie przez Dniepr i Morze Czarne do Bizancjum lub przez Morze Kaspjskie do Iranu i Azji Środkowej. W 862 r. wódz wikingów Ruryk przybył do Nowogrodu Wielkiego, dając początek dynastii Rurykowiczów panującej na Rusi do 1598 r. Prawdopodobnie to właśnie wikingowie wylądowali ok. 1003 r. na wschodnim wybrzeżu Ameryki Północnej, w kraju zwanym Vinland.

¹³http://www.amb-norwegia.pl/About_Norway/history/expolorers/expedition/ (dostęp dnia 10.05.2011r.)

z obu Ameryk. Do Europy transportowano przede wszystkim złoto, warzywa i owoce, tkaniny, ozdoby oraz nieznanych dotąd tubylców z odległych krain zza oceanu.

Wraz z odkryciem cywilizacji Majów i Azteków rozpoczął się proces grabienia złota i wysyłania go do Hiszpanii, która w tamtym czasie, wraz z Portugalią, na mocy traktatu z Tordesillas z 1493 r. otrzymała prawo do połowy obszaru Nowego Świata. Szczególne znaczenie dla rosnącego bogactwa Hiszpanii miało również odkrycie u podnóża Andów w 1545 roku największych na świecie pokładów srebra. Dodać można jeszcze do tego ciągle odkrycia samorodków złota, szmaragdów oraz pereł z Morza Karaibskiego¹⁴.



Rys. 2. Konkwistadorzy z łupami zrabowanymi na rdzennej ludności Nowego Świata

Źródło: <http://www.alpaka.pl/index.php?v=Strona&poz=31>

To właśnie odkrycia geograficzne, rozwój kolonializmu oraz wymiana handlowa stały się główną przesłanką i impulsem do rozwoju piractwa we wszystkich znanych dziś formach. Jednym z najgłośniejszych piratów tego okresu stał się Francis Drake, korsarz działający na zlecenie brytyjskiej królowej Elżbiety II, który zasłynął z pirackich napaści na statki przewożące bogactwa z Nowego Świata do Europy. Jego łupami padły statki hiszpańskie przewożące różne kosztowności. W pogoni za łupami opłynął Amerykę Południową (cieśniną zwaną na jego cześć cieśniną Drake'a)¹⁵. Największym łupem okazał się galeon Nuestra Señora de la Concepcion, który przewoził dobra wydobywane w południowoamerykańskich kopalniach przez cały rok. W wyniku napaści Drake zdobył 80 funtów złota, 26 ton srebra, 13 skrzyń srebrnych monet oraz skrzynie wypełnione perłami i drogocennymi kamieniami¹⁶.

Duży wkład w rozwój piractwa wnieśli również Arabowie. Początki arabskiego piractwa sięgają XIII wieku. Wspominał o nich już sam Marco Polo, czy Ibrahim ibn Batutta. Największy rozkwit piractwa arabskiego przypadł na okres między XVIII a XIX wiekiem, kiedy to główne bazy wypadowe znajdowały się na wybrzeżu Zatoki Perskiej, nazywanej Wybrzeżem Piratów. W szczytowym momencie piraci dysponowali 70 dużymi okrętami, dobrze uzbrojonymi, które wykorzystywali do łupienia

¹⁴W. Tarnowski, *op.cit.*, s.25-38.

¹⁵<http://www.zaglowce.ow.pl/postacie/drake/> (dostęp dnia 14.05.2011r)

¹⁶W. Tarnowski, *op.cit.*, s. 29-30.

pielgrzymów podążających do Mekki i Medyny oraz przeciwko statkom Brytyjskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej. Udało się im prawie całkowicie sparaliżować szlak komunikacyjny z Indii do Europy. Kres panowaniu piratów zadało wojsko angielskie, które w 1809 roku ostatecznie zdobyło twierdzę piratów Ras al-Khayama, w wyniku czego zabito ich 3000 oraz pochwycono prawie 1000. W wyniku akcji piraci stracili również 120 okrętów różnej wielkości. Z czasem piratom udało się odbudować swoje siły i powrócić do intratnego zajęcia. Ok. 1817 roku udało się im zgromadzić ok. 164 różnej wielkości okręty oraz 7000 marynarzy-piratów. Ostatecznie z piractwem w tamtym regionie rozprawiła się ekspedycja sir Williama Granta, doszczętnie niszcząc piratów i podpisując wieczysty pokój z ludami Zatoki Perskiej¹⁷.



Rys. 3. „Sąd ostateczny” obraz zrabowany przez gdańskiego pirata
Źródło: <http://historia.trojmiasto.pl/Muzeum-Narodowe-o24.html>

W historii piractwa również i Polacy mają swój mały wkład. Doskonałym przykładem jest tu postać gdańskiego kupca Pawła Beneke. Żeglarz ten prowadził handel, dopływając aż do Morza Północnego oraz Kanału La Manche. Kupiec ten, poddany Kazimierza Jagiellończyka, w 1473 roku napadł na słabszy okręt florencki, który udało mu się złupić. W wyniku grabieży w ręce Gdańszczyzanina dostały się liczne dobra, a wśród nich obraz Hansa Memlinga - „Sąd Ostateczny”. Wszystkie zdobycze trafiły do Gdańska, a obraz wystawiono w kościele Mariackim, obecnie stanowi eksponat Muzeum Narodowego w Gdańsku¹⁸.

To nie koniec Polskiego akcentu w świecie pirackim. Jego źródła poznawcze odnajdujemy w okresie napoleońskim, kiedy to na początku XIX wieku wysłano na San Domingo dwie półbrygady polskich legionów. Misja, jaką otrzymali Polacy, polegała na stłumieniu powstania czarnoskórych niewolników. Zakończyła się ona niepowodzeniem. Duża liczba polskich legionistów zginęła i zmarła od chorób tropikalnych. Znaczną ich część wcielono do armii brytyjskiej. Tylko nieliczni powrócili do kraju. Spora grupa byłych polskich żołnierzy zaczęła trudnić się piractwem. Znajdował się wśród nich dowódca jednego z okrętów pirackich działający na Karaibach, kpt. Ignacy Blumer, który wraz z porucznikami Lipińskim i Birnbaumem oraz sporą grupą legionistów prowadził działalność piracką, łupiąc przede wszystkim statki angielskie. Innym Polakiem trudniącym się piractwem w tamtym okresie był kpt. Wincenty Kobylański, który działał również przeciwko Anglikom z terytorium Kuby.

¹⁷ H. Mąka, *op.cit.*, s. 80.

¹⁸ *Ibidem*, s. 113.

Swój wkład w proceder piracki miał również ppor. Kazimierz Lux, który prowadził swoje łupieszcze wyprawy z portu Santiago de Cuba, gdzie nawet jeden z byłych polskich legionistów - Błażej Wiśniewski założył własną oberżę¹⁹.

Ostatnim polskim piratem tego okresu był Józef Olszewski, który, pływając na szybkim statku o nazwie *Salamandra*, szmuglował jeszcze jako marynarz niewolników z Afryki, następnie dostał w spadku ów okręt, który prawdopodobnie doposażył odpowiednio i napadał na statki różnych bander pojawiające się na Morzu Karaibskim. Był to przypuszczalnie ostatni polski epizod piractwa²⁰.

3. REJONY WYSTĘPOWANIA WSPÓŁCZESNEGO PIRACTWA

Piractwo jest zjawiskiem ograniczonym terytorialnie. Choć liczba miejsc zagrożonych rozbójami morskimi drastycznie wzrosła w ostatnich latach, to i tak swoim zasięgiem dotyka w większości tylko miejsc kluczowych dla współczesnej żeglugi, czyli przede wszystkim akwenów morskich, cieśnin oraz zatok, przez które biegną główne i najbardziej zatłoczone szlaki komunikacyjne. Są to tak zwane *wąskie gardła* które posiadają strategiczne znaczenie dla gospodarki światowej i to one skupiają znaczną część żeglugi morskiej.

Wyróżniamy kilka głównych rejonów, w których piraci szczególnie skupili swoją aktywność. Są to przede wszystkim rejon południowo-wschodniej Azji, ze szczególnym uwzględnieniem Cieśliny Malakka oraz Morza Południowochińskiego. W samej cieśninie zaobserwowano między 2003 a 2007 rokiem 150 ataków pirackich, co wskazuje na olbrzymią aktywność w tym rejonie zorganizowanych grup trudniących się piractwem. Sama cieśnina ma długość ponad 940 km i od 15 do 465 km szerokości. Codziennie przepływa tędy ok. 12 mln baryłek ropy do najbardziej rozwiniętych krajów Azji, takich jak Japonia. Ruch na tym szlaku komunikacyjnym jest bardzo duży. Rocznie przepływa ok. 50 000 jednostek. Piractwu w tym regionie wyjątkowo sprzyja urozmaicone ukształtowanie linii brzegowej oraz duża liczba wysepek²¹.



¹⁹ <http://www.historycy.org/index.php?showtopic=428>(dostęp w dniu 17.05.2011)

²⁰ H. Mąka, *op.cit.*, s. 172.

²¹ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach.*, s. 26.

Rys. 4. Cieśnina Malakka jest jednym z najbardziej zagrożonych piractwem miejsc na świecie
Źródło: http://kris-yachting.blogspot.com/2007_12_01_archive.html

Obszarem o wciąż dużej ilości aktów piractwa jest Ocean Indyjski, a zwłaszcza wybrzeże Indii i Bangladeszu, a także Wschodniej Afryki, Morza Arabskiego i Zatoki Perskiej. Zwłaszcza przy wybrzeżach Somalii można obserwować wciąż poważny problem piractwa, paralizującego międzynarodowy transport morski. Piraci wykorzystują sprzyjające warunki ukształtowania szlaku komunikacyjnego, który biegnie między Oceanem Indyjskim a Morzem Śródziemnym przez Cieśninę Bab al-Mandab, która kanalizuje ruch statków handlowych. Alternatywą prowadzącą do Europy jest szlak dookoła kontynentu afrykańskiego, co jednak niebagatelnie zwiększa koszt i wydłuża czas żeglugi. Przez cieśninę tę przepływają największe tankowce, które łatwo stają się łupem bezwzględnych piratów. Zagrożenie potęguje niestabilna sytuacja w samej Zatoce Adeńskiej, gdzie swoją aktywność przejawiają piraci z Somalii.

Jeszcze do roku 2007 o wiele większe zagrożenie dla żeglugi handlowej stanowiła Cieśnina Malakka, skupiając większość pirackich napadów na świecie. Po tym okresie zagrożenie piractwem zdecydowanie wzrosło u wybrzeży Somalii powodując, iż to właśnie wody przylegające do tzw. Rogu Afryki stały się najbardziej niebezpiecznymi w międzynarodowej żegludze. Wyjątkowo spektakularnymi napaściami były porwanie tankowca „Sirius Star” i zażądanie za niego olbrzymiego okupu oraz ukraińskiego statku „Faina” z trzydziestoma czołgami T-72. W samym 2008 roku doszło do 111 ataków pirackich w pobliżu Somalii, a w ramach okupu uzyskano od 150 do 300 milionów dolarów. W kolejnym roku liczba ta wzrosła niemal dwukrotnie i sięgnęła 217 aktów piractwa²².



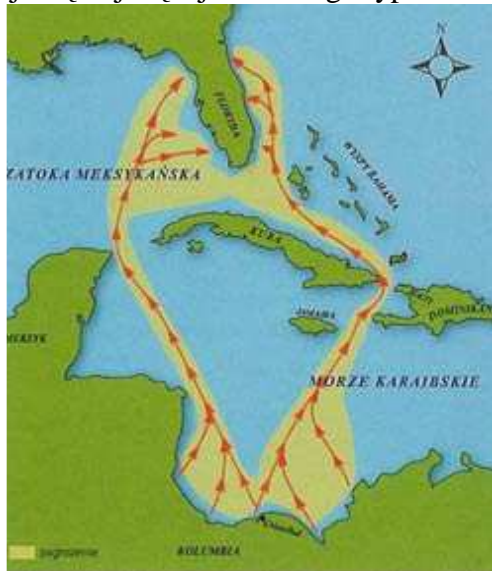
Rys. 5. Obszar Zatoki Adeńskiej i Rogu Afryki kolebka współczesnych piratów
Źródło: http://kris-yachting.blogspot.com/2007_12_01_archive.html

Na uwagę zasługuje również fakt pojawienia się ataków pirackich od 2005 roku na obszarze, zarówno morza Arabskiego, jak i Zatoki Perskiej, co jest ewidentnym rezultatem wojny prowadzonej w Iraku oraz braku stabilności w tym rejonie świata. Zatokę Perską łączy z Oceanem Indyjskim Cieśnina Ormuz, która skupia cały transport surowców energetycznych do państw zachodnich. Zatoka Gwinejska jest również sceną, na której często dochodzi do aktów przemocy morskiej oraz napaści pirackich. Od 2003

²² Z. Śliwa, D. Drażkiewicz, *Piractwo wyzwaniem dla bezpieczeństwa*, *Bellona*, nr 2/2010, s.16.

do 2007 zanotowano ich aż 239²³. Rejon delty Nigru to obszar charakteryzujący się skrajnym ubóstwem zamieszkującej tam ludności. Ponadto jest to rejon niestabilny politycznie oraz społecznie, gdzie lokalny rząd sprawuje pełną kontrolę nad złożami ropy naftowej, nie dopuszczając do czerpania profitów z rafinerii przez zwykłych obywateli. Następstwem takiej polityki jest rozwój piractwa jako źródła utrzymania oraz środka wywierania presji na poszczególnych dysydentów. Obiektami ataków są, oprócz jednostek pływających po Zatoce Gwinejskiej, również platformy wiertnicze i rafinerie. Piraci w toku swojej działalności w większości koncentrują się na dokonaniu rabunku cennych przedmiotów, a rzadziej na porywaniu dla okupu. Aktualnie zagrożenie piractwem w tym regionie świata ma stosunkowo mały wpływ na międzynarodową gospodarkę oraz kluczowe szlaki komunikacyjne²⁴.

Również wybrzeże Ameryki Południowej i Środkowej jest miejscem, gdzie intensywnie działają szajki pirackie. Dotyczy to zwłaszcza Morza Karaibskiego i związane jest z przemysłem narkotyków. Czynnikiem piratogennym u wybrzeży południowoamerykańskich jest również wojna domowa w Kolumbii oraz aktywność licznych karteli narkotykowych. Na kontynencie tym wyróżnić można również piractwo portowe, które dotyka większość państw tego kontynentu, a główna aktywność uwidacznia się w częstych atakach na statki zawijające do portu. Dotyczy to zwłaszcza Brazylii, gdzie odnotowuje się najwięcej aktów tego typu²⁵.



Rys. 6. Główne kierunki działania karteli narkotykowych na Morzu Karaibskim i w Zatoce Meksykańskiej

Źródło: http://kris-yachting.blogspot.com/2007_12_01_archive.html

4. ŹRÓDŁA WSPÓŁCZESNEGO PIRACTWA

U podstaw piractwa leży wiele złożonych przyczyn. Bardzo duże znaczenie na skalę oraz lokalizację tego procederu mają konflikty zbrojne - zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne. Niezwykle istotnym czynnikiem był rozpad Związku Radzieckiego, który

²³ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach*, s.15.

²⁴ Z. Śliwa, D. Drażkiewicz, *op.cit.*, s.19-20.

²⁵ H. Mąka, *op.cit.*, s. 133-181.

zapoczątkował rozpad dwubiegunowości świata, po którym to rozgorzały regionalne konflikty, rozwinęła się przestępczość oraz zarysował rozkład wielu państw. Na arenie międzynarodowej pojawiły się na tzw. „państwa upadłe”, które odgrywają podstawową rolę w rozwoju współczesnego piractwa. Dodatkowo szerząca się bieda oraz trudne warunki socjalno-bytowe sprzyjają przejściu rdzennej nadmorskiej ludności do dochodowego zajęcia, jakim jest napadanie na statki floty handlowej przepływające przez pobliskie wody.

W obecnych czasach transport morski jest kluczową drogą transportu, służącą wymianie handlowej między odległymi rejonami świata. Prawie 95% światowego handlu przemieszczana jest przez morskie szlaki komunikacyjne, podobnie jak blisko połowa z całości ropy kupowanej przez Europę. W 2006 roku blisko 40 % portowych przeładunków przypadło na Azję, 21 proc. na Amerykę, 20 proc. na Europę, blisko 11 proc. na Afrykę oraz 9 proc. na Australię i Oceanię. Statystyki te wskazują, iż wymiana towarowa pomiędzy poszczególnymi kontynentami jest bardzo żywa, co kusi łatwym łupem szajki piratów u różnych wybrzeży²⁶.

Zjawisko piractwa nierozzerwalnie związane jest z krajami biednymi, ogarniętymi wewnętrznymi konfliktami oraz z degeneracją struktur oraz funkcji państwa, niezdolnego do kontrolowania własnych obszarów nadbrzeżnych. W państwach tych zwanych upadającymi, ludzie szukają łatwej drogi do zapewnienia sobie egzystencji i bogactwa. Piractwo staje się dla nich podstawowym i najłatwiejszym źródłem dochodu, dzięki któremu są w stanie zapewnić sobie byt oraz nierzadko spory majątek. Analizując sytuację wewnętrzną w państwach szczególnie narażonych na występowanie zjawiska piractwa, można śmiało stwierdzić, że proceder ten jest w wyraźny sposób ograniczony terytorialnie. Z dużym prawdopodobieństwem można prognozować miejsca ataków oraz wskazywać kraje w których tylko kwestią czasu są narodziny piractwa²⁷.

Na skutek działań zbrojnych dochodzi do zwalczania oponenta zarówno na lądzie, jak i na morzu, gdzie ofiarą stają się oprócz floty wojennej również handlowa, rozmaite instalacje morskie, czy platformy wiertnicze. Decydujący wpływ na rozwój piractwa ma poszerzenie obszarów niestabilności politycznej i państwowej. Warto tu przytoczyć sytuację, jaka miała miejsce w Indonezji, gdzie rebelianci tylko z jednej prowincji leżącej na Sumatrze obok atakowania sił rządowych, podjęli również działania na morzu wymierzone w żeglugę handlową. Za przepłynięcie cieśniny Malakka pobierali tzw. podatek rewolucyjny. Paraliżujący wpływ na morskie szlaki komunikacyjne azjatyckich wód zarysowały również zbrojne formacje muzułmanów z filipińskiej wyspy Mindanao. Podobny wymiar przybrała działalność organizacji Tamilskich Tygrysów, która to przez długi czas paraliżowała żeglugę do półwyspu Dżafna na północy Sri Lanki²⁸.

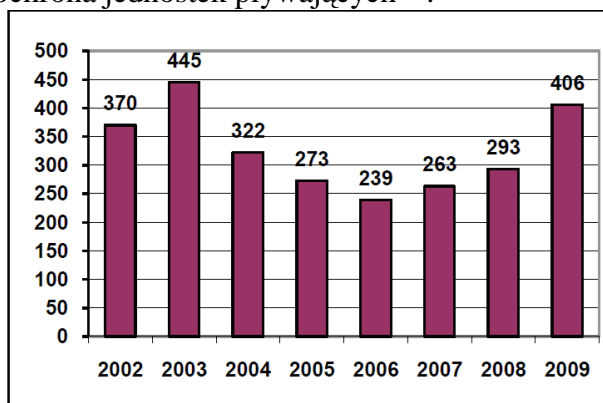
W rozwoju piractwa ogromne znaczenie mają niejasności formalne wynikające z przepisów prawa obowiązującego na morzach, gdzie państwa nadmorskie odpowiadają wyłącznie za swoją strefę nadbrzeżną. Obowiązuje fundamentalna zasada prawa międzynarodowego dotycząca wolności mórz, zgodnie z którą każdy ma prawo żeglować po otwartym akwenu. Wraz z granicą wód terytorialnych kończy się również zasięg działania wymiaru sprawiedliwości poszczególnych państw. Wszystkie te

²⁶ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach*, s. 25.

²⁷ Z. Śliwa, D. Drażkiewicz, *op.cit.*, s. 18.

²⁸ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach*, s. 26-27.

okoliczności powodują, że trudno jest zwalczać piratów, jedynym rozwiązaniem jest przeciwdziałać ich atakom w momencie ich dokonywania. Dodatkowo proceder piractwa ułatwia słaba ochrona jednostek pływających²⁹.



Rys. 7. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2002-2009

Źródło: <http://www.icc-ccs.org/>. International Chamber of Commerce Commercial Crime Services.

Podobne podstawy ma piractwo innych obszarów globu. Wymienić tu warto choćby wspomniany wcześniej i ogarnięty wieloletnimi wojnami obszar Zatoki Gwinejskiej, czy wybrzeża Somalii. Niebagatelny wpływ na rozwój piractwa w tych zakątkach świata ma zakończenie zimnej wojny oraz pozostawienie olbrzymich obszarów morskich bez kurateli sił morskich poszczególnych państw. Rozpad ZSRR przyczynił się do porzucenia dużych mas sprzętu militarnego, co z kolei stało się zapleczem i źródłem pozyskania wyspecjalizowanego sprzętu wojskowego przez bandy trudniące się piractwem. Wielokrotnie widziano łodzie piratów wyposażone w dobrej jakości sprzęt radziecki, taki jak np. granatniki przeciwpancerne RPG-7, moździerz, karabiny maszynowe, wszelkiego typu broń strzelecka. Dochodziło nawet do instalowania na łodziach piratów radzieckich radarów służących wykrywaniu statku, który miał paść ich łupem. Prawie cała łączność została oparta na rosyjskim systemie łączności zainstalowanym na łodziach oraz na wybrzeżu w bazach piratów³⁰.

Rozpad dwubiegunowości świata spowodował wycofanie olbrzymiej floty radzieckiej do Rosji, co w konsekwencji pociągnęło za sobą również powrót lub, w najlepszym wypadku, zmniejszenie ilości amerykańskich okrętów na wielu morzach i oceanach. Do tej pory okręty obu tych państw patrolowały wszystkie kluczowe obszary morskie, odstraszając wszystkich skorych do morskich rozbojów. Wraz ze zniknięciem flot wojennych mocarstw doby zimnej wojny sytuacja diametralnie się zmieniła. Piraci otrzymali wolną przestrzeń do działania. Realia te spowodowały rozkwit współczesnego piractwa, partyzantki morskiej, terroryzmu oraz innych niezgodnych z prawem działań. Rozzuchwaleni brakiem jakichkolwiek uzbrojonych jednostek wojennych lub sił zdolnych do reakcji piraci dynamicznie rozwinęli swoje rzemiosło³¹.

Czynnikiem niewątpliwie sprzyjającym rozwojowi piractwa we współczesnym świecie jest spadek liczebności flot wojennych czołowych państw świata. Do

²⁹ Z. Śliwa, D. Drażkiewicz, op.cit., s.19.

³⁰ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach*, s. 26-27.

³¹ A. Fedorowicz, *Świat kontra piraci, Fokus- poznać i zrozumieć świat*, nr 3/162, z 2009r, s.7.

patrowania oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi handlowej niezbędna jest zdecydowanie większa ilość jednostek pływających zdolnych do przeciwdziałania pirackim atakom. Jak się okazuje, tendencja ta jest nadal spadkowa, przez co liczba okrętów, choćby takiego państwa jak USA, zmalała z 570 w 1990 roku do 337 w 2001. Jak widać przez zaledwie 11 lat liczba ta zmniejszyła się blisko dwukrotnie, co bezpośrednio wpłynęło na spadek bezpieczeństwa w żegludze oraz dało swobodę do działania różnego rodzaju elementu społecznego szukającego szczęścia i dobrobytu na drodze rozbojów morskich³².

PODSUMOWANIE

Współczesnymi piratami, podobnie jak i ich poprzednikami, kieruje chęć zdobycia zysku. W tym celu napadają na statki, zdobywając wyposażenia kabin, zabierając kosztowności i pieniądze załogi oraz często rabując przewożone w kasie statku pieniądze. Coraz częściej zdarzają się akty porwania statku oraz postawienia żądania okupu za uwolnienie cennego ładunku i załogi (historia taka spotkała m.in. superziornikowiec *Sirius Star* w 2008 roku). Wszystkim tym zdarzeniom towarzyszy przeświadczenie o bezkarności wynikające z braku wystarczających sił mogących prowadzić działania ochraniające żeglugę oraz kontrolę kluczowych morskich szlaków komunikacyjnych.

BIBLIOGRAFIA:

1. De Souza P., *Piraci w świecie grecko-rzymskim*, Zakrzewo 2008.
2. Fedorowicz A., *Świat kontra piraci*, [w:] *Fokus- poznać i zrozumieć świat*, nr 3/162, marzec 2009.
3. Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, w: *Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2006.
4. Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.
5. *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z Montego Bay dnia 10 XII 1982.*
6. Mąka H., *Piraci ery atomowej*, Warszawa 2003
7. Śliwa Z., Drażkiewicz D., *Piractwo wyzwaniem dla bezpieczeństwa*, [w:] *Kwartalnik Bellona* nr.2/2010.
8. Tarnowski W., *Piraci rozboje morskie*, Wrocław 1991.

Strony internetowe:

<http://www.zaglowce.ow.pl/postacie/drake/>

<http://www.historycy.org/index.php?showtopic=428>

http://www.amb-norwegia.pl/About_Norway/history/expolorers/expedition/

Artykuł recenzował mjr dr Adam Szymanowicz

³²Ibidem, s.8-9.

