



Paulina Banasiewicz¹

Sara Gramala²

Pod merytoryczną opieką dr Marzeny Netczuk-Gwoździwicz

PIRACTWO SOMALIJSKIE

Streszczenie: Piractwo jest bardzo ważnym problemem, które pośrednio dotyczy, praktycznie każdego człowieka. Każdy korzysta bowiem z dóbr, które były transportowane drogą morską. Morza i oceany zajmują bardzo dużą powierzchnię kuli ziemskiej, społeczeństwo nie jest w stanie ich kontrolować. Geneza piractwa wiąże się bezpośrednio z powstaniem żeglugi morskiej, świadczy to o tym, iż ludzie od zarania dziejów muszą zmagać się z tym problemem. Szczególnie niebezpiecznym regionem w kwestii piractwa jest Ocean Indyjski, Zatoka Adeńska i Róg Afryki. Zaangażowanie organizacji międzynarodowych sprawiło, iż obecnie piractwo na tych obszarach ustępuje, nie zmienia to faktu, iż należy nieustannie kontrolować sytuację i inwigilować obiekty, które przemieszczają się tamtejszymi trasami.

Słowa kluczowe: Somalia, piractwo, terroryzm, Zatoka Adeńska, Róg Afryki, Ocean Indyjski, Afryka, zagrożenie, niebezpieczeństwo, przemoc, organizacje międzynarodowe

WSTĘP

Problem piractwa morskiego jest współcześnie pomijany przez społeczność międzynarodową. Jest to sytuacja, która nie dotyczy nas bezpośrednio, jednakże należy zwrócić uwagę, iż transport morski jest bardzo ważnym środkiem komunikacji. Akwenty wodne na świecie zajmują około 71%. Jest to zdecydowana większość względem lądów, a fakt, że morza i oceany w zasadzie nie podlegają jurysdykcji żadnego kraju, świadczy o tym, iż należy spodziewać się w ich obszarze różnego typu niebezpieczeństw. Jednym z nich jest właśnie piractwo. Jest to zjawisko powszechne w wielu regionach świata, a głównymi obszarami jego występowania jest:

- wschodni region kontynentu afrykańskiego,
- region Azji Południowo-Wschodniej,
- region subkontynentu indyjskiego,
- zachodni region Afryki,
- region Ameryki Południowej³.

Zasadniczo, metody działalności piratów są bardzo różne. W każdym regionie można jednak upatrywać jego głównej przyczyny – chęci wzbogacenia się. Jedni porywają statki dla okupu – kwoty otrzymane za uwolnienie porwanej załogi

¹ Sara Gramala – studentka studiów II stopnia na kierunku Bezpieczeństwo narodowe na Wydziale Nauk o Bezpieczeństwie Akademii Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki.

² Paulina Banasiewicz – studentka studiów II stopnia na kierunku Bezpieczeństwo narodowe na Wydziale Nauk o Bezpieczeństwie Akademii Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki.

³ K. Wardin, *Piractwo morskie i jego implikacje dla bezpieczeństwa morskiego w drugiej dekadzie XXI wieku – Casus Somalii*, „Przeгляд Strategiczny”, nr 10, 2017, s. 193.

statku płynącego pod banderą bogatego państwa są znaczne. Inni zaś porywają statki w celu grabieży oraz sprzedaży skradzionych towarów na tzw. czarnym rynku.

1. POJĘCIE PIRACTWA MORSKIEGO

Współcześnie zaobserwować można wiele zagrożeń na skalę: lokalną, regionalną, czy globalną, takich jak terroryzm, cyberprzestępczość, czy zagrożenia ekonomiczne, ekologiczne tudzież gospodarcze. Zagrożeniem takim jest także piractwo morskie. Aby móc mówić o piractwie, należy wcześniej wyjaśnić jego definicję. Samo pojęcie piractwa wywodzi się z greckiego słowa *pirates*, które oznacza osobę napadającą na morze⁴. Powstanie piractwa wiąże się bezpośrednio z powstaniem żeglugi, piraci od samego początku upatrywali okazji do napadów, co poprzez brak kontroli na obszarach morskich, z biegiem lat w znacznym stopniu się rozwinęło. Okresem, w którym piraci prowadzili najszerze działania, była tzw. złota era piractwa, która przypadała na lata 1650-1720⁵. Zdefiniowania pojęcia piractwa podejmowało się wielu, nie ma jednej powszechnie uznawanej definicji, jednakże warto przyjrzeć się tej zawartej w art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Określa ona piractwo jako „wszelki 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 państwa⁶.

Wszystkie akty przemocy na morzu przez wiele lat były uznawane za piractwo. Momentem kluczowym w międzynarodowym postrzeganiu piractwa było wprowadzenie 3 października 1985 r. Achille Lauro, włoskiego liniowca. Był to atak wymierzony przez członków Frontu wyzwolenia Palestyny. Uznanie sprawców tego zdarzenia jako piratów umożliwiłoby skazanie sprawców. Reguluje to zasada jurysdykcji uniwersalnej, która jest zawarta w art. 19 Konwencji Genewskiej o morzu pełnym z 1985 r. Uniemożliwiało to jednak fakt, iż sprawcy mieli polityczne motywacje. Zgodnie z Projektem Harwardzkim z zakresu pojęcia piractwa, który powstał w latach 30. XX w., wyłączone są wszelakie przypadki, gdy sprawcy swoje działania motywują politycznie. Należy zauważyć, że system prawa międzynarodowego zawiera luki, które utrudniają działania przeciwko sprawcom, którzy popełniali przestępstwa na morzu, a motywacja miała charakter polityczny. Aby ustabilizować sytuację, w 1998 r. powstała Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej oraz Protokół

⁴ D. Oleander, *Przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa morskiego*, Warszawa 2017, s. 22.

⁵ K. Frąckowiak, *Piractwo morskie: studium prawnokarne i kryminologiczne*, Olsztyn 2015, s. 21-22.

⁶ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z Montego Bay, 10.12.1982, art. 101. Porozumienie w sprawie implementacji części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r., Nowy Jork, 28.07.1994.

w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym⁷.

Podobnym pojęciem do piractwa jest korsarstwo. Według Słownika Współczesnego Języka Polskiego, korsarstwo to napaść statków prywatnych na statki handlowe w celu grabieży przewożonych towarów. Oba pojęcia często są mylone, jednak zasadniczą różnicą między nimi jest to, że korsarze działają w czasach wojny, a piraci w czasach zarówno wojny jak i pokoju. Korsarze napadali na wrogie statki z polecenia władz – w późniejszym czasie wielu korsarzy stało się piratami⁸.

Współcześnie istnieje wiele obszarów występowania zjawiska piractwa morskiego. Jednym z nich jest wschodni region kontynentu afrykańskiego, głównie Somalia, która jest położona w tzw. Rogu Afryki i posiada dostęp do Oceanu Indyjskiego oraz Zatoki Adeńskiej. Lądowo graniczy z Dżibuti, Kenią oraz Etiopią. Somalijska linia brzegowa mierzy ponad trzy tysiące kilometrów, a wody somalijskie należą do jednych z najbardziej niebezpiecznych wód na świecie. Przez Zatokę Adeńską przepływa około 1/3 światowego transportu ropy naftowej, a rocznie przez wody somalijskie przepływa ponad kilkadziesiąt tysięcy obiektów handlowych.

1.1. Piractwo w Somalii

Powodów, dla których Somalijszczyki są zaangażowani w piractwo morskie jest wiele. Głównym z nich jest sytuacja gospodarcza oraz polityczna, jednakże genezy powstania piractwa morskiego w Rogu Afryki należy się doszukiwać w historii Republiki Somalijskiej, powstałej w 1960 r., która powstała poprzez połączenie Somalii Brytyjskiej oraz Somalii Włoskiej. Kilka lat później w Somalii miał miejsce zamach stanu, czego wynikiem było dojście do władzy przedstawiciela Somalijskiej Rewolucyjnej Partii Socjalistycznej, gen. Mohammeda Siad Barre. W 1991 r. w Somalii wybuchła wojna domowa. Była ona spowodowana m.in. nieudolnością rządów Barrego. Efektem wojny domowej było obalenie aktualnie rządzącego przywódcy oraz anarchia. Inną przyczyną wojny domowej była walka głównych plemion o władzę po odejściu od niej gen. Barrego. Skutkiem tych poczynań było powstanie w Somalii kilku stref. Somalia została podzielona na strefę północną, która nazywa się Somaliandem. W tej strefie sytuacja jest dosyć stabilna. Kolejną strefą jest strefa północno-wschodnia, nazywana Pountlandem. Wschodnia strefa to z kolei Hiraland. Strefa południowa znajduje się pod kontrolą fundamentalistów islamskich. Najbardziej niestabilna sytuacja jest w centrum Somalii, trwa tam walka o stolicę Somalii, Mogadiszu. Na domiar złego, Somalia jest w konflikcie z Etiopią i Egiptem o Nil. Trudną sytuację w Somalii próbują wykorzystać Egipcjanie. Ich zamiarami było zmuszenie Etiopii do zrezygnowania zagospodarowania rzeki⁹. Sytuacja w tzw. Rogu Afryki jest doskonałym przykładem na to, iż przez złą sytuację polityczną, mieszkańcy zmuszeni są żyć w głodzie i nędzy. Bardzo słabo rozwinięta gospodarka wraz ze złymi warunkami rolniczymi doprowadziła do tego, że

⁷ B.W. Fieducik, *Terroryzm morski w świetle międzynarodowego prawa karnego*, Białystok 2013, s. 5.

⁸ D. Oleander, *op. cit.*, s. 23-24.

⁹ K. Kubiak, *Renans piractwa morskiego na wodach somalijskich*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2007, s. 143-146.

wielu Somalijszyków zostało zmuszonych do zajęcia się działalnością przestępczą. Piraci są obecnie zorganizowani w trzech grupach:

- byłych rybaków, którzy ze względu na najlepszą znajomość morza, potrafią się po nim poruszać bez problemów – z tego względu najczęściej są przywódcami grup,
- byłych bojowników, którzy mają doświadczenie w walce,
- ekspertów, którzy wykorzystują pieniądze w celu zakupu nowych sprzętów do udoskonalania swoich działań¹⁰.

Inną, również istotną przyczyną występowania piractwa na terenie Somalii jest spustoszenie wywołane tsunami w 2004 r. Tsunami zniszczyło dorobek życia wielu ludzi, ale także odebrało miejsca pracy wielu Somalijszykom, bowiem większość z nich trudniła się rybołówstwem¹¹. Wydarzenia, które miały miejsce na początku XXI w. spowodowały zatopienie ok. 2400 łodzi rybackich. Biorąc pod uwagę fakt, iż każda załoga rybacka liczyła ok. 5 osób, należy stwierdzić, że bez pracy zostało ok. 70 tys. ludzi, nie licząc sektorów, które w mniejszym, czy większym stopniu były powiązane z rybołówstwem.

Istnieją też inne czynniki, które motywowały piratów do nielegalnej działalności. Mowa tutaj m.in. o przybywającej pomocy humanitarnej. Tsunami spowodowało znaczne straty, panujący już dotychczas głód i bieda w znacznym stopniu się powiększyły, co wiązało się z chęcią pomocy ze strony społeczności międzynarodowej. Piraci jednak nie oszczędzali statków, które zmierzały w ich kierunku z pomocą. Warto jeszcze przyjrzeć się jednej ważnej kwestii. Istnieje bowiem podejrzenie, iż niektóre państwa europejskie zajmowały się utylizacją toksycznych odpadów u wybrzeży Somalii. Tsunami spowodowało wyrzucenie tych odpadów na brzegi, skutkiem tego były różne choroby Somalijszyków, deformacje ciał ludzi, czy zwierząt oraz liczne zachorowania na nowotwory. Ponadto zostało udowodnione, iż w miejscach, w których łowili rybacy, odbywały się nielegalne połowy, dokonywane przez osoby niewykwalifikowane, co skutkowało niszczeniem tamtejszego środowiska naturalnego¹². W XXI w. zaobserwować można było w Somalii także susze, z których najgorsza w skutkach miała miejsce w 2011 r. Największa od 60 lat susza spowodowała, iż plony są bardzo ubogie, a ceny za żywność wysokie, jednakże największym problemem jest brak wody, która jest niezbędna do przeżycia.

1.2. Społeczne przyczyny piractwa morskiego

Biorąc pod uwagę początki sporów na terenie Somalii, należy wyodrębnić konflikty wewnętrzne, które charakteryzują się skomplikowanym podłożem etnicznym. Należy również uwzględnić pozycję podziałów między plemionami w Somalii oraz interesy dużych mocarstw w regionie. Warto zwrócić uwagę na okres tzw. zimnej wojny oraz konflikty z sąsiadami, które głównie miały kontekst terytorialny. Przyczyn konfliktów jest wiele, jedną z nich jest skomplikowana sytu-

¹⁰ K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2009, s. 98.

¹¹ K. Frąckowiak, P. Jankowski, *Piractwo Somalijskie a Polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym*, „Studia Elckie”, 14 (2012), s. 498.

¹² D. Oleander, *op. cit.*, s. 78.

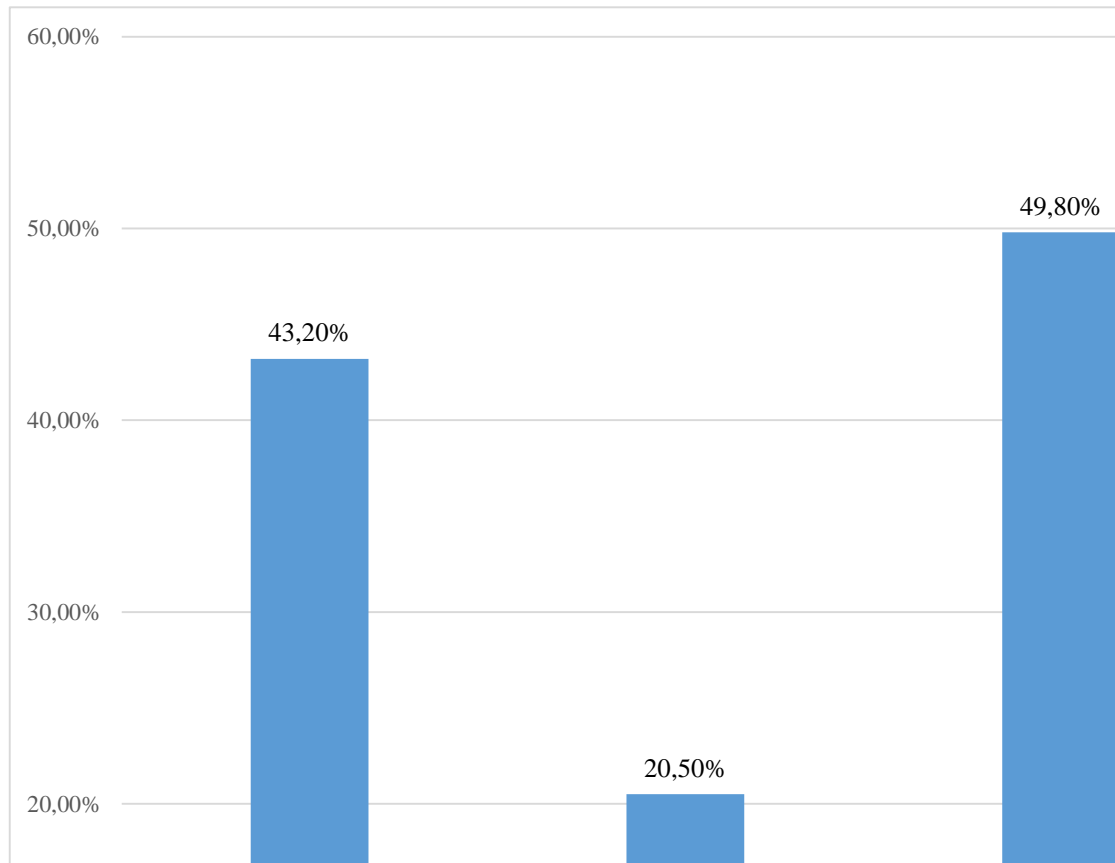
acja etniczna i religijna. Somalia jest krajem, w który występuje stosunkowo jednolitość w kontekście narodowości i religii. Ludność somalijska dzieli się na sześć zespołów rodowych, a są nimi: Dir, Darod, Issak, Hawija, Digil i Rahanwejn. Cztery pierwsze zespoły klasyfikowane są w grupie Saamale, a dwie pozostałe w grupie Saab. Podział ten oddziaływał na powstanie piractwa, bowiem konflikty mają duży wpływ na legalność działań społeczeństwa. Innym czynnikiem był fakt, iż Somalia nie uznała nienaruszalności granic w Afryce, które były wynikiem dekolonizacji. Somalia już na początku lat 60. XX w. miała roszczenia terytorialne co do swoich sąsiadów. Efektem tych roszczeń były wojny na granicy, które zostały zażegnane przy pomocy Organizacji Jedności Afrykańskiej.

Ostatecznie, spór nie został zażegnany, czego dowodem był kolejny konflikt pod koniec lat 70. XX w., który przerodził się w Wojnę Ogadeńską. Somalia przegrała tę wojnę, tracąc zarazem znaczną część składu osobowego armii. Pozycja gen. Barrego zaczęła po przegranej wojnie słabnąć. W latach 80. zaczęły tworzyć się antyrządowe grupy zbrojne oraz na nowo tworzyły się podziały klanowe, które pomagały generałowi utrzymać się przy władzy. Zmiana rządów świadczyła o końcu działań zbrojnych, jednakże Somalia wciąż nie była stabilnym krajem. Opozycja podjęła wówczas walkę o władzę. Efektem kolejnych sporów była jeszcze większa destabilizacja państwa, co spowodowało to, iż w tym czasie zrodziło wiele działalności przestępczych, między innymi piractwo, które wówczas stało się bardzo popularne, przez fakt, iż dużo Somalijczyków były niegdyś rybakami, co dawało im duże doświadczenie co do działalności na terytorium morskim oraz dobrą orientację w terenie. Wówczas w Somalii zapanowała anarchia i pogłębiła się klęska głodu, która była spowodowana brakiem możliwości legalnego zarobku, oraz brakiem jakiegokolwiek pomocy socjalnej ze strony państwa¹³.

Bezsilność większości mieszkańców wynika ze wskaźnika ubóstwa, które w Mogadiszu wynosi 60%, od 49 do 63% w Somaliandzie i 71% wśród przesiedleńców. Ubodzy nie mają żadnych zabezpieczeń, a w każdej chwili może się powtórzyć sytuacja z tsunami bądź suszą. Głównym miejscem występowania ubóstwa są wsie. Gospodarka Somalii w dużym stopniu uzależniona jest od rolnictwa, rybołówstwa, leśnictwa, czy zmian klimatycznych. Poprzez anomalie pogodowe, źródła utrzymania społeczności nie są trwałe. Somalijczycy cierpią również z powodu narastających zmian środowiskowych, czy degradacji natury poprzez człowieka. Są to nielegalne eksploatacje zasobów, czy nielegalny eksport węgla. Rybołówstwo jest w Somalii jednym z podstawowych źródeł utrzymania. Kraj ten ma najdłuższą linię brzegową w Afryce, brakuje jej jednak zdolności do radzenia sobie z zanieczyszczeniami. Bezpieczeństwo morskie jest na tamym obszarze bardzo niestabilne – straty z powodu tego procederu wynoszą około 18 mld \$ rocznie. Piraci w Somalii od czasów pierwszego porwania w 2005 r. uzyskało ponad 300 mln dolarów nielegalnych zysków. Piractwo w tamtym obszarze ustało, ale ubóstwo istnieje w dalszym ciągu, co ukazano na Rysunku 1.¹⁴

¹³ <http://www.psz.pl/116-bezpieczenstwo/somalia-polityczne-spoeczne-i-gospodarcze-skutki-upadku-panstwa> [dostęp: 16.01.2021].

¹⁴ <http://documents1.worldbank.org/curated/en/554051534791806400/pdf/SOMALIA-SCD-08152018.pdf> [dostęp: 16.01.2021].



Rysunek 1. Wskaźniki społeczne w Somalii w 2002 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.psz.pl/116-bezpieczenstwo/somalia-polityczne-spooleczne-i-gospodarcze-skutki-upadku-panstwa> [dostęp: 16.01.2021]

Somalijscy piraci mają swój określony sposób działania, który różni się od piractwa z regionu Azji Południowo-Wschodniej, czy Nigerii. Somalijczycy w głównej mierze atakują statki, które płyną z banderą zamożnego, najczęściej europejskiego państwa. Czynią to w celu maksymalizacji potencjalnych zysków z okupów. Z tego powodu nie obserwuje się uprowadzeń lokalnych jednostek pływających. Piraci namierzają nadpływające statki, dzięki sprzętom, które zostały nabyte podczas ataków na inne statki, następnie obierają swój cel, po czym swoimi najszybszymi i najlepszymi jednostkami podpływają do danego obiektu. Gdy piraci dopłyną do celu, grożą załodze, że albo zostaną wpuszczeni na pokład albo zostaną ostrzelani. Marynarze, którzy zgadzają się wpuścić piratów na pokład, przesiadują na nim wraz z załogą aż do momentu, w którym oprawcy nie otrzymają okupu i ich nie wypuszczą. W przypadku odmowy wpuszczenia przez załogę piratów na pokład, zostaje ona zamordowana.

W Azji Południowo-Wschodniej piraci dokonują ataków w głównej mierze na tle rabunkowym. Napadają na statki przewożące surowce, po czym kradną je oraz mieszają z towarami nabytymi w sposób legalny. Jest to trudne do wykrycia, bowiem ciężko jest zidentyfikować skradzione towary po zmieszaniu ich z towarami legalnymi. Nierzadko przy takich działaniach, do wody wprowadzone zostają toksyczne substancje, co może skutkować zanieczyszczeniem środowiska.

Ważnym miejscem żeglugi międzynarodowej jest Zatoka Adeńska. Znajduje się ona między północną częścią wybrzeża Somalii a Półwyspem Arabskim. Łącznikiem jest cieśnina Bab al-Mandab oraz Morze Czerwone. Tamtejszym szlakiem przepływa ok. 16 tys. statków transportujących towary z Azji do Europy, bądź Ameryki Północnej. Istotnym punktem ataków piratów są wody terytorialne Somalii bądź ich okolice. Proceder ten jest ułatwiony brakiem floty przez wojsko somalijskie.

Na początku XXI w. zaobserwować można wysoką aktywność piratów u wybrzeży Somalii. Początkowo, liczba piratów wynosiła około 100 osób, po wybuchu wojny domowej, liczba ich wzrosła do około tysiąca. Jak już wspomniano, jest to bezpośrednio związane z obniżaniem się poziomu życia w Somalii, zmuszającym do działalności przestępczej. Próba dojścia do władzy Unii Trybunałów Islamskich wyłoniła również inną grupę ludzi trudniącą się piractwem, mianowicie mowa tutaj o fundamentalistach grupy muzułmańskiej al-Shabaab. Zaczęli oni kontrolować port Kismaayu, wykorzystując piractwo do przemytu broni.

Somalijscy piraci używają bardzo zaawansowanych sprzętów, m.in. takich jak nadajniki GPS, systemy obrony przeciwlotniczej, ręczne wyrzutnie raketowe, czy telefonia satelitarna. Wszystkie te sprzęty piraci nabyli z wcześniejszych ataków. Sytuacja ta jest bardzo niestabilna oraz niebezpieczna, bowiem jak wcześniej zostało wspomniane, zdarzają się również nieudane napady, czego skutkiem jest wpuszczenie do wód bardzo niebezpiecznych i toksycznych substancji. Przykładem takiej sytuacji jest ostrzelanie japońskiego tankowca, czego następstwem było wpuszczenie paliwa do morza.

2. PIRACTWO SOMALIJSKIE – STUDIUM PRZYPADKU

Jednym z przykładów ataku piratów z Somalii jest atak na statek niosący pomoc humanitarną. Sytuacja ta miała miejsce 27 czerwca 2005 r. na obszarze między Kenią a Somalią. Napaść została dokonana na statek „Semlow”. Była to jednostka wioząca żywność dla ofiar tsunami. Piraci wdarli się na pokład dziesięcioosobowej załogi, po czym zażądali 500 tys. \$ okupu. Ostatecznie oprawcy zgodzili się na przejęcie towarów, które były darem od Japonii i RFN dla ofiar tsunami, a było to niemalże tysiąc ton ryżu¹⁵. Innym przypadkiem w pierwszej dekadzie XXI w. był atak z 9 października 2008 r. Wydarzenie to miało miejsce podczas na Zatoce Adeńskiej – kilku uzbrojonych mężczyzn podpłynęło do drobnicowca, następnie oprawcy przedostali się na pokład statku oraz skierowali go w stronę Somalii. Zostało wówczas porwanych i przetrzymywanych 21 pasażerów¹⁶.

Innym przypadkiem był atak z 3 stycznia 2011 r. na chemikaliowiec płynący pod banderą Wielkiej Brytanii. Atak miał miejsce w pobliżu Somalii – uzbrojeni w pistolety piraci ścigali i strzelali do tankowca z zamiarem porwania załogi. Został podniesiony alarm, załoga wezwała pomoc, zwiększono prędkość oraz zaczęto robić uniki. Piraci kilkakrotnie próbowali wejść na pokład statku. Ostatecznie im się to udało, cała załoga jednak zdołała się bezpiecznie schować. Kapitan poinform-

¹⁵ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.

¹⁶ A. Niwczyk, *Piractwo morskie w Afryce*, „The Maritime Worker”, nr 6 (13) listopad-grudzień 2008, s. 22.

mował wówczas władze, że cała załoga jest bezpieczna oraz, że piraci nie będą w stanie kontrolować tankowca. Oprawcy faktycznie nie zdołali przejąć kontroli nad tankowcem, jednak spowodowali jego uszkodzenia, po czym wysiedli i uciekli. Ekipa, która przybyła na ratunek, przeszukała statek oraz bezpiecznie wypuściła załogę. Inną sytuacją z 2011 r. była ta z 2 października – zaatakowano wówczas statek General Cargo MV Lara Rickmers, płynący pod banderą Liberii. Sytuacja również miała miejsce u wybrzeży Somalii. Załoga statku zauważyła łódź zbliżającą się z prędkością 23 węzłów. Wówczas kapitan natychmiast podniósł alarm w celu wezwania pomocy. Zebrano całą załogę, która liczyła 23 osoby i schroniono ją w cytadeli. Czterech ochroniarzy pozostało na pokładzie. W momencie gdy napastnicy byli bardzo blisko statku, uzbrojeni ochroniarze wystrzelili flary ostrzegawcze. Napastnicy zignorowali próby obrony podjęte przez ochroniarzy i nieprzerwanie płynęli w stronę statku. Gdy piraci znajdowali się ok. 60 m od statku, zaczęli go ostrzeliwać. Ochrona zareagowała natychmiast i również oddała strzały w kierunku zbliżającej się łodzi. Próby obrony były wówczas daremne, gdyż napastnicy i tak nie zakończyli swojego ataku. Gdy łódź się zbliżyła, z pokładu statku nieprzerwanie zaczęły wystrzeliwać ostrzegawcze sygnały, co spowodowało jej spowolnienie, a następnie odejście. Mogłoby się wydawać, że to był koniec napaści, jednak piraci podjęli kolejną próbę ataku. Znow zaczęli się zbliżać z prędkością 23 węzłów, w odległości około 700 m piraci wystrzelili RPG, który wylądował i eksplodował w wodzie. Ochroniarze wystrzelili kolejne strzały ostrzegawcze, czego ostatecznym efektem było odpłynięcie napastników oraz powrót do statku, który był w pobliżu¹⁷.

W kolejnych latach również miały miejsce ataki pirackie, przeprowadzone przez Somalijczyków. Przykładem była sytuacja z 23 marca 2017 r., gdy Dhow Casayr II – No. 30 został zaatakowany i porwany przez piratów w Somalii w pobliżu Eyl. Miało to miejsce w godzinach porannych. Napastnicy wówczas 20 zakładników, na pokładzie znajdowały się również trzy łodzie. Piraci wypuścili 13 członków załogi w jednej łodzi, a pozostała załoga statku wraz z nieokreśloną liczbą piratów, udała się inną łodzią w nieznanne miejsce. Piraci statek wypuścili 26 marca 2017 r. po kradzieży jedzenia oraz oleju napędowego. O losach pozostałych nie ma informacji. To nie była jedyna taka sytuacja w 2017 r., gdyż 17 listopada został zaatakowany kontenerowiec MV Ever Dynamic, płynący pod banderą Panamy. Wówczas uzbrojeni piraci zaatakowali statek w pobliżu Mogadyszu, stolicy Somalii. Obserwatorzy będący na pokładzie statku zauważyli dwa zbliżające się skify. Natychmiast został powiadomiony o tym oficer wojskowy, który podniósł alarm. Gdy łodzie były coraz bliżej, zauważono, że są wyposażone w RPG, broń oraz drabinę. Prędkość została obniżona, załoga została zebrana w cytadeli i rozpoczęły się manewry unikowe. Piraci próbowali podejść obok, aby zahaczyć drabiną, jednakże poprzez manewry oraz fale im się to nie udało. Piraci wystrzelili dwie rakiety RPG w kierunku statku, chybiając. W związku z tym, iż prędkość statku została zwiększona, atak przerwano. O całej tej sytuacji poinformowano UKMTO¹⁸. Przykładem innego ataku z 2017 r. jest przypadek z 8 kwietnia, gdy Masowiec OS 35, płynący

¹⁷ International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period, 2011 Annual Report.

¹⁸ UKMTO-United Kingdom Maritime Trade Operations.

pod banderą Tuvalu został zaatakowany przez uzbrojonych piratów około 147 mil morskich na południowy wschód od Al Mukalla, w Zatoce Adeńskiej. Podczas tego ataku załoga wraz z kapitanem schowali się w cytadeli, zatrzymali silnik oraz poprosili o pomoc. Następnego dnia na pokład statku weszła międzynarodowa marynarka wojenna, cała załoga została wówczas uratowana. Pokład został przeszukany, nie znaleziono na nim piratów, załoga odzyskała kontrolę nad statkiem i udała się do bezpiecznego portu¹⁹.

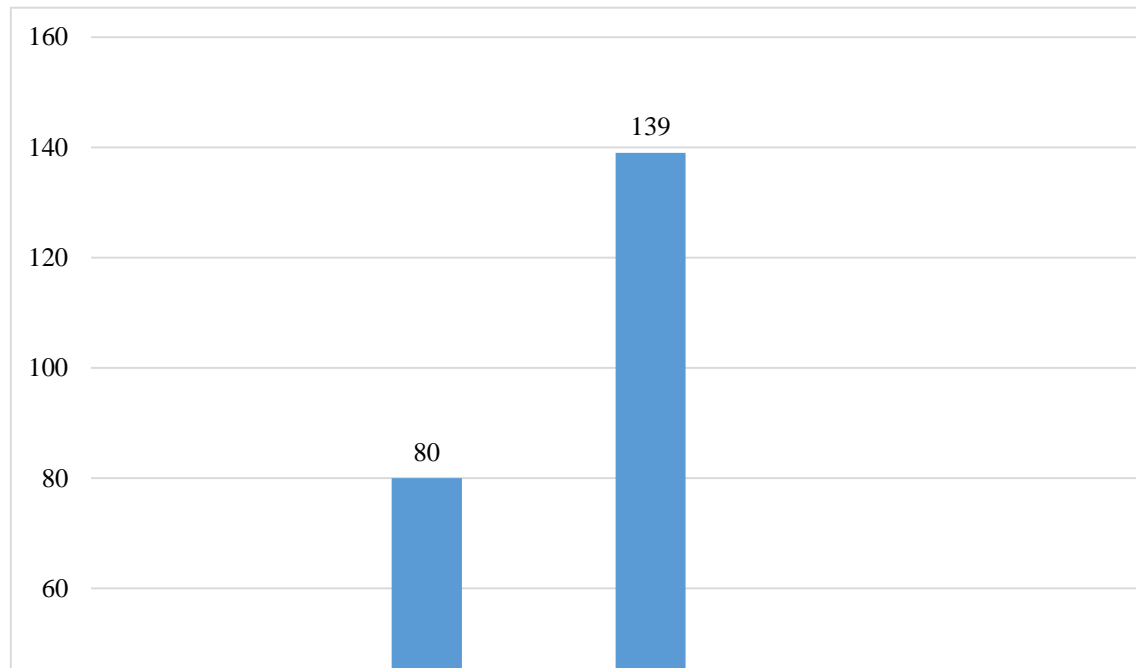
Od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. IMB Piracy Reporting Centre odnotował trzy próby incydentów w Somalii i Zatoce Adeńskiej, gdzie były ostrzeliwane statki. Międzynarodowe marynarki wojenne patrolujące te wody nadal koordynują i współpracują z kupcami oraz flotami rybackimi w celu rozpoznania oraz zatrzymania pirackich grup działania. Załogom zaleca się wszystkim przestrzeganie zaleceń BMP5²⁰ podczas tranzytu tych wód. Statki, które zatrudniają uzbrojonych pracowników ochrony, powinny zachować ostrożność i nie mylić rybaków z piratami na pewnych obszarach intensywnego rybołówstwa. Sytuacja w regionie ciągle jest monitorowana przez IMB Piracy Reporting Centre, ponieważ piraci somalijscy mają nadal zdolności oraz możliwości do wykonywania ataków. Rola międzynarodowych flot jest ciągle wspierania oraz uzupełniana przez IMB PRC. Przekazuje wszystkim raporty otrzymywane od agencji reagowania, a także wydaje ostrzeżenia statkom za pośrednictwem INMARSAT Safety Net Servi²¹.

W 2019 i 2020 r. nie odnotowano żadnych incydentów zainicjowanych przez somalijskich piratów. IMB Piracy Reporting Centre informuje, że somalijscy piraci nadal posiadają zdolność do przeprowadzania ataków w dorzeczu Somalii, jak i innych obszarach. Nadal więc zaleca się kapitanom czujność oraz zachowanie ostrożności podczas przepływania tych wód oraz natychmiastową reakcję w momencie podejrzenia występowania nielegalnych czynności. Porównanie częstotliwości występowania ataków w pierwszej dekadzie XXI w. z czasami obecnymi wskazano na Rysunku 2.

¹⁹ International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period, 2017 Annual Report.

²⁰ BMP5-Best Management Practices.

²¹ International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period, 2018 Annual Report.



Rysunek 2. Porównanie częstotliwości występowania ataków w pierwszej dekadzie XXI w. z czasami obecnymi

Źródło: opracowano na podstawie: ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period.

Jak widać na wykresie, różnica między występowaniem ataków w pierwszej dekadzie XXI w., a obecnie jest znaczna. Od 2019 r. nie zanotowano żadnego ataku pirackiego na terenie Somalii oraz na terenie ich wód terytorialnych. Świadczy to o tym, że zostały zachowane należyte środki bezpieczeństwa, a wysyłanie w tamte okolice przez organizacje międzynarodowe jednostek patrolujących, przynoszą oczekiwane rezultaty.

Sukcesem było uwolnienie przez piratów somalijskich ostatnich trzech z ponad trzech tys. zakładników, którzy pozostawali w niewoli w ciągu najbliższych kilku lat. Cała trójka była załogą irańskiego statku rybackiego FV Siraj, który został uprowadzony w marcu 2015 r. u wybrzeży Hobyo w Somalii. Aktualnie zakładnicy wracają do swoich domów, po przejściu testu na Covid-19 oraz innych badaniach lekarskich. W piśmie z dnia 15 września przewodniczący grupy kontaktowej ds. piractwa u wybrzeży Somalii²² wyraził ulgę w związku z uwolnieniem zakładników, co wydarzyło się być może dzięki interwencji partnerów wspierających zakładników²³. HSP ułatwiło również zwolnienie do opieki medycznej czwartego zakładnika w 2019 r., który był członkiem załogi FV Siraj. CGPCS pochwała również rolę, jaką odegrała organizacja charytatywna International Seafarers' And Assistance Network (ISWAN), która za pośrednictwem funduszu CGPCS' Piracy Survivors Fund udzielała pomocy rodzinom zakładników w trudnych okresach niewoli i po powrocie do domu. Międzynarodowe Biuro Morskie (IMB) mimo zadowolenia z zaistniałej sytuacji, przestrzega statki przed piratami, bowiem muszą

²² CGPCS – Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia.

²³ HSP – Hostage Support Partnership.

oni zachować ostrożność podczas tranzytu przez wody Somalii, ponieważ zagrożenie istnieje przez cały czas. IMB ciągle zaznacza, iż marynarki wojenne stale muszą stacjonować w pobliżu w celu utrzymania stabilizacji danej sytuacji²⁴. Wzywa się również statki do dalszego wdrażania zalecanych przez BMP5 praktyk podczas tranzytu przez te wody, bowiem somalijscy piraci w dalszym ciągu są w stanie zaatakować²⁵.

3. ZWALCZANIE PIRACTWA MORSKIEGO

Żegluga morska zmagana się z wieloma problemami, które przez lata nie były dostatecznie dostrzegane. Rozwój transportu morskiego na początku XXI w. spowodował wzmożoną działalność piratów. Somalia początkowo została pozostawiona bez pomocy międzynarodowej w kryzysie i anarchii. Spowodowało to wzrost przestępczości. Rezultatem były nielegalne połowy obcych jednostek pływających, co pozbawiało społeczność dostępu do żywności. Coraz większa działalność piracka na terenie somalijskich wód terytorialnych zmusiła organizacje międzynarodowe do działania. Jedną z organizacji, która zajęła się problemem piractwa na terenie wód somalijskich była ONZ. Organizacja ta w swoim założeniu ma zapewnić bezpieczeństwo, w tym w związku z występowaniem piractwa. Rada Bezpieczeństwa ONZ wprowadziła kilka rezolucji, które mają na względzie współczesne występowanie piractwa morskiego. Jedną z wprowadzonych rezolucji jest ta o nr 794/2002. W głównej mierze dokument ten miał na celu zmuszenie Somalii do tego, aby umożliwiła organizacjom międzynarodowym dotarcie z pomocą humanitarną do osób najbardziej potrzebujących. Jej założeniem było również nakazanie Somalii udzielenie wsparcia tym osobom oraz zaprzestanie działalności, które nie są zgodne z normami. Podmioty, które będą postępować niezgodnie z zaleceniami, będą indywidualnie sankcjonowane za swoje poczynania. Rada Bezpieczeństwa przyjęła tę rezolucję w grudniu 1992 r.²⁶. Przemoc występująca na wodach Somalii zmotywowała organizację do działania. Efektem tych działań było wprowadzenie kolejnej rezolucji, która dotyczyła nawoływania państw do ochrony statków, które płynęły tamtejszymi wodami. Tego samego roku uchwalono kolejną rezolucję, która dotyczyła *stricte* piratów. Udzielono w niej zezwolenia państwom na wpływanie na wody somalijskie i używanie środków, które pomogłyby zwalczyć piractwo na tym obszarze w ciągu sześciu miesięcy²⁷. Świadomość Unii Europejskiej, iż częstym celem są statki płynące pod banderą jakiegoś państwa członkowskiego, zmusiła ją do działania. Efektem tego było powstanie projektu EU-NAVFOR-ATALANTA²⁸. Jego celem było tworzenie działań, które miały na celu zwalczenie piractwa morskiego. Operacja ta była poparta rezolucjami ONZ z 2008

²⁴ P. Olbrycht, *Polityka bezpieczeństwa na obszarach morskich – możliwości prawne i działania organizacji międzynarodowych*. W: M. Górka, U. Soler (red.). *Globalne i lokalne problemy polityki bezpieczeństwa Polska i świat*, Tom II, Poznań: MEDIA-EXPO Wawrzyniec Wierzejewski; 2017, s. 270.

²⁵ <https://www.icc-ccs.org/index.php/1295-somali-piracy-last-three-hostages-freed-but-threat-still-exists> [dostęp: 15.01.2021].

²⁶ <https://digitallibrary.un.org/record/154648> [dostęp: 15.01.2021].

²⁷ A. Bomba, *Piractwo morskie*. Dostępne pod adresem:

https://www.repozytorium.uni.wroc.pl/Content/59706/04_Alina_Bomba.pdf, s.94-95 [dostęp 15.01.2021].

²⁸ European Union Naval Force Somalia – Operation Atalanta.

r., a działania zgodne z założeniami ustanowionymi przez Radę Bezpieczeństwa ONZ. Działalność organizacji rozpoczęła się w grudniu 2008 r. i została przedłużona do końca 2020 r. 1 stycznia 2021 r. weszła w życie Decyzja Rady (CFSP) 2020/2188, która przedłużyła mandat operacji ATALANTA Sił Morskich Unii Europejskiej w Somalii do końca 2022 r. Mandat ten jest rozszerzony o nowe zadania, które wzmacniają rolę ATALANTY jako ochrony terytorium wód somalijskich. Opiera się na sukcesach operacji względem zwalczania piractwa. W związku z poszerzeniem się mandatu operacji, realizowane są nowe zadania, takie jak zwalczanie nielegalnych połowów, handlu narkotykami, bronią i węglem drzewnym. Owe zastosowania zwiększą świadomość na terytorium morskim, co będzie skutkowało skuteczniejszą misją antypiracką oraz wzmocni rolę EU NAVFOR – ATALANTA jako podmiotu zajmującego się zwalczaniem piractwa morskiego na obszarze wód terytorialnych Somalii. Zapewnią również bezpieczeństwo żeglugi oraz handlu. Owa decyzja została oparta o całościowy i skoordynowany przegląd strategiczny zaangażowania CSDP²⁹ w Somalii i tzw. Rogu Afryki w celu wzmocnienia reakcji Unii Europejskiej poprzez dalszy rozwój kwestii bezpieczeństwa na zagrożonym obszarze³⁰.

Skuteczność rezolucji ustanowionych przez Radę Bezpieczeństwa ONZ nie była wystarczająco satysfakcjonująca, czego efektem było utworzenie operacji pod kryptonimem „Allied Provider”. Celem tej operacji było monitorowanie wód somalijskich oraz ochrona statków Światowego Programu Żywieniowego. Fakt stacjonowania kolejnych jednostek patrolujących, całkowicie ograniczył działalność piratów na obszarach szczególnie zagrożonych. Ważną kwestią jest fakt, iż obiekty te nie były upoważnione do zatrzymywania, tudzież aresztowania jednostek zamieszanych, bądź podejrzewanych o piractwo. Wszystkie te działania prowadzone były przez zespół trzech okrętów morskich wysokiej gotowości SNMG 2. Początkiem 2009 r., do akcji została wprowadzona kolejna grupa NATO – SNMG 1, a operacje były nazwane wówczas „Allied Protector”. Operacje różniły się między sobą – druga z nich mogła prowadzić działania ofensywne, a jej członkowie mogli zatrzymywać i aresztować piratów³¹. Kolejną operacją NATO, mającą na celu przeciwdziałanie piractwu była powołana w 2009 r. operacja pod kryptonimem „Ocean Shield”. Działalność tych jednostek skupiała się głównie na piractwie u wybrzeży Somalii oraz Zatoki Adeńskiej. Misje te miały podobne zadania co wcześniej wymienione operacje, czyli ochrona statków przed atakami pirackimi, uniemożliwienie ewentualnych prób ataku oraz monitorowanie sytuacji w regionie. Obszarem, w którym NATO prowadzi swoją działalność jest głównie Zatoka Adeńska, teren Rogu Afryki oraz zachodnia część Oceanu Indyjskiego. NATO prowadzi akcje wywiadowcze, rozpoznawcze oraz operacyjne. Żeglarze są w stałym kontakcie z jednostkami Paktu. W każdej chwili jest możliwość zgłoszenia im podejrzenia ataku pirackiego, co umożliwi wczesne rozpoznanie i następnie ewentualne udaremnienie nielegalnego czynu. Siły NATO mogą także kontrolować pokład statku, u którego załogi istnieje podejrzenie zajmowania się piractwem, mają również

²⁹ The Common Security and Defence Policy.

³⁰ <https://eunavfor.eu/operation-atalantas-new-mandate-enters-into-force-on-1st-of-january-2021-new-tasks-will-reinforce-the-eu-navfors-counter-piracy-core-responsibilities/> [dostęp: 15.01.2021].

³¹ D. Oleander, *op.cit.*, s. 116-117.

możliwość jej zatrzymania oraz przekazania odpowiednim jednostkom, które zajmują się sprawami przestępstw na tle pirackim³².

PODSUMOWANIE

Problem piractwa dotyka wielu regionów świata. Obszar tzw. Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej, czy innych terytoriów w pobliżu wód somalijskich, należy do jednych z najbardziej zagrożonych tym procederem. Dzięki działalności organizacji międzynarodowych, które w ciągu ostatnich lat zajęły się problemem występowania piractwa na najbardziej niebezpiecznych terytoriach, można zaobserwować znaczną poprawę. Stało się to możliwe dzięki realizacji rezolucji ONZ, projektu Unii Europejskiej EU NAVFOR – ATALANTA, czy operacji NATO: „Allied Provider” i czy „Ocean Shield”. Nie mniej jednak problem nie został ostatecznie rozwiązany, bowiem sytuacja polityczna w Somalii wciąż nie jest stabilna, co w późniejszym okresie może powodować reeskalację problemu. Początków piractwa morskiego można doszukiwać się już w starożytności, jest to bowiem jedna z najstarszych form działalności przestępczej na morzu. Problem piractwa istnieje od dawna i póki co istnieć będzie, gdyż przyczyną jego występowania jest wiele czynników, które wymagają wielu analiz i rozważań.

BIBLIOGRAFIA

Akty prawne

1. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Montego Bay.10.12.1982. Porozumienie w sprawie implementacji części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. Nowy Jork. 28.07.1994.

Pozycje zwarte

2. Fieducik B.W., *Terroryzm morski w świetle międzynarodowego prawa karnego*, Białystok 2013.

3. Frąckowiak K., *Piractwo morskie: studium prawnokarne i kryminologiczne*, Olsztyn 2015.

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

5. Olbrycht P., *Polityka bezpieczeństwa na obszarach morskich – możliwości prawne i działania organizacji międzynarodowych*. W: Górka M., Soler U. (red.). *Globalne i lokalne problemy polityki bezpieczeństwa Polska i świat*, Tom II, Poznań: MEDIA-EXPO Wawrzyniec Wierzejewski; 2017, s. 253-275.

6. Oleander D., *Przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa morskiego*, Warszawa 2017.

7. Wardin K., *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Gdynia 2009.

³² <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield> [dostęp 15.01.2021].

Artykuły z czasopism

8. Frąckowiak K., Jankowski P., *Piractwo Somalijskie a Polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym*, „Studia Elckie”, 14 (2012).
9. Kubiak K., *Renesans piractwa morskiego na wodach somalijskich*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, 2007.
10. Niwczyk A., *Piractwo morskie w Afryce*, „The Maritime Worker”, nr 6 (13) listopad-grudzień 2008.

Źródła internetowe

11. Bomba A., *Piractwo morskie*. Dostępne pod adresem: https://www.repozytorium.uni.wroc.pl/Content/59706/04_Alina_Bomba.pdf.
12. <https://digitallibrary.un.org/record/154648>.
13. <http://documents1.worldbank.org/curated/en/554051534791806400/pdf/SOMALIA-SCD-08152018.pdf>.
14. <https://eunavfor.eu/operation-atalantas-new-mandate-enters-into-force-on-1st-of-january-2021-new-tasks-will-reinforce-the-eu-navfors-counter-piracy-core-responsibilities>.
15. <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>.
16. <https://www.icc-ccs.org/index.php/1295-somali-piracy-last-three-hostages-freed-but-threat-still-exists>.
17. <http://www.psz.pl/116-bezpieczenstwo/somalia-polityczne-spoeczne-i-gospodarcze-skutki-upadku-panstwa>.

Pozostałe

18. International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period, 2011 Annual Report*.

SOMALI PIRACY

Summary: *Piracy is a very important problem that indirectly affects practically every person. Everyone uses the goods that were transported by sea. The origin of piracy is related to the emergence of shipping. A particularly dangerous area for piracy is the Indian Ocean, the Gulf of Aden and the Horn of Africa. Due to the involvement of international organizations, piracy in these areas is now subsiding, but this doesn't change the fact that the situation should be constantly monitored and objects that move along these routes must be constantly monitored.*

Keywords: *Somali, piracy, terrorism, The Gulf of Aden, Horn of Africa, Indian Ocean, Africa, danger, violence, international organizations*