

Andrzej Makowski¹

Współczesne piractwo a transport morski

Rozwój gospodarki światowej w coraz większym stopniu jest uzależniony od dynamiki wymiany handlowej w skali globalnej, a ta z kolei od postępu w zakresie liberalizacji rynków towarowych i transportowych oraz sprawności i efektywności funkcjonowania transportu morskiego. Transport morski pozostaje „rdzeniem” międzynarodowego handlu i globalizacji, obsługując ponad 80% światowego wolumenu obrotu towarowego. Można również dodać, że stanowi on główne arterie w międzynarodowych łańcuchach dostaw i każde zakłócenie równowagi jego funkcjonowania pociąga za sobą skutki, bardziej lub mniej odczuwalne, zarówno przez branżę żeglugową, jak i zwykłych konsumentów. Trudno oszacować wartość światowego handlu morskiego w ujęciu pieniężnym, gdyż dotyczące go dane podawane są w tonach lub tonomilach, a zatem nie są porównywalne ze statystykami opartymi na systemie monetarnym. Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD) szacuje przychody frachtowe na 5% wartości światowego handlu².

Możemy zatem przyjąć, że transport morski jest podstawową gałęzią transportu obsługującą międzynarodową wymianę handlową. Dla państw wyspiarskich (Japonia, Wielka Brytania, Australia, Indonezja, Filipiny), przewozy drogą morską stanowią prawie 100% ich ogólnej wymiany handlowej. Transport morski dominuje także w obsłudze wymiany międzynarodowej państw eksportujących duże ilości surowców mineralnych (ropa naftowa, węgiel kamienny, rudy metali, zboża) oraz większości państw rozwijających się. Ze względu na dużą średnią odległość przewozów (ok. 4,8 tys. km), transport morski wykonuje w skali świata większą pracę przewozową niż wszystkie pozostałe gałęzie transportu razem wzięte. Stąd też flota handlowa stała się jednym z najważniejszych instrumentów rozwoju wymiany towarowej³.

Wysoka koncentracja przewozów towarowych w relacjach morskich jest efektem dość dynamicznie rozwijającej się gospodarki światowej – głównie rozwoju produkcji przemysłowej, budownictwa, rolnictwa, transportu i sektora usług oraz handlu światowego, wzrastającego w wyniku globalizacji i dzięki wysiłkom WTO postępującej liberalizacji rynków. Wzrost światowego handlu drogą morską stanowi dowód nasilającej się integracji ośrodków produkcji, co wynika z rosnącej otwartości rynków, z ośrodkami konsumpcji w skali globalnej. Integracja ta, jako proces stymulowany przez zespół czynników ekonomicznych, prowadzi do dalszego umiędzynarodowienia nie tylko ośrodków produkcji i konsumpcji, ale również całego cyklu obrotu towarowego, a więc łańcuchów dostaw jakie kształtują się w tym układzie⁴. Warto zaznaczyć, że handel morski jest mocno uzależniony od ogólnej koniunktury gospodarczej i obecny kryzys gospodarczy spowodował kolejne negatywne implikacje dla jego wzrostu (po ogólnoświatowym kryzysie lat 80. i azjatyckim kryzysie finansowym lat 90.).

Największy udział w załadunkach światowego handlu drogą morską mają gospodarki rozwijające się (61,2%), następnie kraje rozwinięte (32,4%) oraz gospodarki transformacji – głównie Europa Wschodnia (6,4%)⁵. Również największy udział w światowych wyładunkach mają gospodarki krajów rozwijających się (55,0%), następnie gospodarki krajów rozwiniętych (44,3%) oraz gospodarki przechodzące transformację (0,8%), co wyraźnie wskazuje na kierunek światowego handlu drogą morską - z Azji do Europy⁶. Warto zaznaczyć, że w porównaniu z najsłabszym 2009 r., średnia wzrostu

w⁴ Por. A.S. Grzelakowski, *Transport morski w gospodarce światowej. Podstawowe kierunki jego rozwoju i ich wpływ na politykę transportową UE*, [w:] „Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 20, 2007, s. 16.

⁵ Klasyfikacja wg UNCTAD. Gospodarki rozwijające się, to kraje rozwijające się Azji, Afryki, Ameryki Środkowej, Ameryki Południowej i Oceanii; gospodarki transformacji to: Albania, Azerbejdżan, Chorwacja, Czarnogóra, Gruzja, Kazachstan, Mołdawia, Rosja, Turkmenistan i Ukraina; kraje rozwinięte to kraje UE oraz tzw. kraje kapitalistyczne: USA, Norwegia, Japonia, Szwajcaria itd. <http://www.unctad.org/Templates/webflyer.asp?docid=10745&intltemID=4659&lang=1&mode=toc>, [2011-06-02]. Charakterystyczna w tym względzie jest również wypowiedź premiera ChRL Wen Jiabao: „Chiny nie są supermocarstwem. To kraj rozwijający się” (zob. „Forum” nr 41, 2010).

⁶ Zob. *Review of maritime transport*, UNCTAD, Geneva, 2010 s. 6-7.

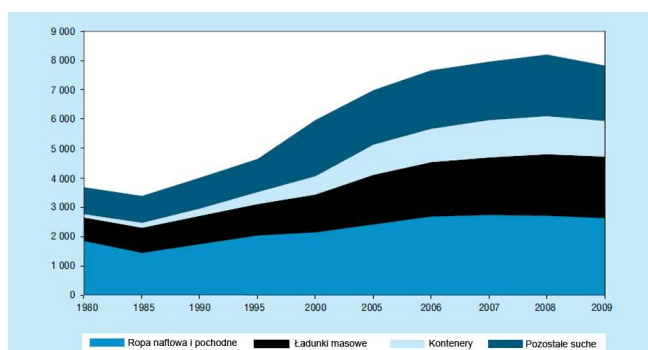
¹ Prof. dr hab. Andrzej Makowski, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

² Por. A. Hildebrandt, *Międzynarodowy handel morski*, [w:] „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 2 (41), 2009, s. 60.

³ Por. J. Brdulak, *Transport morski*, [w:] I. Fierli (red.), *Geografia gospodarcza świata*, wyd. III zmienione, Warszawa 2005, s. 468.

światowego handlu drogą morską wyniosła 5,2%⁷, a w ciągu ostatnich trzech dekad średnia roczna stopa wzrostu światowego handlu drogą morską wynosiła 3,1%⁸.

W krajach Unii Europejskiej transport morski obsługuje 90% handlu europejskiego w relacjach zewnętrznych i 40% całego wewnętrznego handlu liczonego w tonokilometrach.



Rys. 1. Globalny transport morski w poszczególnych latach (w mln ton).

Źródło: *Review of maritime transport*, UNCTAD, Geneva, 2010, s. 9.

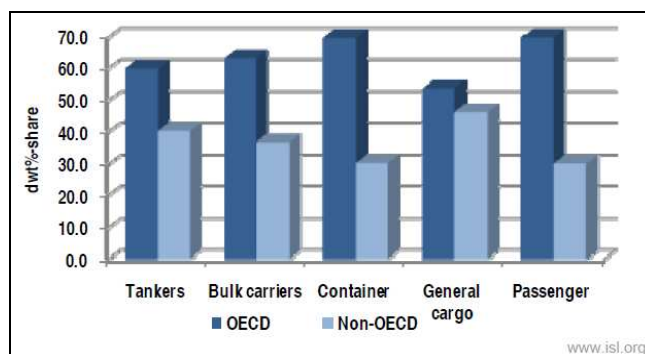
Wolumen towarów przewożonych drogą morską zwiększył się czterokrotnie w ciągu ostatnich 40. lat, zaś transport kontenerowy, który odnotowuje dynamiczny wzrost od roku 2000, ma się zwiększyć trzykrotnie do roku 2020⁹.

Dla naszych dalszych rozważań istotne znaczenie ma identyfikacja obiektów, a także miejsc, w których dokonywane są akty przemocy na morzu. W pierwszej kolejności zostaną przedstawione obiekty ataków oraz główne potoki transportowe w żegludze światowej, w tym europejskiej.

Przewozy drogą morską w 2009 r. wyniosły 7,8 mld t, co stanowi spadek w porównaniu z rokiem 2008 o 0,4 mld t (rys. 1). Światowa flota handlowa w styczniu 2010 r. liczyła 102 194 statki handlowe o łącznej nośności 1,28 mld DWT i 12,8 mln TEU, z czego na tankowce przypadało 35,3% tonażu, na masowce do przewozu ładunków suchych 35,8%, na kontenerowce 13,3%, przy czym te ostatnie odnotowały największą dynamikę wzrostu w stosunku do roku poprzedniego, 5,6%¹⁰ (rys. 2).

Na 35 największych państwach rejestracji statków (93,23% światowego tonażu), najczęściej pływają pod banderami: Panamy (22,63%), Liberii (11,14%), Wysp Marshalla (6,10%), Chin Hong-Kongu (5,84%), Grecji (5,30%) i Wysp Bahama (5,02%), natomiast zupełnie inaczej przedstawia się

czołówka państw jeżeli chodzi o właścicieli statków (rys. 3 i 4).



Rys. 2. Udział flot państw OECD i nie należących do OECD w tonażu światowym według typów statków (stan na 01. stycznia 2010 r.).

Źródło: <http://www.portalmorski.pl/stats/zegluga/morska/swiat/> [2011-05-26].

Na czele tej klasyfikacji znajduje się Grecja (15,96%) przed Japonią (15,73%), ChRL (8,96%), Niemcami (8,91%) i Koreą Południową (3,85%), w dalszej zaś kolejności USA, Norwegia, Chiny-Hong Kong, Dania, natomiast Wielka Brytania i Rosja zajmują w tej klasyfikacji odpowiednio 12 i 14 miejsce¹¹. Warto też zauważyć, że pod banderami państw UE pływa ponad 9 000 statków handlowych o nośności 240 mln t, co stanowi prawie ¼ tonażu światowego, ponadto kolejne 4 000 statków pływających pod tanimi banderami jest kontrolowane przez europejski sektor transportu morskiego¹².

Przedstawione wyżej tendencje, jakie uwidoczniły się w ostatnim okresie w handlu światowym i w sferze przewozu towarów drogą morską oraz w zakresie potencjału przewozowego światowej floty handlowej, oddziaływały pozytywnie na układ rynków towarowych i frachtowych w skali globalnej. Także po stronie podaży rynków frachtowych następowały korzystne tendencje o charakterze dostosowawczym do wymogów popytu i to zarówno w aspekcie ilościowym, jak i jakościowym. Wyrażały się one w zwiększeniu zdolności przewozowej floty światowej w tempie zbliżonym do dynamiki wzrostu handlu światowego, przy jednoczesnej redukcji nadpodaży tonażu oraz dostrzegalnym zjawisku powolnego odmładzania floty. W efekcie potencjał przewozowy światowej floty handlowej dostosowywał się relatywnie szybko do struktury efektywnego popytu zgłaszanego na usługi transportu morskiego. Zatem podsumowując dotychczasowe rozważania, na światowym wszechoceanie możemy zidentyfikować 102 194 obiekty (statki powyżej 500 GT), jako potencjalne obiekty działalności piratów morskich.

⁷ Ibidem, s. 20.

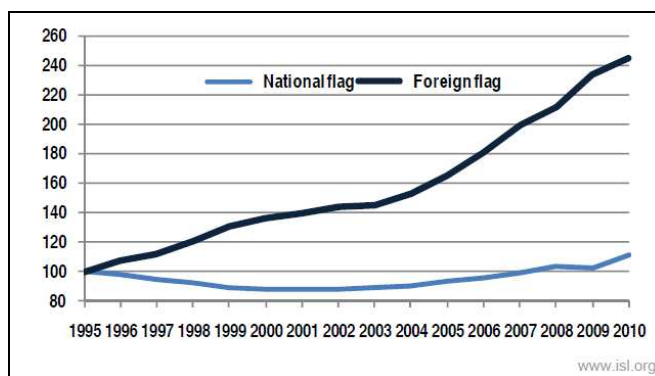
⁸ Zob. A. Hildebrandt, *op. cit.*, s. 60.

⁹ „Transport morski”, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic_factsheets/shipping_pl.pdf, [2011-06-02].

¹⁰ *Review...*, *op. cit.*, s. 30. Warto przy okazji zauważyć, że dwudziestu największych operatorów kontenerowców obsługuje 67,5% światowych zdolności przewozowych wykonywanych przez statki tego typu.

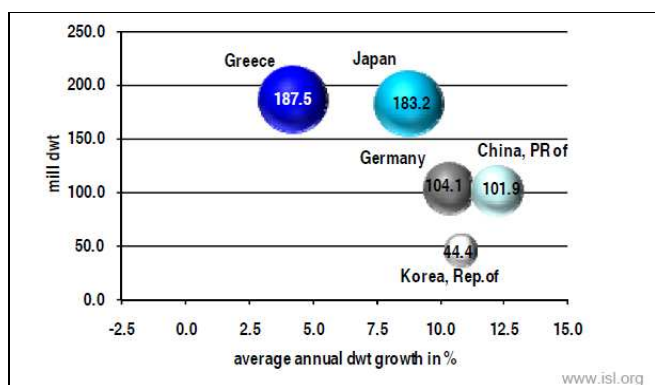
¹¹ Ibidem, s. 41-42.

¹² http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic_factsheets/shipping_pl.pdf, [2011-06-04].



Rys. 3. Światowa flota handlowa pod kątem wpisu do rejestru w latach 1995-2010 (indeks DWT 1995=100).

Źródło: <http://www.portalmorski.pl/stats/zeglugamorska/swiat/> [2011-05-26].



Rys. 4. Rozwój flot handlowych największych właścicieli statków w latach 2006-2010.

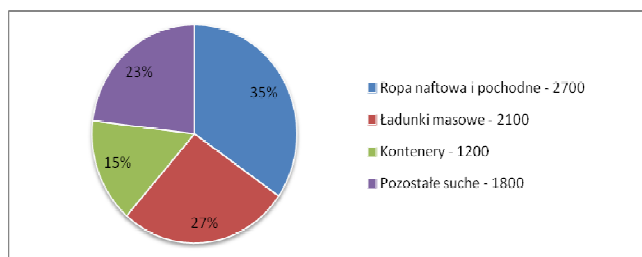
Źródło: <http://www.portalmorski.pl/stats/zeglugamorska/swiat/> [2011-05-26].

Kolejnym kluczowym elementem rozważań, jest struktura i przebieg najważniejszych światowych szlaków żeglugowych, do których możemy zaliczyć połączenia:

- na Północnym Atlantyku między Europą a wschodnimi wybrzeżami Stanów Zjednoczonych i Kanady;
- na Pacyfiku między ChRL, Japonią i Stanami Zjednoczonymi oraz Australią i Nową Zelandią;
- między Europą i Bliskim Wschodem, Dalekim Wschodem, Zatoką Perską;
- między Europą i Ameryką Południową, głównie Brazylią i Argentyną;
- między portami Zatoki Perskiej a Stanami Zjednoczonymi i Dalekim Wschodem.

Wymienione szlaki komunikacyjne będą często na niektórych odcinkach wzdłuż wybrzeży państw niestabilnych pod względem politycznym, przez trudne do kontroli wody archipelagów (szczególnie obszar Azji Południowo-Wschodniej) oraz przechodzą przez kanały i cieśniny o strategicznym znaczeniu dla światowej ekonomii. Zali-

czamy do nich między innymi Cieśninę Malakka, Cieśninę Singapurską, Cieśninę Ormuz, Cieśninę Bab al-Mandab, Kanał Sueski. O znaczeniu wymienionych szlaków świadczą globalne przewozy poszczególnych ładunków (rys. 5), ropy naftowej – 1.72 mld t; ładunków masowych (ruda żelaza, węgiel kamienny, zboża, boksyty, fosfaty) razem – 2.1 mld t; ładunki suche (wyroby gotowe, produkty rolne, metale i minerały) – 851 mln t; kontenery – 124 mln TEU (1.19 mld t)¹³.



Rys. 5. Globalny transport morski w 2009 roku z wyszczególnionym rodzajem ładunku. Dane w mln ton.

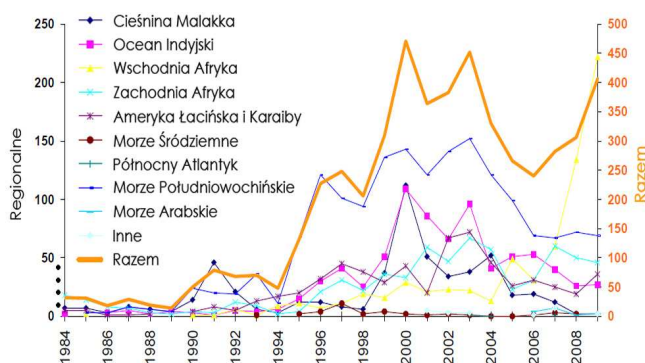
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Review of Maritime Transport*, Geneva, 2010, s. 7-17.

Współczesne zjawisko piractwa morskiego zaczęło rozwijać się od początku lat 90. XX wieku i można powiedzieć, że problem ten z roku na rok staje się coraz większy. Biorąc pod uwagę dane z raportów z ostatnich dwudziestu lat, publikowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), możemy stwierdzić, że częstotliwość ataków na jednostki handlowe jest wartością zmienną w odniesieniu do głównych rejonów działalności piratów morskich. Na początku lat dziewięćdziesiątych „bazą” najliczniejszych gangów pirackich była Azja Południowo-Wschodnia. W Cieśninie Singapurskiej w okresie 1983-1992 zanotowano 104 napady na statki. W 1991 roku IMO zanotowało 91 zgłoszonych napadów, z tego aż 80 w rejonie Azji Południowo-Wschodniej¹⁴. Za jedno z najgroźniejszych do dziś uważa się wody Zatoki Bengalskiej, Cieśniny Malakka, Morza Południowochińskiego, które w statystykach dopiero od 2008 r. zaczęły ustępować pod względem liczby ataków wschodnim wybrzeżom Afryki, wody terytorialne Singapuru i Indonezji, które będą biegły szlaki, łączące Chiny i Japonię z Europą i Bliskim Wschodem. Rejon Morza Południowochińskiego przez 17 lat był obszarem najliczniejszych napadów różnych grup i gangów pirackich (w latach 1996 do 2006 rocznie dokonywano tam średnio 200-250 napadów).

¹³ *Review...*, op. cit., s. 7-17.

¹⁴ <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/PirateReports.aspx> [2011-05-26].

Na rys. 6 przedstawiono dane publikowane przez IMO w miesięcznych i rocznych raportach. Wyraźnie widać na nim spadek aktywności piratów w rejonie cieśniny Malakka, w latach 2008 - 2010 doszło tam tylko do sześciu napadów na statki i ich załogi. Spadek aktywności piratów zarejestrowano także na najniebezpieczniejszym akwenie jakim było Morze Południowochińskie. Warto odnotować, że był on wynikiem starań lokalnych władz i współpracy policji i marynarek wojennych państw regionu. W roku 2007 Morze Południowochińskie straciło palmę pierwszeństwa na rzecz wschodnich wybrzeży Afryki i Zatoki Adeńskiej. Również pozostała część Oceanu Indyjskiego odnotowuje spadek aktów piractwa, co jak można sądzić stanowi efekt działania organizacji międzynarodowych i coraz lepszej koordynacji działalności służb odpowiedzialnych za utrzymanie porządku prawnego na morzach i oceanach.



Rys. 6. Roczne statystyki bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu na morzu w latach 1984 - 2009 dla poszczególnych regionów.

Źródło: www.eia.doe.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC [2011-05-26].

Niebezpieczeństwo na wodach po wschodniej i zachodniej stronie Afryki stopniowo wzrastało od początku lat dziewięćdziesiątych, natomiast większość incydentów zdarzała się w portach lub podczas postoju statku na redzie. W raportach IMO dotyczących lat 1982-1992 jako najgroźniejszy region uznano Azję Południowo-Wschodnią ze względu na 229 napadów w ciągu 10 lat. Na drugiej pozycji wymieniana była Afryka Zachodnia, gdzie do bezprawnych aktów doszło przez wymieniony okres 75 razy. Ameryka południowa – 29 incydentów, Azja południowa – 24. W tabeli informującej o niebezpiecznych rejonach w podręcznikach dla kapitanów Afryka Wschodnia nie była praktycznie wymieniana¹⁵. Wzrost ilości napadów u wybrzeży wschodniej Afryki przypada na lata 2005-2007.

W roku 2008 liczba napadów odnotowana w Zatoce Adeńskiej i w rejonie Rogu Afryki przekroczyła liczbę takich ataków w pozostałych rejonach świata razem wziętych. Rok później, w roku 2009, liczba pirackich ataków na statki u wschodnich wybrzeży Afryki była już trzykrotnie większa niż w pozostałych rejonach wszechoceanu. Możemy zatem przyjąć, że liczba bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi wzrasta dynamicznie za sprawą ataków dokonywanych u wschodnich wybrzeży Afryki (rejon Oceanu Indyjskiego na wschód od wybrzeża Somali, Róg Afryki, Zatoka Adeńska), natomiast w pozostałych regionach odnotowujemy umiarkowany spadek zjawiska piractwa lub przynajmniej jego stabilizację w odniesieniu do lat 1996-2006.

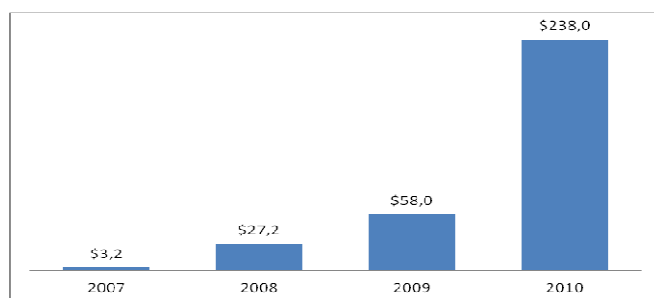
Metody jakimi posługują się piraci są zróżnicowane i zależą od takich czynników jak odległość od wybrzeża, gdzie zazwyczaj znajduje się baza wypadowa napastników, ich możliwości technicznych, wielkości akwenu i sytuacji geopolitycznej w regionie, a także od rodzaju jednostki atakowanej i wybranej metody uzyskania korzyści materialnej z takich działań. Większość piratów stanowią mieszkańcy państw ogarniętych konfliktami wewnętrznymi i chaosem administracyjnym, byli rybacy, dla których piractwo stało się „lepszym” sposobem na życie, lub członkowie zorganizowanych grup przestępczych dobrze przygotowani do przeprowadzania takich ataków. Nierzadko z piratami, często dzieje się tak na Dalekim Wschodzie, współpracują skorumpowani pracownicy administracyjni portów lub obsługa techniczna obecna przy przeładunkach. Powyższy proceder, jest dość nieskutecznie zwalczany, w niektórych raportach IMB jest mowa o pewnej formie akceptacji mechanizmu „okradania bogatych przez biednych”, również ze względu na fakt, iż dobra materialne uzyskane w ten sposób nie znikają w próżni, natomiast środki finansowe zdobyte tą drogą trafiają zazwyczaj do lokalnej gospodarki i przyczyniają się do wzrostu ekonomicznego ubogich zazwyczaj w rejonów, stąd też w regionie Azji Południowo - Wschodniej zainteresowanie likwidacją zjawiska piractwa bardzo powoli zyskuje popularność.¹⁶

O ile piraci azjatyccy preferują zabór ładunku lub statku wraz z ładunkiem i jego zbycie, to z kolei, w rejonie Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej i Somalii, podstawową metodą działania jest porywanie załogi lub też jednostek wraz z załogami celem wymuszenia okupu. Ofiarą takich działań padają zarówno jachty jak i supertankowce. W Somalii rozwinął się prężnie działający „biznes” oparty na wymuszaniu okupów za zwolnienie porwanych

¹⁵ Zob. A. Walczak, *Ochrona statku przed napadami pirackimi i rabunkami*, Szczecin, 1994.

¹⁶ K. Kubiak.: *Piractwo i terroryzm morski*. Nowe wyzwanie dla bezpieczeństwa międzynarodowego. <http://www.wns.dawe.pl> [2011-05-23].

jednostek wraz z załogą. Grupa piratów mająca przeprowadzić atak jest finansowana przez inwestorów dzięki systemowi zwanemu „Hawala” – hermetycznemu substytutowi bankowych usług. Z każdego przedsięwzięcia inwestorzy otrzymują 50% wysokości okupu, a resztę dzielą między sobą piraci. Również i tutaj ludność lokalna chętnie współpracuje z piratami. W roku 2010 ponad 600 marynarzy i przynajmniej 35 statków było porwanych dla okupu przez somalijskich piratów, a łączny okup wypłacony przez właścicieli statków wyniósł 238 mln dolarów¹⁷. Jest to „jakościowy wzrost” jeśli uwzględnimy, że w roku 2009 przekazano piratom w ramach okupów kwotę 58 mln dolarów (zob. rys. 7).¹⁸



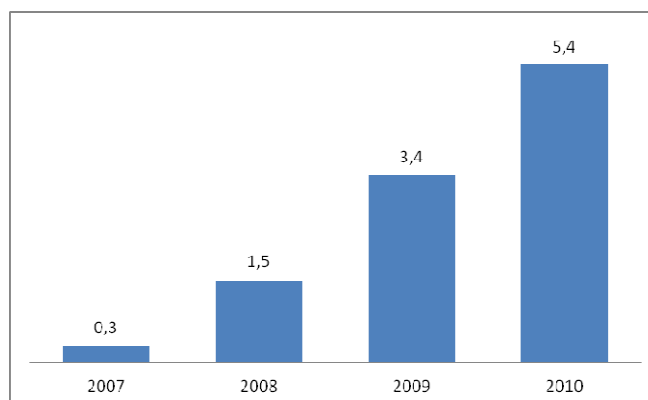
Rys. 7. Szacowane łączne kwoty przekazane w ramach okupów piratom w zamian za uwolnienie statków i załóg w poszczególnych latach (dane w mln dolarów).

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów: GAO (U.S. Government Accountability Office), dokument GAO-11-449T, 15.III.2011, Waszyngton i Oceans Beyond Piracy Organisation – The Economic cost of piracy.

Uzyskanie okupu jako cel pirackiego napadu stanowi swoisty „znak firmowy” somalijskich piratów. Rok 2010 można uznać za rekordowy pod względem jednorazowo wypłaconego okupu. Uwolnienie południowokoreańskiego tankowca *Samho Dream* kosztowało właściciela statku 9,5mln dolarów.¹⁹ Innym bardzo wysokim okupem zapłaconym somalijskim piratom w styczniu 2010 była kwota 7 mln dolarów, dzięki której udało się zwolnić grecki supertankowiec *Maran Centaurus*, w którego ładowniach znajdowała się ropa naftowa warta 162 mln dolarów, tankowiec płynął z Arabii Saudyjskiej do Stanów Zjednoczonych.²⁰

Żądania piratów wykazują gwałtowny wzrost wysokości okupów w ostatnich latach. Jeszcze w 2005 roku średni okup wynosił 150 tys. dolarów.

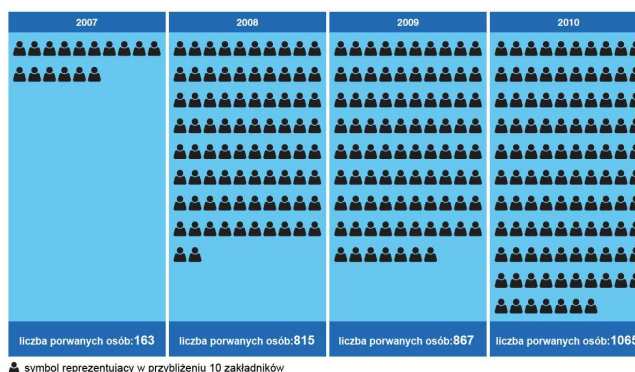
Cztery lata później, w roku 2009, średnia wysokość przekazywanych kwot sięgnęła 3,4 mln dolarów. W roku 2010 średni okup za który piraci byli skłonni po negocjacjach uwolnić statek wraz załogą wyniósł już 5,4 mln dolarów (zob. rys. 8).²¹



Rys. 8. Szacowane średnie wysokości płaconych okupów w latach 2007-2010 (dane w mln dolarów).

Źródło: jak rys. 7.

Równolegle, z rosnącymi kwotami wypłacanymi piratom wydłuża się także czas przetrzymywania jednostek i ich załóg. Średni czas trwania negocjacji wydłużył się ponad dwukrotnie w ciągu ostatnich lat. W drugim kwartale 2010 roku statki były przetrzymywane średnio 106 dni, gdy jeszcze w 2009 roku średni czas trwania negocjacji, wynosił około 55 dni.²² Oznacza to, że marynarzy, którzy dostaną się w ręce porywaczy czeka kilkumiesięczne pozbawienie wolności. Według danych IMB piraci we wszystkich rejonach świata porwali w 2010 roku 1181 zakładników, somalijscy piraci byli odpowiedzialni za porwanie 1065 z nich, należy przy tym podkreślić, że uprowadzenia są o wiele dotkliwsze dla załogi niż „zwykły” napad rabunkowy (zob. rys. 9).



Rys. 9. Liczba zakładników pozbawionych wolności przez somalijskich piratów w latach 2007 - 2010.

Źródło: U.S. Government Accountability Office (GAO), dokument GAO-11-449T, 15.III.2011, Waszyngton.

¹⁷ Oceans Beyond Piracy Organisation – The Economic cost of piracy, http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf [2011-05-26].

¹⁸ Tamże, s. 9.

¹⁹ BBC News, “Somali pirates receive record ransom for ships' release”, 6.XI.2010, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-11704306> [2011-05-23].

²⁰ Oceans Beyond Piracy Organisation – The Economic cost of piracy, http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf [2011-05-26].

²¹ Tamże, s. 9.

²² Tamże.

Raport IMB przy Międzynarodowej Izbie Handlowej (ICC) poświęcony piractwu morskiemu informuje, że w I kwartale 2011 r. doszło na całym świecie do 142 ataków, co stanowi najwyższą ich liczbę w historii. Wzrost ten wynikał z nasilenia aktywności piratów u wybrzeży Somalii, gdzie w omawianym okresie odnotowano 97 ataków (35 ataków w tym samym okresie 2010 r.). Równocześnie 18 statków zostało porwanych, 344 członków załóg wzięto jako zakładników, 6 uprowadzono, na 45 jednostkach dokonano abordażu, kolejnych 45 ostrzelano. W I kwartale 2011 r. piraci zamordowali 7 członków załogi i ranili 34, a na wodach Somali przetrzymywanych było 596 członków załóg i 28 statków²³.

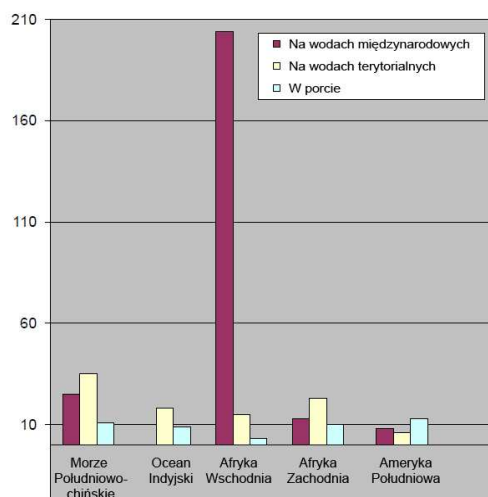
Szacując koszty wynikające z porwania jednostki należy uwzględnić nie tylko wysokość faktycznie zapłaconego okupu. Na całkowity koszt składają się dodatkowe czynniki takie jak koszty negocjacji, koszty wypłaconych odszkodowań dla załogi z racji poniesionego psychicznego uszczerbku na zdrowiu w wyniku pozbawienia wolności w warunkach silnego stresu i poczuciu realnego zagrożenia życia, koszty naprawy uszkodzeń statku powstałych podczas ataku piratów jak również powstałych w okresie przetrzymywania. Uwzględnić także należy koszty samego dostarczenia okupu oraz doliczyć koszty wynikające z samego czarterowania jednostki (w przypadku tankowca VLCC koszt czarteru za jeden dzień przy dwunastomiesięcznej umowie wynosi około 30 tys. dolarów²⁴).

Jak informowali w styczniu 2011 r. eksperci z ośrodka analitycznego One Earth Future Foundation (Kolorado – USA), piractwo morskie kosztuje światową gospodarkę 7 – 12 mld dolarów rocznie. Szacują oni, że 95% tych strat generuje działalność piratów somalijskich, która znacząco podnosi koszty transportu towarów przez Ocean Indyjski (inne niebezpieczne miejsca to: Zatoka Gwinejska, wody Nigerii oraz Cieśnina Malakka). Eksperci szacowali straty powodowane przez piractwo morskie, uwzględniając wysokość okupów, wzrost kosztów ubezpieczenia, patrolowania wód morskich, sprzętu służącego zapewnieniu bezpieczeństwa statkom, procesów sądowych piratów oraz inne koszty pośrednie, jak wzrost cen żywności we Wschodniej Afryce na skutek wyższych kosztów dostaw produktów. Z uwagi na znaczący wzrost sum okupów (rys. 8), jak również wzrost liczby piratów i atakowanie przez nich statków coraz dalej od brzegu (500 mil morskich i więcej), składki ubezpieczeniowe na

wypadek porwania i konieczności zapłacenia okupu w regionie wzrosły odpowiednio 3- i 10-krotnie²⁵.

Z danych zebranych przez Centrum Raportowania Piractwa Międzynarodowego Biura Morskiego w Kuala Lumpur wynika, że piractwo u wybrzeży Somalii zdominowały wszystkie statystyki dotyczące bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Jeszcze kilka lat temu większość ataków miała miejsce w niewielkiej odległości od brzegu. Obecnie zorganizowane grupy piratów posługują się statkami-matkami, zazwyczaj porwanymi kutrami rybackimi lub coraz częściej większymi porwanymi statkami, na których pokładzie dysponują współczesnym elektronicznym sprzętem nawigacyjnym, a także systemem identyfikacji jednostek pływających Automatic Identification System (AIS), który umożliwia określenie rodzaju statku, jego kursu, prędkości i ładunku lub innymi systemami elektronicznymi pozwalającymi na „śledzenie” przewożonego ładunku. Posługiwanie się statkami-matkami umożliwia przeprowadzenie ataku setki mil od linii brzegowej natomiast sam atak przeprowadzany jest przy wykorzystaniu małych i szybkich łodzi motorowych wodowanych z pokładu większej jednostki.

Większość napaści ma miejsce w sytuacji gdy statek znajduje się na wodach międzynarodowych. W rejonie Zatoki Adeńskiej i Somalii nie odnotowano w 2010 ani jednego ataku na statek podczas kotwiczenia czy cumowania. Ataki takie nadal zdarzają się w innych niebezpiecznych rejonach, jednak ich liczba jest prawie dwudziestokrotnie mniejsza niż ataków przeprowadzonych na jednostki znajdujące się w ruchu w okolicach Afryki Wschodniej i Morza Południowochińskiego (rys. 10).



Rys. 10. Lokalizacja miejsc napadów pirackich na statki w roku 2010.

Źródło: IMO, Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, aneks 3, Londyn, 2010.

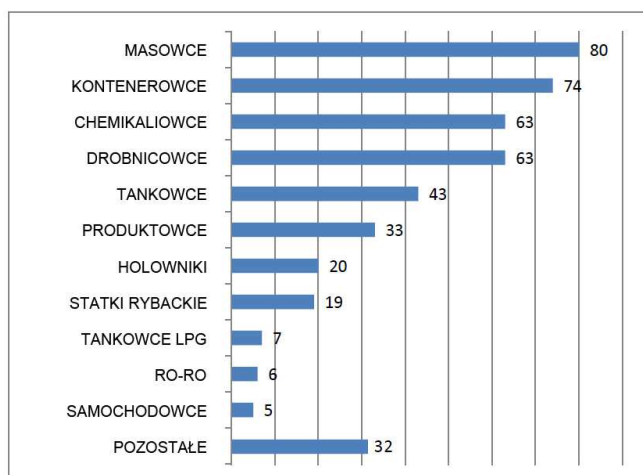
²³ IMB: piractwo morskie w I kwartale, http://www.gu.com.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=39299&Itemid=231 [2011-06-03].

²⁴ LloydsList.com, VLCC time charter rates fall for first time in two weeks, 23.XI.2010, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article350511.ece> [2011-05-23].

²⁵ Piractwo morskie kosztuje świat 7-12 mld dol. rocznie, http://www.maritime.com.pl/newsletter/drukuj.php?id_term=58421 [2011-06-03].

szą liczbę napadów odnotowano na chemikaliowce i drobnicowce. Ataki na tankowce to nieco ponad 10% wszystkich bezprawnych aktów przeciwko statkom w roku 2010 (rys. 11).

Problem piractwa morskiego zagraża prawidłowemu funkcjonowaniu handlu morskiego na kilku kluczowych szlakach żeglugowych, stąd też niektórzy przewoźnicy, szczególnie w przypadku tras przechodzących przez Zatokę Adeńską i wschodnie wybrzeża Afryki, decydują się na dużo dłuższą drogę wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Przykładem mogą być przedsiębiorstwa armatorskie AP Moller-Maersk, największy armator w Europie, który skierował swoje 83 tankowce ze szlaku wykorzystującego kanał Sueski na szlak wokół Afryki,²⁶ identycznie postąpił Norwegian Stolt, członek Odfjell Shipping Group, ze swoją flotą 90 tankowców.²⁷ Z kanału Sueskiego przestał korzystać także Frontline, jeden z większych światowych przewoźników ropy naftowej.²⁸



Rys. 11. Liczba poszczególnych rodzajów statków zaatakowanych przez piratów w 2010 roku.

Źródło: IMB, Piracy and armed robbery against ships, London, s.10, I.2011.

Wybór trasy wokół Przylądka Dobrej Nadziei z Europy na Bliski Wschód powoduje wydłużeniem czasu potrzebnego do pokonania tej odległości średnio o 6 dni dla statku pasażerskiego i 17 dni dla statku handlowego. Przejście na trasie z Azji do Europy wymaga dodatkowych 5 dni. Natomiast trans-

port towarów z Azji na Bliski Wschód omijający niebezpieczne rejony wymaga dodatkowych 10 dni. Szacuje się, że jeżeli 10% jednostek wybrałoby dłuższą drogę zamiast skorzystać z Kanału Sueskiego, rocznie generowałyby to ponad 2 mld dolarów strat dla światowej gospodarki²⁹. Kwota ta odnosi się jedynie do kosztów operacyjnych statków, czyli wynagrodzenia dla załóg, paliwa i opłat czarterowych, co stanowi dziesięciokrotność wypłaconych w 2010 roku okupów.

Zwalczanie piractwa również nie pozostają neutralne dla gospodarki globalnej. Problem piractwa morskiego dotyka bezpośrednio wielu podmiotów gospodarczych, a zagrożenie w ostatnich latach występuje głównie na obszarach nie objętych jurysdykcją żadnego państwa w konsekwencji chcąc zabezpieczyć interesy globalnej gospodarki powstała konieczność zapewnienia bezpieczeństwa szlaków transportowych na wodach międzynarodowych.

Na początku 2009 roku na wodach Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego operowały, skierowane w celu zwalczania piractwa morskiego, okręty i zespoły okrętów z dwunastu państw (m.in. USA, Wielka Brytania, Rosja, Chiny, Francja, Indie, RFN, Holandia, Dania, Szwecja, Japonia). Skuteczność działań floty wojennej (średnio 30 okrętów) na akwenie o powierzchni 2,5 mln km² trudno uznać za efektywną. Według ekspertów niemieckich należałoby użyć około 500 jednostek, co jest nierealne zarówno ze względów organizacyjnych, jak i finansowych³⁰. Drugim czynnikiem ograniczającym skuteczność sił morskich w walce z piractwem na wodach międzynarodowych jest aktualny stan prawny, szczególnie w zakresie prawa karnego i brak międzynarodowych regulacji dotyczących postępowania ze schwytanymi piratami³¹. Jednostki marynarki wojennej biorące udział w międzynarodowych operacjach zwalczających piractwo starają się identyfikować wykryte lub zgłoszone im podejrzane łodzie, po czym dokonują wizyty i rewizji na takiej jednostce. W razie wykrycia broni wskazującej na piracki charakter działalności załogi, siły wojskowe państw zazwyczaj rekwirują broń, a piratom pozwalają odpłynąć. Jedynie w sytuacji gry piraci

²⁶ The Independent, Maersk 'reroutes ships to avoid pirate-plagued waters', 21.XI.2008. <http://www.icis.com/Articles/2008/11/17/9172271/odfjell-to-avoid-gulf-of-aden-due-to-piracy-threat.html> [2011-06-06].

²⁷ ICIS.com, "Odfjell to avoid Gulf of Aden due to piracy threat", 17.XI.2008, <http://www.icis.com/Articles/2008/11/17/9172271/odfjell-to-avoid-gulf-of-aden-due-to-piracy-threat.html> [2011-06-06].

²⁸ Ship Management, "Frontline could follow Odfjell lead and steam around the Cape to avoid piracy attacks", 18.I.2008, <http://www.shipmanagementinternational.com/?p=652> [2011-06-06].

²⁹ Oceans Beyond Piracy Organisation – The Economic cost of piracy, s. 13-15, http://oceansbeyondpiracy.org/documents/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf [2011-05-26].

³⁰ P. Pilas, *Piractwo i terroryzm morski u progu XXI wieku*, http://www.psz.pl/index2.php?option=com_content&task=view&id=17045&pop=1&page=0 [2011-06-03]. Należy także zauważyć, że koszty eksploatacji okrętów przystosowanych do bardziej skomplikowanych zadań niż patrolowanie i konwojowanie w relacji koszt-efekt są nie do przyjęcia w przypadku prowadzenia wielomiesięcznych działań.

³¹ Teoretycznie należałoby schwytanym piratów postawić przed sądem państwa bandery okrętu i sądzić wg obowiązującego prawa krajowego. Taka praktyka byłaby zbyt kosztowna (dostarczenie piratów przed sąd i procedury), należy również sądzić, że po procesie (odbyciu kary) piraci zwracali by się o prawo pozostania w danym kraju.

otworzą ogień do okrętu lub jednostki handlowej okręt ma możliwość użycia uzbrojenia w celu likwidacji zagrożenia. Obecnie w rejonie Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego operują siły morskie w ramach operacji „Atalanta” (EU NAVFOR), międzynarodowy kontyngent Połączonych Sił Wielozaadaniowych 150 (Combined Task Force 150), amerykańska grupa CTF - 151 i zespół Combined Joint Task Force Horn of Africa (CJTf-HoA). NATO utrzymuje w rejonie Somali Stałą Grupę Morską (Standing Naval Maritime Group - SNMG NATO). Jednymi z już wprowadzonych regulacji wspierających Działania sił morskich zostały wsparte przez dwie rezolucje ONZ (z 2.12.2006 i 16.12.2006) pozwalające na kontynuowanie pościgu przez okręt wojenny za pirackim statkiem także po jego wejściu na wody terytorialne Somalii, a także kontynuowanie działań mających na celu ujęcie piratów na terytorium tego państwa³².

Armatorzy i przewoźnicy coraz częściej decydują się także na korzystanie z prywatnych firm ochroniarskich. Usługa taka polega na umieszczeniu na statku uzbrojonych i przeszkolonych strażników. Profesjonalnie przeszkoleni funkcjonariusze takich firm, niejednokrotnie byli członkowie jednostek specjalnych, pomagają w szkoleniu załogi, a także w razie faktycznego ataku mogą odstraszać napastników korzystając z dostępnych technicznych rozwiązań obrony biernej czy też korzystając z broni palnej. Faktem jest, że nie został jeszcze skutecznie zaatakowany żaden statek, z którego pokładu ochroniarze dali strzały ostrzegawcze w stronę nadpływających motorówek. Takie rozwiązania nie eliminują jednak zagrożenia, a jedynie zabezpieczają konkretny statek.

Wnioski

- W działalności przestępczej na morzu (piractwo odnosi się tylko o obszarze morza pełnego) skierowanej przeciwko międzynarodowej żegludze możemy wyróżnić cztery strategiczne rejony: Zatoka Adeńska, wzdłuż wybrzeża somalijskiego i wejścia na Morze Czerwone; Zatoka Gwinejska, w pobliżu Nigerii i delty rzeki Niger; Cieśnina Malakka, między Indonezją a Malezją; rejon Półwyspu Indyjskiego, szczególnie między Indiami i Sri Lanką.
- Zjawisko rozboju morskiego, w tym piractwa, wykazuje tendencje wzrostowe w dwóch rejonach, Wschodnia Afryka, wzrost o 200% w stosunku do roku 2007 oraz na wybrzeżu nigerijskim (brak dokładnych danych liczbowych z uwagi na fakt, że wiele przypadków nie zostaje zgłoszonych).
- Do chwili obecnej brak jest kompetentnych analiz, które by określiły rozmiar strat jakie ponoszą korporacje handlowe. Z ekonomicznego punktu widzenia trudno jest określić „koszty” piractwa morskiego ze względu na duże różnice w podawanych przez korporacje liczbach, a stanem faktycznym. Rozbieżności wahają się od 1 do 17 mld USD strat. **Warto zaznaczyć, że dochody z międzynarodowego handlu grubo przewyższają straty ponoszone w wyniku działań piratów** (biliony USD).
- Istnieje szeroki wachlarz metod walki z piractwem jednak tylko nieliczne rozwiązania mają charakter ofensywny. Brak jest rozwiązań uderzających w państwa, które de facto stoją za tego typu działalnością. Najbardziej powszechnie stosowane, to pokładowe środki zapobiegawcze (środki nie powodujące skutków śmiertelnych, prywatni kontraktorzy) oraz obecność międzynarodowych zespołów okrętów w najbardziej zagrożonych rejonach. Ponadto regionalne patrole antypirackie (Indonezja, Malezja, Singapur, Tajlandia), które w znaczący sposób ograniczyły działalność przestępczą. Proponuje się zastosowanie takich rozwiązań w odniesieniu do Wschodniej Afryki i Bliskiego Wschodu oraz powołanie Somalijskiej Straży Przybrzeżnej (pod opieką ONZ albo Unii Afrykańskiej), natomiast kontrowersyjny jest sposób ich finansowania przez korporacje handlowe. Panuje również całkowita zgodność co do faktu, że jedynym skutecznym sposobem pozbycia się piratów w rejonie Afryki Wschodniej jest wprowadzenie stabilizacji i legitymizowanych rządów w Somali (w 2006 r. gdy kraj został opanowany przez Unię Trybunałów Islamskich, problem piractwa zniknął).
- Działania militarne na morzu nie rozwiążą problemu piractwa, na co wskazują dotychczasowe doświadczenia. Mogą co najwyżej wywołać „inne” problemy związane z obecnością i działalnością okrętów. Również brak powszechnie akceptowanych regulacji prawnych oraz koszty eksploatacji okrętów stawiają pod znakiem zapytania celowość tego typu rozwiązań, chociaż obniżyły one o 37% skuteczność pirackich ataków.
- Odpowiadając na główne pytanie naszych rozważań: **czy współczesne piractwo morskie stanowi zagrożenie dla handlu morskiego, możemy z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że nie. Wymiar ekonomiczny działalności piratów morskich w kontekście globalnego handlu realizowanego drogą morską jest drugoplanowy, co oczywiście nie oznacza, że nie powoduje on utrudnień operacyjnych**

³² Zwalczenie międzynarodowego piractwa morskiego, <http://kriegzone.wordpress.com/2009/01/28zwalczenie-miedzynarodowego-piractwa-morskiego/> [2011-06-03].

oraz wzrostu kosztów. Ponadto cytując klasyczną strategię morską J.S. Corbett'a możemy potwierdzić, że: *rzeczywista podatność handlu morskiego na zagrożenia nie znajduje się w bezpośredniej a w odwrotnej relacji do jego wielkości. Innymi słowy im większy obrót tym trudniej zaszkodzić takiemu handlowi*³³

Streszczenie

Artykuł stanowi próbę odpowiedzi na pytanie, czy obserwowany od 2005 r. „renesans” piractwa w rejonie Somali i Zatoce Adeńskiej (ogólnie możemy mówić o wschodniej części Oceanu Indyjskiego), jest w stanie zagrozić międzynarodowym łańcuchom dostaw morskich w ich globalnym wymiarze. Omówiono w artykule również inne „ogniska” działalności piratów morskich, a w zasadzie rozboju morskiego, na Dalekim Wschodzie i innych akwenach morskich. Przeprowadzona analiza dotyczyła światowych potoków transportowych w zestawieniu z liczbą ataków pirackich i ich konsekwencjami na poszczególnych obszarach morskich i pozwoliła ustalić, że odpowiadając na główne pytanie postawione w tytule artykułu – możemy z całą pewnością stwierdzić że nie.

Wymiar ekonomiczny działalności piratów morskich w kontekście globalnego handlu realizowanego drogą morską jest drugoplanowy, co oczywiście nie oznacza, że nie powoduje on utrudnień operacyjnych oraz wzrostu kosztów, a główną „cenę”, w postaci zagrożenia życia i rozstroju zdrowia psychicznego, płacą załogi statków i ich rodziny. Z przeprowadzonych badań wynika również jednoznacznie, że podjęte próby zwalczania piractwa przez społeczność międzynarodową (szczególnie na akwenie Oceanu Indyjskiego) są nieskuteczne, a z ekonomicznego punktu widzenia, nie do przyjęcia, natomiast w innych rejonach walka z piractwem przynosi umiarkowane sukcesy, zwłaszcza tam, gdzie państwa nadbrzeżne posiadają odpowiednie siły i środki typu „policyjnego”.

Abstract

The article is an attempt to answer the question whether the observed since 2005. "renaissance" of piracy in the Somali region and the Gulf of Aden (in general, we can speak of the eastern part of the Indian Ocean), is in a position to threaten the international chains of supplies in their global dimension. The article discussed, also other "outbreaks" of pirates at sea, and in principle, the sea

robbery in the far East and other sea areas. Conducted analysis of lines of maritime transport compared with the number of pirate attacks and their consequences on the individual sea areas helped to establish that, answering the main question raised in the title of the article-we can certainly say that it does not. Dimension of the economic activity of the pirates in the context of global trade carried by sea, does not play the most important role. It does not mean that piracy doesn't hinder operational activities and increases costs, but the main "price", in the form of threats to life and mental health, pay crews and their families. The research is also clear that attempts to combat piracy by the international community (particularly on the coastline of the Indian Ocean) are ineffective, and economically unacceptable, while in other areas of the fight against piracy brings moderate success, particularly where coastal States have the necessary military or police-type forces.

³³ J.S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis 1972 (wyd. pierwsze 1911), s. 253-254.