

Co miało wisieć utonęło

15 listopada 2012

Dzięki międzynarodowym wysiłkom udało się w końcu dopiero w tym roku znacznie ograniczyć plagę somalijskich piratów na Oceanie Indyjskim. Ale do pełnego zwycięstwa jeszcze daleko.

Piractwo na wybrzeżu Somalii jest zjawiskiem stosunkowo młodym i bynajmniej nie wzięło się znikąd. Kiedy znękane wojną domową państwo somalijskie nie było w stanie niczego kontrolować ani ochraniać swoich wybrzeży, na jego wodach już w latach 1980. pojawiły się statki z Europy, zwłaszcza z Włoch (Somali było kiedyś kolonią włoską), aby bezkarnie topić tam toksyczne odpady oraz bezpłatnie plądrować tamtejsze łowiska, zasobne w tuńczyka i krewetki. Pierwsze piractwo było więc samoobroną ludności przed jej okradaniem i zatrutowaniem. To tłumaczy dlaczego piraci do dziś wolą tam nazywać się badaadinta badah (zbawcy morza), którymi z początku byli, niż burkad badijd (rabusie morscy), którymi wkrótce potem się stali. Wyjaśnia też, dlaczego duża część miejscowej ludności wciąż popiera piratów i uważa ich za swych obrońców. Z początku traktowani tylko jako lokalny kłopot wkrótce jednak dla światowej żeglugi i dla niektórych sąsiadów (Kenia, Seszele) stali się plagą, postrachem i zmorą. Sami zresztą piraci pewnie pozostaliby niegroźni, gdyby nie to, że szybko doskoczyli do nich bardziej wyrafinowani międzynarodowi pośrednicy, którzy ułatwili im bankowe przelewy okupów, zorganizowali łączność i zaopatrzenie. Tajnymi ośrodkami wspierania tego piractwa stały się niektóre raje podatkowe i państwa taniej bandery, oraz banki w Dżibuti i w Dubaju, w emiratach, które jeszcze pół wieku temu nazywano Oman al-Mutasali (Oman na wybrzeżu piratów), co być może dziś pomaga dzielić się doświadczeniem. Dopiero zjednoczone wysiłki wielu państw, które najbardziej ucierpiały wskutek aktów piractwa wydają się ostatnio kłaść kres ich bezkarnemu panowaniu na oceanie.

Może jeszcze za wcześnie, aby odtrąbić zwycięstwo nad piratami

z wybrzeża Somalii, ale statystyki jednoznacznie wskazują na spory sukces. Proceder, który jeszcze w roku ubiegłym kosztował armatorów i rządy aż 7 miliardów USD ogółem, w tym roku wydaje się wygasać. The International Maritime Bureau (IMB), międzynarodowa organizacja zajmująca się zwalczaniem piractwa morskiego naliczyła 219 prób abordażu w roku 2010 i 236 w roku 2011. W tym roku było ich dotąd tylko 71 w porównaniu ze 199 w tym samym okresie rok temu. Liczba udanych (dla piratów) przechwyceń statków spadła z 49 w roku 2010, do 28 w roku 2011 i tylko 13 w roku bieżącym.

Piractwo przycicha naturalnie w okresie między końcem maja i końcem września, kiedy to południowo-zachodni monsun smaga i podnosi fale na Morzu Arabskim, a w tym roku sztormy były szczególnie gwałtowne, bo zmiany klimatu i tam dają znać o sobie. Lekkie i śmigłe łodzie motorowe piratów, spuszczone jak psy ze smyczy z większego statku-matki, na których piraci podpływają do swej ofiary, sprawdzają się tylko na łagodniejszej fali.

Ale i główne gniazda pirackie rozmieszczone na środkowym wybrzeżu Somalii, zwanym Galmudug, takie jak Hobyo albo Haradheere, też jakby przygasły i nie widać w nich przygotowań do zwykłego sezonu polowań, jaki panuje zimą. Zniknęły z nich prostytutki, alkohol, drogie sklepiki i wypasione samochody terenowe (inne w Somalii nie mają sensu). Hersztom pirackich band brakuje kasy na przygotowywanie następnych rajdów. W Hobyo w na początku ubiegłego roku mieli na handel 33 statki i 758 zakładników, a w tym roku tylko 9 statków i 154 zakładników. Niektórych trzymają już od zeszłego roku i coraz trudniej dostać za nich okup. Źródło dochodów wysycha.

Eksperci przypisują ten sukces trzem głównym czynnikom, które sprawiły, że piracki proceder stał się dużo bardziej niebezpieczny i mniej opłacalny. Pierwszym jest to, że wobec gwałtownie rosnących stawek ubezpieczeniowych i zagrożenia załóg pływających, armatorzy zostali zmuszeni do zmiany swych zachowań. Na statkach wprowadzono system utrudnień ataku,

nazwany BMP (best management practices) . Po zagrożonych wodach pływają teraz szybciej i wykonują manewry wymijające. Wokół burt zainstalowano specjalny drut tnący tzw. razor wire i inne bariery abordażu. Wewnątrz na statku pojawiły się zamykane od wewnątrz „cytadele” do których załoga może się schować, jeśli mimo wszystko piraci dostaną się na pokład. No i płyną w stałej łączności z flotyllami i zespołami patrolowymi wysłanymi na tamte wody dla ochrony żeglugi.

Drugim czynnikiem jest lepsza koordynacja działań tychże międzynarodowych sił zadaniowych na morzu. Są to: EU NAVFOR, czyli flotylla marynarki wojennej z krajów Unii Europejskiej, podobny zespół okrętów NATO pod dowództwem amerykańskim, oraz okręty wojenne przysłane i dowodzone osobno przez Rosję, Chiny, Iran, Japonię, Indie i Arabię Saudyjską. Wszystkie te zespoły spotykają się co trzy miesiące w celu uściślenia taktyki i łączności, oraz lepszego wykorzystywania materiałów wywiadu pochodzących ze zwiadów lotniczych oraz od ludności somalijskiej, która chce zrzucić z siebie jarzmo pirackich gangów na lądzie.

Kwestie prawne związane ze zwalczaniem piractwa morskiego są nadal zawiłe i trudne. Ale patrole obcych flot wojennych zhardziały i przestały się cackać z dowodami. Np. 11 października br. okręt bandery jednego z państw UE zaareztował na morzu siedmiu somalijskich „rybaków”, bo wystarczyło, że na pokładzie ich dhow zauważono przez lornetkę drabiny i dużą ilość beczek z paliwem i wodą. Zatrzymuje się też statki-matki i wchodzi na ich pokład, a znalezione tam szybkie małe łodzie teraz od razu niszczy się i zatapia na miejscu, zamiast nakazywać im powrót na brzeg jak to robiono dotychczas. Duże znaczenie psychologiczne miało uderzenie z powietrza helikopterami EU NAVFOR na port w dobrze rozpoznanym gnieździe pirackim Haradheere, przeprowadzone w maju tego roku. Zniszczono zbiorniki z paliwem, oraz wszystkie zastane na brzegu łodzie i silniki doczepne. Był to wyraźny sygnał wysłany piratom, że nie są już bezpieczni także na lądzie,

gdzie mogą udawać niewiniątka.

Największe jednak znaczenie i największą skuteczność ma czynnik trzeci. Już bowiem więcej niż co czwarty statek wpływający na Morze Arabskie ma na pokładzie wynajęty oddział uzbrojonych ochroniarzy. Żegluga światowa długo wzbraniała się przed tym rozwiązaniem w obawie, że taka obecność broni i zawodowców zachęci do pochopnej przemocy i wzmoże ryzyko konfliktu. Ale szybko się okazało, że jak dotąd nie został porwany ani jeden statek mający taki oddział z bronią na pokładzie. Zwykle pierwsza seria lub strzał ostrzegawczy wystarcza, aby potencjalni napastnicy dali za wygraną. Piraci wypływają na morze aby zarobić, a nie żeby zginąć w ogniu. Atrakcją ich procederu była wymuszana konwencjami a dla nich zdumiewająca jak dotąd bezbronność ofiar. Gdy tylko widzą wolę i możliwość oporu – odступują. BIMCO, największa międzynarodowa organizacja żeglugowa opracowała nawet standardowy kontrakt dla branży, nazwany Guardcon, na wynajęcie takiej specjalistycznej usługi ochroniarskiej. Większość firm, które dostarczają takich ekip to Brytyjczycy. Emerytowany brytyjski kontradmirał Anthony Rix, który prowadzi obecnie firmę Salamanca Risk Management, wynajmuje głównie byłych Royal Marines.

Dziś nikt już „w branży antypirackiej” nie wierzy, że problem mógłby powrócić z taką siłą, jak w okresie największej plagi, która osiągnęła rozkwit szczególnie w latach 2009-2011. Niektórzy jednak martwią się, że samouspokojenie osiągniętym sukcesem pozwoli piractwu tlić się jeszcze długo w niszach i w ograniczonym zakresie, czekając na okazję by odżyć. Światowa żegluga morska przeżywa okres recesji i ogromnego ciśnienia kosztów i armatorów nie będzie stać na wynajmowanie ochroniarzy. Budżety obronne też przeżywają kryzys. Polityczna wola utrzymania stałych patroli na Oceanie Indyjskim może szybko zwiędnąć. Piracki model biznesowy wciąż pozostaje bardzo atrakcyjny i w tamtej części świata nie ma sobie równych co do skali zysków, których smak dał się już tam

poczuć na lądzie. Byłoby naiwnością sądzić, że obecny spadek aktywności oznacza, że piraci i ich następcy znaleźli sobie inne zajęcie. Z pewnością o nich jeszcze nie raz usłyszymy.

Autor: Bogusław Jeznach

Źródło: [Nowy Ekran](#)