

# Piractwo somalijskie

5 lutego 2009

Sytuacja panująca w Rogu Afryki jest niebezpieczna dla światowej gospodarki będącej obecnie w stanie recesji. Piractwo somalijskie powoduje zagrożenie dla międzynarodowego handlu i nie jest problemem poszczególnych krajów, lecz całej społeczności międzynarodowej.

## PIRACTWO

Somalia jest państwem posiadającym linię brzegową wynoszącą 3,025 km (CIA Factbook). Wzrost aktywności piratów na wodach otaczających Somalię jest związany z pewnymi przyczynami. Pierwszą są zniszczenia dokonane przez fale katastrofalnego tsunami z 2005 roku, które rozbiły lub zatopiły około 2 400 łodzi rybackich. Załogę każdej z nich stanowiło około pięciu rybaków, którzy musieli wyżywić swoje rodziny. Oznacza to, że podstawę utrzymania utraciło około 60-70 tysięcy osób, nie licząc utraty zatrudnienia w sektorach w mniejszym lub większym stopniu związanych z połowami.

Następnym elementem jest zwiększenie intensywności ruchu statków u wybrzeży somalijskich wywołanych aktywnością rozmaitych agend i organizacji humanitarnych usiłujących nieść pomoc ofiarom tsunami. To zaś wymusza prowadzenie nawigacji na pirackich wodach.

Ostatnim, najważniejszym elementem jest również sytuacja wewnętrzna w Somalii. Piractwo na wodach otaczających Somalię rozpoczęło się po upadku rządu centralnego w 1991 r. Strefa przybrzeżna została pozbawiona ochrony nieistniejącej władzy w Mogadyszu, co spowodowało napływ statków rybackich dużych korporacji z każdego miejsca na świecie (trzeba przypomnieć, że tamtejsze wody są bogate w tuńczyka). Rybacy zaczęli się wtedy łączyć się w grupy w celu ochrony swoich łowisk przed statkami rybackimi innych państw, które dokonywały tam

nielegalnych połowów ryb i pozbywały się odpadków. W ten sposób w 1992 r., powstała pierwsza grupa skupiająca rybaków, która założona została na południe od miasta Kismaayo – Ochotnicza Narodowa Straż Przybrzeżna. Za pomocą broni i szybkich łodzi przegonili statek, który podejrzewali o wykorzystywanie ich łowisk.

Ponadto ciągłe wojny oraz brak centralnej władzy państwowej gotowej pomóc swoim pogrążonym w głodzie mieszkańcom, spowodowały przystępowanie młodych rybaków do grup łupiących statki. Trzeba zwrócić uwagę, że najkrótsza droga morska do Azji Południowo-Wschodniej wiedzie przez Kanał Sueski oraz Zatokę Edeńską. Co roku przepływa tamtejszą drogą 20 tysięcy statków. Zdesperowani Somalijszczy, których produkt krajowy brutto na osobę wynosi zaledwie 600 dolarów, chwycili za broń aby móc się wzbogacić.

Poczynania piratów z Somalii w zeszłym roku doprowadziły do strat w wysokości 30 milionów dolarów. Analitycy z Chatham House podkreślają że liczba porwań podwoiła się w 2008 roku do 110. Stwierdzają jednoznacznie, że piraci stali się bardziej asertywni oraz agresywni, zarabiając na każdym porwaniu od 500 tys. dolarów do 2 milionów dolarów za statek. „Praca” staje się atrakcyjna dla ubogich mieszkańców Somalii. Przewiduje się, że dochód piratów już przekroczył kwotę 18 mln dolarów, a w najgorszym przypadku 30 mln dolarów. Piractwo w dzisiejszych czasach staje się coraz bardziej dochodowym interesem.

Wybudowanie Kanału Sueskiego pozwoliło na skrócenie długości podróży z Europy do Azji.

Niestety szlak morski, który przebiega obok Somalii stanowi obecnie niebezpieczną drogą. Piractwo może zmusić armatorów statków do wysyłania ich dłuższą drogą, czyli wokół przylądka Dobrej Nadziei. Każdy armator liczy się wtedy z dodatkowymi tygodniami podróży i zużyciem paliwa, które przekłada się na cenę towarów transportowanych. Należy pamiętać, że 95% towarów w światowym handlu jest przetransportowanych drogą morską.

Armatorzy w celu zabezpieczenia swojego statku wykupują polisy ubezpieczeniowe. Wzrost piractwa w obszarze Somalii powoduje wzrost cen polis dla statków, ale również ubezpieczeń podróźniczych dla zwykłych ludzi. Podnoszenie kosztów ubezpieczenia statków oraz premii dla załogi powoduje wzrost ceny samego wynajęcia statku. Jeżeli się tak stanie na koniec przeciętny człowiek będzie zmuszony więcej zapłacić za dany towar.

Piractwo u wybrzeży Somalii pojawiło się wkrótce po wybuchu wojny domowej. O ile jednak w 2005 roku liczbę ludzi parających się piractwem szacowano na nie więcej niż 100 ludzi, dzisiaj jest ich ok. 1200-1300 (co wynika przede wszystkim z opłacalności procederu w najbiedniejszym państwie świata). W porwania zaangażowali się partyzanci al-Shabaab, fundamentalistycznej grupy muzułmańskiej, co jest związane z próbami przejęcia władzy przez Unię Trybunałów Islamskich. Co gorsza, po zajęciu przez nich portu w Kismaayu, praktycznie całe wybrzeże znajduje się poza kontrolą władz centralnych. Grupa al.-Shabaab wykorzystuje piractwo do przemytu broni. W czasie trwania operacji sił etiopskich na terenie Somalii był to dość powszechny proceder umożliwiający stawianie oporu. Somalijczycy są w głównej mierze sunnitami. Wiedzie to do współpracy pomiędzy Unią Trybunałów Islamskich oraz lokalnymi watażkami czerpiącymi swoje zyski z piractwa.

W tym momencie chciałbym się odnieść do kultury islamu. Piractwo w oczach UIC jest potępione, gdy zostanie zaatakowany statek państwa lub armatora muzułmańskiego. Dlatego Unia Trybunałów Islamskich uczestniczyła w negocjacjach i wywierała naciski na grupę, która porwała statek Sirius Star, który należał do saudyjskiego koncernu Aramaco. W sytuacji ukraińskiego statku Faina strona UIC nie uczestniczyła w negocjacjach.

Należy podkreślić, że piraci używają zaawansowanej techniki – systemów obrony przeciwlotniczej, ręcznych wyrzutni rakietowych, systemów GPS oraz telefonii satelitarnej, które

doskonale pomagają w ich pracy. Łodzie rybackie zostały przekształcone w „mini okręty wojenne” gotowe do zajęcia każdego cywilnego statku.

Należy pamiętać, że oprócz wpływu ataków na rynki finansowe, mają również one na zanieczyszczenie środowiska. Wyciągnięci spod prawa piraci znad Zatoki Edeńskiej w listopadzie zeszłego roku ostrzelali japoński tankowiec, który uwoznił w wyniku paliwo do morza. Atak na tankowiec spowodował wywindowanie cen ropy naftowej do 117 dolarów za baryłkę. Somalijczycy, którzy zajmują się porwaniami statków nie zdają sobie poza tym sprawy, że duża część pomocy zagranicznej jest przez nich hamowana.

Wielu Somalijczyków uważa, że potężne grupy klanów i biznesmenów umyślnie podtrzymuje piractwo w ich kraju. Grupy te z bazami w Kenii i w Zjednoczonych Emiratach Arabskich, podobno używają pieniądze uzyskane z okupów na przemyt broni, ludzi oraz narkotyków. Niektórzy stwierdzają, że część pieniędzy jest wypłacana krajowej komórce Al-Kaidy, związanej z islamską grupą Al-Shabaab. Specjalista ds. spraw dotyczących żeglugi Andrew Mwangura twierdzi, że posiada wiarygodne informacje dotyczące dzielenia się łupami z ważnymi somalijskimi urzędnikami.

## **DZIAŁANIA ZAPOBIEGAWCZE**

Proceder piractwa somalijskiego polega na zaatakowaniu jednostek na wodach terytorialnych Somalii albo w niedużej odległości od nich. Statek porwany na wodach terytorialnych Somalii jest aktem grabieży, który nie może być ścigany z powodu braku posiadania przez rząd Somalii floty, jak i trwającego w tym kraju konfliktu. Natomiast statek zdobyty na wodach międzynarodowych bywa bardzo szybko odholowywany ku wybrzeżom Somalii, co powodowało kiedyś brak możliwości ingerencji innych państw. (sic!) Pierwotnie nie przekraczano bowiem granicy oddalonej o 12 mil morskich od wybrzeża, jednak w listopadzie 2007 roku, za zgodą rządu Somalii, po raz

pierwszy uczynił to jeden z amerykańskich niszczycieli.

W 2008 roku zostały ogłoszone trzy rezolucje w Radzie Bezpieczeństwa ONZ – 1814, 1816 oraz 1838 – dotyczące bezpośrednio piractwa morskiego w obszarze wybrzeża Somalii. Rezolucje 1814 i 1816 skupiają się na udzielaniu pomocy humanitarnej Somalii oraz Tymczasowemu Rządowi Federalnemu. Rezolucja 1838 po raz pierwszy umożliwia wpłynięcie okrętu wojennego na wody terytorialne Somalii lub przelotu samolotu w strefie powietrznej państwa w celu ścigania piractwa, zgodnie z prawem morskim. Jak powiedział ambasador Francji przy ONZ – Jean Maurice Ripert – rezolucja uprawomocnia obce rządy do ścigania piractwa na wodach terytorialnych, dokonywania aresztowań i oskarżenia podejrzanych. Okręty sił międzynarodowych muszą patrolować obszar trzech milionów kilometrów kwadratowych. Oblicza się, że potrzeba około 500 okrętów, które by zahamowały piractwo w Zatoce Edeńskiej. Niestety nie można zapewnić efektywnej ochrony okrętom bez osłabienia infrastruktury piratów, która znajduje się na lądzie. 26 grudnia 2008 roku, Rada Bezpieczeństwa przyjęła rezolucję umożliwiającą ściganie piractwa również na lądzie. Daje to możliwość rządowi Stanów Zjednoczonych oraz Francji na wykorzystanie swoich oddziałów stacjonujących w Dżibuti.

Według sprawozdania Międzynarodowego Biura Morskiego mającego swoją siedzibę w Kuala Lumpur, w 2008 roku doszło do zaatakowania 110 statków, w tym do uprowadzenia 42. Na początku czerwca Rada Bezpieczeństwa ONZ – na wniosek tymczasowego rządu Somalii – jednogłośnie zezwoliła zagranicznym okrętom wojennym wkraczać na wody terytorialne tego kraju, w celu zwalczania plagi piractwa. Obecnie działa w pobliżu tego kraju kilka okrętów z USA, Francji, Niemiec, Rosji, Indii, Pakistanu, Wielkiej Brytanii i Kanady, tworzących Combined Task Force 150 (CTF-150), z bazą w Dżibuti, którzy stacjonują w tym rejonie od 2003 roku. Teoretycznie okręty wojenne powinny bez trudu zniszczyć kutry rybackie lub łodzie motorowe piratów. W praktyce jednak

wykrycie niewielkich obiektów na rozległych przestrzeniach Zatoki Adeńskiej i obszarów morskich na wschód oraz południe od Somalii jest bardzo trudne. Obecnie wybrzeża Somalii patroluje około 20 okrętów. Aby zapewnić bezpieczeństwo obszarowi trzech milionów kilometrów kwadratowych, potrzebne jest ich o wiele więcej.

Sojusz Północnoatlantycki wysłał w rejon Somalii SNMG2 – grupę okrętów Sił Odpowiedzi NATO, operującą zwykle na Morzu Śródziemnym. W jej skład wchodzi: włoski niszczyciel ITS Durand de la Penne (jako okręt flagowy; dowódcą zgrupowania jest włoski wiceadm. Giovanni Gumiero), amerykański niszczyciel USS The Sullivans oraz 4 fregaty: niemiecka FGS Karlsruhe, grecka HS Themistokles, turecka TCG Gokova i brytyjska HMS Cumberland. Wsparcie zapewnia okręt zaopatrzeniowy z RFN, FGS Rhön. Mają one zadanie zabezpieczanie statków transportujących żywność w ramach Światowego Programu Żywnościowego.

Coraz częściej spogląda się z nadzieją na Unię Europejską. Posiada ona większe lub mniejsze regulacje dotyczące bezpieczeństwa morskiego, niestety nie posiada takich regulacji dotyczących bezpieczeństwa unijnych statków poza wodami UE. Od 8 grudnia rozpoczęła się pierwsza operacja morska Unii Europejskiej „Eunavfor Atalanta”, która ma za zadanie przejęcie obowiązków SNMG2 NATO. W misji bierze udział 8 krajów członkowskich. W pierwszym kontyngencie swoje siły zbrojne wysłał Włochy, Francja, Wielka Brytania, Niemcy oraz Grecja.

Również Państwo Środka wysłało swoje 2 niszczyciele – „Wuhan” i „Haikou” oraz statek wsparcia logistycznego. Trzeba zwrócić uwagę, że Chiny wysyłają swoją grupę okrętów po raz pierwszy od 600 lat, kiedy to flota admirała Zheng He dotarła do Czarnego Lądu. Jest to podyktowane moim zdaniem paroma przyczynami. Podstawowym celem jest to, że Chiny chcą po prostu zabezpieczyć swoje statki, które również doznają uszczerbku. Chińska Republika Ludowa ma okazję do współpracy z

głównymi graczami światowymi w wymiarze wojskowym oraz pokazanie swojej obecności w Afryce. Nie należy bowiem zapominać o licznych chińskich inwestycjach w infrastrukturę, gospodarkę w państwach takich jak Kenia Tanzania, Demokratyczna Republika Konga.

Spowodowało to zaniepokojenie sąsiedniej Japonii, która obawia się bliższej współpracy wojskowej pomiędzy USA oraz Chinami. Dlatego też japońska marynarka wojenna zobowiązała się również do wysłania swoich okrętów w rejon Somalii. Od czasów II wojny światowej Japonia nie brała udziału w żadnej zamorskiej misji pokojowej. Będzie to wymagało zmiany podejścia Kraju Kwitnącej Wiśni do operacji pokojowych oraz doktryny Yoshidy, której odniesienie znajdziemy w konstytucji. Cesarstwo Japońskie zobowiązuje się zgodnie z art. 9 konstytucji „na zawsze odrzuciło wojnę jako środek rozstrzygania konfliktów międzynarodowych”.

Coraz częściej można usłyszeć o udaremnianiu ataków piratów na statki handlowe. Rosyjski niszczyciel „Admirał Winogradow” zapobiegł porwaniu przez piratów holenderskiego kontenerowca „Nedlloyd Barentsz”. Również same załogi statków handlowych przeciwstawiają się piratom, jak np. załoga statku „Samanyulo”, która ostrzelała z rakietnic łodzie napastników.

Państwa Ligi Arabskiej zorganizowały w Kairze spotkanie poświęcone problemowi piractwa w Rogu Afryki. Działalność rybaków somalijskich powoduje straty krajów arabskich, które głównie za pomocą tankowców eksportują ropę naftową. Odnosząc się do raportów marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych stwierdzono, że koalicja wojskowa nie jest w stanie patrolować efektywnie 2,5 miliona mili kwadratowych obszaru morskiego. Państwa Arabskie dopuszczają możliwość współpracy z prywatnymi firmami zajmującymi się bezpieczeństwem, w celu zapewnienia ochrony swoim statkom co spowoduje kolejny wzrost kosztów.

Autor: Paweł Fleischer

Źródło: [Portal Spraw Zagranicznych](#)

## **ŹRÓDŁA**

1. Kubiak K., Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego
2. Roszkowski W., Półwiecze. Historia polityczna świata po 1945 roku. Warszawa 2004, s. 80
3. Strony internetowe:  
[news.bbc.co.uk](http://news.bbc.co.uk)  
[www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)  
[www.un.org](http://www.un.org).  
[www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)  
[www.nytimes.com](http://www.nytimes.com)  
[www.aljazeera.net](http://www.aljazeera.net)