

Anna Niwczyk

Działania Unii Europejskiej ukierunkowane na przeciwdziałanie piractwu morskiemu w Rogu Afryki i zwalczanie tego zjawiska

Po rozpadzie świata dwubiegunowego nastąpiły duże zmiany w stosunkach międzynarodowych. Globalizacja zintensyfikowała przekształcenia ładu międzynarodowego, oddziałując również na sferę bezpieczeństwa. Pojawiły się, a następnie dynamicznie zaczęły się rozwijać, nowe koncepcje zagrożeń wymagające wieloaspektowego oraz interdyscyplinarnego podejścia do problemu bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego. Uwidocznili się wzrost zagrożeń asymetrycznych, które nie ominęły także obszarów morskich. Do takich zagrożeń należą m.in.: piractwo morskie, terroryzm, nielegalna imigracja i przestępczość zorganizowana.

Piractwo morskie zagrożeniem dla transportu morskiego

Piractwo morskie od wieków stanowiło zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, a w następstwie również dla handlu odbywającego się głównie drogą morską. Tego typu proceder ma bez wątpienia negatywny wpływ na międzynarodową wymianę towarową. Według ocen ekspertów światowa ekonomia traci na tym procederze około 16 miliardów dolarów rocznie¹.

Zanim zostaną przedstawione działania Unii Europejskiej mające na celu przeciwdziałanie aktom przemocy morskiej w regionie Rogu Afryki², Zatoki Adeńskiej oraz Oceanu Indyjskiego i ich zwalczanie, należy zdefiniować, czym jest piractwo.

Najbardziej znana definicja piractwa morskiego, która jest wykorzystywana przez międzynarodowe instytucje zajmujące się szeroko pojętym bezpieczeństwem morskim, jest zawarta w jednym z najważniejszych aktów prawnych dotyczących obszarów morskich, tj. w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS). Działania międzynarodowych koalicji antypirackich są realizowane na podstawie definicji umieszczonej w artykule 101 UNCLOS, który za piractwo uznaje jakiegokolwiek z następujących czynów:

- a) bezprawny akt przemocy, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
i/ na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu,
przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na takim statku morskim lub

¹ Suma ta została podana na podstawie aktów przemocy morskiej, które zgłoszono do odpowiednich władz; dokładna liczba, niestety, jest trudna do oszacowania. Zob. B. Raman, *Taming terror on the high seas* [online], http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/GF09 Ae05.html [dostęp: 29 VIII 2012].

² Termin R ó g A f r y k i powstał, gdy nastąpiła dekolonizacja Afryki. Terytorialnie jego zasięg odnosi się do państw północno-wschodniej części Afryki, lecz może być różnie interpretowany przez instytucje i organizacje międzynarodowe. W opracowaniach naukowych wyróżnia się tzw.: wielki Róg Afryki (Sudan, Etiopia, Erytrea, Dżibuti, Kenia, Uganda i Somalia) i mały Róg Afryki (Sudan, Etiopia, Erytrea, Dżibuti i Somalia). Ze względu na tematykę niniejszej publikacji dotyczącej bezpieczeństwa morskiego termin R ó g A f r y k i będzie się odnosić głównie do Somalii (przyp. aut.).

- powietrznym;
- ii/ przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach a) i b) lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów³.

Morza i oceany od wieków stanowią ważny szlak handlowy. Ocenia się, że 98 proc. według masy i 96 proc. według wartości międzykontynentalnej wymiany towarowej odbywa się drogą morską, co w przybliżeniu daje około 5,88 miliardów ton towarów w skali rocznej⁴.

Rozpatrując kwestie piractwa morskiego w Rogu Afryki, w Zatoce Adeńskiej oraz na wodach Oceanu Indyjskiego szczególną uwagę należy zwrócić na zabezpieczenie dostaw transportu morskiego, a co za tym idzie – światowej i europejskiej ekonomii. Od wielu wieków obszary Oceanu Indyjskiego oraz Rogu Afryki stanowią miejsce o charakterze strategicznym dla międzykontynentalnej wymiany towarowej. Dzieje się tak ze względu na położenie geograficzne jednej z kluczowych tras żeglugowych (Sea Lanes of Communication – SLOC) łączącej Azję z Europą. Warto zaznaczyć, że w tej części świata obszarami morskimi o istotnym znaczeniu dla transportu morskiego są bez wątpienia: Morze Czerwone, Cieśnina Bab el-Mandeb, Zatoka Adeńska oraz Ocean Indyjski.

Transport ładunków drogą morską odgrywa w Europie znaczącą rolę, szczególnie w handlu zewnętrznym, i stanowi jeden z podstawowych elementów niezbędnych do rozwoju gospodarczego. Główne kierunki transportu towarów tą drogą wiodą z Europy do Ameryki (głównie Północnej, choć część ładunków trafia do portów Ameryki Łacińskiej) i na Daleki Wschód. Ze względu na tematykę publikacji obejmującą zwalczanie aktów przemocy morskiej oraz aktywność antypiracką państw należących do wspólnoty europejskiej i przeciwdziałanie im, w dalszej części artykułu zostanie przedstawiona operacja na rzecz poprawy bezpieczeństwa, przeprowadzana w regionie Rogu Afryki oraz na Oceanie Indyjskim. Statki, które przechodzą przez Kanał Sueski, Morze Czerwone i Zatokę Adeńską transportują 20 proc. światowego obrotu gospodarczego oraz przewożą 95 proc. ładunków pochodzących z państw należących do Unii Europejskiej, licząc według masy⁵.

Piractwo ewoluowało i stało się poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa jednostek floty handlowej, a co za tym idzie – również dla światowego handlu. Przemoc morska u wybrzeży Somalii, na Morzu Czerwonym, w Zatoce Adeńskiej oraz na Oceanie Indyjskim jest obecnie problemem globalnym, stanowiącym duże wyzwanie dla społeczności międzynarodowej, firm żeglugowych oraz osób pracujących na statkach.

Obecność sił morskich prowadzących działania w ramach międzynarodowych koalicji w celu zabezpieczenia transportu morskiego jest od kilku lat szczególnie wi-

³ M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 142–143; *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay 1982, s. 57.

⁴ S.B. Shah, *Securing maritime trade: post 9/11 maritime security initiatives and other implications for Malaysia*, Kuala Lumpur 2004, s. 9; [Globalsecurity.org/military/library/congress/2001_hr/01-03-28sestak.htm](http://www.globalsecurity.org/military/library/congress/2001_hr/01-03-28sestak.htm) [dostęp: 15 VI 2014].

⁵ *Maritime Security Centre Horn of Africa* [online], <http://www.eunavfor.eu/about-us/mschoa/> [dostęp: 12 VI 2014].

doczna na obszarach morskich Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej oraz Oceanu Indyjskiego. Osłona morskich szlaków komunikacyjnych o charakterze strategicznym dla ekonomii państwa czy regionu jest obecnie jednym z zadań, jakie realizują siły morskie. W obecnych czasach region Oceanu Indyjskiego stanowi arenę o strategicznym znaczeniu dla Stanów Zjednoczonych, Japonii, Chin, Indii oraz państw należących do Unii Europejskiej. Kraje te wysyłają w ten newralgiczny region świata swoje okręty, które od kilku lat prowadzą operacje polegające na monitorowaniu i eskortowaniu statków w obrębie morskich szlaków komunikacyjnych. Obszar Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego stał się areną rywalizacji, ale także współpracy międzynarodowej.

Operacja Atalanta – morska operacja Unii Europejskiej wymierzona w zwalczanie aktów piractwa i przeciwdziałanie im

W wyniku eskalacji piractwa somalijskiego oraz w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa w regionie tak ważnym dla światowego handlu Unia Europejska zdecydowała o przeprowadzeniu misji antypirackiej znanej jako operacja Atalanta. Rozpoczęła się ona 8 grudnia 2008 r., wstępną zdolność operacyjną osiągnęła 13 grudnia 2008 r., pełną natomiast dopiero w lutym 2009 r.⁶ Warto zaznaczyć, że operacja Atalanta jest pierwszą wojskową operacją morską prowadzoną przez Unię Europejską w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony (Common Security and Defence Policy – CSDP). Operacja wojskowa realizowana przez Siły Morskie Unii Europejskiej (European Union Naval Force – EU NAVFOR) jest wsparciem działań na rzecz bezpieczeństwa morskiego i odpowiedzią na pięć rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ uchwalonych w latach 2008–2009, tj. na:

- a) rezolucję 1814 (2008), która została przyjęta 15 maja 2008 r. Dotyczy ona sytuacji w Somalii, stanowiącej zagrożenie dla międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa⁷,
- b) rezolucję 1816 (2008) z 2 czerwca 2008 r., która odnosi się do aktów przemocy wymierzonych przeciwko jednostkom handlowym przebywającym w Rogu Afryki⁸,
- c) rezolucję 1838 (2008), przyjętą 7 października 2008 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ wyraża w tym dokumencie zaniepokojenie wzrostem liczby aktów piractwa na wodach okalających Somalię⁹,
- d) rezolucję 1846 (2008) z 2 grudnia 2008 r., dotyczącą sytuacji w Somalii, a także odnoszącą się do rezolucji 1814 (2008), rezolucji 1816 (2008) i rezolucji 1838 (2008)¹⁰. Rada Bezpieczeństwa ONZ w rezolucji 1846 wyraża zaniepokojenie dużą liczbą aktów piractwa, do których dochodzi na wodach okalających Somalię, spowodowanych między innymi przez wypłaty wysokich okupów,

⁶ J. Sperling, *The European Union and NATO – subordinate partner, cooperative pillar, competing pole?*, w: *The EU Presence in International Organizations*, S. Blavoukos, D. Bourantonis (red.), Nowy Jork 2010, s. 52; *EUNAVFOR Somalia* [online], <http://www.consilium.europa.eu/showpage.aspx?id=1518&l=ang=EN> [dostęp: 8 VI 2014]; Federal Ministry of Defence, *The European Security and Defence Policy*, Berlin 2009, s. 30.

⁷ United Nations Security Council, *Resolution 1814 (2008) S/RES/1814(2008)*, 15 maja 2008, s. 3–6.

⁸ United Nations Security Council, *Resolution 1816 (2008) S/RES/1816(2008)*, 2 czerwca 2008, s. 1–4.

⁹ United Nations Security Council, *Resolution 1838 (2008) S/RES/1838(2008)*, 7 października 2008, s. 1.

¹⁰ United Nations Security Council, *Resolution 1846 (2008) S/RES/1846(2008)*, 2 grudnia 2008, s. 1–5.

e) rezolucję 1897 (2009) dotyczącą sytuacji w Somalii. Rezolucja ta została przyjęta 30 listopada 2009 r.¹¹ Rada Bezpieczeństwa ONZ wyraża w tym dokumencie zaniepokojenie eskalacją piractwa morskiego, która objęła wody zachodniej części Oceanu Indyjskiego. Sytuacja taka jest spowodowana brakiem możliwości somalijskiego Tymczasowego Rządu Federalnego do wyznaczenia sił i środków mających na celu patrolowanie oraz zabezpieczenie wód okalających Somalię i międzynarodowych morskich szlaków komunikacyjnych, a także ścigania i osądzania schwytanych piratów. Ważnym aspektem karania piratów jest współpraca z Biurem Narodów Zjednoczonych ds. Narkotyków i Przystępczości (United Nations Office of Drugs and Crime – UNODC) oraz z międzynarodową Grupą Kontaktową ds. Piractwa u Wybrzeży Somalii (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS)¹². Jednocześnie Rada Bezpieczeństwa ONZ zachęca do wsparcia Kenii, Somalii, Seszeli i Jemenu, a także innych państw, w podjęciu kroków zmierzających do wypracowania norm prawnych i procedur (z uwzględnieniem międzynarodowego prawa humanitarnego) umożliwiających przeprowadzenie procesu oraz osadzenie w więzieniach osób podejrzewanych o piractwo morskie.

Głównymi celami operacji Atalanta są ochrona statków dostarczających żywność do Somalii w ramach Światowego Programu Żywnościowego (World Food Programme – WFP), ochrona jednostek handlowych przepływających przez wody Rogu Afryki, a także odstraszenie i zwalczanie aktów piractwa morskiego oraz prewencja dotycząca tego typu przestępczości. Okręty europejskich sił morskich operują w południowej części Morza Czerwonego, na obszarze Zatoki Adeńskiej oraz w zachodniej części Oceanu Indyjskiego, aż do wód okalających Seszele. Warto podkreślić, że pod względem wielkości obszar ten obejmuje dwa miliony mil morskich, czyli prawie cztery miliony kilometrów kwadratowych, co stanowi powierzchnię większą od Morza Śródziemnego¹³. Jednostki wydzielone do operacji antypirackiej prowadzą stałe patrole na południowym akwenie Morza Czerwonego, w Zatoce Adeńskiej, a także w zachodniej części Oceanu Indyjskiego, włączając w to wody okalające Seszele.

Omawiając pierwszą morską operację wojskową Unii Europejskiej, należy dokładnie scharakteryzować struktury decyzyjne odpowiedzialne za nią. Za kontrolę polityczną oraz wytyczanie strategicznych kierunków dla unijnej operacji wojskowej, za którą odpowiedzialność ponosi Rada Unii Europejskiej, odpowiada Komitet Polityczny

¹¹ United Nations Security Council, *Resolution 1897 (2009) S/RES/1897(2009)*, 30 listopada 2009, s. 1.

¹² Grupa Kontaktowa ds. Piractwa u Wybrzeży Somalii (CGPCS) została utworzona 14 stycznia 2009 r. na mocy rezolucji ONZ 1851 (2008) z 16 grudnia 2008 r. Grupa funkcjonuje na zasadzie międzynarodowego forum powołanego w celu stowarzyszenia państw, organizacji oraz sektorów związanych z przemysłem żegludowym, które są szczególnie zainteresowane zwalczaniem piractwa morskiego. CGPCS składa się z pięciu grup roboczych. Pierwsza zajmuje się sprawami wojskowymi, wsparciem działań morskich, koordynowaniem operacji i wymianą informacji, druga kwestiami prawnymi, trzecia podnoszeniem poziomu świadomości sektora żegludowego w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Obowiązki czwartej grupy natomiast polegają na edukowaniu i informowaniu o zagrożeniach, jakie niesie piractwo morskie, włączając w to współpracę z somalijską diasporą. Na 9. sesji CGPCS utworzono piątą grupę roboczą, która jest odpowiedzialna za wykrywanie oraz zwalczanie sieci powiązań przepływów finansowych pomiędzy liderami grup pirackich, a także analizą transakcji i możliwymi dalszymi operacjami finansowymi przeprowadzanymi z pieniędzy pochodzących z okupów. Opracowanie na podstawie: *Resolution 1851 (2008) S/RES/1851(2008)*, United Nations Security Council, 16 grudnia 2008, s. 1; *International Response* [online], http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contact_group/index.htm [dostęp: 14 VII 2014]; *Working Group 5* [online], <http://www.thecgpcs.org/work.do?action=work-Ad> [dostęp: 16 VII 2014].

¹³ *EU NAVFOR Somalia – mission* [online], <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> [dostęp: 20 VII 2014].

i Bezpieczeństwa (Political and Security Committee – PSC). Bezpośrednio do PSC raporty w sprawie morskiej operacji wojskowej przesyła dowódca operacji EU NAVFOR (Operation Commander – OpCdr), który urzęduje w Northwood w Wielkiej Brytanii. Trzeba nadmienić, że stanowisko dowódcy operacyjnego jest rotacyjne i że jego obsada zmienia się co kilka miesięcy.

Kolejną strukturą decyzyjną jest Komitet Wojskowy Unii Europejskiej (European Union Military Committee – EUMC) zajmujący się nadzorowaniem prawidłowego przebiegu operacji, a także doradzaniem Komitetowi Politycznemu i Bezpieczeństwa w sprawach militarnych. Komitet Wojskowy UE stanowi forum, na którym odbywają się konsultacje dotyczące działań militarnych i współpracy pomiędzy państwami członkowskimi Unii w ramach zarządzania kryzysowego, a także w sferze prewencji i przeciwdziałania konfliktom. Ponadto EUMC monitoruje operację Atlanta i sprawuje nadzór nad jej prawidłową realizacją, za co odpowiedzialność ponosi dowódca operacyjny EU NAVFOR. W strukturze EU NAVFOR działa także Sztab Wojskowy Unii Europejskiej (European Union Military Staff – EUMS), tj. departament usytuowany przy Radzie Unii Europejskiej. Jest on odpowiedzialny za wiele zadań, między innymi za: wsparcie Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa, dokonywanie ocen i analizowanie sytuacji międzynarodowej pod kątem bezpieczeństwa i obrony, wczesne ostrzeżenie o kryzysach, a także za wykonywanie decyzji podejmowanych przez Komitet Wojskowy UE.

Warto zaznaczyć, że w celu sprawnego wykonywania morskiej operacji wojskowej ustanowiono dwa dowództwa. Pierwsze z nich to dowództwo operacyjne (Operational Headquarters – OHQ), które mieści się w Northwood w Wielkiej Brytanii i jest kierowane przez wspomnianego dowódcę operacji (OpCdr). Do głównych zadań dowódcy operacji należy planowanie operacji Atalanta oraz nadzorowanie jej wykonania, szczególnie jeśli chodzi o współpracę polityczno-wojskową pomiędzy przedstawicielami władz Unii Europejskiej. Drugie ogniwo natomiast to dowództwo sił morskich (Force Headquarters – FHQ) znajdujące się na pokładzie okrętu flagowego, który aktualnie operuje w teatrze działań. Za planowanie i wykonywanie zadań sił morskich na poziomie taktycznym odpowiada dowódca sił morskich (Force Commander – FCdr). Ponadto uczestniczy on w planowaniu operacyjnym, jakie odbywa się w dowództwie operacyjnym w Northwood.

Warto także zapoznać się z zasadami finansowania jedynej europejskiej operacji wymierzonej w piractwo morskie. W pierwszym roku jej przeprowadzenia budżet operacji wynosił 8,3 miliona euro, w następnym został nieznacznie zwiększony do 8,4 miliona euro, a w roku 2011 kwota ta wyniosła 7,9 miliona euro. Według wstępnych szacunków do 2014 r. suma ta będzie sięgać aż 14,9 miliona euro¹⁴. Fundusze pochodzą od państw członkowskich Unii Europejskiej i są przeznaczone na utrzymanie OHQ oraz FHQ. Wspólne koszty zaopatrywania sił morskich operujących w tak strategicznym regionie świata są natomiast dzielone pomiędzy poszczególne państwa wysyłające okręty i personel wojskowy.

Początkowo operacja Atlanta miała trwać jedynie rok, ale Rada Unii Europejskiej już kilkakrotnie podejmowała decyzję o przedłużeniu terminu jej prowadzenia. O pierwszej tego typu decyzji powiadomiono w czerwcu 2009 r., kiedy to Rada Unii Europejskiej zdecydowała o przedłużeniu operacji o kolejnych 12 miesięcy, czyli do grudnia

¹⁴ *European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast*, Council Joint Action, 2008/851/CFSP, Bruksela, 10 listopada 2008, s. 36; *EU NAVFOR Atalanta* [online], http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2011/08/20121011_Informationbrosc_hure_english.pdf, s. 4 [dostęp: 15 VI 2014].

2010 r.¹⁵ Następne wytyczne dotyczące terminu wydłużenia przedstawiono 14 czerwca 2010 r., gdy przeprowadzanie operacji Atalanta przewidziano do 12 grudnia 2012 r.¹⁶ Najnowszą zmianą dotyczącą daty operowania zespołu okrętów w ramach EU NAVFOR Atalanta jest decyzja z 23 marca 2012 r. w sprawie wydłużenia mandatu europejskiej morskiej operacji antypirackiej o kolejne dwa lata, czyli do końca 2014 r.¹⁷

Warto ponadto zauważyć, że wprowadzono również pewne novum, rozszerzając obszar objęty operacją Atalanta na morskie wody wewnętrzne stanowiące część terytorium nadbrzeżnego Somalii. Do morskich wód wewnętrznych zaliczamy obszar znajdujący się między lądem a morzem terytorialnym. W ten sposób w skład morskich wód wewnętrznych mogą wchodzić zatoki do 24-milowej szerokości wejścia, biorąc pod uwagę najdalszy odpływ, czyli tzw. zatoki historyczne i porty. Decyzja o poszerzeniu obszaru działalności w ramach Operacji Atalanta miała z pewnością na celu udoskonalenie współpracy z somalijskim Tymczasowym Rządem Federalnym w zakresie zwalczania piractwa przybrzeżnego. Na efekty takiej decyzji nie trzeba było długo czekać: już w połowie maja 2012 r. bowiemyśli morskie operujące w ramach EU NAVFOR przeprowadziły operację zniszczenia sprzętu używanego przez piratów morskich na obszarze obejmującym wybrzeże Somalii¹⁸. Całą akcję precyzyjnie zaplanowano, przygotowano i przeprowadzono przy wykorzystaniu statków powietrznych. Ponadto operacja została zrealizowana przy pełnym poparciu ze strony Tymczasowego Rządu Federalnego, a podstawą prawną jej przeprowadzenia była rezolucja 1851 (2008) Rady Bezpieczeństwa ONZ.

Działania prowadzone przez zespoły okrętów w ramach operacji Atalanta – wybrane przypadki

Warto zaznaczyć, że główna działalność okrętów operujących w ramach EU NAVFOR jest skoncentrowana na patrolowaniu wyznaczonych obszarów morskich oraz na regularnym eskortowaniu wcześniej zgłoszonych statków w specjalnie do tego wyznaczonym regionie Zatoki Adeńskiej. Ponadto okręty koalicji antypirackiej regularnie eskortują statki wyczarterowane w ramach WFP oraz misji stabilizacyjnej Unii Afrykańskiej (African Union Mission to Somalia – AMISOM) z dostawą żywności i innych niezbędnych towarów dla ludności Somalii. Trzeba podkreślić, że transporty te są również szczególnie atrakcyjne dla piratów morskich, a statki i ich załogi są w wysokim stopniu narażone na akty przemocy. Dlatego też niezbędnym elementem w dostarczaniu pomocy humanitarnej dla Somalii stało się konwojowanie tych strategicznych jednostek handlowych, co pokazuje statystyka zawarta w tabeli 1.

¹⁵ *Combating Somali Piracy: the EU's Naval Operation Atalanta*, European Union Committee, 12th Report of Session 2009–2010, Londyn, kwiecień 2010, s. 7; *Joint Action 2008/851/CFSP on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast*, Council Decision 2009/907/CFSP, Bruksela, 8 grudnia 2009, s. 27.

¹⁶ B. Gebrewold, *Anatomy of Violence: Understanding the Systems of Conflict and Violence in Africa*, Farnham 2009, s. 218.

¹⁷ *EU Extends Counter Piracy Mission Off Coast of Somalia* [online], <http://www.eunavfor.eu/2012/03/eu-extends-counter-piracy-mission-off-coast-of-somalia/> [dostęp: 28 V 2014].

¹⁸ *EU Naval Force Delivers Blow Against Somali Pirates On Shoreline* [online], <http://www.eunavfor.eu/2012/05/eu-nav-al-force-delivers-blow-against-somali-pirates-on-shoreline/> [dostęp: 16 VII 2014].

Tabela 1. Liczba statków eskortowanych przez EU NAVFOR.

Jednostki eskortowane w ramach operacji Atalanta	Liczba eskortowanych statków (12.2008–15.11.2012)
Statki z dostawami żywności w ramach WFP	166
Statki ze wsparciem logistycznym dla misji AMISOM	128

Źródło: New UE Force Commander of EUNAVFOR Somalia – operation Atalanta, A 259/10, Bruksela, 14 października 2012, s. 2.

Skład oraz liczba jednostek operujących w ramach EU NAVFOR Atalanta są zmienne i zależą od pory roku. Należy tu zaznaczyć, że w czasie, gdy w Rogu Afryki jest pora monsunowa, Unia Europejska wysłała w region operacji mniej okrętów. Dzieje się tak ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne utrudniające nawigację i wyjście daleko w morze małym jednostkom, przez co EU NAVFOR oraz Centrum Monitorowania Piractwa Międzynarodowego Biura Morskiego (Piracy Reporting Center – PRC; International Maritime Bureau – IMB) odnotowują mniejszą liczbę zgłoszonych aktów piractwa, szczególnie na obszarach znajdujących się w znacznej odległości od wybrzeży Somalii. Siły morskie Unii Europejskiej prowadzące działania w Rogu Afryki składają się z około 20 okrętów nawodnych i samolotów, a także z około 1800 osób personelu wojskowego i cywilnego¹⁹. Typowy skład zespołu EU NAVFOR to 5–10 okrętów nawodnych wraz z lotnictwem pokładowym, 1–2 jednostki pomocnicze oraz 2–4 patrolowo-rozpoznawcze statki powietrzne²⁰. Samoloty patrolowo-rozpoznawcze niewchodzące w skład lotnictwa pokładowego najczęściej należą do morskiego lotnictwa bazowego i stacjonują w trzech miejscach: w bazie francuskich sił powietrznych (Base Aérienne 188) w Dżibuti, w Mombasie (Kenia) oraz w Port Victoria na Seszelach. W pierwszej fazie europejskiej operacji morskiej uczestniczyło sześć okrętów, trzy samoloty patrolowe i około 1200 ludzi. Przez pierwsze cztery miesiące w ramach operacji Atalanta swoje okręty w region somalijskich wód wysłały m.in. Wielka Brytania, Francja, Grecja, Hiszpania oraz Niemcy.

Do grudnia 2010 r. trzynaście państw członkowskich Unii Europejskiej wzięło udział w operacji antypirackiej, wysyłając w region Rogu Afryki okręty, samoloty, a także wydzielone zespoły ochrony statków (Vessel Protection Detachment – VPD)²¹. W teatrze działań pojawiły się jednostki między innymi z Holandii, Hiszpanii, Niemiec, Grecji, Szwecji, Włoch, Belgii oraz Francji. Ponadto dziewięć innych państw (między innymi Czechy, Polska, Węgry oraz Finlandia) należących do Unii Europejskiej udzieliło wsparcia EU NAVFOR przez wysłanie personelu wojskowego do dowództwa operacyjnego mieszczącego się w Northwood²². Warto podkreślić, że w operacji Atalanta mają swój udział również państwa nienależące do Unii Europejskiej, czego przykładem są Norwegia, Chorwacja, Czarnogóra i Ukraina. Trzeba przy tym zaznaczyć, że Norwegia od samego początku aktywnie uczestniczy w unijnej operacji antypirackiej, a w sierpniu 2009 r. po raz pierwszy wysłała swój okręt w region działań²³.

¹⁹ *EU naval operations against piracy*, European Union Council, Bruksela, październik 2010, s. 2.

²⁰ *EU NAVFOR Somalia – mission* [online], <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> [dostęp: 30 IV 2014].

²¹ *EU NAVFOR Somalia – mission* [online], <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> [dostęp: 11 II 2014].

²² *EU NAVFOR Somalia – mission* [online], <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> [dostęp: 30 IV 2014].

²³ *Norwegian frigate joins EU NAVFOR* [online], <http://www.eunavfor.eu/2009/08/norwegian-frigate-joins-eu-navfor/> [dostęp: 9 VII 2014].

Zespoły okrętów operują na zasadach rotacyjnych, co oznacza, że wyznaczone jednostki z danego kraju mogą się zmieniać co kilka tygodni lub miesięcy. Okręt flagowy natomiast, na którego pokładzie znajduje się dowództwo sił morskich dla okrętów aktualnie operujących w ramach EU NAVFOR, jako jednostka o charakterze strategicznym dla funkcjonowania całego zespołu, ma wyznaczony stały termin rotacji i wypada on średnio co cztery miesiące²⁴. Możliwa jest także sytuacja, w której kraj europejski wysłał po dwa lub więcej okrętów w czasie trwania jednej rotacji EU NAVFOR, ale nie jednocześnie na okres czterech miesięcy, tylko każda jednostka ma wyznaczony okres przebywania w teatrze działań. Termin ten może wynosić od kilku tygodni nawet do kilku miesięcy²⁵.

Operacje przeprowadzane przez zespoły okrętów koalicji antypirackiej w Rogu Afryki, w Zatoce Adeńskiej oraz na wodach Oceanu Indyjskiego koncentrują się na dwóch aspektach. Po pierwsze na monitorowaniu akwenów, reagowaniu na zgłoszenia o próbie dokonania napaści i przeciwdziałaniu wszelkiego rodzaju napaściom, a także na zatrzymywaniu osób podejrzewanych o piractwo morskie. Po drugie zespoły okrętów realizują konwoje statków z pomocą humanitarną dla Somalijczyków. Pierwsze działania okręty EU NAVFOR przeprowadziły zaledwie dwa tygodnie po osiągnięciu zdolności operacyjnej.

Pierwszą operacją było udaremnienie pirackiego ataku na egipski masowiec. Do zdarzenia doszło 25 grudnia 2008 r. w godzinach porannych, kiedy to jeden z członków załogi M/V Wadi Al Arab wysłał wiadomość z prośbą o wsparcie ze strony okrętów koalicji²⁶. Jednostka znajdowała się pod ostrzałem grupy piratów. Na miejsce zdarzenia przybyła niemiecka fregata FGS Karlsruhe, której śmigłowiec pokładowy oddał strzały ostrzegawcze w celu odstraszenia napastników. Następnie zatrzymano piratów, a ich uzbrojenie i wyposażenie zabezpieczono. Napastnicy zostali jednak uwolnieni, co spotkało się z niezrozumieniem i sprzeciwem w międzynarodowych kręgach żeglugowych. Należy podkreślić, że taki stan rzeczy wynikał z braku dopracowanych uregulowań prawnych dotyczących postępowania w przypadku schwytania osób podejrzewanych o piractwo morskie. Na skutek ataku jeden z marynarzy z egipskiego masowca został ranny w nogę i wymagał hospitalizacji. W celu szybkiego udzielenia pomocy medycznej przetransportowano go na pokład FDS Karlsruhe, a następnie do szpitala.

²⁴ *EU NAVFOR Somalia – mission* [online], http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/sede/dv/se_de200312eunavformediabrochure/_sede200312eunavformediabrochure_en.pdf [dostęp: 28 VI 2014], s. 10.

²⁵ Okres, w jakim okręty prowadzą działania w ramach EU NAVFOR, jest różny i zależy od możliwości zaangażowania poszczególnego kraju wysyłającego swoje jednostki lub jednostkę. Dla przykładu, norweska fregata HNOMS Fridtjof Nansen prowadziła działania w ramach Operacji Atalanta od sierpnia 2009 r. do stycznia 2010 r. Hiszpański oceaniczny okręt patrolowy ESPS Vencedora natomiast pozostawał w teatrze działań EU NAVFOR zaledwie przez dwa miesiące i pod koniec maja 2010 r. zakończył swoją misję w Rogu Afryki. Innym przykładem jest szwedzki statek patrolowy HSwMS Carlskrona, który uczestniczył w operacji antypirackiej w ramach EU NAVFOR aż przez siedem miesięcy, najpierw przez cztery miesiące jako okręt flagowy, a następnie jako jednostka wykonująca eskorty statków wycarterowanych w ramach AMISOM. Opracowano na podstawie *EU NAVFOR Norwegian warship HNOMS Fridtjof Nansen heads home* [online], <http://www.eunavfor.eu/2010/01/eu-navfor-norwegian-warship-hnoms-fridtjof-nansen-heads-home/> [dostęp: 18 VII 2014]; *Spanish OPV Vencedora contributed outstandingly to EU NAVFOR with 85 percent of time on main task* [online], <http://www.eunavfor.eu/2010/05/spanish-opv-vencedora-contributed-outstandingly-to-eu-navfor-with-85percent-of-time-on-main-task/> [dostęp: 28 VI 2014]; *EU NAVFOR thanks Swedish warship HSwMS CARLSKRONA after 7 months of operations* [online], <http://www.eunavfor.eu/2010/11/eunavfor-thanks-swedish-warship-hswms-carlskrona-after-7-months-of-operations/> [dostęp: 25 VI 2014].

²⁶ *Operation Atalanta's First Pirate Engagement* [online], <http://www.eunavfor.eu/2008/12/operation-atalantas-first-pirate-engagement/> [dostęp: 30 VIII 2014].

Do głównych zadań realizowanych przez siły morskie EU NAVFOR należy przeprowadzanie cyklicznych operacji konwojowania jednostek handlowych dostarczających pomoc humanitarną dla Somalijczyków. Przykładem przydatności okrętów prowadzących działania w ramach operacji *Atalanta* może być zabezpieczenie statków, których celem jest transportowanie towaru strategicznego w tym regionie świata, czyli żywności i leków. Jedną z pierwszych eskort wykonała fregata HMS *Northumberland*²⁷. Jej zamierzeniem było zabezpieczenie przejścia jednostki M/V *Semlow* transportującej ładunek w ramach Światowego Programu Żywnościowego z kenijskiej Mombasy do Mogadyszu w Somalii. Konwojowanie ostatecznie przeprowadzono 18 grudnia 2008 r., kiedy to statek dostarczył żywność wystarczającą do wykarmienia przez miesiąc około 50 tysięcy Somalijczyków²⁸. Warto zaznaczyć, że w przeszłości M/V *Semlow* również dostarczał żywność do Somalii, ale nie miał szczęścia. Jednostka ta, wraz z ładunkiem żywności transportowanej w ramach WFP, została m.in. w czerwcu 2005 r. porwana przez piratów. Załogę wraz ze statkiem uwolniono dopiero w listopadzie 2005 r., po zapłaceniu okupu²⁹. Do ataku doszło, gdy grupa około 15–20 piratów znajdujących się na trzech łodziach motorowych podeszła do M/V *Semlow* i ostrzelała jednostkę w celu jej zatrzymania³⁰. Następnie napastnicy dostali się na pokład statku. Piraci ukradli pieniądze oraz rzeczy osobiste należące do marynarzy i zmusili załogę jednostki, aby obrała kurs w kierunku wybrzeża Somalii. W momencie porwania M/V *Semlow* transportował 850 ton ryżu³¹.

O tym, jak wielkim problemem jest bezpieczeństwo statków z transportem towarów strategicznych, a zarazem niezbędnych do przeżycia dla Somalijczyków, może świadczyć przypadek przemocy morskiej skierowanej wobec jednostki siostrzanej omawianego M/V *Semlow*, czyli atak na drobnicowiec M/V *Rozen*. Statek ten również został wyczarterowany przez Organizację Narodów Zjednoczonych w celu przetransportowania żywności za pośrednictwem WFP. W drugiej połowie lutego 2007 r. M/V *Rozen* zawinął do somalijskich portów Berbera i Bossaso, gdzie doszło do wyładunku transportowanej żywności. Następnie jednostka obrała kurs na port w Kenii. Do ataku doszło 25 lutego 2007 r., kiedy statek kotwiczył około 1,2 mili morskiej od wybrzeża regionu Puntland w północno-wschodniej części Somalii³². M/V *Rozen* wraz z 12-osobową załogą, w której skład wchodziło sześciu Kenijczyków oraz sześciu obywateli Sri Lanki,

²⁷ Brytyjska fregata HMS *Northumberland* w czasie swojej trzymiesięcznej obecności w ramach EU NAVFOR–*Atalanta* wiele razy konwojowała statki wyczarterowane do przetransportowania żywności do Somalii. W dniu 6 lutego 2009 r. fregata zakończyła pierwsze w historii EU NAVFOR konwojowanie czterech jednostek przewożących żywność przez znaczną część wybrzeża Somalii. Dzięki obecności okrętu statki M/V *Sea King*, M/V *Victoria*, M/V *Ryong Gang II* i M/V *Kwan Mo Bong* bezpiecznie zawinęły do somalijskich portów: Mogadyszu, Bossaso i Berbera. Na podstawie *EU NAVFOR-Atalanta safely escorts food aid convoy into Somalia* [online], http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/090209EUNAVFOR_safely_escorts_food_aid_convoy_into_Somalia.pdf [dostęp: 26 VIII 2014].

²⁸ *British warship completes 1st EU Naval Mission* [online], <http://www.eunavfor.eu/2008/12/british-warship-completes-1st-eu-naval-mission/> [dostęp: 12 VIII 2014].

²⁹ P. Lehr, H. Lehmann, *Somalia – Pirates' New Paradise*, w: *Violence at Sea*, P. Lehr (red.), Nowy Jork 2007, s. 3.

³⁰ Tamże.

³¹ *Somalia: WFP welcomes return of hijacked ship and release of food aid cargo* [online], <http://www.wfp.org/news/news-release/somalia-wfp-welcomes-return-hijacked-ship-and-release-food-aid-cargo> [dostęp: 11 VIII 2010].

³² *WFP food aid ship hijacked off Somalia coast* [online], <http://www.wfp.org/node/426> [dostęp: 22 IX 2010].

został wprowadzony przez grupę piratów³³. Lokalne władze nie podjęły próby odbicia jednostki, chociaż miały taką możliwość. Kilka dni po porwaniu władze Puntland aresztowały w Bargal cztery osoby odpowiedzialne za atak. W Eyl, na północy kraju, rozpoczęły się negocjacje z pozostałymi członkami pirackiej grupy, mające na celu uwolnienie załogi oraz statku. Dopiero 5 kwietnia 2007 r. nastąpił przełom w sprawie³⁴. M/V Rozen został zlokalizowany około trzech kilometrów od miejscowości Ehinowea Dhigdhiley położonej w Puntland. Lokalne władze natychmiast wysłały we wskazany rejon uzbrojony patrol. Dwunastu marynarzy zostało uwolnionych, a ich stan zdrowia był określany jako bardzo dobry, biorąc pod uwagę warunki, w jakich przebywali.

Trzeba podkreślić, że dostarczanie żywności drogą morską i zapewnianie bezpieczeństwa jednostkom to przedsięwzięcia skomplikowane i wymagające współpracy oraz pomocy międzynarodowej. M/V Rozen i M/V Semlow nie były bowiem jedynymi jednostkami wyczarterowanymi przez ONZ, które były wyznaczone do transportowania żywności w ramach WFP, a następnie zostały zaatakowane i porwane przez somalijskich piratów. Wcześniej ich losy podzieliły statki M/V Miltzow (porwany 12 października 2005 r. w somalijskim porcie Merka podczas wyładunku 850 ton żywności; jednostka wraz z załogą została uwolniona 16 października 2005 r.) i M/V Torgelow (porwany 3 października 2005 r. niedaleko portu el-Maan koło Mogadyszu. W związku z zapłaconym okupem 29 listopada 2005 r. piraci uwolnili jednostkę wraz z załogą)³⁵. Wszystkie wymienione wyżej statki należą do tego samego armatora – Motaku Shipping Agency z siedzibą w Mombasie (Kenia).

Przykładem współpracy w ramach EU NAVFOR przy ochronie jednostek transportujących żywność może być pomoc statku M/V Fathil Rabi. Jednostka ta również przewoziła na swoim pokładzie żywność do Somalii. W celu zapewnienia bezpiecznej dostawy towaru do wyznaczonych portów do eskortowania tego transportu przydzielono aż dwa okręty. Jako pierwszą w region operacji skierowano fregatę HS *Adrias*, która eskortowała statek M/V Fathil Rabi od kenijskiego portu Mombasy do Berbery w Somalii. Następnie do działania włączono fregatę FGS *Hamburg*, której zadaniem było eskortowanie statku z Berbery do Bossaso, również w Somalii. W drodze powrotnej na pokład M/V Fathil Rabi wysłano estoński kilkuosobowy zespół przydzielony do ochrony jednostki.

Przedstawione powyżej przypadki aktów przemocy wymierzonych przeciwko statkom transportującym żywność do Somalii pokazały, jak ważne są zabezpieczenie tego strategicznego towaru i ochrona jednostek go przewożących. W ciągu prawie czterech lat przeprowadzania operacji antypirackiej siły morskie operujące w regionie Rogu Afryki eskortowały 166 statków przewożących na swoim pokładzie żywność w ramach WFP do somalijskich portów Mogadysz, Merka, Bossaso i Berbera. Ogółem drogą morską dostarczono ponad 1400 ton metrycznych żywności do wybrzeży Somalii³⁶. Od czasu trwania operacji *Atalanta* ani jedna jednostka handlowa przewożąca na swoim pokła-

³³ *Pirates hijack UN food ship off Somalia* [online], <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=21675&Cr=somalia&Cr1> [dostęp: 25 IX 2010].

³⁴ *Somalia: WFP welcomes return of hijacked ship and release of food aid cargo* [online], <http://www.wfp.org/news/news-release/somalia-wfp-welcomes-return-hijacked-ship-and-release-food-aid-cargo> [dostęp: 11 VIII 2014].

³⁵ P. Lehr, H. Lehmann, *Somalia – Pirates' New Paradise...*, s. 3; *Piracy and armed robbery against ships. Annual report 2005.*, United Kingdom, January 2006, s. 26.

³⁶ *EU NAVFOR Operation Atalanta* [online], http://www.eunavfor.eu/wp-content/uploads/2012/03/20120329_EUNAVFOR_Media_Brochure.pdf [dostęp: 29 VI 2014].

dzie żywność w ramach WFP nie została porwana przez piratów. Jak ukazuje tabela 9., eskorty realizowane przez EU NAVFOR dotyczyły także wsparcia wojskowej misji realizowanej przez Unię Afrykańską na terytorium Somalii.

Postępowanie wobec osób oskarżonych o działalność piracką na obszarach morskich

Kolejnym ważnym aspektem działalności sił EU NAVFOR w regionie Rogu Afryki, a także dużym wyzwaniem dla społeczności międzynarodowej, jest rozwiązanie kwestii prawnych związanych z dalszym postępowaniem wobec osób schwytanych podczas morskiej operacji antypirackiej. Siły morskie działające w ramach operacji Atalanta mogą aresztować, przetrzymywać oraz transportować osoby zatrzymane na akwenach w związku z aktywnością piracką. EU NAVFOR ma również obowiązek zabezpieczenia mienia należącego do osób zatrzymanych.

Współpraca w zakresie karania osób podejrzanych o piractwo morskie i schwytanych przez siły morskie UE w ramach operacji Atalanta jest możliwa również przez podpisanie umów dwustronnych z niektórymi krajami afrykańskimi. Dzięki porozumieniu pomiędzy Unią Europejską a rządem Kenii podpisanemu 6 marca 2009 r. Kenia zobowiązała się do przyjmowania osób schwytanych podczas unijnej operacji morskiej³⁷. Kolejnym państwem, które przystąpiło do współpracy z Unią Europejską, jest Republika Seszeli. W dniu 30 października 2009 r. wspólnota europejska podpisała porozumienie z Republiką Seszeli dotyczące przekazywania, przetrzymywania i karania przez sądy krajowe tego państwa osób podejrzewanych o piractwo morskie, schwytanych w strefie działań operacyjnych realizowanych w ramach operacji Atalanta³⁸. Podobna umowa została zawarta również pomiędzy Unią Europejską a Republiką Mauritiusu. W dniu 30 października 2011 r. podpisano porozumienie w sprawie przekazywania przez siły morskie państwu bandery zaatakowanego statku osób podejrzewanych o piractwo i zajętego w związku z tym mienia, a także w sprawie warunków zapewnianych osobom podejrzewanym o piractwo morskie po ich przekazaniu³⁹. Trzy wspomniane państwa afrykańskie na mocy dwustronnej umowy z Unią Europejską mogą wyrazić zgodę, oczywiście na wniosek EU NAVFOR, na przyjęcie osób zatrzymanych i podejrzewanych o trudnienie się piractwem morskim oraz na przyjęcie zabezpieczonego mienia tych osób w celu dalszego wykonania jurysdykcji. O przyjęciu osób zatrzymanych przez EU NAVFOR za każdym razem indywidualnie decyduje każde państwo, do którego zwróciły się siły morskie, a ewentualna zgoda jest wyrażana przy uwzględnieniu okoliczności i miejsca, w jakim doszło do aktu przemocy.

Procesy osób zatrzymanych i podejrzewanych o usiłowanie dokonania lub dokonanie aktów piractwa na terenie działań EU NAVFOR mogą być przeprowadzane również przez sądy państw należących do wspólnoty europejskiej. Pierwszeństwo w systemie przekazywania osób schwytanych w trakcie operacji antypirackiej w celu dalszego wykonania jurysdykcji ma państwo bandery zaatakowanego statku, a także kraj dokonujący zatrzymania napastników. W przypadku, gdy żadne z tych państw nie będzie chciało

³⁷ *EU naval operations against piracy*, European Union Council, Bruksela, październik 2010, s. 2.

³⁸ Tamże.

³⁹ *Agreement between the European Union and the Republic of Mauritius on the conditions of transfer of suspected pirates and associated seized property from the European Union-led naval force to the Republic of Mauritius and on the conditions of suspected pirates after transfer*, „Official Journal of European Union”, L254/3, 30 IX 2011, s. 3–6.

lub mogło skorzystać z tego uprawnienia, jurysdykcja przypadnie krajowi trzeciemu, który tylko wyrazi zgodę na przeprowadzenie procesu, jednocześnie zobowiązując się do poszanowania praw człowieka w stosunku do osób zatrzymanych.

W ciągu ostatnich kilku lat schwytano aż 1089 osób podejrzewanych o trudnienie się piractwem morskim, które albo zostały skazane, albo oczekują na procesy mające się odbyć w 20 krajach⁴⁰. Taki stan rzeczy pokazuje, jak wielkim problemem, również z prawnego punktu widzenia, staje się piractwo morskie. Z roku na rok rośnie liczba państw, które decydują się na dalsze wykonanie jurysdykcji w stosunku do osób podejrzewanych o działalność przestępczą na morzu. Trzeba zaznaczyć, że procesy osób oskarżonych o piractwo morskie, które odbywały się w Europie, były bacznie obserwowane przez różne kraje europejskie. Wydaje się bardzo prawdopodobne, że w przyszłości do podobnych przypadków będzie dochodziło również w innych krajach europejskich i że stanowi to jedynie kwestię czasu.

Podsumowanie

Reasumując, należy podkreślić, że w XXI w. piractwo morskie stanowi bardzo poważny problem, nie tylko dla armatorów, firm ubezpieczeniowych i marynarzy, lecz także dla światowej ekonomii oraz bezpieczeństwa międzynarodowego. Istnieje kilka przyczyn, które sprzyjają rozwojowi i piractwa, i szeroko rozumianej przemocy morskiej. Omawiając region Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego, trzeba zaznaczyć, jak wielką rolę w eskalacji tego typu przemocy odgrywa sytuacja gospodarczo-polityczna Somalii. Źródło piractwa w tym regionie świata jest generowane przez praktyczny upadek państwa, brak struktur państwowych, permanentny stan chaosu oraz brak stabilności finansowej.

Sytuacja w Somalii nadal jest skomplikowana i napięta. W państwie tym dochodzi do konfliktów wewnętrznych spowodowanych tendencjami secesjonistycznymi, występuje podział na strefy wpływów pomiędzy ugrupowaniami pozamilitarnymi oraz klanami, a brak faktycznej kontroli rządu nad terytorium lądowym i obszarami morskimi spowodował kryminalizację kraju oraz chaos polityczno-militarny. Czynniki te niewątpliwie doprowadziły do rozbicia wewnętrznego i osłabienia struktur państwowych. Bieda, klęski żywiołowe, degradacja środowiska naturalnego, brak powszechnego systemu edukacji, dalej postępująca niestabilna sytuacja polityczno-gospodarcza wpłynęły na rozwój i wzrost bezprawnej działalności na akwenach w Rogu Afryki, w Zatoce Adeńskiej oraz na Oceanie Indyjskim.

Ponadto w ostatnich latach można zaobserwować niepokojącą tendencję dotyczącą obszaru, w którym aktywność wykazują somalijscy piraci. Wraz ze znacznym wzrostem liczby napaści w Zatoce Adeńskiej swoją działalność rozwinęły grupy rabusiów morskich. W związku z tym proceder rozszerzył się terytorialnie i objął akweny Morza Czerwonego, Oceanu Indyjskiego oraz Morza Arabskiego. Należy podkreślić, że najbardziej niepokojąca jest działalność grup piratów wokół najważniejszych tras żeglugowych. Brak stabilnej sytuacji w regionie arterii może spowodować tragiczne w skutkach następstwa dla światowej gospodarki.

Kolejnym powodem, który przyczynia się do rozwoju piractwa na morzach i oceanach, jest status prawny obszarów morskich. W świetle konwencji o prawie morza z Montego Bay

⁴⁰ *The Economic Cost of Somali Piracy In 2011*, One Earth Future Foundation, Bloomsfield 2012, s. 23; *Report of the Secretary-General on the Modalities for the Establishment of Specialized Somali Anti-Piracy Courts*, The Secretary-General of the United Nations Document S/2011/360, 15 czerwca 2011, s. 3.

wśród norm bezwzględnie obowiązujących (*ius cogens*) wypracowanych przez społeczność międzynarodową należy wyszczególnić zasady: wolności morza pełnego (otwartego) i wolności żeglugi. Zgodnie z postanowieniami tej konwencji żadne państwo nie może rozciągać swojej jurysdykcji na morzu pełnym (otwartym). Stwarza to poważne problemy związane ze ściganiem sprawców piractwa, gdy przebywają oni na wodach międzynarodowych.

Współczesne akty przemocy morskiej są także wysoce dochodowym interesem. Ocenia się, że w wyniku utraty statków i towarów oraz na skutek wzrostu kosztów odszkodowań rocznie przez ataki ze strony piratów i rabusiów morskich światowa ekonomia traci na tym procederze 16 miliardów dolarów⁴¹. Dzięki temu pirackie gangi mogą finansować swoją działalność i, co gorsza, dalej się rozwijać. Ich łupem padają nie tylko kutry rybackie i małe holowniki, lecz także duże i nowoczesne jednostki floty handlowej wraz z ładunkiem. Działalność przestępcza na obszarach morskich coraz częściej charakteryzuje się dużą zuchwałością oraz brutalnością.

Niestety, nie wiadomo, jaka jest dokładna liczba wszystkich aktów piractwa. Wiele udaremnionych napaści lub drobnych kradzieży nie jest zgłaszanych do instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, ze względu na dodatkowe obciążenie finansowe armatora związane z niezaplanowanym pobytom jednostki w porcie, niezbędnym do przeprowadzenia śledztwa. Zdarza się, iż koszt takiego postoju przekracza wartość utraconego towaru.

Na zakończenie trzeba podkreślić, jak ważną kwestią w zwalczaniu i przeciwdziałaniu szeroko rozumianej przemocy morskiej, w tym także piractwa morskiego, jest międzynarodowa współpraca w zakresie obejmującym działania nie tylko wojenno-morskie, lecz także stabilizacyjne i ekonomiczne. Piractwo morskie jest problemem wieloaspektowym i tak też trzeba rozpatrywać ten proceder.

Jednym z istotnych i widocznych elementów ograniczenia aktów przemocy morskiej jest współpraca międzynarodowa sprowadzająca się do skoordynowanych patroli w obrębie strategicznych arterii żeglugowych. Jak pokazują statystyki, obecność zespołów sił morskich i działania prowadzone przez okręty wpłynęły na obniżenie liczby napaści. Bez wątpienia okręty realizują swoje zadania, takie jak ochrona jednostek floty handlowej oraz zabezpieczenie statków dostarczających żywność do Somalii. Jednocześnie pokazują, jak ważnym elementem jest sama obecność jednostek koalicji antypirackiej w regionie Rogu Afryki.

Przebywanie okrętów w regionie ogarniętym falą aktów przemocy morskiej jest również dobrym przykładem na podkreślenie, jakie zadania mogą realizować siły morskie (głównie marynarka wojenna) na arenie międzynarodowej. Okręt w sposób elastyczny może realizować wiele zadań, począwszy od prezentacji bandery (dyplomacja), przez udział w międzynarodowych operacjach pokojowych (aspekt policyjny), na kontroli morza oraz projekcji siły na ląd (rola militarna) skończywszy.

Ograniczenie skali zagrożenia, jakim jest piractwo morskie, w tak strategicznym regionie świata wydaje się być jedynie chwilowe. Niestety, problem nadal pozostaje nierozwiązany. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w sytuacji polityczno-gospodarczej, w jakiej obecnie znajduje się Somalia. Wyeliminowanie piractwa morskiego nastąpi tylko i wyłącznie przez poprawę sytuacji w kraju.

⁴¹ B. Raman, *Taming terror on the high seas* [online], http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/GF09Ae05.html [dostęp: 15 II 2014].

Bibliografia:

- Agreement between the European Union and the Republic of Mauritius on the conditions of transfer of suspected pirates and associated seized property from the European Union-led naval force to the Republic of Mauritius and on the conditions of suspected pirates after transfer*, „Official Journal of European Union”, L254/3, 2011.
- Blavoukos S., Bourantonis D., *The EU Presence in International Organizations*, Nowy Jork 2010, Routledge Publishing.
- Combating Somali Piracy: the EU's Naval Operation Atalanta*, European Union Committee, 12th Report of Session 2009–2010, Londyn, kwiecień 2010.
- EU naval operations against piracy*, European Union Council, Bruksela, październik 2010.
- European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast*, Council Joint Action, 2008/851/CFSP, Bruksela, 10 listopada 2008.
- Gebrewold B., *Anatomy of Violence: Understanding the Systems of Conflict and Violence in Africa*, Farnham 2009, Ashgate Publishing Limited.
- Joint Action 2008/851/CFSP on a European Union military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast*, Council Decision 2009/907/CFSP, Bruksela, 8 grudnia 2009.
- Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, Akademia Morska.
- Lehr P., *Violence at Sea*, Nowy Jork 2007, Routledge Publishing.
- New UE Force Commander of EUNAVFOR Somalia – Operation Atalanta*, A 259/10, Bruksela, 14 października 2012.
- Piracy and armed robbery against ships. Annual report 2005*, United Kingdom, January 2006.
- Report of the Secretary-General on the Modalities for the Establishment of Specialized Somali Anti-Piracy Courts*, The Secretary-General of the United Nations Document S/2011/360, 15 czerwca 2011.
- Resolution 1814 (2008) S/RES/1814(2008)*, United Nations Security Council, 15 maja 2008.
- Resolution 1816 (2008) S/RES/1816(2008)*, United Nations Security Council, 2 czerwca 2008.
- Resolution 1838 (2008) S/RES/1838(2008)*, United Nations Security Council, 7 października 2008.
- Resolution 1846 (2008) S/RES/1846(2008)*, United Nations Security Council, 2 grudnia 2008.
- Resolution 1897 (2009) S/RES/1897(2009)*, United Nations Security Council, 30 listopada 2009.
- Resolution 1851 (2008) S/RES/1851(2008)*, United Nations Security Council, 16 grudnia 2008.
- Shah S.B., *Securing maritime trade: post 9/11 maritime security initiatives and other implications for Malaysia*, Kuala Lumpur 2004, Maritime Institute of Malaysia.
- The Economic Cost of Somali Piracy In 2011*, One Earth Future Foundation, Bloomsfield 2012.
- United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay 1982.
- www.atimes.com.
- www.consilium.europa.eu.
- www.eunavfor.eu.
- www.europarl.europa.eu/.

www.globalsecurity.org.
www.state.gov.
www.thecgps.org.
www.un.org.
www.wfp.org.

Abstrakt

W artykule przedstawiono problem współczesnego piractwa morskiego w kontekście zagrożenia bezpieczeństwa międzynarodowego oraz światowego handlu odbywającego się drogą morską na przykładzie regionu Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej oraz obszarów Oceanu Indyjskiego. Szczegółowo omówiono operację Atalanta będącą pierwszą morską operacją antypiracką realizowaną przez Unię Europejską. Ukazano również starania społeczności międzynarodowej w zwalczaniu i przeciwdziałaniu aktom piractwa wokół strategicznych arterii żeglugowych na przykładzie Rogu Afryki, Zatoki Adeńskiej oraz obszaru Oceanu Indyjskiego.

Słowa kluczowe: piractwo morskie, Somalia, operacja Atalanta, Unia Europejska, bezpieczeństwo żeglugi.

Abstract

The article presents the problem of maritime piracy in the regions of the Horn of Africa, Gulf of Aden and Indian Ocean and its impact on maritime transportation and global economy. It also discusses the strategic role and importance of securing sea lanes of communication, like the Gulf of Aden and the Indian Ocean, by international and multilateral co-operation. The article also deals with the definitions of maritime piracy and the most important reasons for the increase in violent activities which take place in the maritime environment in the region.

Key words: maritime piracy, Somalia, operation Atlanta, European Union, maritime security.