

Bezpieczeństwo morskie Rogu Afryki

Streszczenie

Róg Afryki, Zatoka Adeńska i Somalia były do niedawna uważane za jeden z najniebezpieczniejszych rejonów pod względem żeglugi na świecie. Ten niechlubny tytuł z pewnością zawdzięczyć może postkolonialnej przeszłości Somalii, jej słabości politycznej, ekonomicznej oraz, co za tym idzie, daleko posuniętej destabilizacji oraz pewnemu przyzwoleniu licznych społeczności lokalnych (somaalijskich klanów) na uprawianie piractwa. W końcu przez sam nielegalny, morski proceder, który urósł do ogromnych rozmiarów, nad wyraz świetnie zarządzanego, mającego liczne powiązania (chociażby z organizacjami terrorystycznymi) syndykatu przestępczego, którego słabe wewnętrznie, podzielone poprzez różne frakcje państwo nie było w stanie samodzielnie zlikwidować, otwierając mu tym samym drogę do łatwego wzrostu. Dopiero dzięki inicjatywom organizacji międzynarodowych możliwe było uporanie się w mniejszym, lub większym stopniu z aktami piractwa w tamtym regionie, których z roku na rok odnotuje się mniejszą liczbę.

Słowa kluczowe: Bezpieczeństwo Morskie, Róg Afryki, Somalia, Somaliland, Zatoka Adeńska, Piractwo Morskie, Przystępczość Zorganizowana

Wstęp

Róg Afryki przez wiele lat uważany był za jedno z najniebezpieczniejszych pod względem żeglugi miejsc na świecie wiązanych przede wszystkim z somaalijskim piractwem. Problem ten potęgował fakt, iż akwen Zatoki Adeńskiej jest jednym z najważniejszych szlaków morskich, uczęszczanych nie tylko przez wielkie statki handlowe, ale również niekiedy przez liczne wycieczkowce. Pomimo tego, iż na Róg Afryki składa się kilka państw (w nomenklaturze znaleźć można rozliczne charakterystyki tego regionu), takie jak Etiopia, czy posiadające szeroką linię brzegową Erytrea, Dżibuti i w końcu Somalia, to właśnie to ostatnie najczęściej kojarzone jest z regionem Rogu Afryki, a przez to również wielokrotnie z nim zrównywane.

Trudno nie zgodzić się ze stwierdzeniem, iż występujące tam zjawisko piractwa, ale także słabości politycznej (i nie tylko) Somalii, otwierające drogę do powstania daleko rozwiniętego syndykatu przestępczego, przez długi czas mocno oddziaływało i wciąż oddziałuje na poziom bezpieczeństwa morskiego tamtego regionu, a co za tym idzie, również bezpieczeństwa przepływających przez te wody statków. Co ciekawe, tak szalony progres tego typu przestępczej działalności miał szansę wyrosnąć, pomimo rozlicznych baz wojskowych, tak zwanych „państw zachodnich” oraz od niedawna również Chin obecnych w sąsiadującym z Somalią Dżibuti.

Nasuwać się zatem pytania, co i dlaczego przyczyniło się do tak znacznego spadku bezpieczeństwa morskiego w tym regionie oraz powstania i rozwoju występujących tam zagrożeń? Jaki wpływ na bezpieczeństwo międzynarodowej żeglugi miało występujące w tym regionie piractwo, które w obecnym wydźwięku zostało mocno spłycone do wręcz „egzotycznego” zagrożenia, które w swym klasycznym wydaniu w przeświadczeniu wielu uległo pewnej atrofii jeszcze przed XX wiekiem? Aż w końcu, jak społeczność międzynarodowa, organizacje uniwersalne i regionalne, trudniące się zagadnieniem bezpieczeństwa, zareagowały na sytuację w tym regionie i czy dały radę sprostać wyzwaniom, jakie postawiły przed nimi wody Zatoki Adeńskiej?

Warto zaznaczyć, że pomimo faktu, iż Róg Afryki swym zasięgiem ogarnia kilka różnych państw, to jedynie Somalia jest tym czarnym punktem na mapie i dlatego właśnie to państwo zostanie poddane dogłębnej analizie, która postara się odpowiedzieć na wyżej postawione pytania. Zatem: pierwsza część artykułu postara się odpowiedzieć na pytanie, dlaczego Somalia pogрузzyła się w tak katastrofalnej w skutkach destabilizacji i rozpadowi, druga część skupi się na samym zjawisku piractwa – czym jest, jak jest definiowany i jak wygląda ono u wybrzeży Rogu Afryki, natomiast trzecia część skupi się na inicjatywach podjętych przez takie organizacje jak ONZ, Unia Europejska czy NATO i Unia Afrykańska, by ograniczyć lub też wykorzenić zjawisko piractwa oraz wesprzeć Somalię w budowie silniejszej, bardziej stabilnej pozycji, administracji i władzy.

1. Somalia – lider wśród państw upadłych

Ze stwierdzeniem, iż Somalia (sztandarowe państwo Rogu Afryki oraz swoje wybrzeże tego regionu) jest państwem wybitnie słabym, trudno jakkolwiek polemizować. Tylko od dekady, według nieco kontrowersyjnego *Fragile States Index*, Somalia zajmuje niechlubnie wysokie miejsce w czołówce najbardziej

zdestabilizowanych państw w Afryce (trend ten bynajmniej nie ogranicza się jedynie do kontynentu afrykańskiego, gdyż pewną regułą jest to, że Somalia utrzymuje swoje miejsce w pierwszej trójce najbardziej zdestabilizowanych państw na świecie). Przez pewien okres państwo to było nawet swoistym liderem owego indeksu, nie mniej obecnie (tj. w zestawieniu na rok 2018), Somalia zajmuje drugą lokatę, przegrywając jedynie z Sudanem Południowym (nie mniej zaledwie o 0,2 pkt.). Sytuacja w Somalii nie jest jednak constans i zasadniczo podlega rocznym zmianom, niestety częściej ku pogorszeniu. Nie mniej jednak, by uznać Somalię, czy jakiegokolwiek państwo, za upadłe, według Tomasza Klina musi spełnić kilka kryteriów. Upadłość państwa można zatem uznać w sytuacji, kiedy:

- były one państwami – czyli rząd sprawował władzę nad terytoriami i ludnością;
- wystąpiła trwała anarchizacja – czyli sytuacja, w której rząd utracił władzę terytorialną na rzecz innych ośrodków, dysponujących środkami przymusu lub gdy władza państwowa została zastąpiona przez anarchię;
- kiedy państwa te wciąż pozostają traktowane, jako państwa – czyli uznawane są przez społeczność międzynarodową¹.

Czy Somalia spełnia owe kryteria? Z pewnością sytuacja w Somalii nie należy do najkorzystniejszych ani tym bardziej do najbardziej stabilnych. Nasuwa się zatem kolejne pytanie, co takiego determinowało oraz być może wciąż determinuje fakt, iż sytuacja w Somalii jest tak krytyczna. Problemów tego państwa należy szukać już w samej, bogatej i niełatwej historii Rogu Afryki. Trudno bowiem rozpatrywać sytuację Somalii, analizując jedynie kilka ostatnich lat funkcjonowania tego państwa. Przyczyn kryzysu, jaki dotykał i wciąż dotyka Somalię, należy doszukiwać się już w jej kolonialnej przeszłości. Ziemie dzisiejszej Somalii zostały podzielone pomiędzy trzech kolonizatorów, tj. Włochy, Wielką Brytanię oraz Francję. Problemem nie był sam fakt skolonizowania tych ziem – państwa-kolonizatorzy wszakże utrzymywali liczne stosunki z miejscową ludnością, budując podwaliny pod administrację (jak chociażby za pośrednictwem podpisywanych traktatów) i wdrażając „zachodnie” standardy rządów, nie mniej jednak w tamtym okresie Róg Afryki nie wydawał się na tyle strategicznie ważny (jak chociażby Indie), by budować w jego rejonie silną, stabilną pozycję. Swoistej oliwy do ognia dolewał również fakt, iż Europejczykom brakowało funduszy, by sprawnie zarządzać kolonią, pomimo organizowanej tam władzy i administracji².

¹ T. Klin, *Państwa upadłe*, [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, red. A. Floreczak, A. Lisowska, Wrocław 2014, s. 107.

² K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie: wyzwanie somalijskie oraz odpowiedź społeczności międzynarodowej*, Warszawa 2012, s. 118-121.

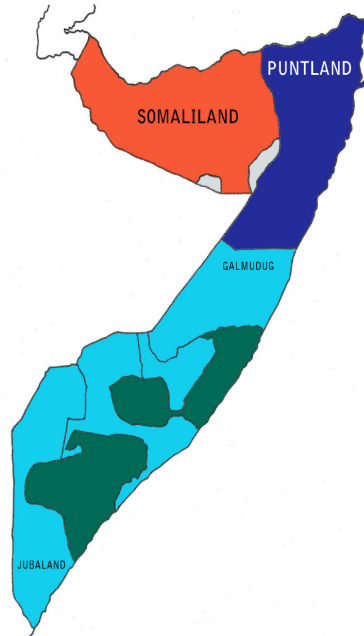
Z drugiej strony państwa kolonizatorskie posiadały silnego rywala, czającego się tuż za granicą – Etiopię roszczącą sobie prawa do somalijskich ziem. Ataki Etiopczyków i wynikające z nich walki przynosiły znaczące straty, aż w końcu doprowadziły do zawiązania się ruchu głoszącego hasła powstania Wielkiej Somalii – o dziwo, ostrze owego przedsięwzięcia skierowane zostało w kierunku Etiopii, nie państwom kolonizatorskim. Pomimo tego, sam ruch nie przypadł do gustu Europejczykom, a wręcz został brutalnie spacyfikowany przez Brytyjczyków, czego konsekwencją było wyludnienie brytyjskiej części Somalii i zniszczenie jej gospodarki. Zgoła inną sytuację można natomiast znaleźć na ziemiach zarządzanych ówczesnie przez Włochów, początkowo niechętnych do zamorskiej kolonii. Wprowadzono tam sprawnie działającą administrację, a także opracowano dalekosiężne plany zagospodarowania afrykańskiego terytorium. Dwojaki podejście do spraw zamorskich kolonii nie mogło pozostać, zatem bez echa i odbiło się niedługo potem w procesie dekolonizacji, jaki przebiegał na tych ziemiach. Zjednoczenie mocno podzielonej i poróżnionej Somalii zasadniczo nie mogło przebiec w myśl pokojowego pojednania dwóch terytoriów do teraz rządzonych przez innych kolonizatorów, gdzie dysproporcje pomiędzy nimi były nad wyraz znaczące. Nie dziwi zatem fakt, iż znacznie biedniejsza i zacofana północ kraju (niegdysiejsza kolonia brytyjska) padła ofiarą południa i klanów go zamieszkujących, dążących do narzucenia rodakom swojej dominacji. Problemem dla integracji i scalenia się Somalii okazała się również interwencja, czy raczej „pomoc” państw Europejskich próbujących wesprzeć ten region w budowaniu nowej samorządności, administracji, której konsekwencją było zasadnicze pogłębienie i tak występujących dysproporcji oraz nierówności w społeczeństwie i zamożności połączonych terytoriów³.

Kolonialna przeszłość, a także dość nieporadnie przeprowadzony proces dekolonizacji połączony z wdrażaniem niepodległości dla Somalii bynajmniej nie są jedynymi bolączkami i problemami dręczącymi ten kraj (mimo że bezpośrednio prowadziły do jego upadku i zapewne poniekąd wciąż prowadzą do jego poszerzającej się destabilizacji). Somalia przez wiele lat od odzyskania niepodległości borykała się również z korupcją, powszechną przestępczością, ale także zmianami ideologicznymi w obozie rządzącym, z których najbardziej znaczącym było przesunięcie się w kierunku doktryny marksistowskiej i niezbyt długie, ani tym bardziej udane, sympatyzowanie ze Związkiem Radzieckim⁴, zakończone de facto

³ Ibidem, s. 119-126.

⁴ ZSRR widziało potencjał strategiczny w położeniu Somalii na Rogu Afryki – wody okalające półwysep łączą dwa niezwykle ważne akweny, a mianowicie Morze Czerwone i Ocean Indyjski, co za tym idzie, stanowią jeden z ważniejszych szlaków żeglugowych. Somalia, chociaż ważna, nie stanowiła dla Związku

powrotem w kierunku prób kształtowania przyjaznych stosunków z Zachodem (co stanowiło swoisty precedens, zważywszy na fakt, iż Somalia była państwem socjalistycznym). Nie mniej jednak, finiszem dla wszystkich zmian ideologicznych stało się wprowadzenie dyktatury, która koniec końców skazana była na upadek. Zmiany i rozrastająca się anarchizacja w strukturach państwa doprowadziły do powstania zasadniczo permanentnego stanu konfliktu wewnętrznego i dalej do pogłębienia się dysfunkcyjności Somalii oraz jej rozpadu.



Rysunek 1. Sytuacja polityczna w Somalii

Źródło: opracowanie własne.

Obecnie, jak widać na załączonym wyżej obrazie, terytorium Somalii jest mocno podzielone, nie tylko pod kątem politycznym, ale również ideologicznym. Najważniejszymi graczami w tym rejonie wydają się być terytoria pozostające poza kontrolą władz w Mogadiszu (terytoria kontrolowane przez rząd tymczasowy zaznaczone są kolorem niebieskim). Separatystyczny Somaliland (kolor czerwony), uważany zarzekomo najbardziej stabilny ze wszystkich terytoriów oraz Puntland (kolor ciemnoniebieski), będący prowincją w zasadzie niedążącą i nigdy niedeklarującą swej pełnej niepodległości, a której zasadniczym celem jest zdobycie i utrzymanie pełnej autonomii w somalijskiej federacji. Obok tych

Radzieckiego poważnego partnera czy sojusznika, co znalazło odbicie między innymi podczas wojny między Somalią a Etiopią (podczas której doszło do secesji Erytrei), w której wsparcie ze strony ZSRR otrzymała właśnie Etiopia, co w konsekwencji pośrednio doprowadziło do porażki Somalijszyków.

graczy pozostają również ziemie Galmudugu, obecnie uznawane za autonomiczną republikę, czy tereny zajmowane przez islamskie ugrupowania Al-Shabaab czy Al-Kaida (kolor zielony)⁵. Największym kuriozum w obecnej sytuacji wydaje się być fakt, iż najbardziej stabilne rejony (zwłaszcza Somaliland) położone są na ziemiach niegdysiejszej kolonii brytyjskiej.

Przyczyn tak daleko posuniętego podziału politycznego Somalii doszukiwać się można nie tylko w permanentnie utrzymującym się konflikcie wewnętrznym. Odzwierciedleniem tego stanu rzeczy może być również obecny i głęboko zakorzeniony podział klanowy społeczeństwa. Według *Clan Structure in Somalia* w państwie tym występuje podział na dwa ogólne, swoiste wzorce społeczności, mianowicie na klany: rolniczo-pasterskie i koczowniczo-hodowlane. Podziały pomiędzy owymi klanami są zatem bardzo częstym motywem do powstania konfliktów pomiędzy samymi ich przedstawicielami. Dodatkowym napędem dla niepokoju społecznych jest również wciąż żywa instytucja tak zwanej krwawej zemsty, która obliuguje członków klanów do roszczenia swoich pretensji i nierzadko stwarza pretekst do prowadzenia walk w imię ogólnie pojętej zemsty za wyrządzone krzywdy⁶.

Poza problemami politycznymi i społecznymi, Somalia jest również państwem słabym ekonomicznie. Gospodarka państwa opiera się zasadniczo na rolnictwie – głównie koczownicze pasterstwo oraz nadmierna eksploatacja lasów, nie mniej podstawowym źródłem utrzymania ludności wciąż wydaje się pozostawać pomoc humanitarna, nierzadko jednak wpadająca w ręce samozwańczych watażków czy licznych organizacji przestępczych. Ogromnym ciosem dla somalijskiej ekonomii był również upadek jednej z najważniejszych z jej gałęzi, mianowicie rybołówstwa, do czego przyczyniło się tsunami, jaki uderzyło na wybrzeże Rogu Afryki w 2004 roku. Klęska ta zniszczyła większą część floty rybackiej, pozbawiając sporą część Somalijczyków legalnych źródeł zarobku, co otworzyło drogę do eksploatacji wód u wybrzeży Somalii przez zagranicznych przedsiębiorców. Piętno na ekonomii i społeczeństwie odcisnęła również przedłużająca się susza, która pochłonęła gargantuiczne ilości ofiar, ale także plaga szarańczy, wynikiem, której było zniszczenie upraw – warto w tym miejscu ponownie zaznaczyć, iż rolnictwo jest wiodącą gałęzią gospodarki Somalii⁷.

Odnosząc się zatem do wyżej wymienionych kryteriów wyszczególnionych przez Tomasza Klina, śmiało można stwierdzić, iż Somalia spełnia wszystkie

⁵ Ibidem, s. 129-148.

⁶ Ibidem, s. 112-115.

⁷ K. Wardin, *Współczesne...*, op. cit., s. 110; K. Frąckowiak, *Piractwo morskie: studium prawnokarne i kryminologiczne*, Olsztyn 2015, s. 60-61.

z założeń. Somalia była i wciąż pozostaje uznawanym na arenie międzynarodowej państwem, w którym nastąpiła trwała anarchizacja – państwo jest podzielone na kilka autonomicznych terytoriów, a w posiadaniu władzy pozostaje nawet nie połowa początkowego terytorium Somalii. Ponadto władza w znaczący sposób utraciła możliwość stosowania przymusu, a także pozbawiona została autorytetu wśród społeczeństwa – przyczyn tego stanu rzeczy można doszukiwać się chociażby w bierności i niemożności walki z wszechobecną przestępczością zorganizowaną, organizacjami terrorystycznymi czy chociażby wiązanym powszechnie z Somalią piractwem.

2. Zagrożenia występujące u wybrzeża Rogu Afryki – piractwo somalijskie

Pierwszym, poważnym zagrożeniem związanym z takimi hasłami jak Róg Afryki, Zatoka Adeńska, a zwłaszcza Somalia jest z pewnością piractwo morskie. Trudno nie odnieść wrażenia, że wraz z końcem XX i początkiem XXI wieku zjawisko to zostało na pewien sposób definicyjnie wpisane w ów region świata i na swój niechlubny sposób stało się jego synonimem. Cóż, trudno prowadzić jakąkolwiek polemikę i sprzeczać się ze stwierdzeniem, iż akwen Zatoki Adeńskiej i somalijskie wybrzeże pod kątem występowania piractwa i żeglugi jest jednym z najmniejbezpieczniejszych rejonów (przez wiele lat wody zatoki uważane były za najmniejbezpieczniejszy szlak tranzytowy, nie mniej jednak od kilku lat, prym w tym mało chwalebny zestawieniu wiedzie Zatoka Gwinejska wraz z nigeryjskim wybrzeżem). Z drugiej strony jest to strategiczny akwen o wysokiej wartości, a wiodące przezeń szlaki tranzytowe są wysoce i często eksploatowane – Zatoka Adeńska łączy Ocean Indyjski z Morzem Czerwonym, a dalej przez Kanał Sueski z Morzem Śródziemnym, co za tym idzie, jest to najkrótsza droga łącząca ze sobą Europę z Indiami, Chinami czy Australią i innymi ważnymi regionami Azji Południowej i Południowoschodniej bez konieczności żeglugi wokół wybrzeża całego kontynentu afrykańskiego. Jednocześnie, z której strony by nie spojrzeć, trudno się nie zgodzić z założeniem, iż żegluga była i wciąż pozostaje swoistym napędem cywilizacyjnym. Według niektórych źródeł ponad 90% współczesnego, międzykontynentalnego transportu jest przeprowadzana drogą morską. Jedną z bardzo ważnych gałęzi światowej gospodarki, mianowicie wymiana surowców energetycznych jest w dzisiejszych czasach również w większości przeprowadzana właśnie drogą morską. Sama Zatoka Adeńska jest korytarzem tranzytowym,

którym ropa naftowa pochodząca z Bliskiego Wschodu transportowana jest do Europy, ale również Ameryki Północnej. Warto przy tym zauważyć, że fakt nadmiernej eksploatacji szlaków handlowych jest pewną otwartą bramą dla możliwości wystąpienia zjawiska piractwa zwłaszcza na wodach wyjętych spoza jurysdykcji jakiegokolwiek państwa⁸.

Czym jednak samo piractwo jest? Zjawisko to, w obecnym wydźwięku, kojarzy się jednoznacznie z przestępczą, morską działalnością zorganizowanych grup, ukierunkowaną na zdobycie wymiernych, materialnych korzyści – zysków za pomocą stricte nielegalnych środków, takich jak kradzież, napad rabunkowy czy łupiestwo, z reguły przy wykorzystaniu broni (często także pochodzącej z nielegalnych źródeł). Szerszą definicję tego zjawiska podaje natomiast Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku, sporządzona w Montego Bay (dokument ten, będący zasadniczą podstawą dla rozważań nie tylko o bezpieczeństwie morskim, poświęca piractwu aż osiem artykułów, tj. artykuły 100-107). W myśl dokumentu, piractwem można nazwać:

- a) „Wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
 - 1) Na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego;
 - 2) Przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym 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 ułatwienia popełnienia takich czynów⁹.

⁸ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach: współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009, s. 25.

⁹ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. Artykuł 101 – definicja piractwa. Warty uwagi jest w tym miejscu fakt, iż konwencja zrównała piractwo morskie i powietrzne pod jednym hasłem zbiorczym, mianowicie piractwem w sensie ogólnym. Warte odnotowania jest to, że konwencja ta w swojej treści definiuje zasadniczy cel piractwa, jakim jest prywatna i indywidualna chęć zysku (przekreślając tym samym możliwość wystąpienia innych pobudek, a także zjawiska, jakim może być piractwo państwowe – dopiero artykuł 102 mówi o tym, iż okręt wojenny, statek rządowy, na pokładzie których doszło do buntu i przejścia kontroli można traktować na równi ze statkami prywatnymi popełniającymi czyn zakazany). Jednocześnie dokument przewiduje i definiuje pojęcie samego statku pirackiego.

Obok międzynarodowej definicji przyjętej przez konwencję istnieje również trójpodział zjawiska piractwa zaproponowany przez IMB (*International Maritime Bureau*):

- Pierwszym typem aktu pirackiego, jaki został sklasyfikowany przez IMB, jest *low-level armed robbery*. Jest to atak na zakotwiczony bądź kotwiczący statek, przeprowadzany przeważnie przy linii brzegowej, za pomocą małych, szybkich łodzi, broni białej i krótkiej broni palnej (zazwyczaj pistoletu),
- Drugim typem są tak zwane *medium-level attacks*, przeprowadzane przez zorganizowane grupy pirackie. Swoje działania przeprowadzają z pokładu tak zwanego statku-matki (bądź statku-bazy), operującego w rejonie morza otwartego lub na wodach terytorialnych państwa pochodzenia, przy wykorzystaniu bardziej zaawansowanej broni. Są z reguły bardziej krwawe i brzemienne w skutkach (pod względem liczby ofiar) od pierwszego typu,
- Trzecim typem, uznanym za najbardziej niebezpieczny z punktu widzenia ekonomicznego jest piractwo ubezpieczeniowe, wykorzystujące do czerpania zysków tak zwane *phantom ships*. Typ ten rozwinął się na szeroką skalę na azjatyckich wodach, szczególnie na chińskich oraz indonezyjskich akwenach. Do przeprowadzenia tego typu aktu potrzebna jest nie tylko zorganizowana grupa (jak w przypadku drugiego typu), ale również mocno rozbudowana siatka zewnętrznych powiązań wraz ze wsparciem logistycznym¹⁰.

Piractwo występujące na wodach Zatoki Adeńskiej śmiało można wpisać w definicję dwóch pierwszych typów sklasyfikowanych przez IMB. Nie mniej zjawisko piractwa nie bierze się znikąd, ani nie jest wytworem kaprysu przestępców. Istnieje kilka zasadniczych przyczyn, które mogą determinować powstanie owego zjawiska. O czynniku ekonomicznym, a mianowicie chęci zysku, wspomniane zostało już wyżej wiele razy. Innym, ważnym czynnikiem, który na pewien sposób został „odświeżony” po Zimnej Wojnie i procesie dekolonizacji (jak w przypadku Somalii) są konflikty międzynarodowe (również wewnętrzne), wybuchające najczęściej na terenach państw wielonarodowych – często ważny w tym aspekcie wydaje się reżim polityczny obecny w państwie/państwach objętych konfliktem. W tej kategorii znajdują się również dążenia separatystyczne, czy niepodległościowe oraz przeniesienie działań obecnych przy konflikcie na akweny morskie (ułatwione przez wycofanie się sił morskich mocarstw wraz z zakończeniem

¹⁰ F. Bora Uzer, *Maritime Security and Defence Against Terrorism*, IOS Press, Amsterdam 2012, p. 12-13.

Zimnej Wojny¹¹). Udogodnieniem dla przestępczej działalności pirackiej jest również niesprawna administracja (nieposiadająca mechanizmów bądź niemożąca sprawować kontroli nad wodami terytorialnymi), a także powiększająca się destabilizacja państwa (tu znowu na pierwszy plan wysuwa się somalijski przykład). Te czynniki mogą również wpływać na stopień zamożności społeczeństwa – łatwy zysk, zarobek płynący z piractwa będzie tym bardziej interesujący dla biedniejszych społeczeństw. Tutaj pojawia się jednak pewien problem – o ile jeszcze w XX wieku na handlowych jednostkach piraci mogli znaleźć łatwe do upłynnienia łupy oraz pieniądze, o tyle w XXI wieku transakcje odbywają się w inny sposób (nieopłacalny z punktu widzenia samego piractwa). Najbardziej intratną formą piractwa stało się porwanie jednostki dla okupu (oraz grabież dóbr pozostających w posiadaniu załogi)¹².

Piractwo nie jest bynajmniej domeną zarezerwowaną dla biedniejszych warstw społecznych, chociaż to właśnie ci najubożsi tworzą swoiste podwaliny dla zorganizowanych grup przestępczych. Dodatkowo, piractwo często spotyka się również z pewnym społecznym uznaniem – taka sytuacja ma często miejsce wśród społeczności żyjących w pobliżu wielkich szlaków handlowych. Niektóre źródła mówią również o powiązaniach piractwa z kulturą danych ludów (występująca w Somalii *diya* – zemsta, zadośćuczynienie za krzywdy i starty). Jest to kolejne utrudnienie dla zwalczania procederu piractwa¹³.

Otwartą kwestią dla problematyki przeciwdziałania piractwu są również tak zwane „tanie bandery” – na rejestrację danej jednostki wybierane są państwa, które nie są w stanie kontrolować czy zarządzać zarejestrowaną jednostką, co wiąże się z tym, że często tymi statkami zarządzają obcokrajowi armatorzy. Podnoszenie bandery i przynależność jednostki do danego państwa jest determinowane i ograniczane przez zapisy w konwencji o prawie morza z 1982 roku¹⁴.

¹¹ Paradoksalnie, wielkie mocarstwa utrzymując ogromne, potężne floty w strategicznych rejonach świata podczas Zimnej Wojny, zapewniały swoje bezpieczeństwo akwenów objętych ich obecnością. Po zakończeniu Zimnej Wojny i wycofaniu się sił (i jednoczesnej restrukturyzacji oraz modernizacji, podczas której położono nacisk na jakość, nie liczebność jednostek i samych flot), na pewien sposób załamała się dotychczasowa równowaga i stabilność utrzymywana na morzach. Piractwo w dużej mierze eskalowało właśnie na wodach dotychczas uznawanych przez USA, bądź ZSRR za akweny o znaczeniu strategicznym (i tutaj przykładem jest Zatoka Adenijska).

¹² K. Kubiak, op.cit. s. 26-27; K. Wardin, op.cit., s. 26.

¹³ K. Frąckowiak, op. cit. s. 35. Przyzwolenie dla pirackiej działalności wśród lokalnej społeczności można było znaleźć chociażby w starożytnej Grecji, gdzie proceder ten akceptowały niektóre z polis (znajdowały one korzyści nie tylko dla jednostek, ale i dla całego miasta-państwa). Obecnie jednak, społeczną akceptację łatwiej odnaleźć jest wśród mieszkańców wybrzeży położonych nad Morzem Południowochińskim.

¹⁴ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., art. 91 i 94.

Analizując sytuację w Somalii, jasnym wydaje się fakt, że wszystkie z wyżej wymienionych czynników sprzyjających powstawaniu piractwa zasadniczo są spełniane przez ten kraj. Nie mniej, nasuwa się kolejne pytanie, dlaczego problem ten tak znacząco eskalował? Do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku zasadniczo nie raportowano ani nie prowadzono statystyk wiążących się z piracką aktywnością, co pośrednio przyczyniło się do pewnego, swobodnego rozrostu tego zjawiska (być może podyktowanego przez rosnące poczucie bezkarności wśród pirackich załóg). Szczególny wzrost dynamiki pirackich ataków przypadł na lata 1991-2004 – statystyki nie mówią jednak, by w tym okresie doszło do niebywale ogromnej liczby aktów piractwa, lecz traktują o sposobie działalności samych piratów, do zmiany którego przyczyniły się z pewnością wchodzące do użytku nowoczesne środki łączności i ewolucja samego ataku pirackiego (większą uwagę zaczęto przywiązywać do porwania łączonego z wymuszaniem okupu). Podczas samego aktu, somalijscy piraci wykorzystują dwa rodzaje łodzi: sztandarowy dla drugiego rodzaju pirackiego ataku (według IMB) statek-matka (stanowi on zarówno bazę wypadową, jak również pewne logistyczne zaplecze i zabezpieczenie dla całej „operacji” – na jego pokładzie przewożony jest sprzęt oraz inne przydatne zaopatrzenie) oraz tak zwane „skiffy” (niewielkie, otwarte łodzie, wyposażone w znajdujący się za burtą silnik, z których piraci dokonują faktycznego ataku). Podczas samej akcji – najczęściej – z pokładów małych łodzi (skiffów) prowadzony jest ostrzał w kierunku obranego celu napadu w celu zmuszenia go do zmniejszenia prędkości bądź zmiany kursu na dogodny dla piratów – w konsekwencji powodzenia dochodzi do abordażu. W momencie, kiedy mostek celu zostaje opanowany, jednostka kierowana jest na redę – jak najbliższej wybrzeża – bądź do pirackiej bazy oraz wdrażane są negocjacje, skupiające się głównie na wysokości żądanego okupu i sposobu jego przekazania. W takim wydaniu, proceder piractwa jest nad wyraz intratnym przedsięwzięciem – jeden udany atak potrafi dostarczyć nawet do dwóch milionów dolarów okupu. Oczywiście największa część trafia do watażków, pirackich negocjatorów, bojówek kontrolujących wybrzeże czy chociażby do sponsorów pirackich grup, którzy inwestując w legalne źródła, mają sposobność doposażać i dozbrajać gangi¹⁵.

Za przejęciem kontroli nad wybrzeżem przez bojówki czy gangi odpowiedzialne poniekąd mogą być komponenty ONZ w momencie, w którym wycofały się z Somalii. Pozostawiony sam sobie kraj dręczony wojną i rozlicznymi innymi problemami, (o których wspomniane zostało wyżej) powodującymi jego destabilizację stał się wolnym polem dla wzrostu organizacji paramilitarnych oraz

¹⁵ K. Frąckowiak, op.cit., s. 64 i 66.

właśnie pirackich gangów. I to te drugie mogą być szalenie niebezpieczne nie tylko ze względu na ich przestępczy charakter, ale również poprzez pewną sympatię, a nawet symbiozę z ugrupowaniami ekstremistycznymi, czy terrorystycznymi takimi jak Hizbul Islam, czy Al-Shabaab. Na czym to dwustronnie korzystne powiązanie dokładnie polega? Piraci posiadają swoje bazy wypadowe, przystanie, z których mogą korzystać rekruci w/w organizacji, z kolei same ugrupowania terrorystyczne posiadają siłę i sprzęt mogące posłużyć w pirackiej działalności¹⁶.

Same pirackie gangi operujące na wybrzeżu czerpią przykład z klanowego podziału, jaki jest obecny w państwie. Strukturalnie zbudowane są z kilku komórek specjalizujących się w danej dziedzinie, i tak, często gangi dzielą się na kilka sekcji, z których wyróżnić można: sekcję abordażową, sekcję morską (odpowiadającą za obsługę jednostki pływającej), sekcję planowania oraz sekcję negocjacyjną (utrzymującą kontakt z armatorami porwanych statków oraz ich załogami, a także odpowiada za współpracę z mediami). Jak zatem można zauważyć, somalijskie pirackie gangi nie są chaotycznymi ugrupowaniami bliżej niepowiązanych ze sobą ludzi¹⁷.

Wśród najważniejszych zorganizowanych grup (gangów), można wyróżnić: Nacjonalistyczną Straż Przybrzeżną, Grupę z Marki, Somalijskich Marynarzy (pośród pozostałych uważana jest za jedną z najlepiej zorganizowanych grup pirackich w rejonie Somalii – czynnikiem, który może mieć na to znaczący wpływ, jest fakt posiadania przez gang struktury zbliżonej do floty wojskowej), oraz Grupę Hobyo i Grupę z Puntlandii¹⁸. Co ciekawe, somalijskie gangi nie konkurują ze sobą w klasycznym wydaniu – a wręcz przeciwnie. Problemem dla zwalczania ich przestępczej działalności może być fakt szeroko zakrojonej współpracy pomiędzy ugrupowaniami objawiającej się chociażby w wymianie sprzętu i informacji (często również gangi dzielą się zdobytym okupem w zamian za informację czy współpracując ze sobą podczas ataku). Innym faktem utrudniającym przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa jest obszar, w którym operują pirackie łodzie – obecnie piraci działają nawet w strefie morza otwartego, pomimo tego, iż jeszcze na początku XX wieku załogi nie zapuszczały się dalej niż 60 mil od wybrzeża. Co więcej, piraci coraz częściej poza statkami handlowymi przeprowadzają ataki na statki wycieczkowe – przykładem może być tutaj napaść na wycieczkowiec „Seabourn Spirit” przeprowadzona z końcem 2005 roku, do której doszło w odległości prawie 160 km od afrykańskiego wybrzeża. Przykład ten, chociaż wiąże ze sobą wyżej wskazane novum w działalności pirackiej, to

¹⁶ Ibidem, s. 62-63.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem, s. 63-64.

nie jest idealny – zakończył się niepowodzeniem. Załoga wycieczkowca, wbrew oczekiwaniom piratów, wykazała chęć obrony – pomimo ostrzału ze strony atakujących kapitan nakazał zwiększyć prędkość, przez co wycieczkowiec wszedł na kurs kolizyjny z jedną z pirackich łodzi. Dodatkowo, (choć załoga „Seabourn Spirit” nie posiadała na wyposażeniu broni palnej), piraci zostali obezwładnieni dzięki środkom akustycznym LRAD (Long Range Acoustic Devices)¹⁹.

Dopiero 2006 rok przyniósł nieco spokoju na wodach okalających Róg Afryki – władzę w Somalii przejęła Unia Trybunałów Islamskich, która wprowadziła radykalne rządy, skierowane również przeciwko pirackiej działalności. Unia Trybunałów Islamskich nie utrzymała się jednak na tyle długo, by wykorzenić zjawisko piractwa lub chociażby zapanować nad sytuacją w kraju i już od 2007 roku (kiedy Unia Trybunałów Islamskich została odsunięta od władzy, a na jej miejsce powrócił dotychczasowy, nieudolny Rząd Tymczasowy), znowu zaczęto odnotowywać rosnącą działalność piracką. Względnie spokojniejszym okresem był natomiast 2010 rok, nie mniej jednak liczba aktów piractwa względem lat wcześniejszych wykazywała na tyle niewielki spadek, by można było mówić o jakimkolwiek przełomie²⁰.

Pewnym przyczynkiem dla wzrostu pirackiej działalności i jej rozwoju, a również swoistym usprawiedliwieniem dla przestępczości, jakie prezentują głowy gangów, jest fakt składowania toksycznych odpadów u wybrzeży Somalii, który unaocznilo i w pewien sposób odkryło wcześniej wspomniane tsunami z 2004 roku. Czemu to wydarzeniem na swój sposób ma być usprawiedliwieniem dla kultywowania piractwa przez Somalijczyków? Otóż powiązać to należy z instytucją krwawej zemsty – owej *diya*. Przedstawiciele klanów mogli sobie poczytać działania Europejczyków (składowanie toksycznych odpadów u wybrzeży Somalii), za wymierzone właśnie przeciwko społecznościom somalijskim. Piraci, atakując statki, mszczą się za zniszczenie somalijskiego środowiska, a okup ma stanowić swoistą rekompensatę. Jednakowoż pojawiają się tutaj dwie nieścisłości – Somalia sama wyniszczała swoje własne środowisko, chociażby nadmiernie eksploatując lasy, a z drugiej strony, ofiarami ataków padają nie tylko statki płynące pod europejskimi banderami²¹.

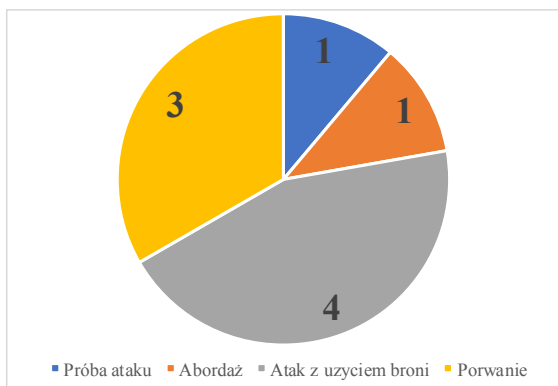
Zasadniczo od 2012 roku piractwo u wybrzeży Somalii stało się znikomym zjawiskiem – powodowały to między innymi działania państw Unii Europejskiej czy obsadzanie statków uzbrojoną ochroną. Ostatnie dwa lata, chociaż pokazują bardzo różną tendencję w liczbie odnotowanych ataków pirackich, stanowią pewien

¹⁹ Ibidem, s. 65; K. Kubiak, op. cit. s. 153-154.

²⁰ K. Wardin, *Współczesne...*, op. cit., s. 82.

²¹ Ibidem, s. 83; K. Wardin, *Model reagowania na zagrożenia piractwem morskim*, BEL Studio, Warszawa 2014, s. 217.

renesans piractwa w tamtym regionie. Incydent z 2017 roku, mianowicie porwanie tankowca „Aris-13” (pierwsze porwanie tak dużej jednostki handlowej od 2012 roku u wybrzeży Somalii), wywołało pewien szok. Najciekawszym jest to, że statek należący de facto do armatora ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich (a płynący pod banderą Sri Lanki) transportował ropę naftową z Dżibuti do stolicy Somalii, Moga-diszu (pozostające pod zwierzchnością władz państwowych). Atak ten udowodnia tylko ogromny rozbrat organizacji pirackich i władz rządowych, a także głęboko zakrojony podział samego państwa, jaki występuje w Somalii. Nie jest to bynajmniej jedyny odnotowany akt piracki w tym rejonie, w tym roku (ataki na kutry rybackie, jak również często na statki pasażerskie nie są lokowane w statystykach). Według International Chamber of Commerce (ICC) International Maritime Bureau (IMB) odnotowującego pirackie incydenty i prowadzącego statystyki w 2017 roku doszło do dziewięciu aktów pirackich u wybrzeży Somalii i na wodach Zatoki Adeńskiej (również niedaleko linii brzegowej, podobnie jak Somalia targanego wewnętrznymi problemami Jemenu). W rejonie tym odnotowano cztery (z pięciu skalsyfikowanych przez IMB) aktów piractwa, mianowicie: próba ataku (attempted attack), abordaż (boarded), atak z użyciem ognia (fire upon) oraz porwanie (hijacked). Porównanie aktów piractwa prezentuje poniższy diagram²².



Rysunek 2. Akty piractwa w rejonie Rogu Aryki z 2017 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie IMB Piracy&Armed Robbery Map 2017.

Co ciekawe wskutek listopadowego ataku (zakończony niepowodzeniem pomimo wykorzystania ręcznych wyrzutni granatów przez napastników) na kontenerowiec zatrzymano sześciu Somalijczyków, którym po przewiezieniu na Seszele postawiono zarzuty popełnienia aktu piractwa.

²² <http://www.gospodarkamorska.pl/MW,Sluzby-Morskie/piractwo-na-najnizszym-od-22-lat-pozomie.html>. [dostęp: 5.05.2018)].

Względem 2017 roku, ubiegły rok pod kątem bezpieczeństwa na wodach afrykańskich prezentuje się znacznie lepiej. Według wcześniej wspomnianych statystyk prowadzonych przez IMB, w 2018 roku doszło do zaledwie trzech ataków z wykorzystaniem broni palnej. Pierwszy raport na rok 2018 z rejonu Rogu Afryki udostępniony przez IMB pochodzi z 22 lutego. Dotyczył on ataku na tankowiec, do którego doszło 315 mil morskich od Mogadiszu. Incydent zakończył się rezygnacją piratów z ataku. Następne odnotowane wydarzenie pochodzi z 31 marca – doszło do niego na wodach Zatoki Adeńskiej. I tym razem piratom, pomimo użycia ognia nie udało się wtargnąć na statek. Ostatni raport dotyczy ataku z 16 października, do którego doszło w okolicach 341 mil morskich od stolicy Somalii. Piraci zaatakowali masowiec, lecz w skutek wymiany ognia z załogą statku i tym razem musieli porzucić działania. Zatem jak pokazują raporty przedstawione przez IMB, somalijskie wody, chociaż wciąż pozostają niebezpieczne, obecnie nie wydają się czarną plamą piractwa, jak jeszcze kilka lat temu. Dodatkowo, w porównaniu z Zatoką Gwinejską, w której w 2018 roku doszło do ponad pięćdziesięciu incydentów (skatalogowanych przez IMB tylko do października 2018 roku), wody okalające Somalię w tym wymiarze prezentują się co najmniej miernie²³. Nie mniej trudno prognozować, czy piractwo somalijskie jest w ogóle w stanie powrócić do dawnej „potęgi”. Bardzo prawdopodobne, iż „złoty wiek” somalijskiego piractwa przeminął bezpowrotnie, a schedę i tytuł najniebezpieczniejszych wód przyjęły na stałe, bądź przynajmniej na długo, wody Zatoki Gwinejskiej lub inne rejony i akweny (przekładowo wody mórz Azji Południowoschodniej). Trudno jednak nie zgodzić się ze stwierdzeniem, iż piractwo, jeszcze w XX wieku przyjęło formę prosperującego biznesu ustrukturyzowanego w świetnie działający syndykat przestępczy. Piractwo, pomimo często wykorzystywanych przez głowy pirackich gangów podniesionych hasła, oderwane jest od jakichkolwiek społecznych czy też politycznych aspektów.

3. Przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa na wodach Rogu Afryki

W rozważaniach nad przeciwdziałaniem zjawisku piractwa na akwenach Rogu Afryki wyjść należy od zapisów umieszczonych w treści chyba najważniejszego z dokumentów traktujących o prawie morza, a mianowicie Konwencji o prawie morza z 1982 roku. Co prawda sam dokument nie wprowadza żadnych mechanizmów i jedynie zaznacza, że walka z piractwem należy do obowiązków państw

²³ <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018> [dostęp: 5.05.2018].

sygnatariuszy – zapisane jest to w artykule 100, który mówi o tym, iż „wszystkie państwa współdziałają w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym lub jakimkolwiek innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa”²⁴. Narzuca zatem jedynie pewien standard działania względem piractwa. Inny zapis znalazł się natomiast w Konwencji o morzu pełnym z 1958 roku. Nie mniej jednak jej zapisy mówią jedynie o obowiązkach spoczywających na państwach nadających swoją banderę konkretnym statkom (artykuł 5 konwencji). Obok tego, konwencja – w artykule 22 – wprowadza prawo do rewizji statku w uzasadnionych przypadkach, ale kiedy istnieje podejrzenie iż napotkany na pełnym morzu statek uczestniczy w pirackim procederze, prowadzi handel ludźmi lub też podnosi obcą banderę albo odmawia podniesienia własnej bandery i jest statkiem pochodzącym z tego samego państwa, co zatrzymujący go okręt wojenny. Co za tym idzie, okrętowi wojennemu przysługuje przywilej kontroli dokumentów wiążących się z prawem podniesienia konkretnej bandery. Ponadto artykuł 19 przewiduje prawo państw do zajęcia statków opanowanych przez piratów, zatrzymania osób i mienia będącego na jego pokładzie, jeśli statek znajduje się na morzu pełnym lub w każdym innym miejscu wyjętym spod jakiegokolwiek państwowej jurysdykcji. Orzecznictwo w sprawie kar i środków podjętych względem danego statku określane jest przez sądownictwo państwa, które statek ów zajęło²⁵.

Innymi uregulowaniami prawnymi traktującymi o zjawisku piractwa są chociażby Konwencja przeciwko braniu zakładników z 1979 roku, Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 roku (inaczej Konwencja SUA) oraz Konwencja SUA 2005 wraz z protokołem dodatkowym. Idąc dalej, sytuacja w Somalii, w myśl Karty Narodów Zjednoczonych zagrażająca ogólnie pojętemu bezpieczeństwu nie mogła nie odbić się echem na forum Organizacji Narodów Zjednoczonych, która w sprawie somalijskiego piractwa wydała całą gamę rezolucji. W 2009 roku Rada Bezpieczeństwa przyjęła rezolucję nr 1814 nakłaniającą organizacje regionalne i państwa do działania przeciw napaściom na statki przepływające przez akwen Zatoki Adeńskiej – szczególną uwagę zwróciła ona na bezpieczeństwo konwojów Światowego Programu Żywnościowego²⁶. Inna rezolucja z 2006 roku nakłania państwa do wsparcia Somalii w sprawach pomocy technicznej czy zezwala na wkroczenie państw, które podjęły się zwalczania piractwa na somalijskie wody

²⁴ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., art. 100.

²⁵ Konwencja o morzu pełnym sporządzana w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r., art. 5, 19, 22.

²⁶ K. Frąckowiak, op. cit., s. 142-143.

terytorialne²⁷. ONZ nie jest jednak jedyną organizacją, która wydawała rezolucje w sprawie piractwa morskiego. Międzynarodowa Organizacja Morska, podobnie jak ONZ kładła szczególny nacisk w swoich dokumentach na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na akwenach, na których występuje zjawisko piractwa. Jednym z owoców pracy organizacji jest chociażby dokument zatytułowany: Międzynarodowy kodeks statków i obiektów portowych²⁸.

Co ciekawe, ważnym aspektem w zwalczaniu piractwa są wewnętrzne regulacje przyjmowane przez poszczególne państwa. Ciekawym przypadkiem jest tutaj sama Somalia, której prawodawstwo nijak się jednak ma do stanu faktycznego, jaki występował na wodach Zatoki Adeńskiej. Jeszcze do 2012 roku, w Somalilandzie stosowano się do zapisów ustawy *1959 Somalia Maritime Code*, określającej co zrobić z pirackim statkiem, kapitanem i załogą, która podniosła na pokładzie bunt. W późniejszym okresie władze Somalilandu wystosowały własną definicję piractwa, zawierającą się w ustawie (*Anti*)*Piracy Law*. Definicja ta skupia się jednak bardziej na jednostkach/osobach, które dopuściły się aktu pirackiego (w przeciwieństwie do operacji, które stawiają nacisk na sam akt/czyn, w którym bierze udział piracki statek). Ustawa również określiła wymiar kary, którym jest 20 lat pozbawienia wolności dla osoby oskarżonej o piracką działalność²⁹.

Swoją rolę w zwalczaniu zjawiska piractwa mają również organizacje regionalne, które oprócz działań stricte politycznych (rezolucje, uchwały, projekty wspólnych działań) podejmują także przedsięwzięcia ekonomiczne czy prowadzą operacje militarne. Pierwszym przykładem może tutaj być Unia Europejska. W ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Rozwoju, UE przekazuje Somalii wsparcie w postaci środków mających na celu poprawę administracji, wprowadzenia rządów prawa, stanu edukacji oraz wsparcia dynamiki rozwoju gospodarczego Somalii. Ponadto, Unia podejmuje działania w postaci operacji, do których zaliczyć można: misję EUTM – European Union Training Mission Somalia, misję EUCAP Nestor – *European Union Capacity Building Mission in the Horn of Africa*, czy najbardziej znana misja EUNAVFOR Atalanta – *European Union Naval Force Atalanta*³⁰. Ostatnia z nich, chociaż posiadająca charakter doraźny, już przy samym starcie w 2008 roku wyznaczyła sobie kilka ambitnych celów, które oscyływały wokół zapewnienia bezpieczeństwa statkom Światowego Programu Żywnościowego, ochrony statków handlowych, patrolowania wód

²⁷ T. Klin, op. cit., s. 113.

²⁸ K. Frąckowiak, op. cit., s. 164.

²⁹ Ibidem, s. 290-291.

³⁰ A. Bomba, *Piractwo morskie*, [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, red. A. Florczak, A. Lisowska, Wrocław 2014, s. 99; T. Klin, op. cit., s. 115-116.

Rogu Afryki, przy zastrzeżeniu prawa do użycia wszelkich środków potrzebnych do walki z piractwem (również siły), do aresztowania i przekazania odpowiednim organom osób podejrzanych o działalność strictly piracką oraz dążyła do współpracy z innymi podmiotami, trudniącymi się zwalczaniem zjawiska piractwa u somalijskiego wybrzeża³¹. W 2010 roku misja otrzymała rozszerzone uprawnienia, pozwalające na większą skuteczność (kontrowersyjnym w tym wymiarze był problem bezpieczeństwa somalijskich rybaków). Dodatkowo w ramach misji ustanowiono organ monitorujący Zatokę Adeńską – Morskie Centrum Bezpieczeństwa Rogu Afryki.

Operacja Atalanta jest jedną ze składowych tak zwanego mechanizmu SHADE (*The Shared Awareness and Deconfliction*) współprowadzonego przez NATO. Ma on za zadanie koordynację działań w celu zwalczania zjawiska piractwa w Zatoce Adeńskiej oraz wschodniej części Oceanu Indyjskiego³². Obok tego Organizacja Paktu Północnoatlantyckiego zaangażowana była w operację *Allied Protector* z 2009 roku, której zasadniczym celem było eskortowanie statków wypełnionych pomocą humanitarną oraz ochrona statków handlowych. Jeszcze tego samego roku, operację zastąpiono misją *Ocean Shield*, której zakres działań poszerzył się dodatkowo o identyfikację i śledzenie, mające za zadanie wykrycie pirackich statków oraz o eskortę statków należących do ONZ na wodach okalających stołeczny port (Mogadiszu). Obok tego, NATO zaangażowane zostało w Międzynarodową Grupę Kontaktową dla Somalii (posiadająca charakter strictly dyplomatyczny), a dzięki NATO *Shipping Centre* możliwa jest koordynacja działań wspólnie z armatorami przedsiębiorstw, których statki poruszają się po wodach dotkniętych przez działalność somalijskich piratów. Problematicznym dla działalności Sojuszu może być jednak fakt zasadniczego braku jakichkolwiek porozumień z państwami afrykańskimi, co w powiązaniu ze słabością somalijskich struktur państwowych prowadzi niekiedy do rozlicznych patologii, na przykład wypuszczania pojmanych u wybrzeży państwa piratów. Remedium na to mogą być indywidualne porozumienia państw członkowskich Sojuszu z państwami kontynentu afrykańskiego. Również swoistą niechęć w kierunku podejmowanych przez Sojusz działań wykazują Somaliland i Al-Shabaab, w których rękach pozostaje znaczna część somalijskiego terytorium³³.

Nawet Stany Zjednoczone miały swój udział w propagowaniu działań antypirackich u wybrzeży Somalii. USA wyszło z inicjatywą Operacji Połączonych Sił Morskich – udział w misji miał charakter zasadniczo obligatoryjny

³¹ A. Bomba, op. cit., s. 99.

³² Ibidem, s. 98.

³³ A. Bomba, op. cit., s. 97; K. Frąckowiak, op. cit., s. 190; T. Klin, op. cit., s. 117.

i mocno elastyczny (żadne z państw biorących udział w operacji nie jest zmuszone do podjęcia jakichkolwiek działań przeciwko piractwu, jeśli nie wyrazi na to zgody bądź chęci). Poza tym misji nie wiąże żaden mandat i sama operacja ma czysto nieformalny charakter, a jej celem jest zwalczanie piractwa morskiego, terroryzmu morskiego oraz wsparcia dla regionalnej współpracy w tym zakresie³⁴.

Znaczenie dla poprawy poziomu bezpieczeństwa w rejonie Zatoki Adeńskiej odegrało również powołanie do życia dwóch różnych mechanizmów, mianowicie Patrolowanej Strefy Bezpieczeństwa Morskiego (realizowana jest w ramach Połączonych Sił Morskich) oraz Międzynarodowy Rekomendowany Korytarz Tranzytowy. Ów korytarz tranzytowy jest niczym innym, jak bezpiecznym szlakiem biegnącym na dwóch liniach – jeden w stronę wschodnią, drugi zachodnią. Skorzystanie z korytarza jest dostępne jedynie z poprzedzającą go rejestracją żeglugi przez Zatokę Adeńską. Statki eskortowane są przez jednostki misji Atalanty³⁵.

W walkę z piractwem, a także zapobieżeniem dalszej destabilizacji Somalii zaangażowana jest również Unia Afrykańska – jedną z inicjatyw UA jest pokojowa misja AMISOM (*African Union Mission in Somalia*). Początkowo misja miała na celu ustabilizowanie sytuacji w Somalii, dopiero później w porozumieniu z somalijskim rządem nabrała znaczenia antypirackiego. W ramach AMISOM, przy wsparciu UE odbywają się szkolenia realizowane dla somalijskich sił bezpieczeństwa. Ponadto, UA w swoich działaniach przyjęła także Afrykańską Kartę Transportu Morskiego, której zapisy zobowiązują członków UA do walki z piractwem występującym u afrykańskich wybrzeży. Również Liga Państw Arabskich zaangażowała się w zwalczanie piractwa na wodach Rogu Afryki (przyczynia się do tego fakt zapewnienia ciągłości dostaw i ochrony statków przewożących ropę naftową przez wody Zatoki Adeńskiej). Liga Państw Arabskich wspiera działania misji AMISOM oraz wysnuła propozycję współpracy z firmami ochroniarskimi. Pomimo tego działania organizacji faktycznie nie przynoszą żadnych większych sukcesów³⁶.

Jak zatem można zauważyć, w rejonie Rogu Afryki działało i wciąż działa wiele inicjatyw mających za zadanie poprawę bezpieczeństwa żeglugi i zwalczanie pirackiej działalności.

³⁴ K. Frąckowiak, op. cit., s. 191.

³⁵ K. Wardin, *Współczesne...*, op. cit., s. 255, 257.

³⁶ Ibidem, s. 174-175.

Podsumowanie

Problem somalijskiego piractwa w ostatnich latach został mocno złagodzony – można nawet powiedzieć, że sytuacja ustabilizowała się na tyle, by prognozować dalszy regres liczby aktów piractwa, do jakich dochodzi w regionie Rogu Afryki. Pierwszy atak z 2017 roku wywołał szok wśród społeczności międzynarodowej, jako iż był pierwszym tego typu wydarzeniem, do którego doszło od przeszło pięciu lat. Z drugiej jednak strony to pokazuje, iż piractwo w Somalii nie zostało mimo wszystko wykorzenione, a ta swoista rana pozostaje wciąż otwarta i chociaż słabo, dalej się jątrzy. Trudno jednak nie zgodzić się z faktem, iż pierwsze skrzypce w tej materii zaczęła grać chociażby Zatoka Gwinejska, która na mapie uwzględniającej ataki piractwa jest chyba najczarniejszym z punktów. Z innej strony, trudno jest się oprzeć przekonaniu, iż w dobie współczesnych zagrożeń, piractwo zostało zepchnięte na boczny tor. Trudno to zjawisko jest porównywać jakąkolwiek miarą do chociażby terroryzmu, do którego przywiązuje się obecnie bardzo wielką wagę. Nie można jednak odmówić, że w pewnym okresie (jeszcze w XXI wieku), somalijskie piractwo wiodło prym, jeśli chodzi o zagrożenia oddziaływujące na bezpieczeństwo morskie. I zasadniczo – być może jest to nadużycie – trudno nie stwierdzić, że zarówno za takim stanem rzeczy, jak i za daleko posuniętą destabilizacją Somalii, w dużej mierze odpowiadały państwa kolonizatorskie, które pozostawiły w zasadzie ten kraj samemu sobie po zakończonym procesie dekolonizacji.

Bibliografia

1. Bomba A., *Piractwo morskie*, [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, red. A. Florczak, A. Lisowska, Wrocław 2014.
2. Bora Uzer F., *Maritime Security and Defence Against Terrorism*, Amsterdam 2012.
3. Frąckowiak K., *Piractwo morskie: studium prawnokarne i kryminologiczne*, Olsztyn 2015.
4. Klin T., *Państwa upadłe*, [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, red. A. Florczak, A. Lisowska, Wrocław 2014.
5. Kubiak K., *Przemoc na oceanach: współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.
6. Wardin K., *Model reagowania na zagrożenia piractwem morskim*, Warszawa 2014.
7. Wardin K., *Współczesne piractwo morskie: wyzwanie somalijskie oraz odpowiedź społeczności międzynarodowej*, Warszawa 2012.
8. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.
9. Konwencja o morzu pełnym sporządzana w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r.

Źródła internetowe:

1. <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2018>.
2. <http://www.gospodarkamorska.pl/MW,Sluzby-Morskie/piractwo-na-najniższym-od-22-lat-poziomie.html>.

Maritime Security of the Horn of Africa

Abstract

The Horn of Africa, the Gulf of Aden and Somalia were regarded as one of the most dangerous shipping areas in the world. This infamous title those areas owes to the post-colonial past of Somalia, its political and economic weakness and far-reaching destabilization, and consent of local communities (Somali clans) to engage in piracy. Finally, by the illegal, maritime practice, which has grown to a huge, well-managed criminal syndicate (which have numerous links – even with terrorist organizations), whose weak internal, divided by various factions state was unable to liquidate, thus opening the way for easy growth. Only by initiatives of international organizations was possible to deal with piracy acts in those regions (which each year will have a smaller number).

Keywords: Maritime Security, the Horn of Africa, Somalia, Somaliland, the Gulf of Aden, Piracy, Organized Crime