



Filip Dobrowolski¹

Piractwo w Azji Południowo-Wschodniej

Wprowadzenie

W wyniku globalizacji i postępu technologicznego wzrosło znaczenie transportu morskiego, który stał się podstawowym, strategicznym sposobem przewozu towarów i surowców w handlu światowym. Morza i oceany zajmują niemal 70% powierzchni całej kuli ziemskiej i w głównej mierze nie podlegają jurysdykcji żadnego z państw, co powoduje, że stanowią atrakcyjne środowisko do szybkiego rozwoju przestępczości morskiej – piractwa. Jeszcze do niedawna problem ten badany był wyłącznie w ujęciu historycznym. Jednak od kilkadziesiąt lat stał się poważnym zagrożeniem w skali międzynarodowej. Można przyjąć, że rozwój piractwa rozpoczął się wraz z rozwojem żeglugi. Jak wskazuje Edward Fox, „piractwo, nielegalna grabież dokonywana na morzu, istniało na oceanach świata tak długo, jak długo istniał handel morski. Przez całą historię niektóre rejony, w pewnych okresach, były świadkami nagłych wzrostów morskiego bezprawia na dużą skalę”².

W starożytności rozbójnicy kontrolowali morskie szlaki handlowe Egiptu, następnie Grecji i Imperium Rzymskiego. Piractwo stało się zauważalnym problemem podczas kolonizacji nowych terenów. W tym czasie nastąpił znaczny wzrost transportu i handlu morskiego. Równocześnie miała miejsce tzw. „złota era piractwa” (*The Golden Age of Piracy*). Wiek XIX to okres zanikania zagrożenia rozbójnictwa morskiego, które na nowo powróciło pod koniec lat 80. XX wieku³.

¹ Szkoła Doktorska Akademii Pomorskiej w Słupsku, Polska, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3646-9519>, e-mail: f.dobrowolski56@icloud.com.

² E.T. Fox, *Jacobitism and the “Golden Age” of Piracy, 1715–1725*, „International Journal of Maritime History” 2010, vol. XXII, nr 2, s. 277–303.

³ A. Bomba, *Piractwo morskie*, [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, red. A. Florczak, A. Liskowska, Wrocław 2014, s. 87.

Przyczyny występowania piractwa na świecie

Zjawisko piractwa dotyka głównie te regiony, w pobliżu których panuje bieda, ubóstwo, a grabież morska jest sposobem pozyskiwania korzyści majątkowych. Dotyczy to również obszarów sprzyjających żegludze, obfitujących w dużą liczbę porzrzucanych na morskim bezkresie niewielkich wysepek⁴. Właśnie takimi cechami charakteryzuje się Morze Południowochińskie, przez co region Azji Południowo-Wschodniej stał się jednym z głównych obszarów występowania piractwa.

Metody i narzędzia, które wykorzystują piraci mogą zasadniczo różnić się od siebie. Jest to po części zależne od ich zaplecza finansowego oraz stopnia zorganizowania. Na akwenach morskich można zauważyć zarówno grupy piratów, którzy posiadają nowoczesne narzędzia walki, w tym karabiny maszynowe, szybkie łodzie motorowe, ale także mniejsze grupy osób poruszających się na starych, często skorodowanych jednostkach pływających. Warto zauważyć, iż pomimo powyższych różnic mają ten sam cel, którym jest wzbogacenie się. Osiąganie korzyści majątkowych w tym zakresie odbywa się w dwojaki sposób. Pierwszym obszarem działalności piratów jest napad rabunkowy i grabież dóbr znajdujących się na danym statku w celu ich późniejszej odsprzedaży. Natomiast drugim są napady i porwania statków oraz osób w celu wymuszenia okupu. Piraci działający na morzu są świetnie zorganizowani oraz poinformowani o trasach i godzinach rejsów statków. Często wnikają w struktury służb mundurowych (policji czy marynarki), dzięki czemu zdobywają kluczowe informacje⁵. Duża część zysków pochodzących z napadów zostaje przeznaczona na odpłacanie nieuczciwych urzędników i funkcjonariuszy. Piractwo, więc problemem szczególnie istotnym, ponieważ ściśle wiąże się z korupcją urzędniczą w administracji państwowej.

Kolejną przyczyną występowania piractwa jest bardzo małe zainteresowanie tym problemem światowych mocarstw, które swoje wysiłki skupiają głównie wokół walki z terroryzmem. Piractwo uznawane było przez nich za kwestie, z którymi powinny poradzić sobie lokalne służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny. Jednakże omawiany problem dotyczy zwykle

⁴ P. Adamiec, *Historia piractwa w Azji Południowo-Wschodniej*, http://www.e-polityka.pl/a.1359.Historia_piractwa_w_Azji_Poludniowo_Wschodniej.html [dostęp: 31.08.2022].

⁵ R. Ciastoń, *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, <https://psz.pl/116-bezpieczenstwo/rafal-ciaston-piractwo-i-terroryzm-morski-a-bezpieczenstwo-energetyczne-japonii> [dostęp: 31.08.2022].

państw upadłych, dla których skuteczne zwalczanie piractwa jest często wyzywaniem zbyt trudnym, by były w stanie mu samodzielnie przeciwdziałać⁶.

Należy zauważyć, że w wielu rejonach świata piractwo jest bardzo popularne z uwagi na możliwość osiągnięcia znacznych korzyści przy relatywnie niskim poziomie ryzyka poniesienia kary. Wielkość mórz niewątpliwie sprzyja poczuciu bezkarności i nieuchwytności, a co za tym idzie napędza ten proceder. W ostatnich latach w żegludze morskiej zauważalna jest tendencja znacznej redukcji kosztów, szczególnie nasilona w okresie pandemii koronawirusa. W tym zakresie powszechnym rozwiązaniem jest ograniczanie liczebności załogi statku do absolutnego minimum. Spowodowało to, że ilość zadań przypadająca na jednego członka załogi była zbyt duża, co z kolei prowadziło do ogólnego rozproszenia i obniżenia czujności, a w konsekwencji zwiększenia podatności na potencjalne ataki ze strony piratów.

Kolejną kwestią jest ciche społeczne przyzwolenie i akceptacja morskiego rozbójnictwa. Zjawisko piractwa w dziejach świata uznawane jest za jedno z najdłużej istniejących. Wielu badaczy uważa, że pierwszy pirat wypłynął na morze zaraz za pierwszym kupcem wiozącym towar na swej łodzi⁷. Należy więc uznać, że piractwo jest problemem, który właściwie trwa nieustannie. Na przestrzeni lat zmieniły się jednak narzędzia i sposoby działań przestępców na morzach. Tak zakorzeniony trend wśród lokalnych mieszkańców sprawia, że bardzo trudno jest zmienić sposób postrzegania tego procederu przez społeczeństwo⁸. Odrodzenie piractwa morskiego nastąpiło na przełomie XX i XXI wieku, wraz z przyjęciem zasady wolności mórz jako prawa traktatowego. Z kolei koniec zimnej wojny spowodował wycofanie wojsk marynarek z wielu akwenów, co doprowadziło do zmniejszonej kontroli i również przyczyniło się do rozwoju piractwa⁹.

Regulacje prawne

Najogólniej ujmując piractwo to łamanie prawa na morzu, które pomimo braku politycznego umotywowania w głównej mierze wywodzi się z państw, w których występują nieład polityczny i ekonomiczny. Jednak w literaturze przedmiotu nie znalazła się jedna, powszechna definicja tej formy przestępczości.

⁶ K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie. Wyzwanie somalijskie oraz odpowiedź społeczności międzynarodowej*, Warszawa 2012, s. 38–39.

⁷ P. Adamiec, op.cit.

⁸ K. Wardin, op.cit., s.48.

⁹ J. Padzik, *Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmian*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2013, nr 1, s. 91.

Legalna definicja piractwa określona została w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza¹⁰ (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) podpisanego 10 grudnia 1982 roku. Zgodnie z art. 101 piractwem jest każdy „bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu wymierzone: na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego; przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego z państw”¹¹.

Zgodnie z powyższą definicją piractwem jest więc każdy akt przestępstwa dokonany wyłącznie dla celów osobistych, który odnosi się tylko i wyłącznie do statków prywatnych, państwowych lub okrętów wojskowych. Podana regulacja wyklucza terroryzm morski oraz działalność przestępczą umotywowaną politycznie. Jedną z przesłanek piractwa jest również działalność na morzu otwartym, co oznacza, że zgodnie z prawem międzynarodowym ściganie sprawców możliwe jest tylko na tym obszarze.

Definicję piractwa rozszerzyła rezolucja Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO – *International Maritime Organisation*), zgodnie z którą należy rozróżnić piractwo od zbrojnego napadu rabunkowego na statek. Według powyższych zapisów za zbrojną napaść na morzu uznano „każdy bezprawny akt przemocy, pozbawienia wolności lub każdy akt grabieży czy groźby, skierowany przeciwko statkowi, ludziom lub mieniu na pokładzie takiego statku, w obrębie granic podlegających jurysdykcji danego państwa”¹², zaś samo piractwo określono jako „akty przemocy i grabieży mające miejsce na morzu otwartym lub we wszystkich innych miejscach niepodlegających jurysdykcji żadnego państwa”¹³.

Należy zauważyć, że wyżej przywołana powyżej definicja nie obejmuje problemu piractwa całościowo, gdyż bezprawne działania na morzu można podzielić na dwie grupy. Do pierwszej zalicza się piractwo i zbrojne napaści, druga zaś obejmuje akty terroryzmu morskiego. Frederick Chew analizuje piractwo i terroryzm morski w trzech kategoriach: celów (*ends*), środków (*means*) oraz efektów (*effects*). Jego zdaniem piractwo morskie w kategorii celów jest napędzane przez prywatny zysk, a terroryzm morski jest przede wszystkim

¹⁰ Treść definicji została zaczerpnięta z art. 15 Konwencji o morzu pełnym sporządzonej w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r.

¹¹ Art. 101 *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*.

¹² International Maritime Organization, [https://www.imo.org/blast=24575&filename=A922\(22\).pdf](https://www.imo.org/blast=24575&filename=A922(22).pdf) [dostęp: 30.08.2022].

¹³ *Ibidem*.

motywowany politycznie¹⁴. Chociaż początkowo niezwykle trudne jest rozróżnienie piractwa od terroryzmu morskiego, należy przyjąć, że piraci opierają swoje działania na osiągnięciu korzyści majątkowych przy równoczesnej możliwości pozostania anonimowym, terrorystom zaś zależy przede wszystkim na jak największym rozgłosie.

Najlepszym podsumowaniem źródeł piractwa są słowa Martina N. Murphy'ego, który uważa, że piractwo morskie powstaje jako reakcja na szansę stworzoną przez następujące czynniki: niewystarczający poziom bezpieczeństwa, luki prawne, korzystne położenie geograficzne, konflikty zbrojne, dogodny środowisko polityczne, tradycje morskie oraz zyski niewspółmierne do ponoszonego ryzyka¹⁵.

Problem piractwa morskiego w Azji Południowo-Wschodniej

W historii w niektórych rejonach świata ugrupowania piratów były szczególnie aktywne. W latach 90. XX wieku takim przykładem w Azji Południowej była Cieśnina Malakka, która jest strategicznym szlakiem transportowym zarówno dla państw regionu, jak i tych, które znajdują się po drugiej stronie kuli ziemskiej. Również tą drogą odbywa się transport wymiany handlowej między Azją a Europą. Z uwagi na obecność piratów cieśnina ta uznawana była przez wielu za jedną z najniebezpieczniejszych¹⁶.

Piraci w rejonie Cieśniny Malakka pojawili się już w starożytności, czyli od momentu, kiedy ludzie zaczęli transportować swoje dobra drogą morską. W tamtych czasach statki handlowe pływały wzdłuż linii brzegowej, pozostając przy tym łatwiejszym celem dla piratów, którzy wcześniej działali na własną rękę i nie tworzyli żadnych grup, a już szczególnie o charakterze zorganizowanym.

Zapobieganie piractwu nadal pozostaje wyzwaniem dla państw członkowskich Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN), ze względu na małe powodzenie zwalczania tego procederu w indywidualnych działaniach państw. Powodem trudności walki z piractwem był też brak wystarczających środków pieniężnych z uwagi na kryzys finansowy z końca lat 90. XX wieku¹⁷.

¹⁴ F. Chew, *Piracy, maritime terrorism and regional interests*, „Geddes Papers” 2005, s. 75.

¹⁵ M.N. Murphy, *Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?*, [w:] Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy, Dubai 2011, s. 36–37.

¹⁶ M. Roloff, *Piractwo w Cieśninie Malakka*, https://www.wojsko-polskie.pl/awl/u/6f/51/6f519f12-6531-4c8a-a183-1a7691ff4c9b/6_roloff.pdf [dostęp: 31.08.2022].

¹⁷ A. Bomba, op.cit., s. 95.

11 listopada 2004 roku podczas konferencji w Tokio zostało uchwalone Regionalne Porozumienie w sprawie Zwalczania Piractwa i Zbrojnych Napaści na Statki w Azji (ReCAAP)¹⁸. Jego stronami zostały państwa ASEAN oraz Japonia, Chiny, Korea Południowa, Indie, Bangladesz i Sri Lanka. Wszystkie wymienione państwa musiały wówczas zmierzyć się z procederem piractwa. Zgodnie z zapisami porozumienia powstała forma międzynarodowej współpracy państw, która obejmowała zapobieganie i zwalczanie piractwa oraz rozboju morskiego, zatrzymanie piratów, konfiskaty statków używanych do przestępstw oraz jednostek przejętych i kontrolowanych przez piratów, zatrzymywanie dóbr znajdujących się na pokładzie, a także pomoc dla osób, które stały się celem ataku¹⁹. Powstanie ReCAAP okazało się kluczowe w procesie zwalczania piractwa w tym obszarze, gdyż w efekcie podejmowanych działań doprowadziło do zmniejszenia ogólnej liczby ataków pirackich.

Rycina 1. Położenie Cieśniny Malakka



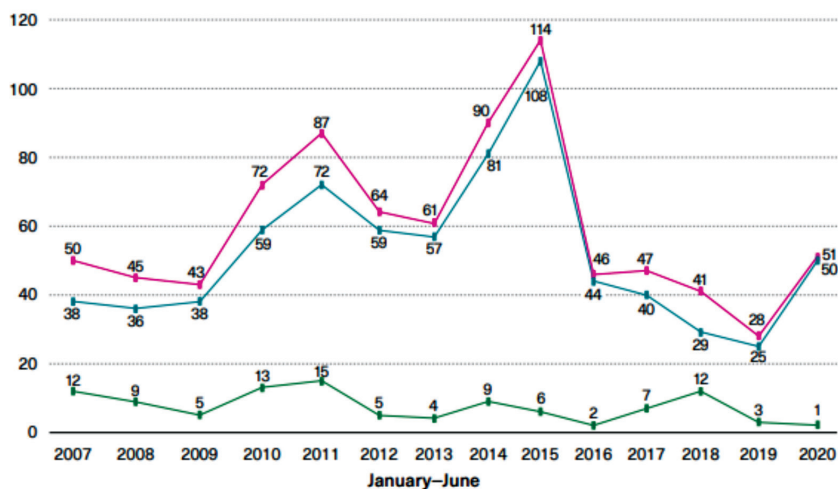
Źródło: <https://www.portalmorski.pl/zegl/1> [dostęp: 31.08.2022].

¹⁸ The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCAAP, porozumienie weszło w życie 4 września 2006 roku.

¹⁹ Ibidem, art. 3.

Jednak w pierwszej połowie 2020 roku w Azji ponownie nastąpił znaczny wzrost liczby ataków piractwa i zbrojnych napadów na statki. Jak podaje ReCAAP (Regionalne Porozumienia o Współpracy w Celu Zwalczania Piractwa i Zbrojnych Napadów na Statki w Azji) od stycznia do czerwca 2019 roku w Azji odnotowano 28 incydentów, zaś rok później w tym samym okresie zarejestrowano łącznie blisko dwukrotny wzrost, tj. aż 51 ataków²⁰.

Rycina 2. Liczba incydentów w Azji (styczeń–czerwiec 2007–2020)



Graph 1 – Number of incidents (January–June of 2007–2020)

█ Total █ Actual █ Attempted

Źródło: <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/halfyear/ReCAAP%20ISC%20Half%20Yearly%20Report%202020%20v1.pdf> [dostęp: 31.08.2022].

Wzrost incydentów w 2020 roku miał miejsce w Bangladeszu, Indiach, Indonezji, Filipinach, Wietnamie, na Morzu Południowochińskim i w pobliżu Cieśniny Singapurskiej. Jak wskazuje dyrektor Centrum Wymiany Informacji ReCAAP Masafumi Kuroki powyższe zjawisko w znacznym stopniu spowodowane było pandemią COVID-19, która pozbawiła wiele osób środków do życia²¹ i skłoniła ku przestępczej drodze. Pauperyzacja społeczeństwa jest zwykle największą

²⁰ Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Half Year Report, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/halfyear/ReCAAP%20ISC%20Half%20Yearly%20Report%202020%20v1.pdf> [dostęp: 31.08.2022].

²¹ P. Behrendt, *Wzrost aktywności piratów w Azji*, <https://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/wzrost-aktywnosci-piratow-w-azji/> [dostęp: 31.08.2022].

przyczyną wkrócenia na ścieżkę przestępczą wśród ludności. W związku z nagłym wzrostem incydentów ReCAAP zalecało zwiększenie liczby patroli oraz zacieśnienie współpracy w zakresie wymiany informacji dotyczących wszystkich podejrzanych zdarzeń²². Wezwano również organy ścigania zrzeszonych państw do dalszego wzmacniania nadzoru, szybkiego reagowania na zgłoszenia incydentów i aresztowania zaangażowanych sprawców. Statki przepływające przez obszary aktywności piratów mają zachować zwiększoną czujność, stale wypatrywać podejrzanych łodzi i zgłaszać wszystkie incydenty najbliższemu państwu nadbrzeżnemu, a także państwu bander²³.

W 2021 roku można zaobserwować spadek morskich przestępstw. Łącznie zgłoszono 82 przypadki napadu z bronią w rękę na statki w Azji w 2021 roku. Sytuacja uległa znacznej poprawie w porównaniu z rokiem ubiegłym. Nastąpił 15% spadek całkowitej liczby incydentów oraz 19% spadek rzeczywistej liczby incydentów w 2021 roku w porównaniu z 2020 rokiem. Warto podkreślić, że wszystkie incydenty zgłoszone w 2021 roku były napadami z bronią w rękę na statki. Nie zgłoszono żadnego przypadku piractwa²⁴.

Z danych ReCAAP wynika, że również w pierwszej połowie 2022 roku nie nastąpił żaden atak o charakterze pirackim, odnotowano natomiast 42 przypadki napadów zbrojnych na statki. Stanowi to wzrost o 11% w porównaniu z 38 incydentami zgłoszonymi w tym samym okresie w 2021 roku²⁵. Można zakładać więc, że ilość zgłoszonych incydentów będzie porównywalna do roku ubiegłego.

Podsumowanie

Jeszcze do niedawna wydawać by się mogło, że zjawisko piractwa morskiego odeszło w zamierzchłe czasy, pozostając jedynie motywem wykorzystywanym w wytworach filmowych. Jednakże do dnia dzisiejszego kraje Azji Południowo-Wschodniej muszą przeciwdziałać piratom, podejmując w tym zakresie międzynarodową współpracę zarówno w obszarze operacyjnym, jak i pozaoperacyjnym.

Piractwo morskie stało się poważnym zagrożeniem dla żeglugi morskiej. Niewątpliwie wiąże się ze stratami materialnymi, a także wpływa na poczucie

²² ReCAAP ISC November 2020 Report, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/monthly/2020/ReCAAP%20ISC%20November%202020%20Report%20v1.pdf> [dostęp: 30.08.2022].

²³ Ibidem.

²⁴ Summary Annual Report 2021, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202021.pdf> [dostęp: 30.08.2022].

²⁵ ReCAAP ISC Half Yearly 2022, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/half-year/ReCAAP%20ISC%20Half%20Yearly%20Report%202022.pdf> [dostęp: 30.08.2022].

bezpieczeństwa osób, które pływają na zagrożonych obszarach morskich. Spowodowało także wzrost kosztów komunikacji morskiej w związku z wysokimi kosztami ubezpieczenia jednostek, ich załogi oraz transportowanych towarów. Niekiedy również wymusza konieczność wynajęcia uzbrojonej ochrony podczas wyprawy lub zapłaty okupu piratom²⁶.

Trudności w zwalczaniu piractwa wynikają również z podstawowego prawa wolności mórz, zgodnie z którym każda jednostka ma prawo do swobodnego przepływu. W obecnych czasach piraci posługują się flagami obrabowanych wcześniej statków, co sprawia, że ich identyfikacja możliwa jest dopiero w momencie przeprowadzanego przez nich ataku. W świetle obowiązujących przepisów prawa statek podlega jurysdykcji państwa bandery, którą podnosi. Dopóki nie ma wiarygodnych przesłanek świadczących o możliwości popełnienia przestępstwa kontrola takiej jednostki ogranicza się tylko do ustalenia bandery, a jeżeli istnieje podejrzenie, co do wiarygodności danej jednostki – przeprowadzenia ewentualnej rewizji. Warto w tym miejscu podkreślić, że pełna kontrola statku możliwa jest tylko przez państwo, którego flagę ma dana jednostka pływająca. W wielu przypadkach są to jednak państwa upadłe, które nie mają sił oraz środków do przeprowadzania rewizji oraz skutecznego egzekwowania prawa. W takiej sytuacji piraci pozostają w znacznym stopniu bezkarni²⁷.

Do przeciwdziałania i skutecznego zwalczania piractwa konieczne jest stworzenie spójnych przepisów prawa, jak również zaangażowania większej liczby państw. Należy zauważyć, że problem ten nie dotyczy tylko i wyłącznie państw Azji Południowo-Wschodniej, które bezpośrednio mierzą się z tym zjawiskiem, ale powinien się znaleźć również w kręgu zainteresowania państw całego świata, z którymi to prowadzą wymianę handlową.

Prawidłowo działający transport morski ma ogromne znaczenie, gdyż odpowiada za ponad 95% międzykontynentalnej wymiany towarów. Gospodarka światowa w głównej mierze polega na szybkim i efektywnym funkcjonowaniu globalnej i regionalnej sieci żeglugi morskiej. Wszystkie problemy, które będą dotyczyły transportu morskiego w dużej mierze zakłócą wymianę handlową na całym świecie, co może prowadzić do zerwania łańcuchów dostaw. Z tego powodu należy uznać, że problem piractwa nie jest kwestią wyłącznie lokalną czy regionalną lecz światową, a co za tym idzie, zwalczanie tego procederu należy uznać za konieczność.

²⁶ M. Kopaczewski, Z. Ciekankowski, *Zagrożenie współczesnego świata – piractwo – historia i współczesność*, „Współczesne Problemy Zarządzania” 2018, t. 6, nr 1, s. 101–116.

²⁷ K. Wardin, op.cit., s. 42–43.

Problem piractwa morskiego nie zanika, zmienia się tylko jego natężenie oraz metody i techniki działania przestępców. Mocarstwa podejmują doraźne interwencje dopiero wówczas, gdy dana sytuacja zaczyna ich bezpośrednio dotyczyć. Konieczne jest więc stworzenie spójnej międzynarodowej strategii walki z tym zjawiskiem, bez której nie tylko całkowite wyeliminowanie, ale nawet redukcja tego zagrożenia wydaje się być niemożliwa.

Bibliografia

- Adamiec P., *Historia piractwa w Azji Południowo-Wschodniej*, http://www.e-polityka.pl/a.1359.Historia_piractwa_w_Azji_Poludniowo_Wschodniej.html.
- Behrendt P., *Wzrost aktywności piratów w Azji*, <https://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/wzrost-aktywnosci-piratow-w-azji/>.
- Bomba A., *Piractwo morskie*, [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, red. A. Florczak, A. Liskowska, Wrocław 2014.
- Ciastoń R., *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, <https://psz.pl/116-bezpieczenstwo/rafal-ciaston-piractwo-i-terroryzm-morski-a-bezpieczenstwo-energetyczne-japonii>.
- Chew F., *Piracy, maritime terrorism and regional interests*, „Geddes Papers” 2005.
- Fox E.T., *Jacobitism and the “Golden Age” of Piracy, 1715–1725*, „International Journal of Maritime History” 2010, vol. XXII, nr 2.
- International Maritime Organization, [https://www.imo.org/blast=24575&filename=A922\(22\).pdf](https://www.imo.org/blast=24575&filename=A922(22).pdf).
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzuzdiennik-ustaw/konwencja-narodow-zjednoczonych-o-prawie-morza-montego-bay-1982-12-0-16959103>.
- Kopaczewski M., Ciekankowski Z., *Zagrożenie współczesnego świata – piractwo – historia i współczesność*, „Współczesne Problemy Zarządzania” 2018, t. 6, nr 1.
- Murphy M.N., *Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?*, [w:] *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai 2011.
- Padzik J., *Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmiana*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2013, nr 1.
- Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Half Year Report*, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/halfyear/ReCAAP%20ISC%20Half%20Yearly%20Report%202020%20v1.pdf>.
- ReCAAP ISC Half Yearly 2022*, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/half-year/ReCAAP%20ISC%20Half%20Yearly%20Report%202022.pdf>.
- ReCAAP ISC November 2020 Report*, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/monthly/2020/ReCAAP%20ISC%20November%202020%20Report%20v1.pdf>.
- Roloff M., *Piractwo w Cieśninie Malakka*, https://www.wojsko-polskie.pl/awl/u/6f/51/6f519f12-6531-4c8a-a183-1a7691ff4c9b/6_roloff.pdf.
- The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCAAP.

Summary Annual Report 2021, <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202021.pdf>.

Wardin K., *Współczesne piractwo morskie. Wyzwanie somalijskie oraz odpowiedź społeczności międzynarodowej*, Warszawa 2012.

Piracy in Southeast Asia

Summary

Sea piracy has undoubtedly become a serious threat to sailing. It is associated with material losses and affects the sense of security of people sailing in endangered sea areas. It also increased the costs of sea transport due to the high costs of insuring the units and the crew. Sometimes, it also forces the necessity to hire armed security during an expedition or pay a ransom to pirates. Until recently, it would seem that sea piracy is long gone, remaining only a motif used in movies. To this day, however, the countries of Southeast Asia must counteract pirates.

Keywords: sailing security, maritime terrorism, global trade challenges

Пиратство в Юго-Восточной Азии

Резюме

Морское пиратство, несомненно, стало серьезной угрозой судоходству. Оно связано с большими материальными потерями, а также существенно влияет на чувство безопасности людей, находящихся в морских районах с угрозой пиратства. Это также увеличивает расходы в морском транспорте из-за больших затрат на страхование морских судов, экипажа и грузов. Иногда угроза пиратства также вынуждает нанимать вооруженную охрану во время экспедиции или платить выкуп пиратам. До недавнего времени казалось, что явление морского пиратства было преодолено и оставалось лишь мотивом, используемым в кинопродукции. Однако и по сей день страны Южно-Восточной Азии должны предпринимать совместные действия в области противодействия морскому пиратству.

Ключевые слова: безопасность судоходства, морской терроризм, глобальные вызовы, торговля