

GENY DNA ujawnia
przodków s. 64

NEOFASZYŚCI Listy s. 38
nienawiści

MIŁOŚĆ Słowa, dźwięki,
smaki s. 102



www.newsweek.pl
Newsweek
POLSKA

6/2008 12.02.08 Cena 4,50 zł (z VAT) ISSN 1744-5661

STABILI
ZAGIŁA
WRP



s. 26

STARCIE Z KORSARZAMI

U wybrzeży Somalii co roku dochodzi do 60 napaści na statki. Piraci są bezkarni. Ale 21 stycznia udało się ich złapać. Łajbę pod czarną banderą aresztował amerykański niszczyciel USS Winston S. Churchill



BANDYCI NA CELOWNIKU USS Winston S. Churchill wezwał załogę podejrzaną łodzi do zastopowania silników. Gdy go nie usłuchali, marynarze posłali serię ostrzegawczą z działka. Poskutkowało



Strach na morzu

Napadają, grabią, mordują. Dzisiejsi piraci morscy to nie awanturnicy z bajek, ale świetnie zorganizowana mafia, z którą świat nie potrafi skutecznie walczyć.

JACEK PALKIEWICZ

Pod koniec stycznia amerykański niszczyciel USS Winston S. Churchill zatrzymał na Oceanie Indyjskim okręt piracki. Na jego pokładzie było kilkudziesięciu uzbrojonych bandytów, którzy czyhali na cywilne statki. Załoga od dawna napadała na nie u wybrzeży Somalii. Rabowała towar albo porwywała całe jednostki, żądając okupu.

Znowu okazało się, że współcześni piraci nie są bohaterami bajek, żądnymi przygód i bogactwa nieustraszonymi żeglarzami. To bandyci, działający na zlecenie mafii. Bezwzględni i brutalni. Przynoszą gospodarce światowej 20 mld dol. szkód rocznie.

Według opublikowanego 1 lutego raportu Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) w Kuala Lumpur w ubiegłym roku na morzach całego świata odnotowano aż 275 napaści na statki cywilne. Przedstawiciele IMB zastrzegają, że to tylko wierzchołek góry lodowej. Ze względu na małe straty czy nieudany atak kapitanowie zwykle nie zgłaszają incy-

dentu władzom morskim. Nie chcą tracić czasu w porcie na długie korowody administracyjne. Niejednokrotnie łupem padają też jednostki nielegalnie wykorzystywane do przetrzutu broni czy narkotyków, a tego też nikt nie odnotowuje. Świat broni się przed morską przestępczością, wysyłając okręty w regiony najbardziej zagrożone. Walczą one jednak nie tylko z piractwem, ale też z przemytem.

W połowie lutego polska fregata ORP Pulański wypłynęła na wody Morza Śródziemnego w ramach operacji NATO. Amerykańskie okręty patrolują Ocean Indyjski. Ale to za mało. Dlatego cywilne jednostki coraz częściej zatrudniają ochroniarzy wyposażonych w najnowocześniejszą broń.

Niecałe trzy miesiące temu chwile grozy przeżyli turyści na luksusowym amerykańskim statku wycieczkowym Seabourn Spirit płynącym z 300 osobami z Aleksandrii do Mombasy. Sto mil od wybrzeży Somalii do jednostki podpłynęły dwie motorówki. Pasażerowie wpadli w panikę, gdy w stronę Seabourn Spirit wystrzelono pociski z gra-

natników i karabinów maszynowych. Ranny został jeden z marynarzy. Ale wycieczkowiec odpowiedział ogniem. Marynarze byli wyposażeni w nową broń LRAD (long range acoustic device) udoskonaloną przez amerykańską marynarkę wojenną po ataku na okręt Cole w Jemenie (w 2000 r.). To dźwiękowe ogluszacze, coś na wzór alarmu samochodowego spotęgowanego tysiąc razy. Bandyci z łodzi motorowych nie wytrzymali niezwykle silnego hałasu i odpłynęli.

Perła włoskiej floty pasażerskiej, Silversea, stosuje inną formę ochrony na niebezpiecznych wodach. Zatrudnia pluton legendarnych Gurkhów, walecznych nepalskich wojowników, siejących w przeszłości postrach na wszystkich wojennych arenach świata. Jednak większości cywilnych armatorów nie stać na profesjonalną ochronę.

Najniebezpieczniejsze akweny rozciągają się wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej, Afryki i Azji Południowej, gdzie piraci upodobili sobie szczególnie cieśninę Malakka, strategiczny szlak między Zachodem a Wschodem. Przepływa przez nią codziennie ponad 600 tankowców i statków handlowych. Przesmyk oddzielający Półwysep Malajski od Sumatry nosi złowrogą opinię „pirackiej republiki”, gdyż odnotowuje się tu co trzeci akt grabieży morskiej na świecie.



MARINES W AKCJI
Pod osłoną dział niszczyciela oddział uzbrojonych po zęby żołnierzy piechoty morskiej USA podpłynął do pirackiej łodzi, by dokonać przeszukania



RABUSIE POD KLUCZEM Kapitan pirackiej łodzi nie miał wyboru i poddał się. Marines znaleźli cały arsenał. Bandytów aresztowano i wzięto na pokład amerykańskiego okrętu

Ale prawdziwy piekielny szlak morski znajduje się na wodach Oceanu Indyjskiego, jakieś 100 mil od wybrzeży Somalii. Tędy przepływa każdy statek handlowy z Europy na Ocean Indyjski. W cieśninie Bab El Mandeb łączącej Zatokę Adeńską z Morzem Czerwonym zanotowano w ubiegłym roku co najmniej 60 napaści.

Swoje gniazdo piraci mają na wyspach Hanish, leżących w pobliżu szlaku. Tam nie odważają się zapuszczać nawet statki straży granicznej Jemenu i Dżibuti. Hordy bandytów są nietykalne, a zła sława o ich brutalności sieje postrach wśród marynarzy. Załogi korsarskich statków to rekrutowani przez zorganizowane gangi pospolici przestępcy albo zubożali rybacy. Piracy mafiosi dają im zatrudnienie, pieniądze i żądają tylko jednego: bezwzględności. A sami organizują resztę. Według organizacji IMB na wodach cieśniny Malakka stacjonuje kilka statków-matek wypatrujących potencjalnych celów. Mają zamontowaną aparaturę elektroniczną zdolną wykryć poprzez system satelitarny pozycje statków. Na sygnał tych okrętów ruszają do abordażu ukryte za jakąś wyspą najnowocześniejsze łodzie motorowe. Bandyty wdzierają się na zaatakowany statek po zarzuconej na burtę linie z kotwiczką. Potem wszystko odbywa się jak na filmie: kilku trzyma załogę pod lufami karabinów, reszta rabuje. Potem wszyscy szybko się ulatniają.

Jeśli skończy się tylko na kradzieży, to pół biedy. To na tych wodach 3 stycznia 1990 roku został ostrzelany i podpalony przez erytrejskich partyzantów polski statek handlowy Bolesław Krzywousty, wiozący amunicję do Etiopii. Na szczęście wszyscy przeżyli.

W czerwcu 2005 roku piraci porwali statek Torgelow z 10-osobową załogą, a w dwa tygodnie później Semlow z ładunkiem 850 ton ryżu wysłanego przez ONZ dla somalijskich ofiar tsunami. Za uwolnienie załogi zażądali pół miliona dolarów okupu. Kwota prawdopodobnie została wpłacona, bo statek zwolniono po trzech miesiącach. Dopiero w ostatnich dniach stycznia piraci wypuścili na wolność trzy indyjskie statki porwane wraz z załogami w sierpniu i listopadzie ubiegłego roku. Nie za darmo. Armator zapłacił za uwolnienie 450 tys. dolarów.

Bandyty nie wahają się użyć broni przeciwpancernej. 20 lipca na Morzu Czerwonym zaatakowali w ten sposób statek Jolly Marrone. Sześć dni później to samo spotkało Cielo di Milano. W sierpniu porwali trzy kutry rybackie, a we wrześniu statek Ibnu Batuta z ładunkiem cementu. 18 października łupem stał się statek Panagia pod ukraińską banderą. Wypuszczenie na wolność 22 marynarzy miało kosztować 700 tys. dolarów.

W przestępczym łańcuszku działają często urzędnicy portowi, pracownicy biur armatorów czy maklerów morskich. A za tym wszystkim stoją silne mafie regionalne - chińska, malajska czy indonezyjska, a także somalijscy „panowie wojny” i bossowie południowoamerykańskich gangów.

To dlatego piraci są w stanie sami doprowadzić statek do portu, w którym mogą liczyć na nietykalność ze strony skorumpowanych funkcjonariuszy. Używając fałszy-

wych dokumentów, rejestrują jednostkę pod inną banderą, po czym z łatwością sprzedają. W dodatku mają rozsiadane po archipelagach własne bazy, gdzie mogą przechowywać zakładników i rozładować towar. Czują się tak bezkarni, że nie powstrzymują się przed zabójstwem. W 2004 roku z rąk piratów życie straciło 30 marynarzy. W ubiegłym roku kilkunastu zaginęło - nie jest wykluczone, że podzielili tragiczny los poprzedników.

Najgorzej, że świat nie ma pomysłu, jak skutecznie walczyć z piractwem. IMB zaleca, aby nie zbliżać się do wybrzeża na odległość mniejszą niż 50 mil. Ale jak to zrobić w przemyśle o szerokości 30 mil? Trzy lata temu sekretarz obrony USA Donald Rumsfeld zaoferował Indonezji i Tajlandii pomoc okrętów wojennych w patrolowaniu cieśniny. Oba kraje nie zgodziły się wpuścić amerykańskich jednostek na swoje wody terytorialne.

Okręty amerykańskie lub innych krajów zachodnich mogą operować tylko na wodach międzynarodowych, a do większości ataków dochodzi na akwenach przybrzeżnych. Kółko się zamyka. Skoro większość krajów bardziej boi się obcych okrętów patrolowych niż pirackich, bandyci mogą spać i pływać spokojnie. ■

Łupem piratów pada rocznie co najmniej 300 statków z towarami wartymi 20 mld dolarów na pokładzie.

Autor jest członkiem rzeczywistym Królewskiego Towarzystwa Geograficznego w Londynie