

Transportowiec „Galaxy Leader”, porwany przez rebeliantów Huti FOT. AA/JABACA/EAST NEWS

# Współcześni piraci morscy



Jacek Pańkiewicz

Dzisiejsi piraci nie mają nic wspólnego z romantycznym obrazem Henry’ego Morgana czy kpt. Kidda spod czarnej bandery i z opaską na oku. Są brutalni, zdeterminowani i stosują najbardziej zaawansowane technologie

Napastnicy pojawili się pozornie znikąd. Nieoczekiwanie z helikoptera, który wyłonił się na tle błękitnego nieba, na pokład statku desantował oddział jemeńskich komandosów z ugrupowania Huti. W ciągu kilku minut rebelianci, uzbrojeni i finansowani przez Iran, zawładnęli transportowcem „Galaxy Leader”. Był to jeden z najpoważniejszych incydentów związanych z bezpieczeństwem morskim ostatnich lat i stanowi przykład eskalacji działań militarnych na Morzu Czerwonym w związku z konfliktem w Gazie. Od tego dnia miały miejsce nieustające zbrojne napaści na statki handlowe, w dużej mierze paraliżujące najważniejszy szlak handlowy między Europą a Azją, co negatywnie odbiło się na światowej gospodarce.

W ostatnim raporcie za 2023 r. Międzynarodowe Biuro Morskie (IMB) wyraziło zaniepokojenie wzrostem liczby epizodów piractwa morskiego w cieśninie Malakka, strategicznym szlaku między Zachodem i Wschodem, gdzie przepływa codziennie ponad 600 tankowców i statków handlowych. Wiele spośród 25 tys. rozsianszonych tam wysp nie posiada stałych granic państwowych, co zapewnia rozbójnikom status wolnej strefy, a zatem idealne schronienie. Co trzeci akt grabieży na świecie odnotowuje się właśnie tam. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy omawianego roku doszło do 65 zbrojnych napadów na statki. Często ze względu na małe straty czy nieudany atak kapitanowie nie zgłaszają incydentu do władz morskich, gdyż musieliby tracić czas na długie korowody administracyjne. W ostatnich latach zmniejszyło się natomiast zagrożenie w Zatoce Gwinejskiej, jednym z najmniejbezpiecznych szlaków żeglugowych na świecie, obejmującym powierzchnię 11 tys. km kw. A to dzięki współpracy między władzami przybrzeżnymi oraz zwiększonej aktywności międzynarodowych misji patrolowych okrętów marynarki wojennej.

## LUKRATYWNY BIZNES

Dobrze prosperujące współczesne rozbójnictwo morskie wzbogaciło się o nowy rozdział, wybuchową mieszankę motywowanego politycznie terroryzmu. Próbkę takiego zagrożenia widzieliśmy już w roku 1985, kiedy bojownicy

Abu Abbasa, lidera Frontu Wyzwolenia Palestyny, opanowali włoski statek wycieczkowy Achille Lauro. Żądali od rządu Izraela uwolnienia 50 swoich działaczy, a po odmowie zamordowali jednego z pasażerów (choćby incydent mógł zakończyć się dużo większym dramatem). Na szczęście w ostatnim czasie zgłoszono niewiele prób ataków na statki pasażerskie.

Pod koniec ubiegłego stulecia środowiskiem żeglugowym wstrząsnęły często powtarzające się doniesienia o rabunkowych napadach piratów u wybrzeży cieszącego się złą sławą Rogu Afryki. Tędy przepływa każdy statek handlowy zmierzający z Europy na Ocean Indyjski. Od tego czasu liczba napaści wzrastała z roku na rok, stanowiąc coraz większe zagrożenie dla żeglugi. Uzbrojone szajki, niczym elitarne jednostki wojskowe, na niewielkich, szybkich łodziach wyposażonych w broń maszynową osaczają statek i wspinają się błyskawicznie na jego pokład. Bandyci wdzierają się też często po zarzuconej na burtę linie z kotwiczka na stojące na kotwiczowisku statki. Są

bezwzględni, terroryzują maczetami zaskoczoną załogę i rabują pieniądze, rzeczy osobiste, sprzęt elektroniczny oraz towary o wysokiej wartości, a następnie szybko znikają. Wnet zrozumieli, że dużo większe korzyści przynoszą okupy za pojmanych zakładników albo nawet za przechwycony statek. Odzyskanie wolności marynarzy nierzadko kosztuje armatora miliony dolarów, jak to miało miejsce w przypadku uwolnionej z 10-miesięcznej niewoli załogi włoskiego statku „Savina Caylyn”.

Lukratywny biznes umasowiony o uprowadzenia załogi dla okupu rozszerzył obszary wysokiego ryzyka na najbardziej ruchliwych szlakach żeglugowych na świecie, obejmujące ponad 5 mln km kw., czyli Morze Czerwone, Zatokę Adeńską, Ocean Indyjski i Zatokę Omańską. Przez wiele lat częstotliwość ataków wzrastała i – co więcej – stawały się one coraz bardziej wyrafinowane. Plaga rozbójnictwa morskiego przynosi gospodarce światowej dziesiątki miliardów dolarów strat, ale niestety rządy są bezsilne w jej zwalczaniu.

Piraci działający na pełnym morzu, poza wodami terytorialnymi, pozostają bezkarni, bo zgodnie z międzynarodowym prawem o zasadzie wolności mórz żaden patrolowiec straży granicznej nie może ich zatrzymać. Podlegają wyłącznie jurysdykcji państwa, w którym zarejestrowany jest ich statek. A zwykle noszą one fikcyjną tanią banderę Panamy, Libarii, Hondurasu czy... Mongolii, gdzie nie ma praktycznie więzi między statkiem a państwem jego bandery.

Piractwo tego rodzaju pojawiło się w latach 70. XX w. w Delcie Nigru, w południowo-wschodniej Nigerii, głównym regionie Afryki produkującym ropę. Początkowo bandy przestępcze kradły cenny surowiec, aby spieniężać go potem na czarnym rynku. W pewnym momencie zmieniły taktykę, rozpoczęły proceder piracki.

Wśród ofiar nie brakowało polskich marynarzy. Trzydzieści cztery lata temu doszło do jednego z najdramatyczniejszych wydarzeń w powojennej historii naszej floty, kiedy erytrejscy napastnicy ostrzelali statek Bolesław Krzywousty

REKLAMA



Pobyty w terminach:  
11.03 - 28.03  
oraz 02.04 - 23.06

## LECZENIE I REHABILITACJA

**POBYTY: Zdrowy Kręgosłup, Neurologiczny, Dla Aktywnych, Biodra, Kolana, Bark, Antystresowy, Kardiologiczny z diagnostyką.**

**Szwedzki stół, 15 albo 20 zabiegów na 7 dni pobytu**

- Wstęp na basen z atrakcjami do 90 minut dziennie
- Diagnostyka fizjoterapeutyczna i laboratoryjna
- Specjalistyczne konsultacje lekarskie
- \*możliwa dopłata

*Turnus Wielkanocny 28.03 - 02.04.2024*

**tel. 54 416 70 00**

**www.podtezniami.pl**

Klinika Uzdrowiskowa „Pod Tężniami” im. Jana Pawła II, ul. Warzelniana 7, 87-720 Ciechocinek



Zatonięcie statku towarowego „Rubymar” po ataku piratów na Morzu Czerwonym FOT. AL-JOURHOURIAH TV/GETTY IMAGES

■ i uprowadzili załogę, którą po miesiącu uwolnili. W 2011 r. Somalijczycy wzięli przez 82 dni polskiego kapitana ze statku „Beluga Nomination”. Cztery lata później u wybrzeży Nigerii pojmanych zostało pięciu rodzimych marynarzy ze statku „Szafir”, szczęśliwie po dwóch tygodniach odzyskali wolność. W 2020 r. doszło w Zatoce Gwinejskiej do nieudanej próby porwania kontenerowca „Port Gdynia”. Jednak najbardziej zuchwałą akcją piratów było porwanie w listopadzie 2008 r., 800 km od wybrzeży Somalii, dowodzonego przez polskiego kapitana statku „Sirius Star”. Jeden z największych na świecie tankowców, pływający pod liberyjską banderą, przewoził ponad 300 tys. ton ropy o wartości 100 mln dol. Po dwóch miesiącach i po zapłaceniu przez armatora 3 mln dol. okupu somalijscy porywacze uwolnili statek i 25-osobową załogę.

Ofiarami pirackich ataków padają niejednokrotnie żeglarze. Latem 1999 r. zaginął w tajemniczych okolicznościach na Zatoce Adeńskiej Krzysztof Zabłocki, płynący solo dookoła świata na jachcie „Sadyba”. Rok później ograbiony jacht odnalazł się na terytorium Somalii, niestety nigdy nie znaleziono śladów żeglarza. W grudniu 2001 r. na pierwszych stronach prasy światowej ukazała się informacja o zamordowaniu przez brazylijskich rozbójników 53-letniego sir Petera Blake’a, legendarnego nowozelandzkiego żeglarza, dwukrotnego

zwycięzcy Pucharu Ameryki i prestiżowych regat dookoła świata Whitbread. W tym samym rejonie zdołał umknąć bandytom włoski samotny żeglarz Paolo Soldini. Mniej szczęścia miał zaś jego rodak Bruno Bianchella, zamordowany na Morzu Karaibskim.

## PIRACI W CYBERPRZESTRZENI

Dzisiejsi piraci, niemający nic wspólnego z romantycznym obrazem Henry’ego Morgana czy kpt. Kidda spod czarnej bandery i z opaską na oku, stosują najbardziej zaawansowane technologie. Branża żegluga zaniepokojona jest rosnącą liczbą cyberataków. Zamiast używania karabinu maszynowego przestępcy grasują w komputerach i wykorzystując luki w zabezpieczeniach, włamują się do listów przewozowych w terminalach komunikacji satelitarnej, wyszukując co cenniejsze towary. Następnie wysyłają swoich siepaczy na pokład wielkiego frachtowca wypełnionego drogocennym cargo i za pomocą czytnika kodów kreskowych odnajdują to, czego szukają.

Obecnie 51 tys. statków na świecie, przewożących 90 proc. światowego ładunku, jest wyposażonych w całą gamę elektronicznych systemów nawigacji, dowodzenia i kontroli, połączonych z globalnym Internetem za pośrednictwem satelity. Oznacza to, że statki najeżone połączonymi i zautomatyzowanymi systemami są narażone na ataki hakerów. Cyberpiraci mogą plądrować dane

w terminalach portu, armatora, sektorów usług, by przejąć kontrolę nad systemami.

W czerwcu 2017 r. doszło do cyberataku na największego na świecie operatora floty kontenerowej Maersk, w którego wyniku firma została wyłączona z czynności na 10 dni, co spowodowało zamknięcie kilku portów i zmuszenie do ręcznej obsługi 80 proc. operacji. Naraziło to na szkody rządu 250–300 mln dol. i wymagało aktualizacji 50 tys. urządzeń. Lloyd’s of London ostrzega, że potencjalne skutki zakłóceń w cyberprzestrzeni lub kradzieży na statkach, portach, rafineriach, terminalach i systemach wsparcia mogą kosztować światową gospodarkę setki miliardów dolarów.

## JAK SIĘ BRONIĆ?

Jak zwiększyć bezpieczeństwo statków poruszających się po ryzykownych wodach? Krzysztof P. (były oficer Gromu, który uczestniczył niegdyś w prowadzonym przeze mnie szkoleniu survivalowym na Saharze, dzisiaj jest zatrudniony w singapurskiej Neptune P2P Group, prestiżowej firmie zajmującej się prywatną ochroną morską) wyjaśnia, że nie ma całkowitej gwarancji na uniknięcie zbrojnej napaści. Najlepszym sposobem ochrony przed nim byłoby unikanie akwenów wysokiego ryzyka i konsultacja z MICA, francuskim centrum analizy i oceny globalnej sytuacji w zakresie bezpieczeństwa morskiego, które zapewnia zainteresowanemu spersonalizowane informacje dotyczące bezpieczeństwa na danym obszarze.

Następnie ekspert wtajemnicza w sposoby zabezpieczenia przed agresją. Największą gwarancję daje obecność na pokładzie uzbrojonych strażników. Siepacze niechętnie będą ryzykować życie, jeśli się do nich strzela. Posiadamy też wiele nieśmiertelnej broni antypirackiej, której z większym czy mniejszym powodzeniem używamy dla odstraszenia przeladowców na pełnym morzu. Po-wszędzie stosowane są zasięki spiralne z drutu żyletkowego rozciągnięte wzdłuż burty oraz wysokociśnieniowe armatki wodne wytwarzające potężny strumień wody, który zdmuchuje osobników próbujących dostać się na statek. Bardzo efektywne są urządzenia akustyczne (LRAD), które wytwarzają dźwięk ogłu-

szający przestępców. Skuteczny może być montaż elektrycznego ogrodzenia dookoła całego statku czy nawet pistolet oślepiający, rodzaj broni laserowej, która dezorientuje i chwilowo oślepia napastników. Wspinaniu się na pokład zapobiegają śliska pianą lub materiały antyprzyczepny albo wylewana z góry, niemożliwa do tolerowania cuchnąca ciecz. Niektórzy posługują się granatami ogłuszającymi, które na krótko dezorientują agresora. Bywa, że załogi statków, które nie są wyposażone w broń antypiracką, samodzielnie przygotowują koktajle Mołotowa.

Niekiedy zdawały egzamin bezpieczne pomieszczenia z kuloodpornymi drzwiami, zwane w świecie marynarki wojennej cytadelami, w których marynarze ukryli się podczas ataku piratów do czasu przybycia pomocy. Stamtąd można kierować statkiem, mieć kontrolę nad maszynownią oraz łączność radiową ze światem zewnętrznym. Jeden z członków załogi tankowca „Monjasa Reformer”, pływającego pod banderą Liberii, opowiadał o odysei w rękach porywaczy: „Bandyci

na wszelkie sposoby próbowali się włamać do cytadeli, w której się ukryliśmy. Najpierw strzelali z karabinów. Ale drzwi były z grubej stali, więc nie udało im się ich sforsować. Potem zrobili w nich niewielki otwór, przez który wiali na korytarz benzynę, następnie ją podpalili. Na szczęście w maszynowni mieliśmy gaśnice. To były niekończące się trzy miesiące modlitwy o przeżycie”.

Krzysztof P. powtarza, że najlepszą ochronę zapewnia jednak uzbrojona ekipa eskortująca. I tu armatorzy mają twarde orzechy do zgryzienia. Taki czteroosobowy kontyngent na 12-dniowe przejście przez Zatokę Adeńską i zachodnią część Oceanu Indyjskiego kosztuje 50–100 tys. dol. Ponadto istnieje pewien istotny problem – takie działania są postrzegane jako bardzo kontrowersyjne, a wręcz bezprawne. Kodeks morski mówi, że statek w żegludze komercyjnej ma „prawo swobodnego przepływu” przez wody terytorialne danego kraju, jeśli nie jest uzbrojony.

Koszmarne wypadek rozegrał się w lutym 2012 r., kiedy do włoskiego

tankowca „Enrica Lexie” u wybrzeży Indii podpłynął stateczek, który nie reagował na sygnały nakazujące zmianę kursu. Dwóch komandosów marynarki wojennej (zaakreutowanych, by chronić statek przed częstymi na tych wodach atakami terrorystów) otworzyło ogień. Okazało się, że był to kuter rybacki. Dwóch rybaków zginęło. Wojskowi zostali aresztowani i postawieni przed sądem, choć nie podlegali jurysdykcji Indii, jako że do wydarzenia doszło na wodach międzynarodowych. Spór między Włochami a Indiami o uwolnienie wojskowych trwał równie 10 lat. Finalnie sąd rzymski uniewinnił oskarżonych, uznając, że działali zgodnie z sytuacją sugerującą atak piratów.

Jedną z niewielu dostępnych opcji, które w pełni mogą zapewnić ochronę żeglugi komercyjnej przed piractwem, jest nieustanna i silna obecność regionalnej i międzynarodowej marynarki wojennej.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Autor jest dziennikarzem i podróżnikiem, pływał jako oficer na statkach bandery panamskiej. Jest twórcą pierwszej w Europie szkoły przetrwania, dla elitarnych jednostek wojskowych prowadził niekonwencjonalne szkolenia survivalowe w skrajnie surowych warunkach.

REKLAMA



NOWA  
POWIEŚĆ  
Z LACEY  
STOLTZ!

## ZNAKOMITE POŁĄCZENIE KRYMINAŁU I THRILLERA PRAWNICZEGO!



Sędziowie są po to, by wymierzać  
sprawiedliwość, a nie po to  
by dokonywać egzekucji.

Ale ten sędzia ma swoje  
własne zasady.  
I swoją listę winnych.



WYDAWNICTWO ALBATROS