

Magdalena Winiarska

OBR Centrum Techniki Morskiej S. A.

WYBRANE PROBLEMY DOTYCZĄCE TRANSPORTU MORSKIEGO W KONTEKŚCIE OCHRONY JEGO BEZPIECZEŃSTWA

STRESZCZENIE

W artykule podjęto się przedstawienia wybranych aspektów związanych z transportem morskim. Pokazano wybrane cechy współczesnego transportu morskiego, omówiono niektóre zagrożenia oraz kwestie dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa jednostkom handlowym.

Słowa kluczowe:

transport morski, bezpieczeństwo ładunków, zagrożone szlaki wodne.

WPROWADZENIE

Tak długo jak istnieje transport morski, tak długo istnieją czynniki powodujące dla transportu morskiego różnego typu zagrożenia. Zatem można przyjąć, iż zagrożenia transportu morskiego są ciągłe w czasie, nieeliminowalne w całości oraz podlegające zmianom wraz z rozwojem cywilizacyjnym.

Z uwagi na niezaprzeczalny fakt, że jednym z filarów globalizacji¹ jest dystrybucja towarów w wielkich ilościach i na dalekie odległości drogą

¹ „Wśród atrybutów globalizacji odnajdujemy: powiązanie zjawisk społecznych w skali świata (głównie ekonomicznych); Stany Zjednoczone w roli politycznego centrum współczesnej globalizacji; generowanie przez cywilizację zachodnią głównych idei i instytucji; rozprzestrzenianie się masowej kultury komercyjnej; funkcjonowanie gospodarki rynkowej w dwóch wymiarach: realnej i wirtualnej (finansowej); nacisk na swobodny przepływ kapitału, towarów i usług (liberalizacja); kształtowanie się nowej klasy społecznej związanej interesem z przestrzenią globalną”. G. Cimek, *W labiryncie pojęć – globalizacja jako kategoria teoretyczna*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 2011, nr 4, s. 174.

morską, to rozważając jego bezpieczeństwo pamiętać należy o nierównomiernym podziale dóbr we współczesnym świecie. Po przestudiowaniu szeregu opracowań dotyczących tego problemu można sformułować pogląd, że to właśnie bieda i niski standard życia powodują większość zagrożeń dla transportów drogą wodną. Przy lawinowo rosnącej zamożności jednych państw inne nadal pozostają wyłącznie w roli taniej siły roboczej i konsumentów dóbr niskiej jakości.

Współcześnie, powszechny dostęp do mediów (telewizja, Internet) powoduje, że ubogie społeczeństwa dostrzegają boleśniej niż kiedykolwiek przepaść między bogaczącymi się bogatymi i biedniejącymi biednymi. Dopiero pochodną takiego stanu rzeczy są przywoływane przez badaczy zagadnienia, główne współczesne zagrożenia przestępcze dla transportu morskiego, takie jak piractwo, terroryzm, napady uzbrojonych grup na statki.

Kryzys światowy, którego uczestnikami jesteśmy od 2008 roku, a który sprzyja ekonomicznemu rozwojowi zamożnych, może tylko wpłynąć na nasilenie wymienionych wyżej zagrożeń².

Wobec takiego stanu rzeczy zainteresowane państwa chcąc zapewnić płynny, bezpieczny i tani przewóz morski, czynią wspólnie wysiłki w kierunku szczególnej ochrony jednostek transportu morskiego na trasach ich przepływu oraz w portach.

ŚWIATOWY TRANSPORT MORSKI

Trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie światowej wymiany towarowej bez istnienia morskich systemów transportowych. „Udział transportu

² „Jeszcze na przełomie XIX i XX w. powszechnie sądzono, iż jednym ze źródeł militarnej siły państwa jest wysoki przyrost naturalny. Liczbą obywateli próbowano mierzyć siłę państwa i stopień zagrożenia przez państwa sąsiednie. Obecnie poziom przyrostu naturalnego może mieć znaczenie dla państwa i wpływać na jego rozwój. Problem ten dotyczy zarówno państw rozwijających się, jak i rozwiniętych. Eksplozja demograficzna dotyka przede wszystkim państwa rozwijające się Trzeciego Świata. Przeludnienie w państwach afrykańskich i arabskich, wynikające z wysokiego przyrostu naturalnego, w połączeniu z analfabetyzmem, ubóstwem i bezrobociem sprzyja otwarciu wielu środowisk w tych państwach na ruchy fundamentalistyczne i organizacje terrorystyczne. Co więcej, przeludnione, biedne państwa nękane są wewnętrznymi konfliktami na tle etnicznym czy religijnym. Sytuacja taka może powodować destabilizację w regionie i przyczyniać się do wzrostu migracji, traktowanej jako ucieczka przed wewnętrznymi konfliktami, a także ubóstwem”. E. Krużelska, *Stosunki międzynarodowe i ich uczestnicy*, [w:] *Współczesne międzynarodowe stosunki polityczne*, red. J. Stachura, Wydawnictwo WSE, Białystok 2010, s. 18-19.

morskiego w przewozach ładunków handlu światowego, pomimo pewnych wahań, wykazuje w miarę stały 75% udział w ujęciu ilościowym i ok. 45% w ujęciu wartościowym”³.

Główne cechy charakterystyczne przewozów drogą morską stanowią:

- niskie koszty (w porównaniu – jeżeli to możliwe – z transportem powietrznym czy lądowym),
- możliwość przewozu towarów w każdej postaci,
- możliwość jednorazowego transportu ogromnych ilości towarów (masowość) na duże odległości.

Dla każdego pokrywającego koszty transportu, bez względu na rodzaj przewożonych towarów, znaczenie priorytetowe ma cena. Dla zobrazowania, co oznacza niski koszt transportu drogą morską, możemy posłużyć się kilkoma przykładami:

- konsument w USA jest obciążony za transport ropy z Bliskiego Wschodu kwotą około 0,5 centa za litr benzyny na stacji benzynowej;
- koszt przewozu jednej tony rudy żelaza z Australii do Europy to około 12 dolarów amerykańskich;
- koszt transportu kontenera na trasie Azja – Europa, to koszt biletu na takiej samej trasie dla jednego pasażera lotu samolotem w klasie ekonomicznej⁴.

Dążenie państw do wielokierunkowego rozwoju światowej wymiany towarów drogą morską, zdaje się więc jak najbardziej zasadne. I tak też się dzieje. „W 2009 roku drogą morską przewieziono prawie 8 mld ton towarów, a co więcej, corocznie zaobserwować można 3-4% wzrost wielkości tych przewozów. (...) Przewóz surowców energetycznych (ropy naftowej, gazu ziemnego i produktów ropopochodnych) sprawia, że żegluga morska jest kluczowym elementem gospodarek większości państw na świecie, którego nie można pomijać w rozważaniach z zakresu bezpieczeństwa energetycznego wielu państw (np. Australii, Chin, Niemiec, Francji, USA czy Włoch)”⁵.

³ H. Salomonowicz, *Morskie systemy transportowe początku XXI wieku*, Logistyka (4) 2010.

⁴ www.ppg.gda.pl, (data dostępu: 01.10.2012).

⁵ T. Szubrycht, *Transport morski – ekonomiczne wymiary współczesnych zagrożeń asymetrycznych*, Logitrans VII Konferencja Naukowo-Techniczna, Szczyrk 2010.

Transport morski angażuje obecnie 93 tysiące statków handlowych, 1,25 miliona ludzi pracujących na morzu i ponad 8 tysięcy portów handlowych⁶.

Główne kierunki przepływu towarów drogą morską stanowią – trasa łącząca Azję i Europę⁷, Europę i Amerykę Północną oraz trasa łącząca Azję z Ameryką Północną. Wynikiem wspomnianych we wstępie konsekwencji nierównomiernego rozwoju gospodarczego (stopy wzrostu) państw, obserwujemy niepokojące i pogłębiające się zjawisko polegające na zachwianiu równowagi w handlu morskim⁸.

FLOTA TRANSPORTU MORSKIEGO

W przewozach morskich o tendencjach dotyczących preferowanych jednostek handlowych decyduje wiele kryteriów. Wśród nich wspomnieć należy o ekonomiczności, dostosowaniu do rodzaju przewożonych ładunków, a także możliwościach przeładunkowych infrastruktury w poszczególnych portach.

Najpopularniejszymi współcześnie rodzajami statków są drobnicowce, zbiornikowce (tankowce), masowce oraz kontenerowce.

Poniżej przedstawiono udział wymienionych wyżej typów statków transportujących ładunki⁹ w wybranych latach, w strukturze ogólnej floty handlowej światowej.

⁶ D. Rosenberg, *The political economy of piracy in the South China Sea*, „Naval War College Review”, Summer 2009, Vol. 62. No. 3.

⁷ W światowym handlu morskim Europa kontroluje 40% światowej floty. Europejskie porty morskie obsługują ponad 3,5 mld ton towarów i 350 mln pasażerów rocznie. W portach i usługach pokrewnych (łącznie wytwarzających wartość dodaną w wysokości ok. 20 mld EUR) pracuje około 350 tys. osób *Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz*, Zielona księga Komisji Europejskiej 2006 r.

⁸ „Wielkość handlu z Azji do Europy (kierunek zachodni) była znacznie większa niż wielkość handlu z Europy do Azji (kierunek wschodni). To samo tyczy się handlu transatlantyckiego pomiędzy Europą a Ameryką Północną. Największy brak równowagi odnotowano w handlu transpacyficznym, w przypadku którego trzykrotnie więcej kontenerów przetransportowano z Azji do Ameryki Północnej niż z Ameryki Północnej do Azji”, *Zmieniająca się rola portów morskich UE w globalnej logistyce morskiej – możliwości, wyzwania i strategie*, Ekspertyza, PE 2009.

⁹ W opracowaniu UNCTAD *Review of Maritime Transport* z 2008 r. szacowano, że światowy handel morski zwiększy się o 44% w 2020 r. i podwoi do 2030 r., a co za tym idzie – osiągnie wielkość 11,5 mld ton w 2020 r. i 16,04 mld ton do 2030 r. www.unctadstat.unctad.org, (data dostępu: 15.10.2012).

Tabela 1. Udział głównych typów statków handlowych w światowej flocie handlowej DWT¹⁰ w tys.

Typ statku	Dane za rok		
	2008	2010	2012 (do września)
Zbiornikowce (tankowce) (<i>oil tankers</i>)	407,881	450,053	507,454
Masowce (<i>bulk carriers</i>)	391,127	456,623	622,536
Drobnicowce (<i>general cargo</i>)	105,492	108,232	106,385
Kontenerowce (<i>container ships</i>)	144,655	169,158	198,002
Ogółem flota	1,117,779	1,276,137	1,534,019

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Merchant fleet by flag of registration by type of ship, annual, 1980-2012*, www.unctadstat.unctad.org, (data dostępu: 15.10.2012).

W ostatnich latach to właśnie transport kontenerowy stanowi najszybciej rozwijający się rodzaj przewozów morskich. Na ten fakt złożyło się wiele czynników, wśród których wymienić można:

- zmiany procesów produkcji;
- rosnącą liczbę ładunków dostosowywanych do przewozów kontenerowych;
- standaryzację¹¹;
- rozwój infrastruktury portowej do załadunku i rozładunku kontenerowców;
- łatwość przeładunku;
- postrzeganie kontenerowców, jako uniwersalnych statków gwarantujących optymalne warunki przewozu towarów.

W obrocie kontenerowym wspomniane wyżej zjawisko zachwiania równowagi handlu światowego objawia się koniecznością przewozu w jedną stronę kontenerów pustych, co ma wpływ na ekonomiczność oraz obrazuje wydatnie różnice w możliwościach gospodarczych państw.

Charakterystycznym dla przewozów morskich jest rosnący udział w przewozach, statków o coraz większych rozmiarach. Chociaż współcześnie użytkowane są jednostki, które nie biją rekordów pod względem gabarytów

¹⁰ DWT – *dead weight tons* – wyrażona w tonach nośność statku. Nie stanowi jednostki, jednostką jest tona. Przypis autora.

¹¹ TEU – jednostka standardowa ISO odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera (1 TEU = 1 kontener 20-stopowy), służąca do przeliczania kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych, *Gospodarka morską w Polsce w 2011 r.*, GUS 2012.

(mają większych poprzedników w historii transportu morskiego), to zauważalnie jednostek tych jest więcej. Powoduje to konieczność rozbudowy i przystosowania zarówno podejść do portów, jaki i samych portów tak, aby spełniały wymagania stawiane infrastrukturze efektywnie obsługującej wielkie jednostki. W transporcie morskim statki muszą spełniać również warunki pod względem swoich gabarytów w odniesieniu do konkretnych, pokonywanych tras. Wiąże się to bezpośrednio z możliwością przepustową w rejonach cieśnin i kanałów, które jednostki pokonują na swojej drodze.

ZAGROŻENIE TRANSPORTU MORSKIEGO ATAKAMI

Zagrożen dla transportu morskiego upatrywać należy w jego specyfice. Mogą one wynikać z całego szeregu przyczyn, wśród których wymienić można – nie kierując się kryterium wagi – awarie techniczne, błędy ludzkie, kolizje, katastrofy naturalne czy wreszcie względy ekonomiczne, polityczne itp. Każda z przyczyn ma jednak swoją wagę dla prawidłowego funkcjonowania transportu morskiego. Dlatego też opracowywane są reguły prawne, zasady postępowania, metody zapobiegania nieprawidłowościom, metody działania na wypadek wystąpienia danego zagrożenia.

W artykule podjęto problem zagrożeń związanych z atakami na statki handlowe, bowiem newralgicznym trasom żeglugowym od wielu lat przypisane jest duże ryzyko ataków na transporty. Nasilanie się ataków na jednostki wymogło na społeczności międzynarodowej konieczność podjęcia szczególnych działań w celu doprowadzenia do zapewnienia bezpiecznego przepływu floty handlowej (załóg, ładunków, statków). Dla zobrazowania problemu przedstawiono globalne ujęcie skali zagrożenia w odniesieniu do rejonów świata, gdzie negatywne zjawiska występują ze szczególną częstotliwością i intensywnością. Dane zbierane są przez *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre* (IMB PRC). Spełniają one przesłanki definicji piractwa zawartej w artykule 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), sporządzonej w Montego Bay 10 grudnia 1982 roku¹², oraz są zgodne z definicją zbrojnego ataku na statek zgodnego z Rezolucją A.1025 (26)¹³ Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Na zamiesz-

¹² Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543, Konwencja weszła w życie 16 listopada 1994 roku. Stroną Konwencji jest również Polska. Na Konwencję składa się 320 artykułów, które stanowią prawne ramy dla działania państw w obszarze mórz.

¹³ *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships* (2.2.1, 2.2.2)

czonym poniżej Rysunku 1. zaznaczono akty związane z atakami na morzu. Zawierają one ataki rzeczywiste (dokonane), usiłowania ataków oraz przypadki odnotowanych „podejrzanych” statków.

Rys. 1. Akty zgłoszone do IMB PRC w 2012 roku (od stycznia do września)



Legenda:

- kolor czerwony – ataki rzeczywiste (dokonane),
- kolor żółty – usiłowania ataków,
- kolor fioletowy – przypadki odnotowanych „podejrzanych” statków.

Źródło: IMB PRC www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map, (data dostępu: 15.10.2012).

Liczba poszczególnych przypadków oraz ich rozmieszczenie na mapie świata świadczy ewidentnie o możliwości łatwego wyodrębnienia obszarów o szczególnej podatności na wystąpienie zagrożenia atakiem. Wnioskować również należy, że główne szlaki handlowe, to w wysokim procencie szlaki zagrożone. Najbardziej zagrożone atakami miejsca to: wybrzeże Nigerii, wybrzeże Somalii, Zatoka Adeńska, wody Indii, Bangladeszu, Cieśnina Malakka i Karaiby¹⁴. Duża ilość takich incydentów umożliwiła przypisanie swoistej charakterystyki atakom związanym z danym obszarem. „Metody

¹⁴ Przypis autora.

ataków pirackich są bardzo zróżnicowane i zależą głównie od rejonu geograficznego, akwenu, celu napaści i możliwości technicznych agresorów”¹⁵.

W zestawieniu dokonany na koniec września 2012 roku wykazano 225 ataków na statki na całym świecie. Z tej liczby 70 jednostek zostało zaatakowanych w rejonie Somalii. Porwano 24 jednostki, z czego w rejonie Somalii 13 biorąc 220 zakładników. Do 24 września 2012 roku w rękach przestępców znajdowało się 11 uprowadzonych jednostek i 188 zakładników¹⁶. Dane obejmują przypadki zgłoszone, a powszechnie wiadomo, że zgłoszenia odzwierciedlają liczbowo tylko część zdarzeń. Na ten stan rzeczy składa się wiele przyczyn, wśród których na pewno duże znaczenie mają:

- skomplikowanie procedur prawnych w procesach przeciwko piratom;
- niechęć właścicieli jednostek do poddania się czynnościom procesowym;
- konieczność zatrzymania cennego ładunku oraz załogi do wyjaśnień związanych z okolicznościami ataków (powiększanie strat finansowych).

Złożoność kwestii uprowadzeń jednostek handlowych wynika również ze specyfiki związanej z banderą jednostki, międzynarodową załogą statku itp.¹⁷.

Mając tak ogólny obraz sytuacji zagrożeń przyjrzyjmy się bliżej cechom regionów o największym prawdopodobieństwie wystąpienia ataku na jednostki handlowe.

Wspomniana wyżej Cieśnina Malakka łączy Morze Andameńskie z Morzem Południowochińskim (oddziela Półwysep Malajski od Sumatry). To podstawowy szlak handlowy dla krajów zajmujących się transportem ropy naftowej pomiędzy Europą, Kanałem Sueskim, Zatoką Perską aż do krajów Azji Wschodniej. Jest najdłuższą na świecie cieśniną, jej długość wynosi prawie 940 kilometrów, a szerokość to około 36 kilometrów. Istotne znaczenie dla specyfiki tego miejsca ma fakt, iż wody cieśniny należą do wód terytorialnych państw nadbrzeżnych. Tym samym żegluga w rejonie odbywa się w oparciu o prawo przepływu tranzytowego.

¹⁵ K. Wardin, *Piractwo XXI wieku zagrożeniem bezpieczeństwa transportu morskiego*, Logitrans VII Konferencja Naukowo-Techniczna, Szczyrk 2012.

¹⁶ www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures, (data dostępu: 15.10.2012).

¹⁷ Jednostka o nazwie MV ALBEDO, pod banderą malezyjską została porwana w listopadzie 2010 r., w Zatoce Adeńskiej, 23 osobowa załoga składała się z członków narodowości Irańskiej, Sri Lanki, Bangladeszu, Pakistanu. Uwolniono dotąd część załogi narodowości Pakistańskiej po wpłaceniu okupu. Rodzina sześciu obywateli Sri Lanki prowadzi w kraju kampanię na rzecz zbiórki pieniędzy by wypłacić okup porywaczom, www.portalmorski.pl/inne-sfery/piractwo-ochrona-isps, (data dostępu: 15.10.2012).

Piractwo w cieśninie jest efektem z jednej strony wielkiego współcześnie natężenia ruchu jednostek przewożących wartościowe ładunki, a z drugiej strony trudnej sytuacji ekonomicznej miejscowej ludności. Na skuteczność działań powinno mieć jednak wpływ istnienie zorganizowanego funkcjonowania rządów państw, które pozwolą na użycie środków do zwalczania działalności przestępczej na wodach zagrożonych. Państwa graniczące z Cieśniną Malakka posiadają odpowiednie procedury oraz dysponują siłami zbrojnymi. Działania wspólne w tym rejonie mogłyby podejmować administracje państwowe Indonezji, Tajlandii, Filipin, Malezji i Singapuru. Powinny one również skutecznie egzekwować prawo, a co się z tym wiąże, doprowadzać do procesów sądowych, stawiając zarzuty przestępcom działającym na morzu.

Na powodzenie operacji w tym regionie wpływ może mieć zasięg terytorialny działania przestępców, znacznie mniejszy niż w omówionym niżej sąsiedztwie Afryki. Choć z drugiej strony obszar posiada cechy sprzyjające piratom, ze względu na dużą ilość małych wysp, ujść rzek oraz terenów stanowiących dobre kryjówki, pozwalające na swobodę i poczucie bezkarności w prowadzonych przez nich działaniach.

W przypadku Afryki na stan obecny wpływ miały całe lata trudnej historii tego bogatego w surowce i minerały lądu. Grabieżcze podejście państw do tego kontynentu oraz długoletni brak suwerenności, zaowocował całkowitym brakiem przygotowania rdzennych mieszkańców do prowadzenia własnych spraw państwowych, w sposób samodzielny oraz efektywny gospodarczo. W efekcie takiego stanu rzeczy, obecnie „pod względem gospodarczym cały region jest określany mianem zacofanego. Wytwarza on jedynie 1% światowego PKB, zaś udział w handlu światowym to zaledwie 2%. Prawie 40% ludności żyje poniżej granicy ubóstwa (mniej niż 1 dol. na dzień), a 3/4 zaspokaja swoje codzienne potrzeby za mniej niż 2 dol. Przewiduje się, że do 2015 r. w Afryce będzie żyło najwięcej ubogich ludzi na świecie”¹⁸. W szerszej perspektywie „może nawet nastąpić całkowity rozkład organizacji państwowej, który pozwala na zaszeregowanie wielu państw do grona tzw. państw upadłych. Wśród 35 krajów (...), w których struktury państwa całkowicie się rozpadły, ponad połowę (19) stanowią państwa afrykańskie, w tym pierwsze cztery to: Somalia, Sudan, Zimbabwe, Czad”¹⁹.

Charakter przestępczej działalności odróżnia Afrykę Wschodnią od Afryki Zachodniej. Rejon Nigerii, to działania związane bardziej z rabunkiem części cen-

¹⁸ M. Muczyński, *Afryka w stosunkach międzynarodowych*, [w:] *Współczesne międzynarodowe stosunki polityczne*, red. J. Stachura, Wydawnictwo WSE, Białystok 2010, s. 249.

¹⁹ Tamże, dz. cyt., s. 255.

nych towarów i grabieniem załóg, podczas gdy rejon Somalii obfituje w wiele prób (w tym skutecznych) uprowadzeń całych jednostek oraz porwań załóg.

Czynników niesprzyjających poprawie sytuacji w Afryce jest tak wiele²⁰, że jest mało prawdopodobne, by zmiany mogły dokonać się przy przyjęciu przez resztę świata wyłącznie funkcji obserwatora. Do tej pory przecież za przyzwoleniem skorumpowanych miejscowych władz „bogactwa naturalne Afryki są eksploatowane po bardzo niskich kosztach przez międzynarodowe koncerny oraz inne państwa, co niektórzy utożsamiają wprost z kradzieżą”²¹, a składowanie transportów odpadów niebezpiecznych pochodzących z rozwiniętych państw dbających o zachowanie własnego środowiska naturalnego, oraz zdrowia swoich obywateli odbywa się bez większych przeszkód. W takiej sytuacji funkcjonowanie dobrze uzbrojonych i bezkarnie działających grup przestępczych w tych rejonach jest sprawą oczywistą.

MIĘDZYNARODOWE UREGULOWANIA PRAWNE I ZORGANIZOWANE PRZECIWDZIAŁANIE ZAGROŻENIOM

Państwa czynią wspólne wysiłki kształtując zapisy prawa międzynarodowego tak, aby zapewnić bezpieczeństwo poruszania się po morzach i oceanach. Nie jest to kwestia prosta. Regulacje międzynarodowe mają za zadanie spełnić oczekiwania wielu stron. Stron, które różnią się mentalnością ludzi, religią, dorobkiem kulturalnym, poziomem rozwoju gospodarczego. Przystąpienie do umów jest kwestią suwerennych decyzji państw, które z wyżej wymienionych powodów mogą nie zechcieć dzielić poglądów większości społeczności międzynarodowej. W kwestiach wód oblewających nasz glob oraz wobec zagwarantowanej konwencją wolności mórz, tworzenie zapisów, które mają być respektowane przez społeczność międzynarodową stanowi materię o wysokim stopniu skomplikowania. Niemniej jednak w odniesieniu do podjętych w niniejszym artykule kwestii dotyczących bezpieczeństwa transportu morskiego odnajdujemy w zapisach prawa międzynarodowego szereg konwencji, regulacji prawnych mających na celu umożliwienie podejmowania działań służących zagwarantowaniu ochrony bezpieczeństwa żeglugi.

Wśród podstawowych wymienić należy:

²⁰ Między innymi niesprzyjające człowiekowi środowisko naturalne, niewydolność instytucjonalna, braki infrastruktury, brak perspektyw na kooperację we współczesnych realiach gospodarki rynkowej.

²¹ M. Muczyński, *Afryka w stosunkach...*, dz. cyt. s. 249.

- Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (International Ship and Port Facility and Security Code – ISPS), przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r.²²;
 - Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 roku²³;
- a także Dokumenty Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

W oparciu o powyższe dokumenty oraz w obliczu narastania problemu przestępczości na morzu państwa czynią wspólne wysiłki by przywrócić bezpieczeństwo transportu morskiego. Nie można tu pominąć istotnego faktu, iż przeciwnikiem są grupy bardzo dobrze przygotowane do uprawiania procederu ataków na morzu. Dysponują niejednokrotnie środkami finansowymi pozwalającymi na korzystanie z nowoczesnych środków łączności, uzbrojeniem oraz środkami transportu (łodziemi, jednostkami pozwalającymi na operowanie po rozległym obszarze). Do tego należy wziąć pod uwagę coraz lepsze wykształcenie, a nierazkdo „współpracę” ze skorumpowanymi urzędnikami mającymi dostęp na przykład do informacji o pozycji jednostki i jej ładunku.

Przykładem pomyślnej międzynarodowej walki z przestępczą działalnością na morzach w rejonach newralgicznych dla transportu morskiego mogą być operacje ATLANTA i OCEAN SHIELD.

Operację ATLANTA uruchomiono na podstawie mandatu Rady Bezpieczeństwa ONZ. Prowadzona jest przez EU NAVFOR. Działania w ramach operacji rozpoczęły się w grudniu 2008 roku. Misja międzynarodowa przyczyniła się znacznie do poprawy bezpieczeństwa poprzez realizację założonych celów, a konieczność dalszego stosowania działań w zagrożonych rejonach spowodowała podjęcie decyzji jej przedłużeniu do końca 2014 roku.

Główne cele operacji ATLANTA to:

- ochrona transportów handlowych w rejonie Somalii;
- zapobieganie atakom oraz zwalczanie ataków przestępczych (piractwo, rozboje);
- ochrona statków (WFP) dostarczających pomoc humanitarną dla Afryki;
- monitorowanie połowów zgodnie z obowiązującym prawem.

Siły EU NAVFOR przede wszystkim wspierają bezpieczny przepływ poprzez eskortowanie, a także reagując na wezwanie o pomoc. Wymaga to sprawnej komunikacji, przekazywania informacji o położeniu jednostek handlowych i wiedzy o możliwym zagrożeniu ze strony przestępców.

²² Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016.

²³ Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

W operacji EU NAVFOR ATLANTA uczestniczy wiele krajów. Oprócz państw członków UE (Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec, Hiszpanii, Włoch, Holandii i Portugalii), także Norwegia, Ukraina, Serbia, Czarnogóra. Patrole newralgicznych rejonów prowadzone są przez jednostki pływające marynarek wojennych (bojowe i pomocnicze) przy wsparciu samolotów patrolowych. Siły używane jednorazowo do akcji, to zazwyczaj 4-7 okrętów i 2-3 samoloty. Dodatkowo wpływ na prowadzone działania, w tym ilość zastosowanych sił i środków, mają tu warunki atmosferyczne związane na przykład z występowaniem pory monsunowej. Nie bez znaczenia jest ogromny obszar patrolowany, którego wielkość wynosi około dwóch milionów kilometrów kwadratowych powierzchni²⁴.

Efekty prowadzonych działań morskich są przyjmowane przez społeczność międzynarodową z aprobatą i wyraża się zgodę na ich kontynuację. Kontrowersje wzbudza natomiast dyskutowana interwencja na lądzie polegająca na likwidowaniu baz należących do przestępców. Możliwość takich interwencji istnieje od marca 2012 roku i polega na dopuszczeniu bombardowania na szerokości dwóch kilometrów pasa lądowego. Nie ma, jak na razie, jednomyślności rządów państw w dopuszczaniu do takich działań.

Trzeba tu nadmienić, iż w rejonie Rogu Afryki działania podejmują jednostki związane ze zorganizowanymi międzynarodowymi operacjami oraz jednostki wysyłane samodzielnie przez państwa, na przykład przez USA.

Operacja OCEAN SHIELD, to operacja sił NATO²⁵. Prowadzona jest od 2009 roku. Działania podejmowane przez siły NATO podejmowane są na obszarze Zatoki Adeńskiej, na Oceanie Indyjskim i w rejonie Rogu Afryki. Tak jak w przypadku operacji ATLANTA, skuteczność podejmowanych działań i wymierne efekty doprowadziły do podjęcia decyzji przez Radę Północnoatlantycką NATO o przedłużeniu okresu trwania operacji. Zakończenie OCEAN SHIELD ma nastąpić w 2014 roku. Operacja obejmuje działania wyłącznie na wodzie²⁶.

PODSUMOWANIE

UNODC (Biuro ds. Narkotyków i Przystępczości – ONZ) podsumowując w raporcie dane zebrane ze zgłoszonych przypadków wymuszeń okupów przez przestępców somalijskich ogłosiło, iż w roku 2011 łączna kwota

²⁴ Południowa część Morza Czerwonego, Zatoka Adeńska, zachodnia część Oceanu Indyjskiego, wody terytorialne Somalii i wody wewnętrzne, www.eunavfor.eu, (data dostępu: 29.09.2012).

²⁵ Patrole w regionie prowadzą również Rosja, Indie i Chiny.

²⁶ www.gospodarkamorska.pl, (data dostępu: 29.09.2012).

wyniosła 170 mln USD (w roku 2010 – 110 mln USD), a przeciętna kwota okupu to około 5 mln USD (wyłączając tankowce, za które okup z racji wartości ładunku wzrasta kilkukrotnie)²⁷. W obliczu przytoczonych danych niewątpliwie koniecznym wydaje się kontynuowanie zorganizowanych na poziomie międzynarodowym działań, które skutecznie wpłyną na bezpieczeństwo transportów. Należy sobie jednocześnie zdawać sprawę z faktu wykorzystywania ogromnych sum pieniędzy zdobytych w sposób przestępczy, na doskonalenie własnego zaplecza przez piratów i uzbrojonych grup przestępczych działających na morzach. Pieniądze pozwalają na pozyskiwanie nowoczesnego sprzętu, broni, szkolenia, na działalność korupcyjną.

Wysokie koszty dodatkowe, jakie ponoszone są w wyniku przestępczości na morzu, wynikają z konieczności wpłat okupów za członków załóg, wpłat za uprowadzone jednostki. Jest to również równowartość utraty cennego ładunku, koszty niedotrzymania warunków umów handlowych itp. Wzrastają koszty ubezpieczenia, koniecznym staje się zatrudnianie wyspecjalizowanych pracowników ochrony na statkach poruszających się po szlakach zagrożonych atakami oraz instalowanie systemów zwiększających gwarancje bezpiecznego pokonania szlaku żeglugowego.

Nie ma innego wyjścia. Biorąc pod uwagę charakterystykę regionów niebezpiecznych, ze szczególnym uwzględnieniem głębokiej asymetrii, jaka ma miejsce pomiędzy państwami rozwiniętymi, a państwami o słabym potencjale politycznym i gospodarczym należy prowadzić działania wielotorowo. Muszą one uwzględniać zarówno ochronę własności i egzekwowanie bezpiecznego żeglowania po wodach światowych, jak i podejmowanie wysiłków państw w oferowaniu skutecznej pomocy krajom pozbawionym instrumentów, pozwalających skutecznie budować własną suwerenną państwowość. Do państw niestabilnych i biednych musi trafiać pomoc humanitarna oraz pomoc w tworzeniu podstaw skutecznego samostanowienia i podejmowania wysiłków, dlatego że umożliwi im to uczestniczenie we współczesnych realiach gospodarki światowej na pełnoprawnych zasadach.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Cimek G., *W labiryncie pojęć – globalizacja jako kategoria teoretyczna*, „Zeszyty Naukowe AMW”, 2011, nr 4.

²⁷ www.portalmorski.pl, (data dostępu: 02.03.2012).

- [2] Krużelewska E., *Stosunki międzynarodowe i ich uczestnicy*, [w:] *Współczesne międzynarodowe stosunki polityczne*, red. J. Stachura, Wydawnictwo WSE, Białystok 2010.
- [3] Muczyński M., *Afryka w stosunkach międzynarodowych*, [w:] *Współczesne międzynarodowe stosunki polityczne*, red. J. Stachura, Wydawnictwo WSE, Białystok 2010.
- [4] Rosenberg D., *The political economy of piracy in the South China Sea*, „Naval War College Review”, Summer 2009, Vol. 62. No. 3.
- [5] Salomonowicz H., *Morskie systemy transportowe początku XXI wieku*, „Logistyka”, 2010, nr 4.
- [6] Szubrycht T., *Transport morski – ekonomiczne wymiary współczesnych zagrożeń asymetrycznych*, Logitrans VII Konferencja Naukowo-Techniczna, Szczyrk 2010.
- [7] Wardin K., *Piractwo XXI wieku zagrożeniem bezpieczeństwa transportu morskiego*, Logitrans VII Konferencja Naukowo-Techniczna, Szczyrk 2010.
- [8] *Przyszła unijna polityka morska: europejska wizja oceanów i mórz*, Zielona księga Komisji Europejskiej 2006 r.
- [9] *Zmieniająca się rola portów morskich UE w globalnej logistyce morskiej – możliwości, wyzwania i strategię*, Ekspertyza, PE 2009.
- [10] *Gospodarka morska w Polsce w 2011 r.*, Główny Urząd Statystyczny 2012.
- [11] www.unctadstat.unctad.org
- [12] www.wikipedia.org
- [13] www.imo.org
- [14] www.icc-ccs.org
- [15] www.portalmorski.pl

SAFETY CONTEXT OF CHOSEN PROBLEMS CONCERNING THE SEA TRANSPORT

ABSTRACT

This paper take chosen aspects related with safety marine transport. It shows chosen features of characteristics of modern marine transports, it discuss some threats and problems concerning affirmation safety unit business.

Keywords:

marine transport, safety of freight, dangerous sea areas.