

prof. dr hab. inż. Marian Kopczewski

Wydział Nauk o Bezpieczeństwie

Akademia Wojsk Lądowych im. gen. Tadeusza Kościuszki

dr hab. inż. Zbigniew Ciekankowski

Państwowa Szkoła Wyższa im. Papieża Jana Pawła II w Białej Podlaskiej

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna

im. ks. Bronisława Markiewicza w Jarosławiu

ZAGROŻENIE WSPÓŁCZESNEGO ŚWIATA – PIRACTWO – HISTORIA I WSPÓŁCZESNOŚĆ

THE DANGER OF THE WORLD – PIRACY – HISTORY AND CONTEMPORARY

Wstęp

Współczesne piractwo morskie w przeciągu ostatnich kilkunastu lat stało się poważnym problemem międzynarodowym, zwłaszcza u wybrzeży Somalii, który bardzo szybko zwrócił na siebie uwagę całego świata. Choć dzisiejsi morscy rozbójnicy nie wywieszają bandery „Jolly Roger” na żaglowcach i nie noszą kapeluszy i opasek na oku, są równie bezwzględni jak większość piratów i korsarzy w przeszłości. Zjawisko to dotyczy obecnie głównie ubogich regionów świata, gdzie często panuje polityczny chaos i wszechobecna nędza. To właśnie te czynniki skłaniają szerokie rzesze ludności do tego rodzaju przestępczości. Pirackie ataki przez szereg lat najczęściej notowane były w Azji Południowo-Wschodniej, tj. w rejonie Cieśniny Malakka, Filipin i Malezji, jednak od końca lat 90. XX w. obszarem, gdzie proceder ten rozwinął się do niespotykanych dotąd rozmiarów, stała się Zatoka Adeńska wraz z wybrzeżem Somalii. W rejonie tym przebiegają dziś główne szlaki transportu morskiego z Azji do Europy i Ameryki Północnej, a natężenie ruchu morskiego jest niezwykle wysokie – dziennie przepływa tamtędy około 55 statków, zaś rocznie blisko 20 tysięcy jednostek handlowych. W związku z tym, że transport morski stanowi 70% światowej wymiany handlowej, a wartość ładunków poszczególnych kontenerowców i tankowców można

liczyć w milionach dolarów, działalność pirackich gangów w „Rogu Afryki” zmusiła wspólnotę międzynarodową do podjęcia zdecydowanych kroków w celu przeciwdziałania przestępczej działalności na tym akwenie.

Pomimo dysponowania stosunkowo prymitywnym sprzętem pływającym (proste, tradycyjne somalijskie łodzie pirackie) oraz zazwyczaj tylko lekkim uzbrojeniem, piraci somalijscy potrafili w przeciągu kilku lat stać się realnym zagrożeniem dla całej żeglugi handlowej i turystycznej w regionie Somalii. Ich działalność jest obecnie wraz z terroryzmem i zorganizowaną przestępczością jedną z głównych form zagrożeń asymetrycznych. Liczba ataków pirackich od roku 2011 ciągle wzrasta i obecnie nadal jest na dużym poziomie, zaś skalę zjawiska najlepiej uzmysławia fakt, że w samym 2008 r. piraci somalijscy przeprowadzili 130 ataków na jednostki handlowe oraz uprowadzili 40 statków, najczęściej biorąc przy tym zakładników i uzyskując liczone w milionach dolarów okupy za porwane załogi i sprzęt. Choć sukcesy somalijskich band pirackich w dużej mierze wynikają z praktycznej bezbronności jednostek handlowych (co w ostatnich latach ulega częściowej zmianie, polegającej głównie na prawnej możliwości posiadania przez statki pasażerskie i handlowe uzbrojonej ochrony), to w dużym stopniu ich skuteczność wynika z powiązań albo wręcz zależności od międzynarodowych gangów i wielkiego biznesu oraz kontaktów ze skorumpowaną administracją państwową i nieuczciwymi armatorami. Pośrednio potwierdza to szereg faktów, m.in. świetne rozeznanie piratów co do przepływających jednostek w rejonie (kto, kiedy i z jakim ładunkiem ma przepływać daną trasą), posiadanie środków transportu, łączności, broni oraz całego zaplecza logistycznego w postaci infrastruktury brzegowej i legislacyjnej (bazy, małe stocznie naprawcze itd.)¹.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zjawiska współczesnego piractwa na przestrzeni dziejów oraz współczesnego głównie na przykładzie akwenu, na którym jest ono najbardziej rozwinięte, czyli wybrzeży Somalii.

Historia rozwoju piractwa morskiego

Od początku prowadzenia przez człowieka działalności morskiej pojawiła się na rzekach, morzach i innych akwenach przestępczość, która najczęściej przyjmowała postać zbrojnych napadów rabunkowych na wszelkiego rodzaju jednostki pływające. Morscy rabusie w powszechnym nazewnictwie określani zostali piratami, co w języku greckim oznaczało właśnie rozbójników². Piraci stali się poważnym zagrożeniem dla żeglugi, przede wszystkim handlowej, już od starożytności, zaś wraz z rozwojem handlu i kolonizacją wybrzeży Morza Śródziemnego ich proceder rozwinął się do niebezpiecznych rozmiarów. Destabilizacja ekonomiczna oraz negatywny wpływ społeczny w rejonach działań piratów wyraźnie zarysował się

¹ M. Janikowski, St. Zarychta, *Piractwo morskie – ogólnościatowy problem*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2009”, Szczecin 2009, s. 30.

² *Słownik wyrazów obcych*, Warszawa 1980, s. 572. Szerzej o definicji piractwa zob.: M. Janikowski, St. Zarychta, *Piractwo morskie – ogólnościatowe zagrożenie*, s. 31–32.

już w czasach starożytnych. Wśród piratów antycznych dominowali przedstawiciele ludów morskich – Fenicjanie, Kreteńczycy i Grecy (szczególnie ci ostatni), zaś w okresie panowania rzymskiego w basenie śródziemnomorskim piractwo uprawiały ludy zamieszkujące wybrzeża Azji Mniejszej oraz wyspy na Morzu Egejskim (Cylicyzycy, Ligurowie), które w większości zajmowały się piractwem wręcz dziedzicznie, posiadały potężne floty, które rabowały wybrzeża, porywały ludzi, a nierzadko były zdolne do zdobycia i zniszczenia nawet wielkich miast i ośrodków handlowych, takich jak Knidos, Klazomeny czy wyspa Delos. Zdecydowane i stanowcze działania pacyfikacyjne floty rzymskiej w I w. p.n.e. doprowadziły praktycznie do całkowitego zlikwidowania piractwa na akwenie śródziemnomorskim, który to stan rzeczy trwał praktycznie aż do okresu Wędrówki Ludów w IV-V w. Handel oraz transport morski w basenie Morza Śródziemnego był dla Rzymu sprawą najwyższej wagi, zarówno ze względów militarnych, jak i ekonomicznych (dostawy żywności, surowców naturalnych i komunikacja pomiędzy prowincjami oraz metropolią), w związku z czym Cesarstwo Rzymskie zostało zmuszone do zakrojonej na szeroką skalę akcji zbrojnej, która unormowała sytuację w rejonie. Zagrożenie pirackie i skala problemu w ówczesnym okresie spowodowała sformułowanie w prawie rzymskim zasady, która do dzisiaj jest podstawą wszystkich przepisów wymierzonych przeciwko piratom, których określono jako „wrogów rodzaju ludzkiego” (*pirata hostis generis humani*)³.

Odrodzenie morskiego rozboju nastąpiło w okresie upadku Cesarstwa Rzymskiego, kiedy to niektóre z ludów germańskich, które zasiedliły tereny Cesarstwa (przede wszystkim osiedli na terenie Afryki Północnej Wandalowie) pustoszyły śródziemnomorskie szlaki i wybrzeża. Najsłynniejszym osiągnięciem wandalskich wojowników było zdobycie w roku 455 Rzymu. Znaczenie działalności germańskich piratów z ekonomicznego punktu widzenia nie było zbyt wielkie, gdyż państwo rzymskie, a przede wszystkim jego zachodnia część znajdowała się wtedy w stadium rozpadu i anarchii, więc handel, transport i komunikacja morska funkcjonowała jedynie w niewielkim wymiarze. Poprawa bezpieczeństwa w basenie Morza Śródziemnego nastąpiła wraz z odrodzeniem potęgi Cesarstwa wschodnio-rzymskiego, czyli Bizancjum, które w VI w. doprowadziło do ponownego opanowania większości wybrzeży śródziemnomorskich i co za tym idzie – do zapewnienia bezpieczeństwa na morskich szlakach.

Kolejnymi morskimi rozbójnikami w rejonie Morza Śródziemnego byli Arabowie, których ekspansja od VII w. spowodowała opanowanie południowych i wschodnich wybrzeży Morza Śródziemnego, zaś arabskie rozbójnictwo trwało na omawianym obszarze aż do zajęcia przez Francję Algierii w roku 1830. Działalność muzułmańskich piratów miała ogromne znaczenie polityczne, ekonomiczne i społeczne dla wybrzeży śródziemnomorskich (szczególnie w późniejszych wiekach). Głównym celem ich działalności prócz grabieży było porywanie niewolników, co

³ O piractwie starożytnym szeroko: T. Łoposzko, *Starożytni piraci Morza Śródziemnego*, Lublin 1994.

aż do czasów nowożytnych przynosiło arabskim piratom wielkie zyski. W okresie wczesnego średniowiecza dzięki działaniom dominującej jeszcze na tamtejszych wodach potężnej floty bizantyjskiej arabskie piractwo zostało na długi okres skutecznie powstrzymane.

Najsłynniejszymi żeglarzami i jednocześnie piratami średniowiecza byli Normanowie, zwani też Wikingami. Ci nieustraszeni wojownicy pochodzący ze Skandynawii praktycznie sparaliżowali wybrzeża całej Europy, docierając do wybrzeży Afryki Północnej, do Bagdadu, a nawet do Islandii, wybrzeży Grenlandii i Ameryki Północnej⁴. Surowe warunki naturalne oraz dominujący od pokoleń wśród Skandynawów etos wojownika i zdobywcy spowodował w IX w. będącą swoistym fenomenem ekspansję, która trwała nieprzerwanie aż do XI w., gdy większość wikingów przyjęła chrześcijaństwo, zaś na terenie Europy założone przez nich państwa stały się samodzielnymi organizmami politycznymi. Przez kilkadziesiąt lat normańskie drakary terroryzowały nie tylko wybrzeża, lecz także ujścia rzek większości terenów Europy, części Afryki i Azji. Normanowie płądrowali wybrzeża, zdobywali miasta, atakowali inne statki handlowe, porywali ludzi, zaś z biegiem czasu zakładali bazy morskie oraz kolonie osadnicze, które niejednokrotnie przekształciły się w organizmy państwowe. Żadna z monarchii feudalnych w ówczesnej Europie nie była w stanie prowadzić skutecznej obrony przeciwko Wikingom, co skutkowało chaosem politycznym i ekonomicznym (praktycznie większość Europy we wczesnym średniowieczu zmagiała się z najazdami Normanów lub Węgrów) oraz zubożeniem większości państw europejskich. Powyższy stan rzeczy zmusił sprawujących władze do wzmocnienia obronności wybrzeży i ufortyfikowania miast, natomiast z drugiej strony w celu uniknięcia dalszych strat oraz pozyskania cennych sojuszników zachęcił do nadawania Normanom terenów lennych, gdzie podejmowali oni stałe osadnictwo. Doszło w ten sposób do powstania w Europie szeregu państw normańskich, które po przyjęciu chrztu oraz zobowiązań lennych stały się częścią chrześcijańskiej Europy (Normandia, Anglia Plantagenetów, państwo Normanów sycylijskich na Sycylii). Normanowie byli również znakomitymi kupcami i podróżnikami, prowadzili na szeroką skalę wymianę handlową pomiędzy Bliskim Wschodem a północną i wschodnią Europą (szlak wareski z Rusi do Bizancjum) oraz poszukiwali często nowych terenów osadniczych (odkrycie Grenlandii i Ameryki Północnej). Rola Normanów dla rozwoju politycznego Europy, a także żeglarstwa, handlu, taktyki wojennej oraz odkryć geograficznych była więc ogromna, zaś charakter ich działalności pirackiej choć wiązał się przez długie wieki z terrorem europejskich wybrzeży, w późniejszym okresie na stałe wpłynął na dzieje polityczne Europy.

W późnym średniowieczu upowszechniło się korsarstwo, zwane także kaperstwem, które polegało na działalności pirackiej zgodnej z polityką danego państwa (nie atakowano własnych statków). W okresie tym doszło do wielkiego rozwoju handlu, zaś do wielkiej potęgi doszły miasta, które swą gospodarkę opierały na handlu

⁴ E. Roesdahl, *Historia Wikingów*, Gdańsk 2001, s. 163–255.

i transporcie morskim. Należały do nich najpotężniejsze miasta – państwa włoskie – Wenecja, Genua oraz należące do powstałego w XV w. Związku Hanzeatyckiego Lubeka, Hamburg, Gdańsk i wiele innych. Wzajemna rywalizacja oraz chęć zdobycia dodatkowych korzyści materialnych spowodował uprawnienie i upowszechnienie korsarstwa, czyli piractwa podporządkowanego polityce jednego z państw. Korsarzy posiadała większość liczących się wówczas państw morskich, zarówno na Morzu Śródziemnym – Wenecja, Genua, jak i na terenie Europy Północnej (Morze Północne, Bałtyk), gdzie własnych korsarzy, czy inaczej zwanych kaprów posiadały monarchie i wiodące wtedy prym w rejonie miasta hanzeatyckie (Lubeka, Hamburg, Brema, Hanza), w tym Gdańsk. Korsarstwo wraz z piractwem swe apogeum osiągnęło w XVI i XVII w., zaś w kolejnym stuleciu z wielu przyczyn (stabilizacja międzynarodowa, dominacja brytyjskiej floty wojennej na morzach i oceanach) stopniowo zanikło, kończąc praktycznie swą rację bytu na początku XIX w. (oficjalnie korsarstwo zostało zakazane w deklaracji paryskiej w roku 1856)⁵.

Prawdziwy rozkwit piractwa nastąpił w XVI w., gdy po odkryciu Ameryki i drogi morskiej do Indii doszło do niespotykanego dotąd rozwoju handlu i transportu morskiego. Największymi potęgami morskimi na początku XVI w. stały się Hiszpania i Portugalia, które dzięki swym potężnym flotom handlowym i wojennym (przede wszystkim Hiszpania) transportowały do metropolii złoto, przyprawy i inne bogactwa, które szybko stały się głównym źródłem potęgi ekonomicznej wspomnianych królestw. Wzajemne rywalizacje dynastyczne, walka o hegemonię (dynastie Habsburgów, Walezjuszy) oraz chęć korzystania z zysków posiadania posiadłości zamorskich skłoniła wkrótce władców innych europejskich monarchii do kolonialnej rywalizacji. Flota hiszpańska posiadała w XVI w. bezwzględną hegemonię, dlatego też inne państwa, takie jak Anglia, Francja i Holandia nie mogły początkowo rywalizować z nią w bezpośredniej walce, a musiały szukać innych sposobów na zarówno jej osłabienie, jak też osiągnięcie zysków z posiadania zamorskich posiadłości. Niezwykle przydatni stali się właśnie wówczas korsarze, którzy na ogromnych przestrzeniach Oceanu Atlantyckiego oraz Morza Karaibskiego zaczęli z powodzeniem atakować hiszpańskie i portugalskie okręty. Prócz korsarzy na morzach i oceanach wkrótce swą działalność rozwinęli również piraci, którzy atakowali bez wyjątku wszystkie jednostki bez względu na banderę. Na początku XVII w. prócz Hiszpanii i Portugalii liczącymi się na morzach potęgami były już Anglia, Francja i Holandia, których floty dbały o komunikację ze swymi koloniami i zapewniały im należyłą ochronę. Odkrycia geograficzne oraz eksploatacja gospodarcza posiadłości kolonialnych w ogromny sposób wpłynęły na rozwój stosunków społecznych w Europie. Dzięki sprzyjającym warunkom do rolnictwa oraz bogactwom naturalnym posiadłości kolonialne, głównie w Ameryce Południowej i na Karaibach, stały się niezwykle bogate, zaś cyklicznie wysyłane do Europy statki wiozły na pokładach warte majątki ładunki. Doprowadziło to do rozwoju w regionie Ameryki Środkowej Południowej na niespotykaną dotąd

⁵ *Międzynarodowe prawo wojenne. Zbiór dokumentów*, Warszawa 1978, s. 21–22.

skalę piractwa i korsarstwa, gdzie powszechność procedury pirackiego doprowadziła do powstania wręcz państw pirackich, takich jak baza brytyjskich korsarzy w Port Royal na Jamajce oraz Tortuga należąca do założonego przez francuskich korsarzy „Bractwa Wybrzeża”⁶. Piratom karaibskim sprzyjały warunki naturalne (łagodny klimat, duża liczba zatok i wysp powodująca trudność wykrycia, łatwość zdobycia pożywienia itp.), gęste skupiska miast i plantacji w pobliżu wybrzeży oraz ciągła rywalizacja pomiędzy europejskimi monarchiami. Popieranie skierowanego przede wszystkim przeciwko Hiszpanii korsarstwa doprowadziło wręcz do usankcjonowania swego rodzaju zawodowego piractwa, które polegało na stałym osadnictwie korsarzy, którzy zakładali własne rodziny, mieszkali w stałych osadach, a często dodatkowo trudnili się oni handlem i rolnictwem. Nazywano ich bukanierami albo flibustierami i wtopili się oni w wielonarodową strukturę społeczną Karaibów. Pod koniec XVII w. potęga piratów osiągnęła w rejonie Karaibów i Antyli apogeum, czego dowodem było uczestniczenie przedstawicieli piratów w pokoju kończącym wielki wieloletni konflikt zbrojny pomiędzy czołowymi potęgami europejskimi w Utrechcie w roku 1713, który prócz Europy toczył się w wielu innych rejonach świata (wojna o sukcesję hiszpańską).

Piraci i korsarze karaibscy w ogromny sposób wpłynęli na sytuację ekonomiczną nie tylko w regionie, lecz także w Europie. Po kilkudziesięciu latach ciągłych konfliktów osłabła potęga Hiszpanii, która wyniszczona ciągłymi wojnami oraz błędną polityką gospodarczą w XVIII w. nie mogła już konkurować z Wielką Brytanią i Francją. Do upadku jej potęgi przyczyniła się niewątpliwie również destabilizująca przez dziesiątki lat region działalność piracka, która powodowała gigantyczne straty imperium (dostawy zamorskie w XVII w. stały się podstawą funkcjonowania gospodarki hiszpańskiej). Kolonie na Karaibach były z jednej strony niejednokrotnie plądrowane i łupione (zdobycie Panamy), natomiast w wielu innych przypadkach zyskały bogactwa, znaczenie i sławę dzięki działalności pirackiej (Jamajka). Profesja piracka pozwoliła również wielu pochodzącym z nizin społecznych piratom i korsarzom dostąpić niebywałych zaszczytów i bogactw (sir Francis Drake⁷, Henry Morgan). Również funkcjonujące w rejonie Morza Karaibskiego republiki pirackie w Port Royal i na Tortudze posiadały własne surowo przestrzegane prawa, system wynagrodzeń i obowiązków każdego z członków bractw, co niewątpliwie było ważnym elementem rozwoju społecznego w rejonie. Z tych zwanych często „złotych lat piractwa na Karaibach” pochodzą też znane do dziś symbole pirackie (bandera „Jolly Roger”), najsłynniejsi z piratów i korsarzy (Bartholomew Roberts, John Avery, Francois L’Ollonais, Edward Low, Jean Lafitte, Edward Teach, zwany „Czarnobrodym” oraz Henry Morgan, najsłynniejszy brytyjski korsarz, przywódca „Bractwa Wybrzeża”⁸), jak również to właśnie na tle sylwetek najsłynniejszych karaibskich piratów pochodzi funkcjonujący do dziś w powieściach i filmach symbol barwnego, romantycznego

⁶ Patrz szerzej: S. Klein, *Najgroźniejsi piraci w historii*, Warszawa 2007.

⁷ J. Cummins, *Francis Drake*, Warszawa 2000.

⁸ S. Klein, *Najgroźniejsi piraci...*, op. cit., s. 8–12.

pirata, który niestety faktycznie bardzo rzadko odpowiadał faktom (piraci najczęściej cechowali się wielkim okrucieństwem i bezwzględnością, w związku z czym karani byli przez wszystkie państwa z całkowitą bezwzględnością).

Począwszy od lat 40. XVIII w. rozpoczął się w rejonie Morza Karaibskiego zmierzch epoki pirackiej, na co wpływ miała stabilizacja w rejonie oraz wzmożona działalność flot wojennych, a przede wszystkim brytyjskiej Royal Navy. Czerpiące ogromne zyski z kolonii amerykańskich monarchie europejskie, a przede wszystkim Brytyjczycy i Francuzi, a później Stany Zjednoczone nie dopuścili do dalszej stosunkowej bezkarności przestępczości zorganizowanej, jaką było piractwo i w przeciągu kilkudziesięciu lat doprowadzili do likwidacji piractwa w rejonie Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej.

Piraci i korsarze prócz Morza Karaibskiego od XVI do początków XVIII w. z powodzeniem operowali również na Oceanie Indyjskim, wzdłuż wybrzeży afrykańskich, w Zatoce Perskiej i Morzu Śródziemnym. Podobnie jak na Karaibach byli to najczęściej Anglicy, Irlandczycy, Walijczycy, Holendrzy i Francuzi, jak również wywodzący się z miejscowej ludności Arabowie, Bengalowie i inni. Szczególnie działalność piracka uciążliwa była dla państw czerpiących dochody z handlu oraz faktorii na terenie Indii oraz wybrzeża wschodniego Afryki (Portugalia, Holandia, Francja i Wielka Brytania), gdzie musiały one podejmować złożone wysiłki w celu likwidacji omawianego procederu. Rozwój piractwa w rejonie zaowocował powstaniem „państwka pirackiego” na Madagaskarze, które zostało zniszczone przez miejscowych Malgasy na początku XVIII w. oraz istnieniem na pomniejszych wyspach Oceanu Indyjskiego szeregu baz pirackich stanowiących zaplecze dla ich działalności. W połowie XVIII w. wraz z dominacją brytyjskiej i francuskiej floty w rejonie (Holendrzy, Portugalczycy i Hiszpanie posiadali nadal swe posiadłości, lecz ich floty wojenne nie mogły już konkurować z Wielką Brytanią i Francją) oraz względną stabilizacją polityczną wzmożona obecność marynarek wojennych obu wspomnianych potęg morskich spowodowała ograniczenie pirackiej działalności i wzrost bezpieczeństwa w regionie.

Obszarem wzmożonej działalności pirackiej było również Morze Śródziemne. Operowali tam przez kilkaset lat piraci berberyjscy, którzy nękali większość wybrzeży śródziemnomorskich, docierając nawet do odległych wybrzeży atlantyckich Francji, Anglii czy Irlandii, gdzie grabili, porywali ludzi oraz napadali na wszelkie statki handlowe. Choć ważnym czynnikiem działalności muzułmańskich piratów były toczące się w XVI i XVII w. wojny pomiędzy chrześcijańską Europą (przede wszystkim Hiszpanią, Państwem Kościelnym, Kawalerami Maltańskimi i Wenecją) a Turcją, gdzie czynnik religijny odgrywał kluczową rolę, głównym motorem działalności pirackiej był handel niewolnikami, który funkcjonował w państwach Lewantu na wielką skalę i przynosił algierskim piratom ogromne zyski. Pomimo faktu, że atakowanie chrześcijan sankcjonowane było w ówczesnych czasach w dużym stopniu przez religię islamską, to bardzo często wśród berberyjskich piratów prócz przedstawicieli ludów podległych Imperium Tureckiemu (Grecy, Albańczycy, Słowianie) zdarzali się

eurowejscy renegaci, głównie Włosi, Hiszpanie i Holendrzy (Holender Murat Reis), którzy po przyjęciu islamu mogli dostąpić, służąc państwu osmańskiemu, wielkich zaszczytów i przywilejów. System prawny i społeczny w państwie tureckim pomimo ogromnych różnicowań kulturowych, religijnych i majątkowych niewątpliwie w wypadku zadeklarowania lojalności wobec władzy, popartej w dodatku przyjęcia muzułmańskiej religii, stwarzał bezsprzecznie większe możliwości osiągnięcia majątku oraz pozycji społecznej niż w państwach ówczesnej Europy. Działalność piratów berberyjskich przynosiła ogromne zyski i wpłynęła na rozwój gospodarczy Afryki Północnej, szczególnie algierskich i marokańskich wybrzeży (Algier, Oran, Aleksandria). Na wybrzeżach śródziemnomorskich państw europejskich doprowadziła do zniszczeń i konieczności zapewnienia bezpieczeństwa poprzez systemy umocnień miast i wybrzeży terenów przybrzeżnych oraz portów (choć w wielu przypadkach sytuacja była odwrotna, muzułmańskie wybrzeża i statki atakowali piraci i korsarze pochodzący z Hiszpanii, należącej do Kawalerów Maltańskich Malty oraz lojalni Cesarstwu Habsburskiemu Chorwaci). Naturalnie działalność piracka, prócz terroru wśród ludności, dezorganizowała handel i transport w basenie Morza Śródziemnego, powodując dotkliwe straty ekonomiczne państw nadmorskich rejonu śródziemnomorskiego. Trwające przez kilkaset lat – praktycznie aż do początków XIX w. zagrożenie ze strony muzułmańskich piratów i brak możliwości skutecznego mu przeciwdziałania potężnych flot Hiszpanii, państw włoskich i Francji było swoistym fenomenem, które miało jednak u podłoża wiele istotnych przyczyn. Było to początkowo usankcjonowane religijnie, społecznie i politycznie poparcie walki z chrześcijanami, uprawiane w formie piractwa, które pomimo stopniowego zmierzchu potęgi tureckiej w XVII w. (zapoczątkowanym klęską floty tureckiej pod Lepanto w 1572 r. z flotami Hiszpanii, Państwa Kościelnego i Wenecji) oraz już całkowitej hegemonii flot europejskich w XVIII w., przez szereg lat było wygodne dla poszczególnych toczących ciągle konflikty europejskich monarchii, które wykorzystywały berberyjskich piratów dla osłabienia przeciwnika (początkowo Anglia i Francja popierały algierskich piratów przeciwko Hiszpanii, zaś później niejednokrotnie czyniła to Anglia, rywalizując z Francuzami). Zwiększenie liczebności baz wojennych (Malta, Gibraltar, Tulon) w toczących się walkach morskich w okresie wojen napoleońskich na przełomie XVIII i XIX w., konieczność zapewnienia bezpieczeństwa transportu oraz handlu morskiego doprowadziło na początku XIX w. przez potężne floty Wielkiej Brytanii i Francji (również Stanów Zjednoczonych) do likwidacji baz pirackich w Algierii, natomiast faktycznym zwycięstwem, którego przypieczeniem likwidacji berberyjskiego piractwa było zajęcie Algieru przez Francję w 1830 r.⁹

W ówczesnym okresie, tj. XVI i XVII w. pirackim procederem parali się również wywodzący się z terenów należącej do Rzeczypospolitej Ukrainy Kozacy. Przez dziesiątki lat posiadając stosunkowo skromne wyposażenie (łódki „czajki”), docierali oni wzdłuż Dniepru do czarnomorskich wybrzeży tureckich, które bezwzględnie

⁹ M. Meissner, *Śladami arabskich kupców i piratów*, Warszawa 1977.

grabili, niszcząc osady, zatapiając statki handlowe i niejednokrotnie zdobywając duże, silnie obwarowane miasta, takie jak Warna (zagrozili nawet stolicy państwa tureckiego – Stambułowi). Napady kozackie powodowały dotkliwe zniszczenia materialne rejonów przybrzeżnych Turcji na Morzu Czarnym i były wielokrotnie przyczyną napięć między Rzeczpospolitą i Turcją w XVII w. Ponadto sukcesy wypraw kozackich odgrywały znaczącą rolę propagandową i religijną w toczących się konfliktach zbrojnych między chrześcijańską Europą a państwem tureckim. Ograniczenie działalności pirackiej Kozaków na Morzu Czarnym nastąpiło po wybuchu powstania Chmielnickiego na Ukrainie w roku 1648 (początku faktycznej wojny domowej w Rzeczpospolitej) i późniejszym podziale Ukrainy między Polskę i państwo moskiewskie, a następnie poprzez przejście kontroli na Morzu Czarnym przez Rosję¹⁰.

Kolejnym terenem ogromnej intensywności działań piratów była Azja Wschodnia, Indonezja i Filipiny, gdzie w niektórych rejonach piractwo istnieje do dziś (Cieśnina Malakka, Filipiny). Na wybrzeżach Chin, Japonii, Korei i Indonezji piractwo przez kilkaset lat stanowiło poważny problem nie tylko polityczny, ale i społeczny. Od Oceanu Indyjskiego do Morza Ochockiego i Oceanu Spokojnego na różnych akwenach, prócz pojawiających się tam od XVII w. Europejczyków, działali piraci arabscy, bengalscy, malajscy, Tajowie, Wietnamczycy, Japończycy oraz Chińczycy. W średniowieczu wśród piratów przeważali Japończycy (w związku z wieloletnią izolacją Japonii i toczącymi się tam wojnami domowymi), natomiast w późniejszych wiekach największe ośrodki działalności pirackiej znajdowały się w Chinach. Wybrzeża chińskie i tereny przylegające do wielkich rzek chińskich (Jangcy, Huang-ho) przez kilkaset lat nękanie były przez całe flotyle pirackie, które liczyły momentami setek okrętów i tysiące ludzi, stając się wielką potęgą w tym rejonie (piraci rodziny Czeng, której członkowie otrzymywali godności admirałskie z rąk samego chińskiego cesarza). Kres potęgi chińskich piratów nastąpił wraz z pojawieniem się flot państw zachodnich, które broniąc swoich interesów handlowych na terenie Chin, doprowadziły do stopniowej likwidacji procederu¹¹.

Także w Indochinach, Malezji, Indonezji i na Filipinach piractwo było jednym z tradycyjnych zajęć, dających środki utrzymania ludności. Prócz Dalajów, Malajów i innych ludów indonezyjskich działali tam również piraci europejscy, głównie Holendrzy i Anglicy, a także Arabowie i Chińczycy. W XIX w. z powodu zagrożenia funkcjonowania transportu i handlu na wspomnianych obszarach Brytyjczycy przeprowadzili wzmożone działania własnych sił morskich, doprowadzając do uregulowania sytuacji w regionie i likwidacji większości baz pirackich. Odrodzenie morskiego rozwoju w tym rejonie nastąpiło dopiero wraz z zakończeniem II wojny światowej w roku 1945, a związane było z destabilizacją sytuacji po okupacji japońskiej, osłabieniem obecności flot wojennych potęg morskich w rejonie oraz intensyfikacją światowego transportu morskiego w rejonie. Popularność piractwa oraz skala zjawiska w Azji

¹⁰ L. Podhorodecki, *Kozacy zaporoscy*, Warszawa 2011.

¹¹ W. Rodziński, *Historia Chin*, Wrocław 1992, s. 324.

Południowo-Wschodniej i w Chinach miała kilka przyczyn zarówno w wymiarze społecznym, mentalnym, jak i politycznym. Niespotykane w innych rejonach świata ogromne flotyle pirackie operujące wzdłuż chińskich wybrzeży oraz wzdłuż wielkich rzek „Państwa Środki” miały swe uwarunkowanie w trwającym setki lat braku silnej centralnej władzy w Cesarstwie Chińskim, licznych wojnach domowych i walkach wewnętrznych, jak też całkowitym braku systemu obrony rolniczych terenów przybrzeżnych w Chinach. Także nędza, przeludnienie oraz antagonizmy pomiędzy poszczególnymi nacjami w regionie sprzyjały praktycznie bezkarnemu rozbojowi na przybrzeżnych wodach. Pomimo ogromu zniszczeń i ogólnej destabilizacji rejonu wspomniany stan rzeczy trwał przez kilkaset lat, mając nawet pewne przyzwolenie miejscowej ludności (związanej w dużym stopniu z buddyjską mentalnością i filozofią życia). Piraci chińscy, malajscy i filipińscy często dorabiali się wielkich fortun i zdobywali wielkie zaszczyty (chińska rodzina Czeng), zaś ich działalność została ograniczona dopiero przez siły morskie państw europejskich, Japonii i Stanów Zjednoczonych na początku XX w., co wiązało się z interesami gospodarczymi państw zachodnich w Azji Wschodniej. Choć w ciągu kilkudziesięciu kolejnych lat zlikwidowano piracką działalność na wspomnianych obszarach, to dzięki sprzyjającym warunkom naturalnym (liczne wyspy), braku dostatecznych sił morskich do kontrolowania obszaru, biedzie oraz wyjątkowej częstotliwości ruchu morskiego piraci w niektórych rejonach Malajów i Filipin funkcjonują do dziś.

Współczesne piractwo

Na większości morskich akwenów na świecie, począwszy od lat 30. XIX w. ataki pirackie występowały już raczej jedynie incydentalnie, najczęściej w ubogich rejonach świata (m.in. Filipiny, wybrzeża Nigerii) i przestały stanowić poważne zagrożenie dla współczesnej żeglugi handlowej. Zauważalne w pewien sposób wzmożenie aktywności pirackiej nastąpiło w rejonie Filipin, Wietnamu i części wybrzeży Indonezji po zakończeniu II wojny światowej, co związane było z niezwykle szybkim rozwojem transportu morskiego oraz destabilizacją polityczną Azji Południowo-Wschodniej po zakończeniu działań wojennych na Pacyfiku w roku 1945. Z kolei w przeciagu ostatnich kilkunastu lat (od połowy lat 90. XX w.) u wybrzeży Somalii doszło do rozwoju piractwa na niespotykaną od wielu lat skalę, co warunkuje skomplikowana sytuacja polityczna, wyjątkowa nędza wśród miejscowej ludności oraz położenie geograficzne regionu.

W XX w. mianem piractwa określano również często działania państw, poszczególnych stron wojen domowych i innych konfliktów toczących się w różnych częściach świata. Były to m.in. działania niemieckiej floty podwodnej podczas I i II wojny światowej, stosowanie przez Brytyjczyków w trakcie I wojny światowej tzw. „okrętów- pułapek”, jak też sformułowane pod pojęciem piractwa „państwowe” i „politycznego” poczynania jednostek frankistowskich podczas wojny domowej w Hiszpanii w 1936 r. czy floty tajwańskiej u wybrzeży chińskich po roku 1949.

Począwszy od czasów starożytnych, poprzez „złote lata” piratów w XVII w. do dnia dzisiejszego zarówno przyczyny powstania, jak i skutki działalności pirackiej dla danego rejonu jego występowania są stosunkowo podobne. Ogólna nędza lub brak szerszej możliwości zarobkowania, gęste zaludnienie danego obszaru oraz wzmożony ruch morski i transportowy to najczęstsze przyczyny ekonomiczne występowania piractwa. Także chaos polityczny w rejonie, brak należytych środków kontroli i bezpieczeństwa w akwenie oraz występujące często konflikty zbrojne w rejonie są z kolei najczęstszymi politycznymi przyczynami rozwoju piractwa. Również skutki działalności pirackiej są dość podobne – zakłócenia w funkcjonowaniu transportu i handlu morskiego w rejonie, zubożenie i zniszczenie okolicznych wybrzeży, dezorganizacja życia społecznego oraz konieczność podjęcia przez władze szeregu działań mających na celu likwidację zjawiska. Wszystko to w jasny sposób wskazuje, że piractwo bez względu na wiek jego występowania oraz skalę problemu jest zawsze groźne dla szerokiej rzeszy społecznej i powinno być wszelkimi dostępnymi środkami zwalczane i zlikwidowane. Analiza poszczególnych przypadków występowania piratów pokazuje też, że najczęściej ich sukcesom i bezkarności sprzyja mniejsze lub większe poparcie jednego z państw, którego celom i zamierzeniom politycznym czyniona przez piratów destabilizacja jest korzystna.

W XX w. pomimo wielkich, toczonych również na morzach i oceanach konfliktów zbrojnych (I i II wojna światowa) tradycyjnie pojmowane piractwo praktycznie nie istniało. Naturalnie w wielu, najczęściej ubogich i niestabilnych politycznie częściach świata zdarzały się i zdarzają akty pirackie, które jednak nie stanowiły dotąd problemu na skalę międzynarodową¹². Współczesne piractwo odnotowuje się w rejonie Azji Południowo-Wschodniej (Filipiny, Cieśnina Malakka, Indonezja, Wietnam), gdzie w związku z wyjątkowym natężeniem morskiego transportu towarowego oraz uwarunkowaniami politycznymi napady z morza na jednostki handlowe uzbrojonych napastników zdarzają się dość często, co spowodowało konieczność podjęcia przez państwa azjatyckie i nie tylko szeregu działań służących do ograniczenia i eliminacji zjawiska.

Kolejnymi obszarami działalności pirackiej są Afryka Zachodnia, Zatoka Gwinejska, wschodnie wybrzeża Indii i Bangladesz na Oceanie Indyjskim oraz Zatoka Adeńska u wybrzeży Somalii, gdzie od połowy lat 90. XX w. piractwo rozwinęło się do tego stopnia, że zwróciło uwagę światowej opinii publicznej i zmusiło wspólnotę międzynarodową do podjęcia skoordynowanych działań militarnych, w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w rejonie.

Dzisiejsza definicja pojęcia piractwa została ujęta w artykułach Konwencji Genewskiej o Prawie Morza (KGoPM) z roku 1958 (art. 14–21) oraz Konwencji o Prawie Morza (KoPM) z roku 1982 (art. 100–107). Opierając się na powyższych dokumentach normatywnych, obecnie za piractwo uznaje się każdy bezprawy akt

¹² Porównawczą charakterystykę piractwa w różnych rejonach świata zob.: M. Janikowski, St. Zarychta, *Piractwo morskie – ogólnoswiatowe zagrożenie*, Szczecin 2009, s. 33–40.

gwałtu, zatrzymania bądź grabieży prywatnego statku lub samolotu, jak i bezprawy akt skierowany: na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego; przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

Współczesne pojęcie piractwa odnosi się tylko do statków prywatnych lub statków państwowych i okrętów wojennych, które zostały zawładnięte przez ich zbuntowane załogi. W innym przypadku, gdy ataków pirackich dokonują jednostki państwowe, rebelianci lub zwaśnione strony podczas wojen domowych i innych lokalnych wewnętrznych konfliktów możemy mówić o tzw. piractwie „politycznym” (Grecy walczący z Turkami w XIX w., jednostki wietnamskie podczas wojny wyzwoleniczej z Francją w latach 50. XX w.) lub piractwie „państwowym”, którym najczęściej określa się dokonywane na morzu akty przemocy pomiędzy walczącymi stronami wojen domowych i konfliktów wewnętrznych (jednostki frankistowskie podczas wojny domowej w Hiszpanii w roku 1936, działania sił morskich Tajwanu po roku 1949 na wybrzeżach chińskich)¹³. Pojęcia „piractwa politycznego” i „piractwa państwowego” pomimo swej wartości definiującej nie są traktowane jako kategorie prawa międzynarodowego, oznaczają więc w uproszczeniu, że wszelkie jednostki powstańcze w przypadku schwytania po dokonaniu czynów przestępczych mogą być przejęte oraz sążone przez państwo poszkodowane przez wspomnianą jednostkę (w wypadku statku handlowego) lub zwrócone rządowi państwa macierzystego (w przypadku okrętu wojennego)¹⁴.

Z kolei pojęcie napadu z morza, czy inaczej „zbrojnej napaści” (armed robbery), zostało wprowadzone przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w celu rozróżnienia napadów na jednostki, która ma miejsce na wodach otwartych (poza wodami terytorialnymi któregoś z państw nadbrzeżnych), które zgodnie z artykułem 101. Konwencji o prawie morza z roku 1982 (KoPM 1982) są uznane za akty piractwa oraz napadami na wodach terytorialnych, które z formalno-prawnego punktu widzenia piractwem nie są, natomiast określa się je pod pojęciem zbrojnej napaści¹⁵.

Pomimo podstaw prawnych walka ze współczesnymi piratami jest często niełatwa zarówno ze względu na liberalne przepisy morskie (m.in. stosowanie przez armatorów „tanich bander”), niesprecyzowane w wielu kwestiach prawo morskie oraz skomplikowane najczęściej uwarunkowania polityczne w rejonie. Ograniczają one w znaczny sposób okrętom wojennym oraz jednostkom innych służb morskich (policji, straży przybrzeżnych) skuteczne działania skierowane przeciwko piratom, w tym przede wszystkim użycie siły (nie wykluczając fizycznej eliminacji) oraz w przypadku pojmania nie precyzują kwestii sążdenia oraz karania napastników. Sporo przypadków na wodach Zatoki Adeńskiej potwierdzała w jasny sposób

¹³ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009, s. 16.

¹⁴ M. Czeremis, *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 3–4, s. 219.

¹⁵ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...*, s. 17–18.

konieczność dostosowania przepisów do nowej sytuacji na morzu, ułatwiających skuteczną walkę z piratami.

Pirackie incydenty zdarzają się również u wybrzeży Nigerii, gdzie w związku z prowadzoną od wielu lat eksploatacją nigeryjskich złóż doszło do degradacji środowiska naturalnego będącego podstawowym źródłem utrzymania miejscowej ludności (rybołówstwo i rolnictwo), co doprowadziło w niedługim czasie – ze względu na brak możliwości utrzymania się przez ludność z dotychczasowych tradycyjnych zajęć – do jej drastycznego zubożenia. Tradycyjnie obecna w Nigerii przestępczość oraz duże natężenie transportu morskiego w rejonie doprowadziły wkrótce do pojawienia się na nigeryjskich wodach piractwa, które ze względu na niestabilną sytuację Nigerii oraz brak zdecydowanych przeciwdziałań wspólnoty międzynarodowej co prawda sporadycznie, ale zdarza się do dziś.

Także w rejonie Morza Karaibskiego (najczęściej u wybrzeży Kolumbii) oraz na rozległym obszarze archipelagów i wysp Oceanu Spokojnego zdarzają się czasem przypadki aktów pirackich, które dokonywane są na statki handlowe oraz jachty turystyczne. Obecność amerykańskiej marynarki wojennej oraz działania innych służb (Coast Guard, DEA) na wodach Ameryki Środkowej skutecznie hamuje eskalację morskiej przestępczości w rejonie, podobnie jak na Pacyfiku, gdzie pomimo rozległości obszaru obecność US Navy oraz sił morskich innych państw (Australia, Indonezja, Chiny), pirackie ataki zdarzają się tylko sporadycznie. W roku 2016 odnotowano łącznie 191 aktów piractwa oraz zbrojnych wtargnięć na jednostki pływające. Stanowi to spadek w stosunku do roku 2015, w którym to odnotowano łącznie 246 zdarzeń. Niemniej jednak, szczególnie niepokojącym zjawiskiem jest największa od 10 lat liczba uprowadzonych marynarzy. Liczba wtargnięć na statki zmniejszyła się do 150 (z 203 w roku 2015). Dwanaście jednostek zostało ostrzelanych, siedem uprowadzono, udaremniono zaś 22 ataki. Liczba wziętych zakładników wyniosła 151. W roku 2016 uprowadzonych w celu okupu zostało 62 marynarzy (podczas łącznie 15 zdarzeń). Ponad połowa uprowadzonych została w rejonie Zachodniej Afryki, zaś 28 członków załóg – w okolicach Malezji i Indonezji.

Piractwo somalijskie

Obszarem, gdzie niewątpliwie doszło w dzisiejszych czasach, tj. ściśle od początku lat 90. do swoistego rozkwitu piractwa, jest tzw. „Róg Afryki”, czyli Półwysep Somalijski. Jest to obecnie jeden z najbiedniejszych regionów na świecie, gdzie ze względu na szereg przyczyn natury politycznej i ekonomicznej w ostatnich kilkunastu latach piractwo przybrało od wielu lat niespotykane rozmiary. Zjawisko to zmusiło społeczność międzynarodową do podjęcia szeregu skoordynowanych działań, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa na somalijskich wodach i unormowanie sytuacji w tym regionie. Wszelkie podjęte przez państwa morskie kroki często spotykają jednak przeszkody związane z liberalnymi przepisami ruchu morskiego i niesprecyzowanym prawem morskim, które często uniemożliwiało skuteczne przeciwdziałanie somalijskim piratom. Fenomen somalijskiego piractwa ma u podłoża

zjawiska szereg uwarunkowań i przyczyn. Należą do nich czynniki zewnętrzne, jak i wewnętrzna sytuacja Somalii. Wśród nich możemy wymienić:

- nędzę i trudną sytuację ekonomiczną ludności somalijskiej, co skłania część ludności do związania się z działalnością przestępczą;
- strategiczne położenie wybrzeży somalijskich – w pobliżu wybrzeży przebiega jeden z podstawowych szlaków handlowych i surowcowych, z którego korzysta ogromna ilość statków handlowych i transportowych;
- stosunkowo liberalne przepisy i regulacje prawa morskiego, umożliwiające w tym przypadku bezkarność przestępców i mało skuteczne im przeciwdziałanie;
- łagodne przepisy dotyczące ruchu morskiego (opłacalność tzw. „tanich bander”, czyli rejestrowanie statków poza własnym krajem w państwach posiadających dogodne przepisy podatkowe – „raje podatkowe”, co powoduje obniżone standardy bezpieczeństwa, wyszkolenia oraz brak odpowiednio silnych powiązań statków z państwami faktycznie macierzystymi dla tych jednostek;
- brak dostatecznej obecności flot mocarstw morskich ze względu na stosunkowo niewielkie znaczenie strategiczne rejonu (szczególnie widoczne po zakończeniu „zimnej wojny”), co obecnie ulega poprawie przez obecność jednostek amerykańskich, brytyjskich, francuskich, rosyjskich i innych;
- nieprzerwanie postępujący rozwój transportu morskiego, który związany jest w dużym stopniu z globalizacją światowej gospodarki;
- brak dostatecznych procedur i norm prawnych regulujących użycie siły na morzach, w szczególności na obszarach niepodlegających jurysdykcji żadnego z państw;
- brak możliwości na obecną chwilę zbrojnej interwencji lądowej, która prawdopodobnie w znacznym stopniu ograniczałaby piracki proceder;
- rozległość akwenu oraz brak macierzystych morskich służb porządkowych, które ograniczyłyby bezkarność i praktycznie jawność działania grup pirackich;
- stosunkowo dobre wyposażenie grup pirackich, co wraz ze skuteczną stosowaną przez nich taktyką i ciągłą adaptacją do zmieniającej się sytuacji, umożliwia im sukcesy w prowadzonej przez nich działalności;
- całkowity chaos wewnętrzny państwa, spowodowany brakiem faktycznej władzy centralnej i ciągle toczącymi się w rejonie lokalnym wojnami i zamieszkami.

Podsumowanie

Piractwo, będące jedną z form przestępczości morskiej, stało się dla dzisiejszej żeglugi handlowej bardzo poważnym zagrożeniem, które generuje wielkie straty materialne oraz stanowi czynnik powodujący brak poczucia bezpieczeństwa dla pływających w rejonie operowania piratów jednostek zarówno handlowych, jak i pasażerskich. Pirackie ataki stały się jednym z głównych czynników zagrażających sprawnemu funkcjonowaniu morskim arteriom transportowym. Wpływ działalności

pirackiej na sprawne funkcjonowanie żeglugi, która ze względu na swoje znaczenie i skalę należy do najważniejszych elementów handlu światowego, spowodował szereg odczuwalnych dla morskiej komunikacji następstw, m.in. takich jak wzrost ubezpieczeń jednostek oraz załóg, wzrost kosztów czarterów, korzystanie przez niektóre firmy i armatorów z uzbrojonej ochrony. To wszystko generuje wielkie koszty, które wraz z nierzadko płaconymi piratom wielomilionowymi okupami, oznaczają ogromne straty finansowe.

Wziąwszy pod uwagę obecną sytuację gospodarczą, na świecie piractwo pozostanie prawdopodobnie w mniejszym lub większym stopniu zagrożeniem dla żeglugi handlowej aż do momentu odpowiedniego unormowania sytuacji politycznej oraz poprawy sytuacji materialnej ludności w regionach morskich.

Streszczenie

Piractwo morskie, które polega na napadaniu na statki na morzach i oceanach oraz rabowaniu ich, jest traktowane przez społeczność międzynarodową jako akt powszechnie potępiany przez prawo międzynarodowe (zwyczajowe oraz zobowiązania traktatowe). Zjawisko to, do niedawna, analizowano właściwie wyłącznie w perspektywie historycznej. Współcześnie ponownie stanowi realne zagrożenie i wyzwanie w sferze bezpieczeństwa. Proceder piractwa morskiego najprawdopodobniej pojawił się wraz z rozwojem żeglugi morskiej. Na przestrzeni wieków rozwijał się w określonych warunkach społecznych, politycznych oraz ekonomicznych. Wraz z upływem czasu podlegał licznym przemianom, dostosowując się do zmieniającego się otoczenia. Dawne metody i formy przeprowadzania ataków na statki zostały zastąpione nowymi. Niezmienny pozostał zaś przestępczy charakter aktywności piratów morskich oraz działanie dla osiągnięcia osobistych korzyści.

Piractwo na przestrzeni wieków zmieniło się nie do poznania i chyba w XXI wieku przybrało najbardziej brutalną formę. Współczesne piractwo jest jednym z elementów występujących na morzach i oceanach, który znacznie utrudnia społeczności międzynarodowej bezpieczną żeglugę, zagwarantowaną prawem międzynarodowym. Renesansowi piractwa sprzyjają zmiany w sytuacji międzynarodowej na całym świecie, które nastąpiły na przełomie XX i XXI wieku. Proceder ten występuje w kilku rejonach świata, ale od 2008 roku nasilił się on szczególnie na wodach opływających wybrzeże Somalii.

Słowa kluczowe: morze, zagrożenia, piractwo, historia, współczesność, bezpieczeństwo.

Summary

Sea piracy, which consists of attacking ships and seas and robbing them, is treated by the international community as an act widely condemned by international law (customary and treaty obligations). This phenomenon, until recently, was actually analyzed only in the historical perspective. Nowadays, it again constitutes a real threat and a challenge in the sphere of security. The piracy of the sea has most likely appeared along with the development of shipping. Over the centuries, it developed under certain social, political and economic conditions. Over time, he was subject to numerous changes, adapting to the changing environment. Former methods and forms of attacks on ships

have been replaced with new ones. What remained unchanged was the criminal nature of the activity of sea pirates and the operation for personal gain.

Piracy over the centuries has changed beyond recognition and probably in the twenty-first century took the most brutal form. Contemporary piracy is one of the elements occurring in the seas and oceans, which significantly hinders the international community from safe navigation, guaranteed by international law. The renaissance of piracy is fostered by changes in the international situation throughout the world, which occurred at the turn of the 20th and 21st centuries. This production occurs in several regions of the world, but since 2008 it has intensified especially in the waters flowing around the Somalia coast.

Key words: sea, threats, piracy, history, present day, security.

Literatura:

1. Czeremis M., *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 3–4.
2. Janikowski M., Zarychta St., *Piractwo morskie – ogólnoświatowe zagrożenie*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2009”, Szczecin 2009.
3. Klein S., *Najgroźniejsi piraci w historii*, Warszawa 2007.
4. Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.
5. Kubiak K., *Operacje antypirackie. Dziwna wojna z somalijskimi piratami*, „Komandos” 2011, nr 9.
6. Kubiak K., Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwanie dla bezpieczeństwa międzynarodowego, www.wns.dsw.edu.pl/fileadmin/user_upload/wszechnica/04.pdf
7. Łoposzko T., *Starożytni piraci Morza Śródziemnego*, Lublin 1994.
8. Łukaszuk Ł., *Międzynarodowe prawo morza*, Warszawa 1997.
9. Meissner M., *Śladami arabskich kupców i piratów*, Warszawa 1977.
10. *Międzynarodowe prawo wojenne. Zbiór dokumentów*, Warszawa 1978.
11. Niwczyk A., *Przemoc na morzu w regionie Azji Południowo-Wschodniej wyzwaniem dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 2006”, Wrocław 2007.
12. Niwczyk A., *Piractwo morskie w portach*, „The Maritime Worker” 2008, nr 2.
13. Rodziński W., *Historia Chin*, Wrocław 1992.
14. Roesdahl E., *Historia Wikingów*, Gdańsk 2001.
15. Rokiciński K., *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, Warszawa 2006.
16. Wardin K., *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Zeszyty Naukowe AMW nr 3 (178) 2009.