

prof. dr hab. inż. IOURI N. SEMENOV
 CEng, FRINA, FIMarEST
 Katedra Logistyki i Ekonomiki Transportu
 WTMIT ZUT w Szczecinie
 Kontakt: jusiem@zut.edu.pl

Akty piractwa morskiego oraz napadów zbrojnych i ich konsekwencje dla życia i zdrowia marynarzy

W artykule przedstawiono wyniki badań wpływu aktywności pirackiej na poziom bezpieczeństwa pracy marynarzy. Zidentyfikowano najbardziej zagrożone akweny morskie. Wytypowano przyczyny skuteczności ataków pirackich na tych akwenach. Wykonano analizę konsekwencji ataków piratów na życie i zdrowie członków załóg statków morskich pływających w akwenach wysokiego ryzyka. Pokazano, że praca marynarzy na morzu wymaga dodatkowego zabezpieczenia.

Słowa kluczowe: piractwo morskie, bezpieczeństwo żeglarzy, praca na statku

Illegal acts of maritime piracy and armed assaults: their impact on seafarers' life and health

This paper explores risk in international maritime transport. It discusses current trends in unlawful activity in the waters of Southeast Asia, the Caribbean, the Gulf of Guinea and off the Somali coast. The first part of the paper examines why piracy is effective. The second part focuses on the consequences of pirate attacks for the life and health of seafarers on vessels transiting high-risk areas. Seafarers' work on a ship requires additional safety measures.

Keywords: maritime piracy, seafarers' security, work on ships



Poważne zaniepokojenie budzą akty piractwa i zbrojne napady na morzu. W odniesieniu do aktów piractwa i napadów zbrojnych ...najpilniejszą potrzebą jest konieczność zapewnienia ochrony marynarzom, rybakom i pasażerom na statkach żeglujących wzdłuż wybrzeży Somalii, w Zatoce Adeńskiej oraz w każdym innym regionie świata, w którym w przyszłości mogłyby powstać tego typu problemy. [1]

Fot. b201735/fotolia

Wstęp

Szacuje się, że w europejskiej gospodarce morskiej, generującej obrót o wysokości ok. 200 mld EUR, z wartością dodaną ok. 100 mld EUR, bezpośrednio zatrudnionych jest ponad trzy miliony osób [2], w tym kilka tysięcy polskich marynarzy zarówno pod banderą

narodową, jak i obcą. Flota światowa statków o tonażu brutto większym lub równym 100 GT wg danych UNISTAD¹ na 1 stycznia 2013 r.

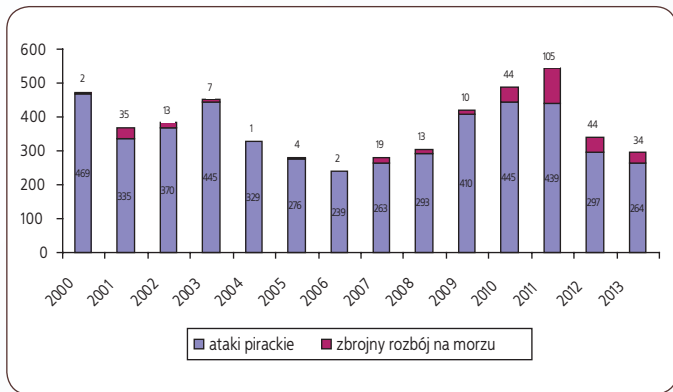
¹ang. *United Nations Conference on Trade and Development*, Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju – organ pomocniczy Organizacji Narodów Zjednoczonych utworzony w 1964 roku w Genewie.

liczyła 86 942 jednostek, bez uwzględnienia statków żeglugi śródlądowej, statków rybackich, okrętów marynarki wojennej, jachtów oraz platform wiertniczych [3].

Tradycyjnie uznawano, że ryzyko strat materialnych i finansowych oraz utraty życia i zdrowia członków załóg spowodowane jest głównie złymi warunkami pogodowymi, błędami marynarzy czy zawodnością statków i urządzeń itp. Na uwagę zasługuje również kwestia wpływu aktywności przestępczej na morzu na bezpieczeństwo pracy marynarzy. Do tych przestępstw można zaliczyć:

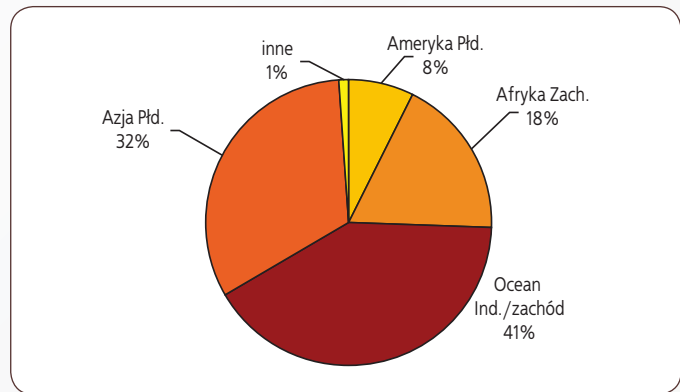
- terroryzm, czyli przestępstwa wojenne popełnione w czasach pokoju w celu osiągnięcia jakichś celów np. politycznych
- ataki piratów
- napady zbrojne
- działania pasażerów mające na celu wywołanie chaosu/paniki na statku
- oszustwa armatorów z funduszami emerytalnymi, składkami ubezpieczeniowymi, płacami
- pozostawianie w portach marynarzy bez wynagrodzeń, bez opieki na skutek finansowych problemów armatorów.

Biorąc pod uwagę zalecenia dyrektyw PE i Rady oraz strategiczne cele w zakresie polityki transportu morskiego Unii Europejskiej należy nie tylko dążyć do zmniejszenia prawdopodobieństwa i dotkliwości rutynowych wypadków przy pracy marynarzy, ale także nadać odpowiednią wagę problemowi zwiększenia bezpieczeństwa załóg statków poprzez zapobieganie i zwalczanie aktywności przestępczej na morzu w szczególności aktywności pirackiej oraz zbrojnym napadom na morzu [1], [4]. Na uwagę zasługuje istnienie zasadniczej różnicy między tymi pojęciami.



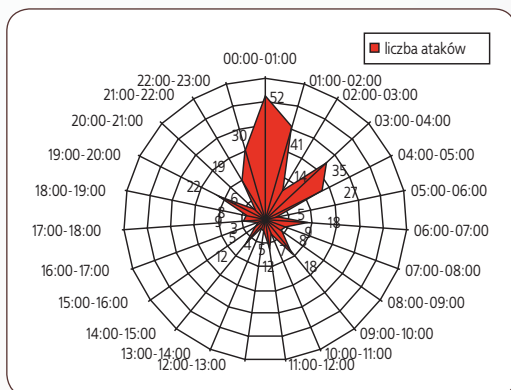
Rys. 1. Ataki pirackie oraz napady zbrojne na morzu w latach 2000-2013
Źródło: oprac. własne na podstawie [7-9]

Fig. 1. Maritime piracy and armed assaults in 2000-2013
Source: original study based on [7-9]



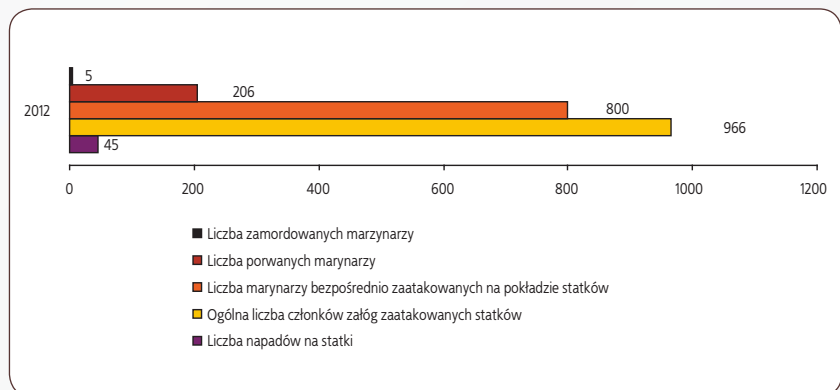
Rys. 2. Aktywność piratów w latach 2010-2011 wg akwenów morskich
Źródło: oprac. własne na podstawie [7-9]

Fig. 2. Pirate activity in 2010-2011 by basin
Source: original study based on [7-9]



Rys. 3. Aktywność piracka w ciągu doby w Zatoce Gwinejskiej (1.01.2013-05.05.2014)
Źródło: oprac. własne na podstawie [10-11]

Fig. 3. Round-the-clock pirate activity in the Gulf of Guinea
Source: original study based on [10-11]



Rys. 4. Skutki ataków pirackich u wybrzeży Afryki Zachodniej na marynarzy w roku 2012
Źródło: oprac. własne na podstawie [9, 12]

Fig. 4. Results of pirate attacks on seafarers' off the coast of West Africa in 2012
Source: original study based on [9, 12]

W rozumieniu prawa międzynarodowego [5]: „Każdy z następujących czynów stanowi *piractwo*:

(a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:

- na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego
- przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa

(b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego

(c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwienia popełnienia takich czynów.”

Natomiast *napad zbrojny* przeciw statkom to [6]:

a) każdy czyn przemocy lub zatrzymania, lub jakiegokolwiek aktu grabieży lub groźby, inny niż akt piractwa, popełniony dla celów osobistych i wymierzony przeciwko statkowi albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku, w ramach wód wewnętrznych, wód archipelagowych lub morza terytorialnego podlegających jurysdykcji państwa nadbrzeżnego,

b) każdy akt podżegania lub celowego ułatwienia popełnienia wyżej określonych czynów.

Zarówno ataki pirackie, jak i napady zbrojne wykonywane są przeważnie przez dość dobrze zorganizowane grupy przestępcze. Na mocy art. 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych przeciwko międzynarodowej przestępczości zorganizowanej z 15 listopada 2000 r.: „Zorganizowana grupa przestępcza (ZGP) jest to grupa posiadająca strukturę, składająca się z trzech lub więcej osób, istniejąca przez pewien czas oraz działająca w porozumieniu w celu popełnienia jednego lub więcej poważnych przestępstw określonych na podstawie niniejszej Konwencji, dla uzyskania, w sposób

bezpośredni lub pośredni, korzyści finansowej lub innej korzyści materialnej”.

Analiza obszarów największego ryzyka zagrożenia piractwem morskim

Każdego roku ponad 10 tys. statków porusza się po akwenach morskich, które charakteryzuje wysokie ryzyko napadów piratów lub innych zorganizowanych grup przestępczych, co stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa morskich szlaków handlowych oraz naraża marynarzy na utratę życia i zdrowia [4].

Analiza danych dotyczących liczby ataków pirackich oraz zbrojnych napadów na morzu w latach 2000-2013 (rys. 1.) pokazuje, że najgorszej sytuacji wyglądała w latach 2010-2011. W 2010 r. zanotowano 489 niebezpiecznych incydentów, a rok później ich liczba wzrosła do 544. Do obszarów największego ryzyka należały wody u wybrzeży Somalii (rys. 2.).

W latach 2012-2013 na morskich szlakach handlowych doszło do poprawy sytuacji. W 2012 r. odnotowano 297 ataków piratów (spadek o 32,4%) oraz 44 przypadków napadów ZGP, wskutek czego uprowadzono 26

statków (spadek o 58%). W 2013 r. ogólna liczba aktów przemocy na morzu wyniosła 298 (spadek o 12,6%), [7-9].

Piraci napadają na statki głównie późnym wieczorem lub w nocy, gdy osłabiona jest czujność załogi i zmniejszona widoczność. Najwięcej przypadków aktywności pirackiej notuje się o północy (rys. 3.).

Nowe trendy aktywności pirackiej

Mimo tego, że liczba ataków na statki z roku do roku maleje, odnotowano nowe niepokojące trendy:

- Zbrojne ataki na statki stają się coraz bardziej skuteczne. Dzieje się tak z powodu zastosowania przez piratów nowych taktyk prowadzenia ataku, np. porwanych statków używa się jako tzw. „statki-matki” w kolejnych akcjach, a załogi tych statków są wykorzystywane jako żywe tarcze [7-9].

- W latach 2012-2014 największe zagrożenie przesunęło się z akwenów u wybrzeża Somalii do innych regionów. Najbardziej niebezpieczne stały się wody indonezyjskie oraz Zatoki Gwinejskiej na Zachodzie Afryki. Na przykład, jeżeli u wybrzeży Nigerii w 2011 r. zanotowano 10 takich incydentów, to w 2012 r. liczba napadów w tym regionie wyniosła do 27, a w 2013 r. wzrosła do 31. Skutki ataków pirackich na marynarzy u wybrzeży Afryki Zachodniej przedstawiono na rys. 4.

Jeszcze gorsza sytuacja panuje u wybrzeża Indonezji. W 2011 r. liczba aktów przemocy w tym akwenie wyniosła 46, w 2012 r. wzrosła do 81, a w 2013 r. aż do 106 (rys. 5.). Przy tym w 91 przypadkach piraci atakowali statki handlowe podczas postoju na redzie, z których tylko 9 napadów było bezskutecznych. Zgodnie z informacją UNITAR/UNOSAT² na wodach zachodniej części Oceanu Indyjskiego na skutek 80%, a na wodach Azji Południowej – 60% napadów co najmniej jeden członek załogi został porwany lub zabity [7].

Niepokojąco wygląda również sytuacja w 2014 r. Według danych zawartych w raportach dziennych Międzynarodowego Biura Żeglugowego (ang. *International Maritime Bureau*) w okresie od 1 stycznia do 5 maja w skali ogólnoswiatowej miały miejsce 72 napady na statki, z których na obszarze Oceanu Indyjskiego zanotowano 26 incydentów [10].

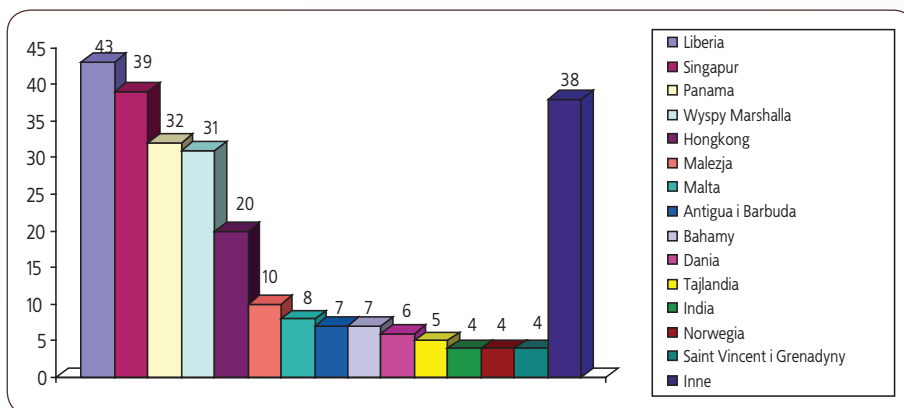
- Najwięcej ataków pirackich było przeprowadzonych na statki zarejestrowane pod banderą Liberii, Singapuru, Panamy, Wysp Marshalla i Hongkongu. Do tej grupy ostatnio dołączyły statki pod banderą trzech państw europejskich – Malty, Danii i Norwegii (rys. 6.).

- W ostatnich latach najczęściej atakowanymi przez piratów statkami były zbiornikowce, zwłaszcza chemikaliowce i ropowce oraz



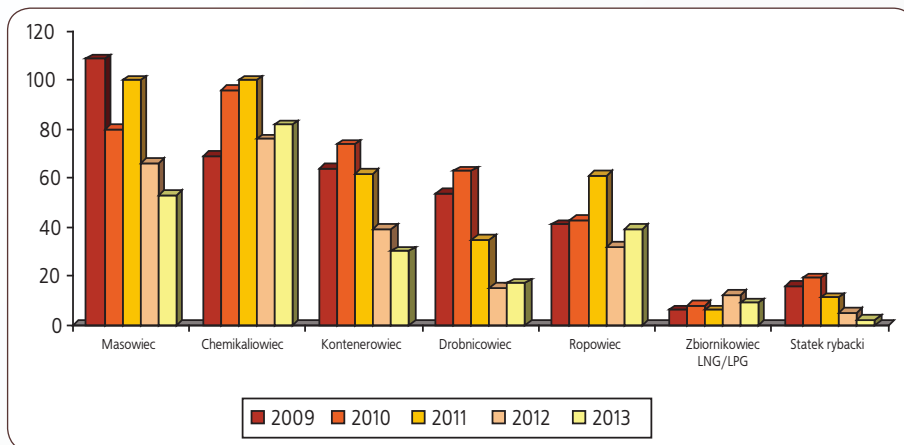
Rys. 5. Najbardziej niebezpieczne akweny morskie vs. liczba ataków na statki w 2013 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie [7-9]

Fig. 5. The most dangerous basins by the number of ship attacks in 2013
Source: original study based on [7-9]



Rys. 6. Liczba ataków w 2013 roku w zależności od przynależności państwowej statku
Źródło: opracowanie własne na podstawie [7-9]

Fig. 6. The number of attacks in 2013 by ship's ensign
Source: original study based on [7-9]



Rys. 7. Liczba statków zaatakowanych w latach 2009-2013 wg rodzaju transportowanego ładunku
Źródło: oprac. własne na podstawie [7-9]

Fig. 7. The number of ships attacked in 2009-2013 by cargo
Source: original study based on [7-9]

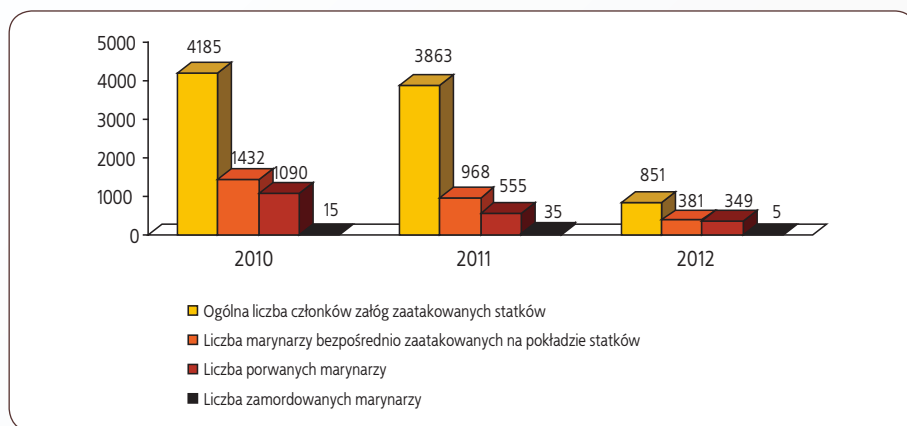
masowce. W 2013 r. odnotowano 133 napadów na zbiornikowce, co stanowi blisko 50% ogółu napadniętych statków.

Sytuacja z masowcami w ostatnich 5 latach znacznie się poprawiła, jednak ryzyko ich dotyczące nadal pozostaje na bardzo wysokim poziomie. W ubiegłym roku zostały zaatakowane aż 53 jednostki tego typu (rys. 7.).

Konsekwencje ataków piratów i napadów zbrojnych dla marynarzy

Konsekwencje ataków piratów i napadów zbrojnych dla marynarzy można podzielić na bezpośrednie i pośrednie. Do bezpośrednich zaliczamy utratę życia i zdrowia członków załóg zaatakowanych statków. Skutki napadów

² UNITAR – Instytut ONZ do spraw Badań i Szkoleń (ang. *United Nations Institute for Training and Research*) – przyp. red.



Rys. 8. Skutki ataków pirackich dla członków załóg statków u wybrzeży Somalii
Źródło: oprac. własne na podstawie [12, 14]

Fig. 8. Results of pirate attacks on seafarers off the coast of Somalia
Source: original study based on [12, 14]

Tabela 1. Problemy psychologiczne marynarzy jako konsekwencje aktywności pirackiej

Table 1. Seafarers' mental problems as a consequence of pirate activity

Lp.	Objaw kliniczny	Udział (w ogólnej liczbie badanych)
1	Niepewność podjęcia decyzji dotyczącej powrotu do pracy	80%
2	Zaburzenia snu	48%
3	Zmniejszona odporność psychiczna i skłonność do depresji	40%
4	Nadużywanie alkoholu	28%
5	Utrata przyjemności z aktywności zawodowej	24%
6	Pogorszenie stosunków z otoczeniem	20%
7	Zwiększona drażliwość	20%
8	Myśli samobójcze	12%

Źródło: oprac. własne na podstawie [15]

Tabela 2. Uzupełniające środki ochrony statków morskich

Table 2. Complementary means of protecting sea ships

Środki ochrony statku	
Ochrona bierna	Ochrona aktywna
System drutu kolczastego wzdłuż burt, wokół rufy/dziobu	Dodatkowe punkty obserwacji wzrokowej w tym z wykorzystaniem noktowizorów
System śledzenia satelitarnego, np. GPS/RTK, Galileo Safety of Life Service	Urządzenia akustyczne dalekiego zasięgu np. LRAD-300x™, LRAD-500x™, LRAD-1000™
Systemy alarmowe, np. Shiploc	Instalacje pokrywające burty statku śliską pianką
Manekiny marynarzy umieszczone przy relingach wokół pokładu statku	Węże wysokociśnieniowe do tworzenia kurtyny wodnej wokół statku
System kamer telewizyjnej przemysłowej w celu monitorowania punktów wrażliwych	Systematyczne treningi załogi oraz przeglądy sprzętu
Pokładowe specjalnie zabezpieczone, kuloodporne pomieszczenie zwane „cytadelą”	Zatrudnienie operatorów MarSec (Maritime Security Operators) oraz prywatnych uzbrojonych grup ochrony PCASP (Privately Contracted Armed Security Personnel)

Źródło: oprac. własne na podstawie [4, 18, 19]

na członków załóg statków u wybrzeży Somalii przedstawia rys. 8.

Ocena pośrednich konsekwencji zetknięcia się marynarzy z aktywnością piratów jest bardziej skomplikowana. Wpływają na to fakty [7-9], [12], [14]:

– nie wszystkim statkom udaje się obronić przed atakami piratów; często są uprowadzane wraz z załogami celem wymuszenia okupu

– porwani marynarze są traktowani w różny sposób, np. wśród piratów somalijskich przemoc wobec załóg statków jest stosunkowo

niewielka w porównaniu z innymi regionami wokół Afryki lub u wybrzeża Indonezji

– średni okres przetrzymywania porwanych wynosi od 2 do 11 miesięcy, ale może trwać znacznie dłużej. Aż 240 marynarzy porwanych w latach 2010-2011 w 2012 r. nadal pozostawało w niewoli.

Wyniki badań amerykańskich naukowców świadczą, że u marynarzy, którzy mieli bliski kontakt z piratami wykazano różnorodne objawy kliniczne (tabela 1.).

Bez względu na rodzaj i stopień zetknięcia się z aktem piractwa lub napadu zbrojnego

wśród marynarzy zawsze pozostaje uraz psychiczny. Warto też zauważyć, że nasilają się obawy wśród rodzin, armatorów, ubezpieczycieli itp. co do krótkotrwałych i długotrwałych konsekwencji przemocy wobec marynarzy. Prawie wszyscy członkowie załóg statków, które miały przepłynąć przez strefy zainfekowane aktami przemocy odczuwały podwyższony poziom stresu [10].

Przyczyny skuteczności ataków pirackich/napadów zbrojnych oraz zalecane środki zapobiegawcze

Analiza danych dotyczących ataków piratów lub napadów zbrojnych wskazuje, że do przyczyn wzrostu poziomu ryzyka skutecznego ataku pirackiego czy napadu zbrojnego należą:

- niska burta oraz zbyt mała prędkość poruszania się zaatakowanego statku
- nieprzestrzeganie procedur wymaganych w trakcie planowania rejsu
- niski stopień czujności załogi podczas postoju w porcie lub na redzie
- dobre warunki pogodowe (bezwietrznie lub słaby wiatr, niskie fale itp.)
- brak pokładowych środków obrony przed atakiem
- opóźniona reakcja na podejrzenie statku i jego nieadekwatne zachowanie
- opieszałość reakcji służb specjalnych wezwanych na pomoc.

Przykładem opieszałości służb powołanych do zwalczania piractwa mogą być okoliczności uprowadzenia frachtowca Beluga Nomination pod banderą Antigua i Barbuda. Statek z 12-osobową załogą na pokładzie, w tym kapitanem Polakiem, został zaatakowany 22 stycznia 2011 r. Ładunek frachtowca stanowiły luksusowe jachty i wyścigowe łodzie motorowe, transportowane z Malty do koreańskiego portu Masan. Do ataku doszło ok. 390 mil morskich na północ od Seszeli. Załoga schroniła się w tzw. cytadeli³ i przez 2,5 dnia bezskutecznie wzywała na pomoc okręty wojenne, które w ramach misji EU-NavFor Atalanta zwalczają piractwo na akwenu Oceanu Indyjskiego. Napastnikom udało się w końcu przejąć całkowitą kontrolę nad statkiem. 26 stycznia 2011 r. doszło do nieudanej próby odbicia frachtowca przez duńską fregatę HDMS Esbern Snare (flota NATO w ramach antypirackiej misji Ocean Shield). W akcie zemsty piraci zastrzelili dwóch członków załogi, a starszy mechanik statku utonął w trakcie ucieczki. Dwaj marynarze zdołali uciec na łodzi ratunkowej i 28 stycznia zostali uratowani. Tymczasem piratom z pomocą przyszedł porwany 23 października 2010 r. statek-ziornikowiec York, na którym zbrojna grupa odpłynęła w kierunku Somalii, uprowadzając frachtowiec

³ Cytadela to specjalnie przygotowane, a najczęściej zaadaptowane do tego celu pomieszczenie na statku, w którym załoga, w przypadku ataku, może bezpiecznie wytrwać przez pewien czas w oczekiwaniu na ratunek – przyp. red.

Beluga Nomination wraz z 7 członkami załogi, w tym Polakiem. Dopiero 13 kwietnia 2011 r., po 77 dniach niewoli, statek z marynarzami został uwolniony. W 2012 r. armator firmy żeglugowej Beluga Shipping postanowił zatrudnić prywatnych ochroniarzy oraz zmienić trasy statków, tak aby omijać akweny zagrożone atakami piratów [16].

23 września 2010 r., w Światowy Dzień Morza (ang. *World Maritime Day*), z uwagi na niustające zagrożenie atakami pirackimi i zbrojnym rozbojem na trasach żeglugowych Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (ang. *International Maritime Organization* – IMO) został przekazany apel „End Piracy Petition”, który podpisało ok. 920 tys. marynarzy, przedstawicieli armatorów morskich, związków zawodowych oraz organizacji międzynarodowych z ponad 185 państw. Dokument wskazuje na konieczność zwalczania aktów przemocy i zwiększenia bezpieczeństwa na morzu [17].

Rezultatem podjętych działań było przyjęcie szeregu dyrektyw i rezolucji w sprawie piractwa morskiego. Biorąc pod uwagę, że misje wojskowe nie są w stanie objąć ochroną wszystkich statków w zagrożonych piractwem akwenach, gdyż oferują one zazwyczaj konwoje na trasach żeglugowych przebiegających w ramach tzw. Rekomendowanego Międzynarodowego Korytarza Tranzytowego IRTC (ang. *Internationally Recommended Transit Corridor*), bardzo ważne staje się zastosowanie na statkach uzupełniających środków ochrony wymienionych w tabeli 2.

Skuteczność działania niektórych z tych środków już wcześniej znalazła potwierdzenie w praktyce. Wykorzystanie 5 listopada 2005 r. urządzenia akustycznego LRAD (ang. *Long Range Acoustic Device*) wytwarzającego dźwięk o bardzo wysokim natężeniu (151 dB w bezpośredniej bliskości/105 dB w odległości 300 m), wywołując u napastników strach oraz inne nieprzyjemne reakcje, pozwoliło na odparcie ataku piratów u wybrzeża Somalii na luksusowy statek wycieczkowy „Seabourne Spirit”.

Każde uzupełniające zabezpieczenie pozwalające w porę wykryć podejrzany obiekt, odstraszyć i zniechęcić potencjalnych piratów, utrudnić bądź uniemożliwić im wtargnięcie na pokład, jest wskazane i pożądane. Trzeba jednak wiedzieć, że załoga nie ma najmniejszych szans wobec zdeterminowanych, bezwzględnych i uzbrojonych piratów będących już na pokładzie. W takich wypadkach instrukcje i zalecenia armatorów stanowią wyraźnie, by nie stawiać oporu i zachowywać się biernie i spokojnie.

Podsumowanie

Aktywność piratów morskich wciąż pozostaje na zbyt wysokim poziomie i stanowi poważne zagrożenie dla żeglugi międzynarodowej, bezpieczeństwa i stabilności regio-

nalnej. Unia Europejska jest zainteresowana wniesieniem większego wkładu w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa żeglugi, walki z piractwem i eliminowaniu jego głównych przyczyn. Dlatego Parlament Europejski postanowił przedłużyć mandat swoich morskich sił zbrojnych EU-NavFor Atalanta i rozszerzyć ich działanie na inne zagrożone rejony. Ponadto w rezolucji z 10 maja 2012 r. w sprawie piractwa morskiego Parlament Europejski m.in. [4]:

- zachęca armatorów do przestrzegania i stosowania:

- tzw. najlepszych praktyk postępowania w celu ochrony przed piractwem, które mogą pomóc statkom w unikaniu lub powstrzymaniu ataków pirackich [19]

- reguł dotyczących rejestrowania statków w jednostkach koordynacji bezpieczeństwa morskiego i przestrzegania zaleceń misji EU-NavFor Atalanta

- wymagań dotyczących ciągłego podwyższania kwalifikacji załóg statków i współpracującego z nimi personelu lądowego

- inspirowanie do opracowywania kolejnych inicjatyw antypirackich, takich jak nowy program bezpieczeństwa na morzu MASE (ang. *Maritime and Security Programme*)

- ubolewa nad faktem, że liczba okrętów uczestniczących w misji EU-NavFor Atalanta na początku 2012 r. spadła z 8 do 3.

Dokonana w artykule analiza upoważnia autora do stwierdzenia, że w obecnej sytuacji praca marynarzy w morzu wymaga dodatkowego zabezpieczenia. Dlatego konieczne jest skrupulatne przestrzeganie przez armatorów i służby portowe norm legislacyjnych, obowiązujących traktatów i przepisów, w tym Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ang. *International Ship and Port Facility Security* – ISPS Code). Bardzo ważną rolę w podwyższeniu bezpieczeństwa żeglugi odgrywa Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu (ang. *International Safety Management* – ISM Code). Wskazane wydaje się również wsparcie sądownictwa w celu rozstrzygnięcia spraw dotyczących przemocy na morzu z uwzględnieniem wszelkich specyficznych aspektów pracy marynarzy. Na uwagę zasługuje także wzmocnienie bezpieczeństwa na redach i w portach morskich. Należy równocześnie zadbać o szersze wdrażanie przez przemysł stoczniowy rozwiązań, które zapewnią skuteczną obronę statków i zwiększą bezpieczeństwo marynarzy poprzez np. zmianę niektórych elementów konstrukcji statków, instalowanie „cytadeli” na pokładach oraz innych uzupełniających środków ochrony SPM (ang. *Ship Protection Measures*).

Najważniejszą sprawą decydującą o podniesieniu bezpieczeństwa na morzu wydaje się być solidarna współpraca wszystkich zainteresowanych państw, koordynacja działań w zakresie łączności, komunikacji

i informacji. Ważną rolę powinny tu odgrywać międzynarodowe struktury, organizacje i ich agendy (ONZ, NATO, UE, IMO). Na bezpośrednie bezpieczeństwo żeglugi, w tym życia i zdrowia marynarzy może wpłynąć bardziej powszechne i zdecydowane użycie morskich sił zbrojnych zainteresowanych państw dla ochrony zagrożonych piractwem szlaków i akwenów morskich. Trafnym rozwiązaniem podnoszącym bezpieczeństwo żeglugi dla marynarzy jest angażowanie profesjonalnych, uzbrojonych grup ochrony na czas przejścia przez obszary podwyższonego ryzyka (ang. *High Risk Area*). Powinno ono być szerzej stosowane. Są to oczywiście dodatkowe koszty dla armatorów, ale życie i zdrowie marynarzy jest ważniejsze i nad tym muszą czuwać odpowiednie organizacje i agendy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] *Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.*, COM (2009) 8 wersja ostateczna, 21.01. 2009 r.
- [2] *Żegluga wysokiej jakości, bezpieczeństwo mórz*, Europejska agencja ds. bezpieczeństwa na morzu, Lizbona, 2009
- [3] *Review of Maritime Transport*, UNSTAD New York and Geneva, 2013
- [4] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10.05. 2012 r. w sprawie piractwa morskiego, (2011/2962 (RSP), P7_TA(2012)0203
- [5] Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., art. 101, DzU z dnia 20 maja 2002 r.
- [6] *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships* (Resolution A.1025 (26), Annex, § 2.2, IMO, 2009
- [7] *Global Report on Maritime Piracy a geospatial analysis 1995-2013*, UNITAR / UNOSAT, Geneva 2014
- [8] *Piracy And Armed Robbery Against Ships 2013*, Annual Report ICC IMB, London 2014
- [9] *Piracy and armed robbery against ships in Asia*, ReCAAP ISC Annual Report, January – December 2013, Singapore 2014
- [10] <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>, ostatni dostęp 7.06.2014
- [11] *Piracy and Acts of Armed Robbery of Ships*, SURITEC, Piracy Report, Cape Town, March, September 2013
- [12] *The human cost of maritime piracy 2012*, Oceans Beyond Piracy a Project of One Earth Future Foundation ICC International Maritime Bureau, 2013
- [13] *Piracy and acts of armed robbery of ships*, SURITEC, Monthly Piracy Report Cape Town, March, 2014
- [14] *The human cost of maritime piracy 2011*, Oceans Beyond Piracy a Project of One Earth Future Foundation ICC International Maritime Bureau, 2012
- [15] Garfinkle M.C., Kats C.L., Saratchandra J.: *The psychological impact of piracy on seafarers*, The Seamen's Church Institute, New York 2012
- [16] Ahnefeld J.V.: *The International Fight against Modern-Day Piracy – Are the Legal Regulations enough?* University of Tromsø Press, 2011
- [17] *ITF & International Shipping Spearhead: An end to piracy*, SeaVoices, Publication of the Singapore Maritime Officers' Union and Wavelink Co-operative, MICA (P) 037/10/2010, October – November, 2010
- [18] *Shipping update Piracy: security measures on ships and the use of armed guards*. Clyde & Co LLP, October 2011
- [19] *Best management practices to deter piracy off the coast of Somalia and in the Arabian Sea area development by the industry*. Maritime Knowledge Centre, IMO, 1/ Circ.133704/08/2010