

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniovcw i portowcw



KONTENEROWCE - NADCHODZI CZAS GIGANTOW

HELICOPTER UNDERWATER ESCAPE TRAINING

PRZYSZLE POLSKIE KADRY MORSKIE

OFFSHORE PO POLSKU



**JAK ZOSTAĆ OPERATOREM DYNAMICZNEGO
POZYCJONOWANIA STATKU?**

JAK ZOSTAĆ MARYNARZEM CZ. 4 - KUCHARZ OKRĘTOWY

MAPY MORSKIE

PIRACTWO MORSKIE W AZJI POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ



PIRACTWO MORSKIE W AZJI POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ



Obszary morskie Azji Południowo-Wschodniej od wielu lat stanowią szczególnie miejsce obaw o bezpieczeństwo marynarzy, a także statków oraz transportowanych ładunków. Tutaj bowiem co roku można odnotować największą liczbę zgłoszonych aktów piractwa i napadów rabunkowych wobec różnego rodzaju jednostek floty handlowej.

Od stycznia do czerwca 2007 roku Piracy Reporting Center (PRC), wiodąca instytucja zajmująca się monitorowaniem aktów piractwa, otrzymała zgłoszenia o 42 przypadkach napaści na obszarach morskich wchodzących w skład Azji Południowo-Wschodniej. Podkreślić należy, iż w porównaniu z rokiem ubiegłym odnotowano spadek aktów przemyocy. W pierwszym półroczu 2006 roku było ich 53, natomiast w 2003 roku PRC zarejestrowało aż 98 przypadków. Największa liczba zgłoszonych napaści miała miejsce w Indonezji. Obszary morskie tego kraju od początku lat 90. uważane są za jedne z najniebezpieczniejszych na świecie ze względu na ilość napadów pirackich. Przez pierwsze półroczcie tego roku piraci zaatakowali 24 razy. Należy tutaj zaznaczyć, że i w tym przypadku nastąpiła tendencja spadkowa. Od stycznia do czerwca 2003 roku w samej Indonezji odnotowano 64 napady ra-

bunkowe. Przemoc morską nie ominęła także głównych arterii żeglugowych. Tylko w pierwszym półroczu 2007 roku w Cieśninie Malakka dokonano 2 napaści, a w Cieśninie Singapurskiej 3.

Najniebezpieczniejsze w tym regionie świata od kilku lat pozostają wody opływające Indonezję, Malezję, Singapur, Tajlandię oraz Filipiny. PRC ostrzega załogi statków, aby zachowywały szczególną ostrożność przechodząc przez obszary morskie Indonezji zwłaszcza znajdując się w: Balongan, Dumai, Belawan, Palembang, Balikpapan czy w porcie Tanjung Priok. Uwagę należy zwracać przebywając w Cieśninie Malakka oraz Cieśninie Singapurskiej.

Działalność przestępczą na morzach i oceanach znacznie ułatwia współpraca czy werbowanie do gangów pirackich lokalnych rybaków świetnie znających przybrzeżne akweny, pracowników administracji morskiej czy byłych marynarzy. Przekonała się o tym załoga malezyjskiego zbiornikowca M/V Nepline Delima.

Do ataku doszło w nocy z 14 na 15 czerwca 2005 roku, kiedy to zmierzający do Singapuru, M/V Nepline Delima przechodził przez Cieśninę Malakka. Dziesięciu uzbrojonych rabusiów podплыło w nocy do jednostki transportującej 6300 ton oleju opałowego i szybko

dostało się na jej pokład. Bandyci rozpoczęli dokładne przeszukanie statku w celu schwytania wszystkich członków załogi. Mohamed Hamid marynarz, który podczas zajścia przebywał w swojej kabinie, zorientował się w zaistniałej sytuacji i schował się pod łóżkiem. Uzbrojeni w karabiny i maczety bandyci, podczas zajmowania jednostki, nie dostrzegli ukrywającego się bosmana. Niestety reszta załogi nie miała tyle szczęścia. Piraci zmusili kapitana, aby wezwał marynarzy do poddania się ponieważ w przeciwnym razie zostaną zabici. Wzięto 17 zakładników, których następnie związano i zamknięto w jednej z kabin.

Mohamad ukrywając się doskonale wiedział, że członkowie załogi są bici i torturowani przez piratów. Wówczas ten 28-letni marynarz postanowił spróbować pomóc. Pod osłoną nocy przedostał się do łodzi motorowej należącej do bandytów, która została zacumowana przy burcie zbiornikowca. Udało mu się ją uruchomić i odpłynąć. Nie znając dokładnego położenia brzegu obral kurs przed siebie. Nad ranem spotkał lokalnych rybaków, którzy przekazali mu informacje dotyczącej lokalizacji wyspy Langkawi, gdzie mieści się najbliższy posterunek malezyjskiej policji morskiej (The Marine Police).

Do akcji skierowano policyjną jed-

nostkę, która zlokalizowała położenie zbiornikowca niedaleko Palau Lebar znajdującego się około 30 mil morskich na południe od Langkawi. Po 12 godzinach bandyci poddali się i wypuścili załogę. W wyniku ataku kapitan Sasongko Samud oraz drugi oficer odnieśli rany głowy. Nikt nie został zabity. Przesłuchiwany przez policję Samud zaznaczał, iż rabusie zaplanowali ten atak, przywieźli ze sobą dokładne mapy regionu oraz urządzenia nawigacyjne. Okazało się również, iż współpracowali z dwoma członkami załogi zbiornikowca.

Innym przykładem może być atak i uprowadzenie tajskiego zbiornikowca M/T Thanadol 4 transportującego 400 000 litrów oleju opałowego. Do zdarzenia doszło w dniu 22 maja 2007 roku na wodach Zatoki Tajlandzkiej (byłej Zatoki Syjamskiej). Do burty tankowca zbliżyła się łódź rybacka, z której uzbrojony pirat przedostał się do pokładu, następnie na mostek, gdzie zdołał przejąć kontrolę nad M/T Thanadol 4. Próbował przekonać kapitana zbiornikowca, aby ten pomógł mu w kradzieży. Kapitan odmówił uczestnictwa w przestępczym procedurze i został za to zastrzelony. Jego ciało wyrzucono za burtę. Trzech członków załogi również wyskoczyło za burtę, gdy usłyszeli odgłosy strzałów. Mieli szczęście, ponieważ zostali wyłowieni przez miejscowych rybaków. Całe zdarzenie natychmiast zgłosili tajskim organom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo morskie. Rozpoczęto poszukiwania porwanego zbiornikowca. W tym celu Policja wysłała dwie jednostki patrolowe, natomiast Marynarka Wojenna samolot patrolowy. Jednostki zlokalizowały Thanadol 4 oraz przechwytyli pirata, który próbował uciec w łodzi rybackiej. Następnie odnalazli trzech członków załogi, którzy wcześniej powiadomili władzę o zaistniałej sytuacji. Wszczęto śledztwo. Jak się później okazało pirat był kiedyś marynarzem pracującym na tym zbiornikowcu.

Konflikty i niepokoje na tle politycznym, religijnym czy ekonomicznym w krajach Azji Południowo-Wschodniej, a także bieda oraz postępująca korupcja są czynnikami przyczyniającymi się do wzrostu przestępczości na obszarach morskich. Również ukształtowanie geograficzne regionu stanowi dogodną miejscę do stworzenia bazy gangów pirackich. Sprzyjają temu osłonięte bujną roślinnością zatoki, położone na małych wyspach, z których Azji Południowo-Wschodnia jest znana.

Wybrane akty piractwa morskiego wobec jednostek przebywających w regionie Azji Południowo-Wschodniej

22 września 2007

Grupa uzbrojonych piratów dostała się na pokład zbiornikowca i porwała jednostkę wraz z ładunkiem. Do zdarzenia doszło niedaleko Palembang w południowej części wyspy Sumatra w Indonezji. Zbiornikowiec miał przetransportować olej opałowy z Palembang do Cilacap, portu znajdującego się na wyspie Jawa również w Indonezji. O zniknięciu jednostki powiadomiono armatora oraz instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo. Wszczęto śledztwo w tej sprawie. Trwają poszukiwania jednostki.

25 czerwca 2007

Chemikaliowiec Siam Bhavas został zaatakowany około 6 mil morskich od Tanjung Ular w Indonezji. Około 2,5 godzin po opuszczeniu Palembang kapitan chemikaliowca zauważył łódź motorowa, która bardzo szybko zbliżyła się do jednostki. Kapitan Siam Bhavas kazał załozę zamknąć się w kabinach. Grupa jedenastu uzbrojonych piratów dostała się na pokład, kapitan włączył alarm i zdołał powiadomić indonezyjskie instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo morskie (PUSKODAL oraz SAR Dzakarta) o zaistniałej sytuacji. Napastnicy zbiegli. Nie było rannych, nie nie zginęło, po całym zajściu na pokład chemikaliowca przybyła indonezyjska ekipa śledcza. Nie był to pierwszy atak na tą jednostkę. Siam Bhavas został zaatakowany znajdując się na redzie portu Chittagong w Bangladeszu 29 września 2005 roku. Do zdarzenia doszło, gdy sześciu rabusiów dostało się na pokład chemikaliowca, lecz załoga podniosła alarm i napastnicy uciekli. Nie doszło do kradzieży czy zniszczenia sprzętu Siam Bhavas.

23 czerwca 2007

Siedmiu uzbrojonych napastników zaatakowała zbiornikowiec Mujar Samudra około 4 mil morskich na wschód od Tanjung Penawar w Malesji. Miało to miejsce kiedy jednostka kotwiczyła. Piraci dostali się na pokład zbiornikowca i przejęli nad nim kontrolę. Członków załogi zgromadzono w jednym pomieszczeniu, rabusie zabrali paszporty, rzeczy osobiste załogi oraz 25 000 rupii malezyjskich w gotówce. Podczas tego zdarzenia jeden z marynarzy nie został zauważony przez napastników i zdołał uciec. Wyskoczył za burtę, gdy piraci

byli zajęci okradaniem jednostki. Zdołał dotrzeć do Tanjung Penawar, gdzie o całym zdarzeniu powiadomił Królewską Malezyjską Policję Morską. Piraci opuścili jednostkę zanim pojawiła się policja. Żadnen z członków załogi nie odniósł poważniejszych obrażeń.

10 maja 2007

Mała, niezidentyfikowana i nieoświetlona jednostka motorowa podążyła około 2,5 mil od masowca Thetis. Następnie wykonała manewr podejścia do masowca na odległość ośmiu kabli mierząc w jego burtę oraz mostek ostrym światłem. Jednostka ta nawiązała kontakt z masowcem drogą radiową przedstawiając się jako okręt patrolowy Indonezyjskiej Marynarki Wojennej. Załoga masowca otrzymała polecenie zmniejszenia prędkości oraz podania informacji odnośnie transportowanego ładunku. Kapitan odmówił uczynienia tego, dopóki niezidentyfikowana jednostka nie włączyła światła celem jej rozpoznania. Jednostka ta nie zastosowała się do prośby, jednocześnie cały czas wyrażając duże zainteresowanie towarem, który znajduje się na pokładzie Thetis. Kapitan masowca odmówił zmniejszenia prędkości oraz podania informacji odnośnie przewożonego ładunku podejrzewając, iż ma do czynienia z piratami. Natychmiast podniesiono alarm, załoga przygotowała węże przeciwpożarnicze, zdolne do tłoczenia strumieni wody pod dużym ciśnieniem w celu obrony przed ewentualnymi napastnikami. Niezidentyfikowana jednostka oddaliła się.

Tekst i foto: Anna Niwczyk

www.AnnaNiwczyk.com

Anna Niwczyk jest absolwentką Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Specjalizuje się w bezpieczeństwie morskim, zwłaszcza w zagadnieniach związanych z piractwem, napadami rabunkowymi i terroryzmem morskim. W kręgu jej zainteresowań naukowych znajdują się również terroryzm oraz konflikty w Azji ze szczególnym uwzględnieniem regionu Azji Południowo-Wschodniej.

