



MORZE

MORZE

Maritime Business Magazine

**SYTUACJA PODATKOWA
POLSKICH MARYNARZY
NA STATKACH DUŃSKICH**

**BERNHARD SCHULTE
SHIPMANAGEMENT
THE POWER OF UNITY**

HOTEL NA PROMIE

**JAK ZOSTAĆ OPERATOREM
DYNAMICZNEGO
POZYCJONOWANIA
STATKU? CZ. 4**

**STYPENDIA POLSKIEJ
ŻEGLUGI MORSKIEJ**



PIRACTWO MORSKIE W PORTACH

Współczesna przemoc morska stanowi duże niebezpieczeństwo dla marynarzy, ale także bardzo poważny problem dla armatorów oraz instytucji odpowiedzialnych za ochronę obiektów portowych i statków przebywających w portach. Analizując statystykę dotyczącą aktów piractwa morskiego publikowaną m.in. przez Piracy Reporting Centre (PRC) z Kuala Lumpur, czyli instytucję zajmującą się zbieraniem informacji o tym procederze, trzeba podkreślić jak niepokojąco wysoką liczbę napaści można zaobserwować podczas gdy jednostki znajdują się na redach lub w portach.

Według najnowszych danych pochodzących z PRC w samym 2007 roku zgłoszono, aż 263 przypadków przemyco morskiej. Podkreślić trzeba, iż w porównaniu z rokiem 2006 nastąpił wzrost liczby ataków aż o 10%. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj wysoka liczba napaści podczas pobytu jednostek w porcie czy też przebywających na redach. Zaledwie w 2007 roku odnotowano aż 133 przypadki tego typu na całym świecie. Najwięcej z nich miało miejsce w porcie Lagos w Nigerii, w Chittagong w Bangladeszu, w Dar es Salaam w Tanzanii, a także w portach Indonezji. Nie po raz pierwszy w raportach PRC można znaleźć ostrzeżenia o zachowaniu szczególnej ostrożności podczas pobytu w wyżej wymienionych miejscach. Od lat cieszą się one nie najlepszą sławą,

Największa liczba aktów piractwa morskiego, bo aż 43 zgłoszonych przypadków napaści, miała miejsce w Indonezji, nie jest to jednak zaskoczeniem ponieważ obszary morskie tego kraju od wielu lat uchodzą za jedne z najmniejbezpiecznych na świecie. Zaznaczyć trzeba, iż 24-krotnie morscy rabusie dokonywali ataków podczas pobytu jednostek w porcie lub na kotwicowisku. Do najmniejbezpiecznych portów Indonezji można tutaj zaliczyć: światowy megaport Tanjung Priok koło Dżakarty, Balikpapan, Balongan, Dumai oraz Belawan. Jednym ze zgłoszonych przypadków rabunku podczas pobytu jednostki w porcie było zdarzenie, które miało miejsce na pokładzie zbiornikowca MT Siehem Eva. Do ataku doszło w dniu 24 sierpnia 2007 roku podczas gdy jednostka kotwiczyła w Belawan. Około godziny pierwszej nad ranem jeden z marynarzy znajdujący się na pokładzie zaczął krzyczeć co wzbudziło zaniepokojenie wśród pozostałych członków załogi trzymających wachty antypirackie. Oficer znajdujący się na mostku próbował nawiązać kontakt z marynarzem poprzez radio, ale okazało się to niemożliwe. Natychmiast wszczęto alarm. Załoga przeszukała zbiornikowiec, ale nie odnaleziono marynarza. Odkryto natomiast ślady rąk i stóp na pokładzie oraz w części dziobowej jednostki. Lokalne władze zostały powiadomione

o zdarzeniu, lecz marynarza nadal nie odnaleziono.

Zaznaczyć trzeba, iż drugie niechlubne miejsce pod względem ilości napaści rabunkowych zgłoszonych do PRC zajmuje Nigeria, gdzie w 2007 roku zanotowano 42 przypadki. W roku 2006 odnotowano zaledwie 12 napaści, oznacza to zatem olbrzymi wzrost przemyco morskiej na obszarach morskich tego kraju. Podczas pobytu jednostek w porcie czy też na redach piraci atakowali aż 32 razy. Bez wątpienia najmniejbezpiecznymi portami w Nigerii są: Lagos, Port Harcourt i Bonny River. Przekonała się o tym załoga duńskiego zbiornikowca MT 'Torm Esrid, który został zaatakowany na redzie portu w Lagos około godziny 23:35 czasu lokalnego. Na pokład jednostki dostało się pięciu piratów uzbrojonych w broń oraz noże. W pierwszej kolejności zaatakowali bosmana, który był na wachcie. Odmisł on poważne obrażenia lewej ręki, a następnie został związany i okradziony. Napastnicy zaczęli go bić i zagrozili, że jeżeli bosman nie ujawni informacji o ładunku oraz sumie przewożonych pieniędzy to zostaną obcięte mu uszy. Jeden z członków załogi na szczęście w porę spostrzegł piratów i natychmiast wszczął alarm. Rabusiom udało się zbiec z miejsca zdarzenia. Skradziono jedynie rzeczy osobiste marynarza oraz rzeczy znajdujące się w magazynku. O incydencie poinformowano odpowiednio władze. Kolejnym miejscem,

w którym należy utrzymywać szczególną ostrożność jest Port Harcourt. W dniu 19 maja 2007 roku grupa czterech uzbrojonych mężczyzn ubranych w mundury dostała się na pokład jednostki Silver Cape przewożącej ładunki chłodzone. Napastnicy, którzy dostali się na jednostkę od strony nabrzeża, zaatakowali uciekającego marynarza strzelając mu w nogi. Pozostała część załogi została zaalarmowana przez odgłosy wystrzałów. Podniesiono alarm na jednostce. Uzbrojeni bandyci uciekając ostrzelali jeszcze nadbudówkę i przedostali się do łodzi motorowej, która czekała na nich przy rufie Silver Cape. Zdarzenie to zgłoszono władzom portowym, na miejsce wezwano policję i pogotowie, lecz odmówiło ono wjazdu na teren portu. Rannego marynarza przetransportowano do szpitala w pojeździe ochrony portu. Po czterech godzinach od zajęcia napastnicy, używając łodzi motorowej, ponownie podeszli do Silver Cape od strony rufy. Tym razem załoga nie dała się zaskoczyć i podniosła alarm. Zamaskowani bandyci oddalili się.

Kolejnym portem morskim, w którym odnotowano akty piractwa jest port Chittagong w Bangladeszu, gdzie doszło do 15 przypadków napadów rabunkowych. W roku ubiegłym najczęściej ataki rabunkowe przeprowadzano na jednostki handlowe znajdujące się na kotwiczowiskach lub w porcie. Jednym z takich przypadków był napad rabunkowy, który miał miejsce na pokładzie drobnicowca MV Banglar Mokh w dniu 12 października 2007 roku. Grupa licząca pięciu napastników zadała ciosy nożem jednemu z marynarzy, który pełnił wachtę, a następnie zaczęła okradać magazynek. Oficer zdołał

zaalarmować resztę załogi. O całym zdarzeniu poinformowano służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo. Marynarz nadal znajduje się w ciężkim stanie. Straży Granicznej udało się jednak odzyskać skradzione rzeczy w dwa dni po napadzie.

Następnym miejscem, na które trzeba zwrócić uwagę jest port Dar es Salaam w Tanzanii. W 2007 roku piraci atakowali tam aż 11 razy. Jednym z typowych przykładów działania morskich rabusiów w tym porcie był napad na kontenerowiec Francisca Schulte, który miał miejsce 21 stycznia 2007 roku około 30 minut po północy. Pomimo wszelkich niezbędnych działań antypirackich podjętych przez załogę, na pokład kontenerowca zdołała się dostać grupa napastników uzbrojonych w noże. Jako zakładnika wzięli jednego z marynarzy pełniącego wachtę. Przyłożyli mu nóż do gardła, a następnie zaczęli okradać jednostkę. Potem uciekli. Władze portowe zostały poinformowane o całym zdarzeniu, po 30 minutach koło kontenerowca pojawiła się jednostka patrolowa, lecz sprawców nie udało się schwycić.

W 2007 roku rabusie morcy zaatakowali 5 razy jednostki przebywające w każdym z wymienionych portów: w Manili na Filipinach, w Callao w Peru, w Mogadyszu w Somalii oraz po 3 razy w Vung Tau w Wietnamie, w Mombasie w Kenii, a także w Santos w Brazylii. Przykładem działalności piratów morskich z Ameryki Południowej może być przypadek napadów na kontenerowiec HS Discoverer. Do zdarzenia doszło około godziny 03:20 czasu lokalnego, kiedy to czterech zamaskowanych i uzbrojonych napastników dostało się na pokład

kontenerowca. Jednostkę zaatakowano w porcie w Santos w dniu 13 lipca 2007 roku. Rabusie napadli na marynarza, a następnie rozpoczęli okradanie statku. Załoga zdążyła powiadomić policję i zamknęła się w pomieszczeniach załogowych. W tym samym czasie widziano małą jednostkę motorową z dwoma lub trzema osobami na pokładzie przebywającą koło burty kontenerowca. Po jakimś czasie w pobliżu HS Discoverer została wysłana policyjna jednostka, która dokładnie okrążyła kontenerowiec w poszukiwaniu uzbrojonych napastników. Jednak ze względu na złe warunki atmosferyczne policjanci nie weszli od razu na pokład zaatakowanej jednostki, zrobili to później, lecz piraci zdążyli uciec. Po całym zdarzeniu policja przeprowadziła śledztwo. Innym przykładem przemyco morskiej w porcie Ameryki Południowej jest napad na kontenerowiec Cap Blanche, do którego doszło w dniu 16 lipca 2007 roku w Callao w Peru. Miało ono miejsce około godziny 23 czasu lokalnego, kiedy to rabusie dostali się na kotwiczową jednostkę i w ciągu zaledwie 10 minut okradli magazynek. Cały incydent zgłoszono władzom portowym.

Przyczyn aktów przemyco w portach morskich oraz na redach, czyli w rejonach, które powinny uchodzić za miejsca szczególnie chronione i bezpieczne, można upatrywać m.in. w braku odpowiedniego poziomu zabezpieczenia obiektów portowych, postępującej korupcji, a także braku współpracy odpowiednich instytucji państwowych w krajach biednych i niestabilnych politycznie. Zuchwałość rabusiów i coraz większa brutalność wynika również ze współpracy lokalnych syndykatów przestępczych z pracownikami portów, firm obsługujących statki w porcie, a nawet z marynarzami. Proceder jakim jest piractwo morskie bez wątpienia nadal pozostanie niezmiernie dochodowym interesem. ■

Autor: 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.

