

NAFTOWI PIRACI Z KARAIBÓW I ZATOKI GWINEJSKIEJ MAJĄ W TYM ROKU ZŁOTE ŻNIWA [KOMENTARZ]

Mimo iż wydaje się, że piractwo to domena odległej przeszłości, w wielu miejscach świata wciąż jest plagą, na którą nie znaleziono lekarstwa. Szczególnie popularne wśród morskich rzeźmieszków stało się rabowanie tankowców z ropą.

Rok 2016. Załamanie cen ropy nie powoduje zmniejszenia się intensywności z jaką piraci atakują statki u wybrzeży bogatej w ropę Nigerii. W Zatoce Gwinejskiej są prawdziwą plagą. Dziennie ich łupem pada 400 tys. baryłek, co naraża Nigerię na straty rzędu 1,5 miliarda dolarów miesięcznie, jak wyliczył wówczas w raporcie Chatham House.



Reklama

W latach 2014-2016 piractwo w Zatoce Gwinejskiej rosło w zastraszającym tempie. Pod terminem kryją się porwania, przetrzymywanie zakładników, rabunki a także zabójstwa.

W 2013 roku doszło do ponad 100 pirackich ataków w tym rejonie.

Atak na magazyny

Problem nie ustał wraz z biegiem lat. Ba, w okresie pandemii koronawirusa wręcz przybrał na sile. Choć wydawało się, że w 2019 roku nastąpił przełom, ponieważ piractwo zanotowało najniższy poziom rabunków od 25 lat. Doszło tylko do 41 ataków na duże statki (pow. 100 GT), czyli doszło do spadku o 50% w stosunku do średniej dekady, która wynosiła 95 rabunków rocznie. Ponadto, nie zanotowano ani jednego ataku w Zatoce Adeńskiej, która ze zrozumiałych względów kiedyś nosiła miano najbardziej niebezpiecznej lokalizacji pod kątem zagrożenia morskimi bandytami.

Zagrożenie wróciło w 2020 r. do Zatoki Meksykańskiej, która jest największym na świecie "morskim magazynem" ropy. Zapasy surowca w bieżącym roku były składowane w niespotykanej w historii ilości ze względu na drastyczny spadek popytu spowodowany koronawirusem. Ponadto, zjawisko piractwa podwoiło się w Azji w porównaniu z ubiegłym rokiem

Wedle danych International Maritime Bureau, kwiecień był miesiącem, w którym liczba aktów agresji poszybowała w górę. Nieprzypadkowo – to właśnie wtedy magazyny, zarówno na lądzie, jak i na morzu zaczęły się wypełniać w rekordowym tempie, aż doprowadziły do historycznego załamania cen i spadku baryłki WTI poniżej zera. Biuro zwraca jednak uwagę, że piraci kradli ze statków pieniądze i cenny sprzęt okrętowy. Podobny poziom kradzieży utrzymał się w tym rejonie w okresie letnim.

Trudno się dziwić piratom z Karaibów – po co się męczyć z ropą, skoro przez niekrótki czas była warta grosze.

Piraci znaleźli się tak blisko wód Stanów Zjednoczonych, że w kwietniu departament stanu wydał oficjalne ostrzeżenie. Obecnie w USA działają setki platform, statków zaopatrzeniowych i wiertniczych oraz tankowców, które czekają na dokowanie ze swoim ładunkiem i są w większości niestrzeżone.

Wszelkie przypadki piractwa na tych elementach infrastruktury wymagałyby odpowiedzi ze strony amerykańskiej straży przybrzeżnej, która ma już ograniczone możliwości ze względu na duży obszar geograficzny.

Połowanie na ludzi

Mimo wzrostu zagrożenia w Ameryce Środkowej, to Zatoka Gwinejska pozostaje rajem dla piratów. Od stycznia do września doszło tam łącznie do 132 ataków!

To, co sprawia, że piractwo u wybrzeży Afryki Zachodniej jest szczególnie rażące, wynika głównie z braku wystarczającego sprzętu i siły roboczej, a także z faktu, że piraci często przeprowadzają ataki daleko od wybrzeży poza jurysdykcjami terytorialnymi krajów.

Zatoka Gwinejska jest również wyposażona w ogromne bogactwa ropy i gazu, a także stosunkowo dobrze wyszkolonych pirackich wojowników, którzy doskonalili swoje umiejętności walki w ruchu secesyjnym Deltą (jednym z dwóch głównych ruchów antyrządowych, który domaga się udziału w zyskach z ropy naftowej).

Piraci z Zatoki Gwinejskiej są nie tylko jednymi z najbardziej brutalnych, ale także stosują inną taktykę: polowanie na kapitał ludzki zamiast porwania statków.

Miesiąc temu IMB poinformował, że 77 marynarzy zostało wziętych jako zakładnicy lub porwani dla okupu w Zatoce Gwinejskiej od stycznia, co stanowiło ponad 90% wszystkich porwań na morzu na całym świecie, podczas gdy porwania statków spadły do najniższego poziomu od 1993 r. Na przykład w kwietniu piraci zaatakowali statek pojemności 50 tys. baryłek u wybrzeży Nigerii i... porwali dziewięciu członków załogi, pozostawiając ładunek ropy nienaruszony.

Narastający problem w Azji

Przy tak niskich cenach ropy piraci na półkuli zachodniej i Afryce rezygnują z ropy i zamiast tego wolą polować na inne skarby na pokładzie, a także brać ludzi do niewoli i żądać okupu.

Główne koncerny naftowe, takie jak ExxonMobil, Chevron, ENI, Shell i Total, prowadzące działalność poza Gwineą Równikową, Nigerią i Gabonem, nadal są narażone na wysokie ryzyko wystąpienia zakłóceń związanych z piractwem w łańcuchach dostaw w Afryce Zachodniej.

Azja staje się również kolejnym rajem piractwa. IMB twierdzi, że ataki rozprzestrzeniają się na szerokim obszarze, od Morza Południowochińskiego po wybrzeża Indonezji, Wietnamu, Indii, Filipin i Bangladeszu. Większość ataków koncentruje się jednak w Singapurze i cieśninie Malakka, dzięki wyjątkowej topografii morza. Statki towarowe podróżujące wzdłuż Cieśniny Singapurskiej pozostają szczególnie narażone, biorąc pod uwagę, że zbiornik wodny ma tylko 10 mil szerokości i zawiera liczne maleńkie wyspy z niskimi lub nieistniejącymi osadami ludzkimi i zerową obecnością władzy państwowej, co czyni je idealnymi kryjówkami dla piratów.

Nadzieja na przyszłość

Pomimo odrodzenia się piractwa na świecie, napędzanego pandemią, perspektywy długoterminowe pozostają optymistyczne. Nasze doświadczenia z Zatoką Adeńską i innymi byłymi hotspotami piractwa dowodzą, że stosując właściwą taktykę, piractwo można stłumić lub przynajmniej zminimalizować.

Na przykład radykalne zerwanie z tradycyjnymi praktykami żegludowymi poprzez rozmieszczenie uzbrojonych strażników na statkach handlowych w dużej mierze przypisuje się pokonaniu piractwa w Somalii.

Udało się również poprawić nadzór z powietrza i morza dzięki wspólnym inicjatywom, takim jak porozumienie ["Oczy na niebie"](#) między Malezją, Indonezją, Tajlandią i Singapurem.

Nie ma jasnych perspektyw na uspokojenie sytuacji w Zatoce Gwinejskiej. Wynika to z niestabilności samego regionu i słabości państw, które są częścią linii brzegowej. Wprowadzanie rozwiązań stosowanych w innych częściach globu z pewnością dałoby nadzieję na poskromienie piratów. Do tego jednak trzeba zasobów, ścisłej implementacji, kadr i technologii.