



Značilnosti sodobnega pomorskega piratstva in grožnje mednarodni skupnosti

Vlado Odar

Namen prispevka:

Predstaviti vrste in značilnosti sodobnega pomorskega piratstva ter na podlagi tega oceniti njihovo grožnjo mednarodni varnosti.

Metodologija:

Prispevek temelji na zbiranju, analizi in interpretaciji primarnih in sekundarnih virov. V tretjem poglavju je uporabljena analiza trendov in primerjalna analiza števila piratskih napadov v svetu. Primerjalna analiza je nato uporabljena še v četrtem poglavju pri ugotavljanju značilnosti sodobnih piratskih skupin.

Ugotovitve:

Pirate lahko v grobem razdelimo na običajne in na organizirane piratske skupine. Prvi se piratstva poslužujejo predvsem iz potrebe po preživetju in izvajajo v glavnem majhne oborožene rope, med tem ko je motivacija drugih dobiček in izvajajo v glavnem večje ugrabitve, včasih celotnih ladij, tovara in posadke. Grožnja, ki jo pirati predstavljajo mednarodni skupnosti, je kompleksna in večplastna, uspešno soočanje z njimi pa prav tako zahteva večplasten odziv, ki ne sme biti omejen zgolj na boj proti piratom na morju ampak tudi odpravljanje vzrokov za njegov nastanek na kopnem.

Omejitve:

Prispevek temelji zgolj na uradnih statistikah piratskih napadov in njihovih značilnostih, dejstvo pa je, da večina piratskih napadov ostane nezapisanih.

Izvirnost/pomembnost prispevka:

V prispevku so na podlagi značilnosti piratskih skupin in njihovih *modus operandi* predstavljene grožnje, ki jih te skupine predstavljajo mednarodni skupnosti, hkrati se skozi vzgibe piratov za svoje delovanje razkrivajo vzroki za nastanek piratstva in s tem nakazuje strategije za soočanje s tem fenomenom.

UDK: 343.712.2

Ključne besede: piratstvo, sodobno pomorsko piratstvo, mednarodna varnost, organizirana kriminaliteta





Characteristics of Modern Maritime Piracy and Its Threats to International Security

Purpose:

To present types and characteristics of modern maritime piracy and to assess their threat to international security.

Methodology:

Article is based on gathering, analysis and interpretation of various primary and secondary sources. Trend and comparison analysis of the number of pirate attacks is used in third chapter. Comparison analysis is once again used for comparing various pirate groups and their characteristics in fourth chapter.

Findings:

Pirates can generally be divided on common and organized pirate gangs. Common pirate gangs utilize piracy as mean of survival and they mostly conduct low scale armed robberies while profit is the main motivation of second type of pirate gangs and most of their attacks come in form of high scale hijackings aimed sometimes aimed at seizing entire ship, cargo and crew. International community is faced with multilayer pirate threat and response to this threat demands multilayer approach that should not be limited only on fighting pirates at seas but also at eradication of its causes at land.

Research limitations/implications:

Article is based only on official statistics of pirate attacks and their characteristics. It is a fact however, that majority of pirate attacks are not recorded.

Originality/Value:

Through analysis of pirate gangs and their *modus operandi* article presents their threats to international security, while at the same time, through observation of motivations behind pirate attacks, it uncovers causes of piracy and implicates strategies for effective dealing with this phenomena.

UDC: 343.712.2

Keywords: piracy, modern maritime piracy, international security, organized crime

1 UVOD

V zadnjem času so se v zahodnih medijih, hkrati z nekaterimi filmskimi uspešnicami o starodavnih piratih, pojavila poročila o sodobnih piratih, ki s svojimi napadi ob pomorskih trgovskih poteh predstavljajo grožnjo, ne samo življenjem mornarjev na ladjah, ki so napadene, ampak širši mednarodni varnosti in ekonomiji. Da ima problem sodobnega piratstva vse bolj mednarodni značaj, je kriva predvsem naraščajoča soodvisnost svetovnega gospodarstva in narava sodobne pomorske plovbe. Ladja, katere lastnik je privatno podjetje v neki razviti državi, denimo Nemčiji, je lahko registrirana v Hondurasu, poveljuje ji hrvaški kapitan s častniki iz Ukrajine in mornarji iz Egipta. Vozi tovor iz Kitajske v Italijo, pri čemer je naročnik





podjetje iz ZDA in je ugrabljena v indonezijskih teritorialnih vodah. Medtem, ko so pirati v hollywoodskih filmih prikazani kot rahlo komične in kljub svoji kriminalni naravnosti dobrohotne figure, se mednarodna skupnost danes sooča z vse bolj drznimi, izurjenimi in moderno opremljenimi pirati, ki terorizirajo odprte in teritorialne vode svetovnih morij. Zaradi teh razlogov sodobno piratstvo priteguje zanimanje zahodnih medijev, ki tradicionalno ignorirajo probleme tretjega sveta in zahodnih varnostnih ustvarjalcev, ki piratsko grožnjo dojemajo kot grožnjo nacionalnim varnostnim interesom.

Leta 2008 so svetovne velesile aktivno angažirale svoje mornarice za preprečevanje in preganjanje piratskih napadov ob obalah Somalije in varovanje komercialnega prometa na plovnih poteh v tem območju. V to sta se vključila celo zveza NATO in EU, za katero je bila to prva mornariška operacija. Vendar pa so do zdaj poskusi soočanja s sodobnim piratstvom vključevali le preganjanje piratstva na morju, ki pa je zgolj simptom problemov na kopnem. V mednarodni skupnosti je le malo zanimanja za reševanje problemov, iz katerih izhaja piratstvo na morju, kot so revščina, šibke državne institucije, državljanske vojne, stanje kaosa ipd. Malo je tudi zanimanja za posledice, ki jih sodobno piratstvo pušča v družbah, iz katerih pirati izhajajo.

Piratstvo je že samo po sebi kriminalna dejavnost, v današnjem svetu globalizacije pa si je nemogoče predstavljati, da se pirati ne bi povezovali z ostalimi oblikami organizirane kriminalitete oz. da ne bi bili sami podaljšek organiziranih kriminalnih skupin. V zvezi s tem se postavljajo vprašanja o tem, kdo sploh so ti pirati, kako delujejo in kakšno je mesto sodobnih piratov v organiziranih kriminalnih mrežah ter ali je piratstvo, čeprav je samo po sebi kaznivo, lahko tudi legitimen vir preživljanja ljudi, ki so »kolateralna škoda« globalizacije.

2 OPREDELITEV SODOBNEGA POMORSKEGA PIRATSTVA

Najpomembnejši mednarodnopravni dokument, ki definira piratstvo, je Konvencija Združenih narodov o pravu morja (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982), ki je osrednji pomorski mednarodnopravni dokument. Ta piratstvo definira kot:

- *vsako protipravno dejanje nasilja, zadrževanja ali kakršnega koli plenjenja, ki ga storijo v osebne namene posadka ali potniki zasebne ladje ali zasebnega letala in je naperjeno:*
 - *na odprtem morju zoper drugo ladjo ali letalo ali zoper osebe oziroma imetje, ki so na ladji ali letalu;*
 - *zoper ladjo ali letalo, osebe ali imetje na kraju, ki ni pod oblastjo nobene države;*
- *vsako dejanje prostovoljnega sodelovanja pri uporabi ladje ali letala, če storilec ve za dejstva, spričo katerih ima taka ladja ali letalo značaj piratske ladje ali letala;*





- vsako dejanje, ki spodbuja ali namerno olajšuje izvrševanje dejanj, opisanih v odstavkih (a) ali (b) (ibid.: 101. člen),¹

nato pa še doda, da so piratska dejanja »opisana v členu 101, ki jih stori vojna ladja, državna ladja ali državno letalo, na katerih je zagospodarila njihova posadka, ki se je uprla, izenačena z dejanji, ki jih stori zasebna ladja ali letalo« (ibid.: 102. člen). Čeprav se v zvezi s to definicijo pojavlja precej nejasnosti v zvezi s piratstvom in piratskimi dejanji, ta definicija danes vendarle ostaja najširše sprejeta definicija piratstva v mednarodni skupnosti. Za preučevanje samega fenomena piratstva, tako zgodovinskega kot sodobnega, pa se v stroki pojavlja več različnih definicij, katerih namen je predvsem opisati širok nabor kriminalnih aktivnosti na morju, s katerimi se ukvarjajo nedržavne združbe. Najpomembnejšo definicijo piratstva, ki je široko sprejeta tudi znotraj stroke, podaja Mednarodni pomorski urad (*International Maritime Bureau* - IMB), ki deluje kot specializiran oddelek znotraj Mednarodne trgovinske zbornice (*International Chamber of Commerce* - ICC) in piratstvo definira kot: »Vkrcaje ali poskus vkrcaja na katero koli ladjo z očitnim namenom zagrešitve tatvine ali katerega koli drugega kriminalnega dejanja in z očitnim namenom ali zmožnostjo uporabe sile ob izvedbi tega dejanja« (ICC International Maritime Bureau, 2008: 4). Ta definicija pokriva tako napade na odprtih in teritorialnih vodah kot tudi napade na ladje zasidrane v pristaniščih, izključuje pa manjše tatvine, razen v primerih, ko so tatovi oboroženi (ICC International Maritime Bureau, 2008). Definicija je široko sprejeta v ladjarski industriji, ni pa priznana v mednarodnem ali katerem koli nacionalnem pravu (Keyuan, 2005: 120). Hermann (2004: 20) v zvezi s to definicijo meni, da je sicer dobra za poročanje in statistično evidentiranje piratskih napadov, ne more pa služiti kazenskemu pregonu piratov. Zaradi obsežne baze statističnih podatkov, ki jih v zvezi s piratskimi incidenti zagotavlja IMB, kot tudi zaradi mnenja, da piratski napadi ne bi smeli biti omejeni na odprte vode in njihovo nepolitičnost, se bomo pri preučevanju trendov sodobnega pomorskega piratstva opirali predvsem na to definicijo.

3 TRENDI SODOBNEGA POMORSKEGA PIRATSTVA

Čeprav je piratstvo od prazgodovine naprej veljalo za *hosti humani generis* oz. sovražnika človeške vrste, so države pirate na svojem ozemlju velikokrat tolerirale. Pirati so državam zagotavljali vir poceni luksuznega blaga, v času vojn pa so jih vladarji zaposlovali kot gusarje. Razlika med gusarji in pirati je majhna, a pomembna. Vsebina piratskih in gusarskih dejanj je praktično enaka (v obeh primerih gre za plenjenje ladij na morju), vendar pa so imeli gusarji za svoje početje dovoljenje s strani držav, t. i. »letters of marque«, s čimer so gusarji v časih vojn predstavljali legalno in legitimno oboroženo silo držav. Anderson in Gifford (1991)

¹ Ta člen je kopija definicije piratstva, ki je bila leta 1958 vključena v Konvencijo o odprtem morju (*Convention on the High Seas*, 1958: 15. člen). Ob sprejemanju te definicije sta Sovjetska zveza in LR Kitajska zaradi dejanj ladij kitajskih nacionalistov zahtevali, da se kot piratska dejanja obravnavajo tudi protipravna nasilna dejanja na morju, ki se zgodijo pod pokroviteljstvom držav, vendar so bili njuni predlogi zavrnjeni s strani držav, ki so podpirale nacionaliste (Johnson, 1957: 64).





Značilnosti sodobnega pomorskega piratstva in grožnje mednarodni skupnosti

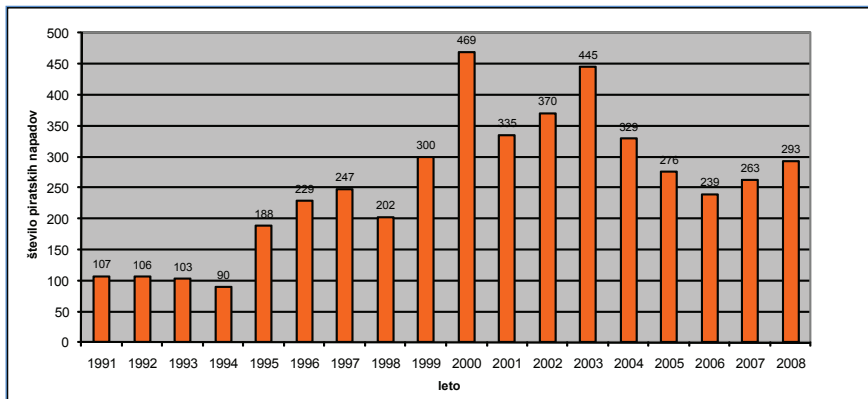
zaradi te majhne, a pomembne razlike med piratstvom in gusarstvom slednje označujeta za legalizirano krajo, Dobovšek (2009: 69) pa pravi, da so bili gusarji »v bistvu pirati, ki so svojo dejavnost opravljali zakonito«. Verjetno prav zato, skupaj z odpovedjo uveljavljanju suverenosti držav na svetovnih morjih, zaton piratstva v 19. stoletju močno sovпада z zatonom gusarstva, katerega pa sta povzročila tehnološki napredek na področju pomorstva in vojaške tehnike ter vzpostavljane stalnih in velikih držav vojaških mornaric. Ob koncu 19. in v začetku 20. stoletja je bilo piratstvo skoraj v celoti zatrto in v času hladne vojne do piratskih napadov načeloma ni prihajalo. Od konca devetnajstega stoletja do konca sedemdesetih let dvajsetega stoletja razen redkih posamičnih incidentov piratstva skorajda ni bilo.

3.1 Porast piratstva v svetu

Rahel dvig v številu piratskih napadov se je začel šele konec sedemdesetih let s ponovnim pojavom piratov ob obalah jugovzhodne Azije (Liss, 2003: 54). Ob analizi različnih člankov in poročanj mednarodnih organizacij Bruyneel (2001) ugotavlja, da se je v letih od 1981 do 1983 število piratskih napadov na globalni ravni gibalo med sto in sto petdeset napadi letno, med letoma 1984 in 1990 pa med trideset in petinpetdeset na leto. Od leta 1992, ko so v Kuala Lumpurju ustanovili Regionalni center za spremljanje piratstva, so na voljo bolj točne in metodološko poenotene statistične analize piratskih napadov v svetu. Center je nastal prav zaradi povečane grožnje piratskih napadov na območju jugovzhodne Azije, s povečanjem števila piratskih napadov na globalni ravni pa se je leta 1998 preimenoval v Center za prijavljanje piratstva (Piracy Reporting Centre - PRC) (Murphy, 2007: 21; Liss, 2003: 55). Graf 1 prikazuje število zabeleženih piratskih napadov v svetu med letoma 1991 in 2008.

Graf 1:
Število piratskih
napadov v svetu

Vir: Prirejeno po
ICC International
Maritime Bureau
(2002: 6) in ICC
International
Maritime Bureau
(2009: 6).



V devetdesetih letih se je število piratskih napadov nenehno povečevalo in leta 2000 doseglo svoj vrh. Nato je sledil trend padanja s ponovnim skokom čez štiristo zabeleženih napadov v letu 2003. Od leta 2006 naprej pa je število piratskih





napadov zopet naraščalo in leta 2008 je bilo zabeleženih že dvesto triindevetdeset piratskih napadov, predvsem na račun afriške celine, ki je leta 2007 povedla v številu piratskih napadov (ICC International Maritime Bureau, 2002: 6; ICC International Maritime Bureau, 2009: 6). Zanimiv trend se kaže tudi v obliki nasilja, ki ga pirati izvajajo nad člani posadke ali potniki ugrabljenih ladij. Čeprav je bilo v letu 2007 in 2008 relativno malo ljudi ranjenih, ubitih ali naknadno pogrešanih, je skupno število nasilnih dejanj nad potniki in člani posadke napadenih ladij leta 2008 doseglo rekordno številko tisoč enajstih nasilnih dejanj, kar je za 233 % več kot leto pred tem in za 152 % odstotkov več od do tedaj najbolj nasilnega leta 2003. Kar se nasilja tiče je opazen predvsem trend vse večjega ugrabljanja članov posadke. Leta 2007 je bilo ugrabljenih dvesto dvaindevetdeset članov posadke, kar je skoraj 50 % več kot leta 2006, v letu 2008 pa je bilo ugrabljenih že osemsto devetinosemdeset članov posadke, kar je več kot 200 % več od prejšnjega rekorda iz leta 2005 (ICC International Maritime Bureau, 2002: 10; ICC International Maritime Bureau, 2009: 13).

Po podatkih IMB so najbolj pogoste tarče piratskih napadov ladje za prevoz zabojnikov, razsutega tovora in različne oblike tankerjev. Delež ladij za prevoz zabojnikov se je od leta 2003 do 2007 počasi povečeval in v letu 2007 obsegal 20 % vseh napadenih ladij, nakar je v letu 2008 padel na 16,7 % (ICC International Maritime Bureau, 2009: 16). Ladje za prevoz razsutega tovora in različne oblike tankerjev so v letu 2007 skupaj tvorile 43 % napadenih ladij, v letu 2008 pa 44 % (ICC International Maritime Bureau, 2009: 16). Zajetje takšnih ladij in prodaja njihovega tovora ali v nekaterih primerih kar prodaja celotne ladje zahteva visoko stopnjo organizacije in pirati so v teh primerih velikokrat povezani z organiziranimi kriminalnimi združbami. Čeprav v IMB statistiki ribiške ladje in ostala manjša plovila zajemajo zelo majhen delež napadenih plovil, so ta verjetno najbolj prizadeta zaradi modernega piratstva (Liss, 2003: 56).

Pomemben podatek je tudi lokacija napada. Večina piratskih napadov se zgodi, ko so ladje zasidrane v pristaniščih ali blizu obale. Te ladje so tarče predvsem manjših piratskih napadov, katerih cilj je gotovina in osebno premoženje posadke. Večji napadi bolj organiziranih piratskih skupin pa se nasprotno dogajajo večinoma na odprtih vodah (Murphy, 2007: 34). Da bi bolje razumeli gibanje števila piratskih napadov in njihovo naravo, je potrebno podrobneje analizirati trende v posameznih regijah.

V zvezi s številom piratskih napadov in z njimi povezanimi statistikami PRC je treba omeniti zadržke, ki obstajajo pri obravnavanju teh podatkov v stroki. Obstaja širok konsenz o tem, da je piratskih napadov v resnici bistveno več. IMB v svojem letnem poročilu vsakokrat zapiše, da podatki niso točni, saj mnogo napadov ni sporočenih. Noel Choong, regionalni vodja PRC, je v letu 2002 ocenil, da je prijavljenih samo okoli 50 % dejanskih napadov (v Liss, 2003: 55). Britanska vojaška obveščevalna služba je leta 1998 ocenila, da je število piratskih napadov trikrat večje od števila, ki je sporočeno IMB, avstralska vojaška obveščevalna služba pa, da se število prijavljenih napadov giblje med 20 % in 70 % dejanskih napadov (Murphy, 2007: 23).²

2 Bolj pesimistični podatki navajajo še večji prepad med dejanskimi in zabeleženimi napadi: McDaniel (2000) trdi, da je sporočenih samo 10 % dejanskih napadov, medtem ko Global Security (2009)





Razlogov, zakaj žrtve ne prijavijo napadov, je več. V primeru ugrabitve so žrtve prisiljene v molk in organi pregona ne morejo ukrepati (Murphy, 2007). Največ neprijavljenih incidentov je med majhnimi ribiči in »rekreativnimi« pomorščaki predvsem zaradi strahu pred možnimi povračilnimi ukrepi in ker so lokalni državni uradniki, katerim bi napade lahko prijavili, velikokrat podkupljeni in povezani s pirati (Global Security, 2009). Poleg tega so manjše ribiške ladje iz revnih predelov sveta, kjer se dogajajo piratski napadi, večkrat slabo opremljene in nimajo komunikacijskih naprav, preko katerih bi PRC sploh lahko sporočili, da so žrtve piratskega napada (Storey, 2008: 105). Večje ladjarske družbe nočejo prijavljati piratskih napadov zato, da njihovo podjetje ne bi dobilo negativne podobe pri potencialnih strankah, in da zavarovalniške družbe ne bi dvignile zavarovalnin za ladje in tovor. Prisotna je tudi bojazen, da bo zaradi potrebe preiskave ladja ostala zasidrana dlje časa, kar bi pomenilo dodatne stroške za lastnika ladje, ki bi v mnogih primerih presegli škodo piratskega napada (Liss, 2003: 55). Murphy (2007: 23) temu dodaja še bojazen, da bi mornarji in mornariški sindikati zahtevali dodatno plačilo za plovbo v piratskih območjih. Poleg tega pa nacionalne vladne agencije in organi pregona velikokrat skrivajo dejanske številke piratskih napadov pred javnostjo zato, da njihove države ne bi izgubile statusa varnih držav za plovbo med komercialnimi ladijskimi družbami. Predvsem manjše piratske napade na zasebna turistična in lokalna ribiška plovila lokalni organi pregona le redko sporočijo IMB (Liss, 2003: 56).

Kljub temu so podatki IMB dober pokazatelj trendov v sodobnem piratstvu. Kot je razvidno iz Grafa 1, je na globalni ravni po koncu hladne vojne prišlo do skokovitega naraščanja števila piratskih napadov, ki so svoj vrhunec doživeli leta 2000 s štiristo dvainšestdesetimi zabeleženimi piratskimi napadi. Liss (2003: 57) kot vzroke za porast navaja pospešeno globalizacijo in intenziviranje svetovne ekonomije, konec hladne vojne ter tehnološki napredek.³

3.2 Vzroki za vzpon sodobnega pomorskega piratstva

Pospešena globalizacija in intenziviranje svetovne trgovine sta povzročila povečanje pomorskega trgovskega prometa in s tem več potencialnih tarč za pirate (Chalk v Liss, 2003: 57). Poleg tega je globalizacija povzročila rast ekonomskih razlik, tako med svetovnimi regijami, kot znotraj njih. Vse večja revščina in prepad med revnimi in bogatimi, ki sta stranska produkta globalizacije, sta posredno vplivala tudi na naraščanje piratske dejavnosti (Gorjup, 2008: 45). Chalk (2008: 11) v zvezi s tem izpostavlja finančne krize, ki s povzročanjem gospodarske nestabilnosti, povečevanjem brezposelnosti in cen hrane ter nižanjem plač silita ljudi v iskanje

navaja neimenovan vir iz britanske vojaške obveščevalne službe, ki ocenjuje, da je dejanskih piratskih napadov kar dva tisočkrat več, kot jih je prijavljenih.

3 Chalk (2008: 10-14) navaja sedem dejavnikov, ki so še dodatno vplivali na vzpon piratstva po koncu hladne vojne. To so: povečanje pomorskega trgovskega prometa, koncentracija pomorskega prometa ob pomorskih ožinah, finančne krize, zmanjšano vlaganje držav v varnost na morju po 11. septembru 2001, slaba varnost v pristaniščih, korupcija in disfunkcionalni sodni sistemi v mnogih državah ter proliferacija lahkega strelnega orožja.



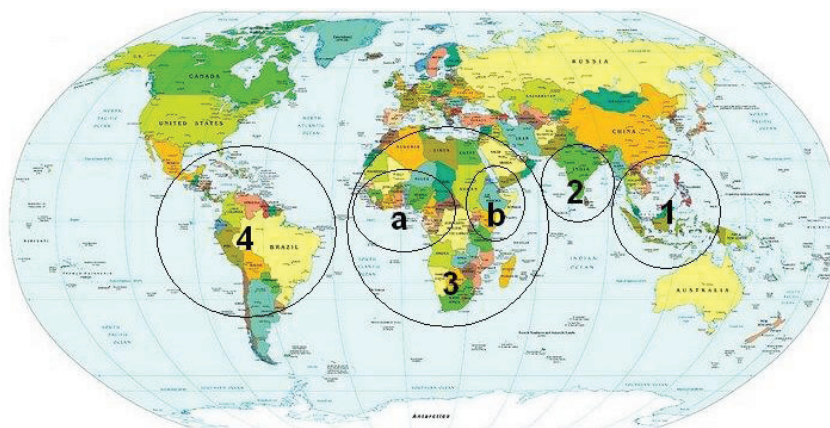
zaslužka v kriminalnih dejavnostih, tudi v piratstvu. Poleg tega pa finančne krize posredno manjšajo državni proračun in izdatke države za varnost, kar še dodatno omogoča razraščanje piratstva in ostalih oblik kriminala.

Konec hladne vojne je pomenil tudi nov svetovni red, v katerem je ostala samo še ena velesila. Zaradi konca grožnje spopada med Vzhodom in Zahodom se je število ladij, ki so patrolirale po svetovnih morjih, predvsem po najbolj prometnih ožinah in v okolici prekopov, zmanjšalo. To je oblikovalo pogoje, ki so omogočili razvoj piratstva do stopnje, ki predstavlja grožnjo varnosti na globalnem nivoju (Gorjup, 2008: 45). Še dodatno zmanjšanje varnosti na morju pa se je zgodilo po terorističnih napadih na ZDA 11. septembra 2001, ko so države začele namenjati večjo pozornost varnostnim ukrepom na kopnem, zanemarile pa so pomorsko komponento (Chalk, 2008: 12). S koncem hladne vojne se je močno zmanjšalo tudi število lokalnih vojn, v katerih sta moči merili ZDA in Sovjetska zveza. To je povzročilo zasičenost svetovnega trga z orožjem in posledično dostopnost orožja (predvsem pehotnega) po nizkih cenah, s katerim so se oskrbeli kriminalci, teroristi, uporniki in tudi pirati po vsem svetu (Liss, 2003: 58).

Tudi tehnološki napredek ima velik vpliv na razvoj sodobnega piratstva. Informatizacija ladijskih sistemov z zmogljivimi računalniki je zmanjšala število posadke, potrebne za plovbo velikih čezoceanskih ladij, kar je zmanjšalo možnosti za hitro odkrivanje in boj proti piratom. Hkrati so z razvojem tehnologije piratom postali dostopni hitri čolni in moderno orožje, s katerim izvajajo svoje napade (McDaniel, 2000).

3.3 Analiza po regijah

Na podlagi podatkov iz poročil IMB (ICC International Maritime Bureau, 2002; ICC International Maritime Bureau, 2008; ICC International Maritime Bureau, 2009) smo izpostavili štiri regije, v katerih so piratski napadi najbolj pogosti. Regije so prikazane na sliki 1.



Slika 1:
Območja, kjer so
piratski napadi
najbolj pogosti

Vir: prirejeno po
World Map (2008).



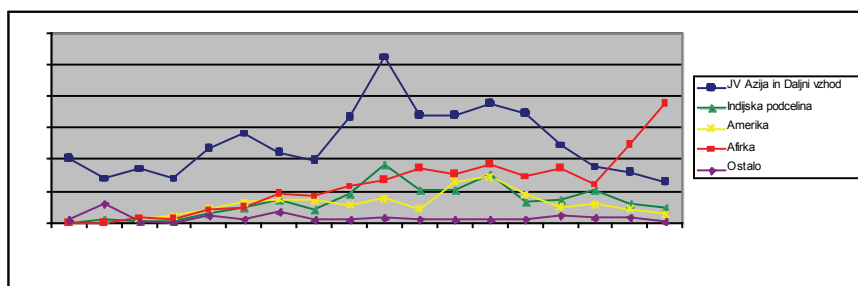
Značilnosti sodobnega pomorskega piratstva in grožnje mednarodni skupnosti

Prva regija obsega: Kambodžo, Indonezijo, območje Malajskega preliva, Filipine, Mjanmar, Malezijo, Singapur, Tajsko, LR Kitajsko (vključno s Hongkongom in Macaom), Vzhodno kitajsko morje, Južno kitajsko morje, Papuo Nova Gvinejo, Salomonove otoki, Tajvan in Vietnam. Druga regija obsega Šrilanko, Indijo in Bangladeš. Tretja regija obsega celotno območje afriške celine, znotraj katere bomo, zaradi geografske oddaljenosti obal, posebej obravnavali vzhodno afriško (Kenija, Eritreja, Oman, Rdeče morje/Adenski zaliv, Somalija, Džibuti, Tanzanija in Jemen) in zahodno afriško obalo (Angola, Benin, Kamerun, Kongo, DR Kongo, Ekvatorialna Gvineja, Gabon, Gambija, Gana, Gvineja, Gvineja Bissau, Slonokoščena obala, Liberija, Mavretanija, Nigerija, Senegal, Sierra Leone in Togo). Ostale afriške države, v katerih prihaja do piratskih napadov, so še Alžirija, Egipt, Madagaskar, Maroko, Mozambik in Južnoafriška republika. Kot četrto regijo bomo obravnavali območje obeh Amerik. Čeprav se posamična piratska dejanja dogajajo tudi izven teh regij, je njihovo število zanemarljivo. V letu 2007 se je od dvesto triinšestdesetih piratskih napadov izven zgoraj opredeljenih regij zgodilo le devet piratskih napadov (ICC International Maritime Bureau, 2008: 6), kar je manj kot 3,5 % na globalni ravni. Graf 2 predstavlja porazdelitev in gibanje števila piratskih napadov po zgoraj opredeljenih regijah.

Graf 2:

Gibanje števila
piratskih
napadov po
regijah

Vir: ICC
International
Maritime Bureau
(2002: 6), ICC
International
Maritime Bureau
(2008: 5-6), ICC
International
Maritime Bureau
(2009: 6-7).



Največ piratskih napadov se zgodi na območju Jugovzhodne Azije in Daljnega vzhoda. Ostale regije so si po številu napadov in njihovem naraščanju do leta 1996 približno enake. Število napadov v Afriki je skorajda premočrtno naraščalo vse do leta 2001, od tega leta naprej pa je njihovo število padalo, kar za to obdobje načeloma velja tudi za ostale regije. V letu 2007 se je število piratskih napadov v Afriki v nasprotju z ostalimi regijami močno zvišalo in prvič v moderni zgodovini se je v Afriki zgodilo največje število piratskih napadov na svetu. Za to gre kriviti predvsem somalijske pirate. Trend naraščanja števila piratskih napadov v Afriki in padanja drugod po svetu se je nadaljeval tudi v letu 2008. Območju obeh Amerik je v letih 2002 in 2004 po številu piratskih napadov uspelo »prehiteti« območje Indijske podceline, ki sicer velja za tretjo najbolj ogroženo regijo. Murphy (2007: 25) pravi, da je za ti dve regiji, kot tudi za območje zahodne Afrike, značilno, da se piratska dejavnost koncentrirata predvsem okoli pomembnih pristanišč.





4 VRSTE IN ZNAČILNOSTI SODOBNIH PIRATSKIH NAPADOV

Obstaja več metodoloških pristopov k razvrščanju piratskih napadov. Anderson (v Murphy, 2007: 32) izhaja iz zgodovinske perspektive in piratske napade razvršča glede na njihov »izraz« oziroma »formo«. Pri tem razlikuje tri oblike piratskih napadov. Prva so t. i. parazitski napadi, v katerih pirati z željo po zaslužku ob obalnih vodah napadajo naključno mimoidoče ladje. Druga vrsta so t. i. epizodni napadi, ki se pojavijo v času oslabilte močne, po možnosti imperialne države, kar povzroči motnje v gospodarstvu, zaradi česar nekatere skupnosti izgubijo vir dohodka in se zato zatečejo k piratstvu, katerega razvoj je še dodatno spodbujen zaradi oslabilte državnih organov pregona. Tretja vrsta pa je t. i. piratska družba, v kateri je piratstvo sestaven del državnega gospodarstva. Čeprav je takšna klasifikacija morda dobra za socio-zgodovinsko preučevanje piratstva, pa je za preučevanje vpliva varnostnih implikacij modernega piratstva neprimerna, saj ne pove veliko o značilnostih sodobnih piratov in njihovem načinu delovanja.

Med analitiki najširše sprejeta tipologija piratskih napadov je tipologija, ki jo navajata Mednarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organisation* - IMO) (v Murphy, 2007: 31) in IMB (v Naval Forces, 2005: 20), ki razločuje tri vrste piratskih napadov: majhen oborožen rop, srednje velik oborožen napad in rop ter večja ugrabitev.

Majhni oboroženi ropi se ponavadi zgodijo, ko je ladja zelo blizu kopnega (Murphy, 2007: 31). Izvajajo jih majhne skupine piratov, oborožene večinoma s hladnim orožjem. Tarče napada so denar v ladijskem sefu, osebno premoženje posadke in potnikov ter ladijska oprema. Napadalci delujejo po principu »napadi, ukradi, zbeži« in število žrtev v takšnih napadih je načeloma nizko (Naval Forces, 2005: 20). Liss (2003: 61) znotraj te kategorije razloči posebno vrsto piratstva, ki se je pojavila v jugovzhodni Aziji in jo imenuje »socialno piratstvo«. Od ostalih piratskih napadov se razlikuje po tem, da motivacija za napad ne izhaja iz ekonomskih potreb ali želja posameznikov, ampak skupnosti. V teh primerih se v revnih obmorskih vaseh organizirajo skupine piratov, ki nato vsake toliko časa oropajo kakšno od mimoidočih ladij, plen pa razdelijo med vse prebivalce vasi. Te pirate je zelo težko ujeti, saj v svojih vaseh veljajo za junake in prebivalci zato nočejo sodelovati z organi pregona.

Srednje veliki oboroženi ropi so izvedeni dlje od obale, ob morskih trgovinskih poteh (Murphy, 2007: 31). Napadalci so skupine od deset do trideset zelo dobro organiziranih in težko oboroženih piratov. Tarče napadov so podobne kot v manjših oboroženih ropih, le da je v teh primerih tarča mnogokrat tudi ladijski tovor. Napadi so nasilni in žrtve med posadko in potniki niso redke, poleg tega pa so le-ti velikokrat ugrabljeni in za njih pirati zahtevajo odkupnino (Naval Forces, 2005: 20). Liss (2003: 62) takšen napad označuje kot dolgotrajen zaség ladje. Po napadu pirati spremenijo smer ladje in jo včasih prebarvajo in spremenijo ime, da se izognejo odkritju s strani varnostnih sil. Ladjo nato odpeljejo na neznan kraj ob obali, jo raztovorijo, na kar ladjo in posadko izpustijo. Do takšnih napadov ponavadi pride po predhodnem dogovoru med pirati in organiziranimi kriminalnimi združbami o odkupu tovora (Liss, 2003: 62).





Velike ugrabitve, tretji tip piratskega napada, so zelo dobro organizirane in gladko izpeljane nasilne operacije, v katerih ni ukraden samo ladijski denar in tovor, ampak tudi ladja sama (Murphy, 2007: 31). Ta ladja nato postane t. i. »fantomska ladja«. Pirati posadko in potnike ponavadi pobijejo, vržejo čez krov ali pustijo sredi oceana v majhnem reševalnem čolnu, ladijski tovor pa razložijo nekje ob obali kot v primeru srednje velikega oboroženega ropa (Liss, 2003: 63). Ladjo nato na mestu prebarvajo, preimenujejo in izobesijo drugo zastavo. Ladjo nato registrirajo v eni od držav z nizkimi ladijskimi dajatvami, kot so Panama, Honduras, Liberija ipd., lahko pa pirati registracijo zlahka opravijo tudi na konzularnem predstavništvu katere od teh držav (McDaniel, 2000). Ladja tako dobi vse uradne papirje, ki jih potrebuje. »Fantomске ladje« so se prvič pojavile v sedemdesetih letih dvajsetega stoletja. Njihovo število je nato raslo vse do začetka enaindvajsetega stoletja, ko je zaradi vse bolj poostrenega nadzora zavarovalniških družb in aktivnega delovanja PRC ter budnosti svetovnih mornaric začelo upadati (Murphy, 2007: 37).

»Fantomске ladje« se ponavadi uporabljajo za tihotapljenje orožja, mamil in ljudi ali pa se jih ponuja za prevoz tovora, ki nato nikoli ne pride na cilj (Naval Forces, 2005: 20). Pirati tovor odpeljejo v drugo pristanišče, ga prodajo in ladjo zopet prebarvajo, preimenujejo in ponovno registrirajo, nakar se igra začne znova.⁴

Za velike ugrabitve je značilno, da so pirati največkrat že vnaprej povezani z organiziranimi kriminalnimi skupinami, in da je ugrabitev ladje samo del večjega načrta. V takšnih napadih morajo imeti pirati zagotovljene kupce, katerim bodo prodali blago, in po možnosti celotno ladjo. Za to je potrebna predhodna obveščevalna dejavnost, s katero se zbere podrobne informacije o ladijskem tovoru, številu posadke, morebitnih varnostnih ukrepih na ladji in načrtovani poti ladje (Liss, 2003: 63).

Čeprav je zgoraj opisana tipologija dobra za razvrščanje piratskih napadov glede na stopnjo nasilja, ki je v njih uporabljena, in za opazovanje organiziranosti piratskih skupin na določenem področju, pa Murphy (2007: 32) pravi, da je slaba zato, ker se preveč osredotoča na pomorsko komponento piratstva, predvsem metode in neposredne posledice. Vendar pa je piratstvo prav toliko kopenska kot pomorska dejavnost in posledice, ki jih ima piratstvo za skupnosti na kopnem, so odvisne od stopnje njegove organiziranosti in povezanosti z ostalimi organiziranimi kriminalnimi združbami in podkupljenimi uradniki na kopnem. Zaradi tega in pa zaradi preučevanja potencialnih učinkov modernega piratstva na mednarodno

⁴ Eden bolj znanih primerov »fantomске ladje« je primer tovarne ladje Alondra Rainbow, ki je iz Kuala Tanjujunga v Indoneziji peljala 7000 ton aluminija v Miike na Japonskem. Kmalu po njenem izplutju 22. oktobra 1999 so jo ugrabili pirati, oboroženi z meči in strelnim orožjem. Sedemnajst članov posadke je bilo vkrcanih na neko drugo ladjo in nato po tednu ujetništva zapuščenih na odprtem morju v rešilnem čolnu, nakar so jih po desetih dneh ob severozahodni obali Sumatre našli in rešili tajski ribiči. Pirati so ladjo v tem času preimenovali v Global Venture in 3000 ton aluminija preložili na ladjo Bonsoon II, ki je ta aluminij nato peljala v Manilo. Pirati so ladjo spet preimenovali, tokrat v Mega Rama in izobesili belizejsko zastavo ter zapluli proti Karačiju v Pakistan, kjer so nameravali prodati preostalih 4000 ton aluminija. Vse od 28. oktobra naprej je IMB koordinirala aktivnosti za izsleditev ladje in to jim je končno uspelo 14. novembra. Dva dni kasneje je indijska mornarica zajela ladjo. Pirati so potrdili, da so ladjo nameravali uporabiti za nadaljnjo kriminalno dejavnost (Naval Forces, 2005: 22).





varnost Murphy (2007: 32) piratske napade razvrsti glede na kriminalno organiziranost piratske dejavnosti v dve skupini, in sicer na običajne piratske skupine in organizirane piratske skupine, pri čemer opazuje specifične značilnosti vsake od skupin. To sta seveda idealno-tipska primera, ki se v praksi lahko mešata, a sta odlična za teoretično preučevanje modernega piratstva. Značilnosti običajnega in organiziranega kriminalnega piratstva so prikazane v Tabeli 1.

Značilnosti piratskega delovanja	Običajno kriminalno piratstvo	Organizirano kriminalno piratstvo
<u>Lokacija napada</u>		
Pristanišča in pristani	×	
Sidrišča	×	
Obalne vode	×	×
Odperte vode		×
<u>Izbira tarče napada</u>		
Naključna	×	
Glede na informacije, zbrane z obveščevalno dej.		×
<u>Prestrežanje žrtve</u>		
Neposredno	×	
S prevaro		×
Z infiltracijo "petokolonašev" na ladijski krov		×
<u>Trajanje napada</u>		
Dolgo	×	
Kratko		×
<u>Namen napada</u>		
Kraja denarja	×	
Kraja osebne lastnine posadke	×	
Kraja manjšega plovila	×	samo specializiranih
Kraja tovara		×
Kraja ladje		×
Kraja tovara in ladje		×
Ugrabitev in izsiljevanje z odkupnino		×
Pridobitev "fantomske ladje"		×
<u>Nasilje</u>		
Verjetnost uporabe nasilja	srednja do visoka	visoka
<u>Nevarnost za okolje</u>	×	
<u>Trgi</u>		
Dostop do lokalnih trgov	×	×
Dostop do mednarodnih trgov		×
<u>Povezave s terorističnimi in uporniški skupinami</u>	zelo neverjetne	možne, a neverjetne
<u>Stopnja podpore med oblastmi</u>		
Nizka ali nikakršna	×	
Zmerna do visoka		×
<u>Povezave z organizirano kriminaliteto</u>		
Nikakršne ali občasne	×	
Pogoste ali stalne		×

Tabela 1:
Značilnosti običajnega in organiziranega pomorskega piratstva

Vir: Murphy (2007: 35).





Običajne piratske skupine ladje napadajo večinoma v obalnih vodah, predvsem v pristaniščih in sidriščih. Njihove tarče so naključne mimoidoče ladje, ki jih prestrežajo neposredno, t. j. tako, da napadejo ladjo z več manjšimi čolni. Organizirane piratske skupine pa na drugi strani operirajo predvsem v mednarodnih vodah, tarče pa izbirajo na podlagi obsežne in dolgotrajne obveščevalne dejavnosti na kopnem, s katero zbirajo predvsem informacije o ladijskem tovoru, posadki, načrtovani poti, možnih varnostnih ukrepih na ladji ipd. Pri zavzemanju ladje se pogosto poslužujejo različnih vrst prevar, npr. maskiranja piratske ladje v ladjo obalne straže ali mornarice bližnje države. Zelo priljubljen način zavzemanja ladje je tudi infiltracija piratov med posadko in/ali potnike na ladji, katero nato napadejo. Ti »petokolonaši« z ladje obveščajo pirate o lokaciji in varnostnih razmerah na ladji, hkrati pa se poslužujejo različnih sabotaž, s čimer svojim tovarišem olajšajo delo (Murphy, 2007: 34-36).

Tako običajne kot organizirane piratske skupine svoje žrtve napadajo ognjevit, razlikujejo pa se v tem, koliko časa so pripravljeni preganjati svojo žrtev v primeru, da ta pravočasno opazi piratsko grožnjo. Pri običajnih piratskih skupinah je možnost, da jih žrtev opazi, večja, saj svojih napadov ne načrtujejo tako natančno kot organizirane piratske skupine. Poleg tega so nagnjene k temu, da svoje žrtve preganjajo dlje časa, in so prepričane, da jih lahko izčrpajo do te mere, da se bodo predale. Napad zato lahko traja zelo dolgo časa. Organizirane piratske skupine pa, zahvaljujoč svoji obveščevalni dejavnosti in načrtovanju, ponavadi napad izvedejo v zelo kratkem času.

Običajne piratske skupine napadajo žrtve predvsem z namenom ropanja ladijskega sefa, osebne lastnine članov posadke in v primeru, da gre za napad na manjše plovilo (ribiške čolne ali jahte), tudi rop celotne ladje. Verjetnost, da bodo te skupine uporabile nasilje, je srednja do visoka, odvisno od žrtvine pripravljenosti za sodelovanje. Do vsaj določene vrste nasilja pride v skoraj vseh piratskih napadih, skoraj zagotovo pa v napadih organiziranih piratskih skupin. Te se pri svojih napadih osredotočajo predvsem na krajo tovara, ladje ali pa kar obojega skupaj. Zelo pogosto tudi vzamejo posadko za talce in za njihovo izpustitev zahtevajo odkupnino (ibid.: 36-38).

Ker je običajna piratska dejavnost pogosto nenačrtovana in nekoordinirana, predstavlja večjo grožnjo za okolje kot organizirana piratska dejavnost, saj obstaja velika verjetnost, da bo kontrola nad ladjo za kratek čas izgubljena, zaradi česar ladja lahko nasede ali se zaleti v drugo ladjo, pri čemer lahko pride do razlitja nevarnih snovi v morje. Organizirane piratske skupine ohranjajo popoln nadzor nad zajetim plovilom, zaradi česar je nevarnosti za okolje manj (ibid.: 38).

Običajne piratske skupine lahko naropano blago prodajajo samo na lokalnih trgih, organizirane piratske skupine pa imajo dostop tako do lokalnih kot mednarodnih trgov, tudi zahvaljujoč povezavam z ostalimi organiziranimi kriminalnimi skupinami, lahko pa so celo integralen del teh organiziranih skupin. Dostop do mednarodnih trgov jim je omogočen tudi zaradi povezav s podkupljenimi državnimi uradniki, katerih običajne piratske skupine načeloma





nimajo. Pri organiziranih piratskih skupinah obstaja tudi večja verjetnost, da bodo povezane z različnimi terorističnimi in uporniški skupinami, medtem ko je to za običajne piratske skupine zelo neznačilno⁵ (ibid.: 38-42).

5 GROŽNJE MEDNARODNI VARNOSTI S STRANI SODOBNEGA PIRATSTVA

Najočitnejše posledice piratskih napadov so mrtvi, ranjeni in ugrabljeni člani posadk in potniki napadenih ladij. Piratski napadi lahko nekaterim mornarjem povzročijo hude psihološke travme in nekateri se ne vrnejo več na morje (Chalk, 2008: 15). Pirati tako nedvomno predstavljajo neposredno grožnjo človekovi varnosti na čisto osebnem nivoju, vendar pa se piratstvo kaže predvsem tudi kot grožnja na mednarodno-varnostni ravni. Iz zgoraj opisane Murphyeve sistemizacije piratskih napadov, prikazane v tabeli 1, lahko opazimo tri področja mednarodne varnosti, na katerih je grožnja sodobnih pomorskih piratskih napadov najbolj očitna, ista področja pa izpostavlja tudi Chalk (2009: 4), ki še dodaja, da so grožnje večstopenjske, kompleksne in medsebojno prepletene.⁶ Najočitnejše so grožnje na ekološkem in ekonomskem področju ter seveda grožnje na širšem obrambno-varnostnem področju, predvsem v povezavi piratskih skupin s terorističnimi skupinami in organiziranimi kriminalnimi združbami.

5.1 Ekološko ogrožanje

Piratski napadi predstavljajo veliko okoljsko grožnjo. Pirati posadko velikokrat pobijejo, vržejo v morje ali zaklenejo v kabine, po napadu pa zbežijo in pustijo ladjo brez nadzora. Takšno ravnanje je značilno predvsem za neorganizirane piratske skupine, ki izvajajo majhne oborožene rope, in ne za večje napade, kjer je ugrabljena celotna ladja (Murphy, 2007: 38). Mo (2002: 344) opozarja, da so ekološke grožnje varnosti, v primerih, ko pirati ladje pustijo pluti brez nadzora v pomorsko najprometnejših delih sveta, vse prej kot zanemarljive. Zapuščena ladja lahko trči z drugo ladjo, kar je še posebej verjetno v prometnih delih morja, kjer pirati ponavadi napadajo, ali pa nasede na obalo. V primeru, da je ta ladja tanker, lahko povzroči večje onesnaženje morja (Liss, 2003: 65). Chalk (2009: 4) pravi,

5 Na tem mestu je treba navesti, da vse več strokovnjakov opozarja na to, da so se uporniške in teroristične skupine, ki delujejo v geografsko primernih okoljih, začele posluževati piratstva kot financiranja in servisiranja svojih dejavnosti na kopnem. To velja predvsem za skupini Osvobodilni tigri tamilskega Eelama na Šrilanki (Liberation Tigers of Tamil Eelam - LTTE) in Gibanje za svobodni Aceh (Gerakan Aceh Merdeka - GAM) v Indoneziji (Murphy, 2007: 41; Hermann, 2004: 24).

6 Prepletenost groženj je zelo dobro vidna na primeru sicer terorističnega in ne piratskega napada na francoski tanker Limburg ob jemenski obali. Rezultat napada je bila ena mrtva oseba, 90.000 sodčkov razlite nafte in potrojitev zavarovalniških premij za jemenska pristanišča, kar je Jemnu povzročilo devetdesetodstoten padec trgovinskega prometa, izgubo treh tisoč delovnih mest in mesečni izpad petnajstih milijonov ameriških dolarjev (USD) dohodka (Annati, 2009: 32). Poleg tega je razlitje nafte povzročilo tudi ekološko katastrofo na več kot 70 kilometrih jemenske obale (Sisodia in Behuria, 2007: 99).





da takšno razliti ne bi povzročilo ekološke katastrofe samo za življenje v in ob morju, ampak bi lahko močno prizadelo tudi rodovitne obalne pasove, kar bi bilo še posebej katastrofalno za države, ki se močno zanašajo na morje kot primarni vir hrane in v tistih državah, katerim obmorski turizem predstavlja pomembno gospodarsko panogo. Kako hude posledice ima lahko takšna nesreča za naravo in prebivalce okoliških obal, smo videli novembra 2002, ko je na obali Španije nasedel tanker *Prestige* (Liss, 2003: 65).

Tudi vse bolj pogosta uporaba težkega strelnega orožja, ročnih raketometov in ročnih bomb povečuje možnost hujšega poškodovanja ladje, ki je tarča piratskega napada, in s tem povezano razliti nafte in nevarnost onesnaženja⁷ (Hunter, 1999). Do tega k sreči še ni prišlo, a realna nevarnost obstaja.

5.2 Ekonomsko ogrožanje

Strokovnjaki ocenjujejo, da se ekonomska škoda, povzročena s piratskimi dejanji, giblje med 500 milijoni in 25 milijardami USD. Takšen razpon je posledica nestrinjanja o tem, kaj ta škoda vključuje. Povišane zavarovalniške premije in prevozne tarife ter izgubljeni denar zaradi preusmerjanja ladij so samo nekateri od dejavnikov okoli katerih vlada nestrinjanje. Kljub navidezno visokim številkam je škoda zaradi piratskih napadov zelo malo v primerjavi z izgubami, ki jih letno utrpí kopenski transport, in se gibljejo med 30 in 50 milijardami USD letno. Tudi v primerjavi z vrednostjo celotne pomorske trgovine, ki je leta 2005 znašala okoli 7,8 bilijard USD, je številka zelo nizka⁸ (Murphy, 2007: 20).

Piratski napadi zaenkrat še ne ogrožajo resno svetovne trgovine, a potencialna grožnja obstaja. Po ocenah ameriške Pomorske uprave (v Paul, 2007) okoli 95 % svetovne trgovine potuje preko morij. V primeru, da bi bile ovirane svetovno pomembne pomorske trgovinske poti, bi to lahko povzročilo motnje v globalnih preskrbovalnih verigah. To bi se lahko zgodilo že z enim samim napadom na ladjo v kateri od pomembnejših ožin, med katerimi je najbolj ranljiv malajski preliv, skozi katerega potuje približno tretjina svetovne pomorske trgovine in šestdeset odstotkov svetovnih pošiljk nafte. Zaradi piratskih napadov obstaja velika možnost trčenja ugrabljenih ladij z drugimi, hujša nesreča v ožini pa bi bila lahko dovolj velik razlog za preusmerjanje pošiljk po daljših poteh in posledično podaljševanje dobavnih rokov.⁹ S tem bi se tudi znižala ponudba in povečalo povpraševanje po ladijskem prevozu ter z njim povezanimi stroški, kar bi dvignilo rast cen prevoznih storitev

7 30. septembra 1992 so pirati v Južnokitajskem morju z avtomatskim orožjem in raketami napadli tanker, ki je plul pod panamsko zastavo. Napad se je končal neuspešno, pri kasnejšem pregledu tankerja pa je bilo v trupu odkritih več kot petdeset lukenj, posledic piratskega napada (Hunter, 1999).

8 V letu 2000 je škoda, povzročena s piratskimi napadi v Malajskem prelivu, ki je bilo takrat eno od piratsko najbolj ogroženih območij na svetu, znašala med 0,001 in 0,002 odstotka celotne vrednosti blaga, prepeljanega čez preliv (Eklöf v Murphy, 2007: 20).

9 Primer tega je preusmerjanje ladij na plovni poti skozi Adenski zaliv na pot okoli Rta dobrega upanja s strani nekaterih podjetij, kar se je zgodilo konec novembra 2008 zaradi povečane dejavnosti somalijskih piratov (Al Jazeera, 2008). Ekonomska škoda, ki je nastala zaradi tega, bo znana šele čez nekaj časa.





in posledično prevoženega blaga. (Luft in Korin, 2004; Naval Forces, 2005: 22). Zaenkrat piratski napadi verjetno najbolj neposredno slabijo svetovno ekonomijo s tem, ko zaradi piratskih napadov določene plovne poti postajajo nevarne in se za plutje po njih zvišujejo zavarovalne premije in stroški dela¹⁰ (O'Meara, 2007: 5).

Ekonomske posledice piratskih napadov na svetovni ravni niso tako očitne, kot so lahko na lokalni ali nacionalni. Države in mesta, za katere je znano, da v njih pogosto prihaja do piratskih napadov, lahko doživijo bojkot ali grožnjo z bojkotom uporabe njihovih pristanišč in ostale trgovinske infrastrukture¹¹ (Chalk, 2008: 16).

5.3 Povezovanje piratov z organizirano kriminaliteto in terorizmom

Bolj kot je piratska skupina organizirana, več ima povezav z organizirano kriminaliteto in danes je takšnih povezav vse več. »Piratski botri« načeloma ne delujejo na morju, ampak s kopnega, včasih celo iz druge države. Usmerjajo piratske akcije in skrbijo za logistično podporo, predvsem pri prodaji naropanega blaga in ladij (Murphy, 2007: 41). Beaumont (2008) ocenjuje, da somalijski pirati obdržijo le 10 % do 20 % odkupnine, plačane za ladjo, ostalo pa si razdelijo podkupljeni vladni uradniki in »botri« v Keniji in Dubaju. Ker se večina držav v okviru boja proti piratom osredotoča samo na boj proti njegovi pomorski komponenti, ti ljudje večinoma ostajajo nekaznovani. To so ponavadi ljudje z določenim političnim vplivom ali pa vsaj s podporo lokalnih oblasti, zato se piratstvo na morju nadaljuje, v povezavi s korupcijo pa prinaša še kup problemov, s katerimi se morajo nato države soočiti na različnih ravneh (Murphy, 2007: 42). Piratstvo spodbuja rast paralelnih gospodarskih struktur in sistemov, ki negativno delujejo na gospodarsko stabilnost držav, poleg tega pa s korupcijo, brez katere skorajda ne more delovati, spodkopava in slabi politično stabilnost držav¹² (O'Meara, 2007: 5; Chalk, 2009: 4).

Vse več strokovnjakov opozarja tudi na naraščajočo verjetnost združitve piratstva in terorizma. Konvergenco med pirati in teroristi je povzročil predvsem spremenjen način financiranja teh skupin po koncu hladne vojne, zato so se nekatere skupine, predvsem tiste, ki delujejo v geografsko primernih okoljih, začele kot vira financiranja posluževati tudi piratstva (Murphy, 2007: 40). Pomorske zmogljivosti že imajo uporniške skupine GAM in LTTE, ki se v svojem delovanju poslužujejo tudi terorističnih taktik, za razvoj pomorskih zmogljivosti pa so se zanimali tudi že Hezbollah, Islamski Džihad, Gama'at' Islamiyah in druge. V Scotland Yardu ocenjujejo, da ima celo Al Kaida okoli petnajst fantomskih ladij, ki plujejo po svetovnih morjih (Hermann, 2004: 25). Ta podatek je zaskrbljujoč predvsem zato, ker je Al Kaida že zagrozila z napadi na »ekonomsko ožilje« sveta, kar vključuje tudi trgovske pomorske poti (Ong, 2004: 6). Teroristi bi lahko ladjo polno eksploziva ali pa naloženo z orožjem za množično uničevanje uporabili v samomorilskem

10 Do aprila 2009 se je zavarovalnina za ladjo za eno plutje preko Adenskega zaliva zvišala iz 500 USD na 20.000 USD (Arman, 2009).

11 To se je sredi devetdesetih let prejšnjega stoletja že zgodilo Hongkongu, danes pa isti problem pesti določena pristanišča v Bangladešu, Nigeriji, Indoneziji in ob afriškem rogu (Chalk, 2009: 16).

12 Chalk (2009: 4) v zvezi s tem kot primer navaja Indonezijo, ki je bila do leta 2008 ena od piratsko najbolj ogroženih držav.





napadu na katerega od večjih svetovnih pristanišč. Takšen napad bi za nekaj časa zaustavil mednarodno pomorsko trgovino in povzročil več milijardno škodo v svetovnem gospodarstvu (Luft in Korin, 2004; Banlaoi, 2005: 64).

6 ZAKLJUČEK

Sodobni pomorski pirati predstavljajo varnostne grožnje na ekološkem in ekonomskem področju, pri povezovanju s terorističnimi in ostalimi organiziranimi kriminalnimi skupinami pa tudi t. i. ožje varnostne grožnje, s čimer mislimo na grožnje nacionalni suverenosti in mednarodnemu statusu države, predvsem grožnje življenjem ljudi in njihovi lastnini. Pirati ne predstavljajo le grožnjo državam na področju katerih delujejo, ampak celotni mednarodni skupnosti. To je predvsem posledica pravne ureditve odprtih morij in vse večje soodvisnosti svetovnega gospodarstva, katerega krvožilni sistem predstavljajo pomorske trgovinske poti. Pirati so zato, kljub temu, da je škoda, ki jo povzročijo svetovni trgovini na letni ravni, zanemarljiva, v mednarodni skupnosti percipirani kot grožnja, ki zahteva takojšen odziv suverenih držav. Skozi zgodovino so države pirate sicer vedno smatrale za sovražnike mednarodne skupnosti, a so jih zaradi gospodarskih in političnih interesov mnogokrat tolerirale. Temu danes ni več tako. Pirati predstavljajo neposredno grožnjo globalnemu kapitalu, ki od držav terja burne in drage odzive, ki pa se omejujejo zgolj na uporabo sile proti piratom na morju. Reševanje problemov na kopnem, predvsem ukrepi za odpravljanje revščine, bi namreč zahtevali spremembo obstoječega neoliberalnega mednarodno-ekonomskega sistema.

Sodobne pirate lahko v grobem razdelimo v dve skupini. V prvo sodijo pirati, ki jim ropanje ladij v večji ali manjši meri predstavlja vir preživljanja svojih družin in morda cele lokalne skupnosti. Te skupine so slabo opremljene in organizirane, napade izvajajo bolj na ad-hoc bazi brez dolgotrajnega načrtovanja in njihove žrtve so večinoma naključne. Napadi trajajo malo časa in pirati se načeloma zadovoljijo z osebno lastnino posadke in denarjem iz ladijskega sefa. Druga skupina so visoko organizirane piratske skupine. Te so opremljene s sodobno navigacijsko opremo in orožjem. Svoje napade načrtujejo dolgo in temeljito, tako da do večjih presenečenj načeloma ne pride. Tarča njihovih napadov so ladijski tovari in celo ladje same. Te skupine so močno povezane z ostalimi organiziranimi kriminalnimi skupinami, če niso kar njihov integralen del.

Na tem mestu bi težko opredelili vpliv sodobnega piratstva na lokalne skupnosti, iz katerih ti pirati izhajajo. V prvi fazi pojav piratskih skupin pripomore k preživljanju lokalnih skupnosti, katere so državne oblasti zanemarile do te mere, da so prisiljeni v piratstvo za zagotavljanje virov dohodka. S tega vidika je piratstvo popolnoma legitimna, čeprav nelegalna aktivnost. Zavedati se je treba, da verjetno nobena piratska skupina na svetu ne ustreza zgoraj opisanim idealnim tipoma piratskih skupin in tudi, da manjše in slabše organizirane piratske skupine zelo hitro lahko prerastejo v večje organizirane kriminalne združbe. Z razvojem manjših piratskih skupin in njihovim povezovanjem z večjimi organiziranimi kriminalnimi združbami pa slednje lokalno skupnost pravzaprav naredijo popolnoma odvisno





od piratske aktivnosti, s korupcijo, ki jo neizogibno prinašajo s sabo, pa zmanjšujejo možnosti za trajnost in demokratičen razvoj teh skupnosti.

Mednarodna skupnost, kot tudi posamezne države, se mora zavedati, da problem piratstva že skozi zgodovino nikoli ni bil rešen z bojem proti piratom na morju. Piratstvo na morju je namreč zgolj simptom problemov na kopnem, ti pa so slaba gospodarska, politična in družbena razvitost, ki ljudi puščajo v negotovosti in jih silijo k iskanju alternativnih, »lažjih« oblik preživetja. Boj proti piratom na morju je, enkrat ko se ti pojavijo, neogiben, vendar pa je hkrati obsojen na neuspeh, če ni podprt z naporji za odpravljanje njegovih vzrokov na kopnem.

LITERATURA

- Al Jazeera. (2008). *Somali pirates strike again*. Pridobljeno 1.7.2010 na <http://english.aljazeera.net/news/africa/2008/11/2008111961156346596.html>
- Anderson, G. M., Gifford, A. Jr. (1991). Privateering and the Private Production of Naval Power. *Cato Journal*, 11 (1), 99-122.
- Annati, M. (2009). Maritime Security against Terrorism and Piracy. *Military Technology*, 33 (3), 32-37.
- Arman, A. (29.4.2009). Piracy, Geopolitics and Private Security. *Global Politician*. Pridobljeno 1.7.2010 na <http://www.globalpolitician.com/25590-somalia-piracy>
- Banlaoi, R. C. (2005). Maritime Terrorism in Southeast Asia: the Abu Sayyaf Threat. *Naval War College Review*, 58 (4), 63-80.
- Beaumont, P. (5.10.2008). On the lawless East African coast, piracy is the only business that pays. *The Guardian*. Pridobljeno 1.7.2009 na <http://www.guardian.co.uk/world/2008/oct/05/somalia>
- Bruyneel, M. (2001). *Modern Day Piracy Statistics*. Pridobljeno 1.7.2010 na <http://home.wanadoo.nl/m.bruyneel/archive/modern/figures.htm>
- Chalk, P. (2008). *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Chalk, P. (2009). *Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Convention on the High Seas [Konvencija o odprtem morju]*. (1958). Geneva: United Nations.
- Dobovšek, B. (2009). *Transnacionalna kriminaliteta*. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Global Security. (2009). *Pirates*. Pridobljeno 1.7.2010 na <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>
- Gorjup, V. (2008). *Moderno piratstvo*. Specialistična naloga. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Hermann, W. A. (2004). Maritime Piracy and Anti-Piracy Measures. *Naval Forces*, 25 (2), 18-25.
- Hunter, T. B. (1999). The Growing Threat of Modern Piracy. *U.S. Naval Institute Proceedings*, 125 (7).





- ICC International Maritime Bureau. (2002). *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- ICC International Maritime Bureau. (2008). *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- ICC International Maritime Bureau. (2009). *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report*. London: ICC International Maritime Bureau.
- Johnson, D. H. N. (1957). Piracy in Modern International Law. *Transactions of the Grotius Society*, 43 (1), 63-85.
- Keyuan, Z. (2005). Seeking Effectiveness for Crackdown of Piracy at Sea. *Journal of International Affairs*, 59 (1), 117-134.
- Liss, C. (2003). Maritime Piracy in Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs*, 1 (1), 52-68.
- Luft, G., Korin, A. (2004). Terrorism Goes to Sea. *Foreign Affairs*, 83 (6).
- McDaniel, M. S. (2000). *Modern High Seas Piracy*. Pridobljeno 1.7.2010 na http://www.cargolaw.com/presentations_pirates.html#what_piracy
- Mo, J. (2002). Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia. *Ocean Development & International Law*, 33 (3/4), 334-358.
- Murphy, M. N. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*. Routledge: International Institute for Strategic Studies.
- Naval Forces. (2005). *Modern piracy*, 26 (5), 20-31.
- O'Meara, R. M. (2007). Maritime Piracy in the 21st Century: A Short Course for U.S. Policy Makers. *Journal of Global Change and Governance*, 1 (1). Pridobljeno 1.7.2010 na <http://andromeda.rutgers.edu/~gdga/JGCG/archive/Winter07/OMEARA.pdf>
- Ong, G. G. (2004). »Ships Can Be Dangerous Too«: *Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia's Maritime Security Framework*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies. Pridobljeno 1.7.2010 na <http://www.iseas.edu.sg/ipsi12004.pdf>
- Paul, R. (2007). The Pirate Hunters. *Smithsonian*, 38 (5).
- Sisodia, N. S., Behuria, A. K. (2007). *West Asia in Turmoil: Implications for Global Security*. New Delhi: Institute for Defence Studies and Analyses.
- Storey, I. (2008). Securing Southeast Asian Sealandes: A Work in Progress. *Asia Policy*, 3 (6), 95-172.
- United Nations Convention on the Law of the Sea [Konvencija Združenih narodov o pravi morja]. (1982). Pridobljeno 30.6.2010 na http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm
- World Map (2008). Pridobljeno 21.11.2008 na <http://www.world-map.nl/download/wallpaper-large-2007>

O avtorju:

Mag. Vlado Odar, junija 2010 magistriral na podiplomskem študiju obramboslovja na Fakulteti za družbene vede Univerze v Ljubljani.

