



„BIULETYN OPINIE”

Nr 4/2009

**Piractwo i terroryzm morski
a bezpieczeństwo energetyczne
Japonii**

Rafał Ciastoń

Warszawa, marzec 2009

Wprowadzenie

Słownikowa definicja kategorii bezpieczeństwa narodowego mówi, iż jest to *stan uzyskany w wyniku zorganizowanej obrony i ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi i wewnętrznymi, określany stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń*.¹ Zawężając powyższą definicję do sfery ekonomicznej można stwierdzić, iż bezpieczeństwo ekonomiczne jest stanem braku zewnętrznych i wewnętrznych zagrożeń gospodarczych, czy też, wobec znikomej realności osiągnięcia takowego, zdolnością państwa do ich neutralizacji. Schodząc kolejne szczeble niżej, poprzez bezpieczeństwo naftowe rozumiemy ciągłość i niezawodność dostaw ropy naftowej i gazu (LNG i LPG).²

Surowce służące produkcji energii są dla ekonomii każdego rozwiniętego kraju niczym krew dla organizmu żywego, ich brak oznacza szybką śmierć wszystkich gałęzi gospodarki, dlatego też zapewnienie bezpieczeństwa ich dostaw należy do priorytetów każdego rządu. Szukając danych na temat japońskich zasobów naturalnych w CIA Factbook znaleźć można określenie „negligible mineral resources”- mało istotne zasoby naturalne. Jednocześnie japońska gospodarka konsumuje rocznie niemal miliard kWh energii. Pomimo posiadanej energetyki jądrowej (ok. 10% produkcji ogółem) i coraz to znacniejszego udziału źródeł odnawialnych (ok. 6- 8%), każdego dnia Japonia sprowadza 5,47 miliona baryłek ropy (drugie miejsce na świecie, głównymi dostawcami są kraje Zatoki Perskiej). Kraj ten jest także pierwszy na liście światowych importerów LNG - w skali roku sprowadza 95,6 miliarda metrów sześciennych tego surowca (głównie z Indonezji, Malezji, Brunei). Ogółem paliwa kopalne (ropa naftowa, gaz i węgiel, którego Japonia jest również pierwszym importerem), dostarczają około 80% produkowanej energii. Na surowcach importowanych oparte jest również 90% japońskiej produkcji przemysłowej, dlatego też flota handlowa Nipponu składa się z 683 statków zarejestrowanych w kraju oraz kolejnych 3074 zarejestrowanych pod tzw. tanimi banderami (głównie w Panamie).³ Wśród tych jednostek znajduje się blisko 800 tankowców i gazowców.⁴

Powyższe uwarunkowania sprawiają, iż Kraj Kwitnącej Wiśni jest wyjątkowo wrażliwy na wszelkiego rodzaju zakłócenia transportu morskiego, który z kolei uznawany jest za najsłabiej chroniony element systemu gospodarczego najbardziej nawet rozwiniętych państw świata. Nawet światowe supermocarstwo, Stany Zjednoczone, nie jest w stanie zapewnić stuprocentowego bezpieczeństwa własnych jednostek handlowych. Za szczególnie narażony na ataki element

¹ „Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego” (oprac. przez zespół pod kierownictwem Jacka Pawłowskiego); Warszawa 2002.

² Marek Ilnicki, Krzysztof Kubiak, Piotr Mickiewicz „Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy”, Wrocław 2006

³ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>

⁴ „Morski transport...”

transportu morskiego można bez wątpienia uznać transport ropy naftowej oraz gazu. Głównymi przyczynami tego zjawiska są:

- skala potencjalnych zniszczeń, możliwych do wywołania przy użyciu pojedynczego tankowca/gazowca (zarówno w wyniku wybuchu jednostki, jak i uwolnienia jej ładunku do morza).
- wartość statku i transportowanego towaru (w wypadku uprowadzonego ostatnio tankowca *Sirius Star* było to w sumie około 250 mln USD, z czego wartość jednostki szacowana jest na 140- 150 mln USD⁵).

Czynniki te w sposób oczywisty mają wpływ na skalę żądań porywaczy i determinują wysokość ewentualnego okupu.

Współczesne piractwo

Konwencja o prawie morza z 1982 r. w art. 101 definiuje piractwo jako:

- a) każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę statku i skierowany:
 - na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu i osobom lub mieniu znajdującym się na pokładzie takiego statku;
 - przeciwko statkowi morskiemu i osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- b) każdy akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego z wiedzą o faktach, które nadają mu charakter pirackiego statku morskiego;
- c) każdy akt podżegania lub umyślnego ułatwiania czynu określonego w punktach a) i b).

Jeszcze do niedawna przeciętnemu czytelnikowi, nieinteresującemu się problematyką transportu morskiego i morskich szlaków komunikacyjnych wydawać się mogło, iż piractwo odeszło w niebyt wraz z epoką muszkietów i galeonów - nic bardziej mylnego. Proceder ten kwitnie w najlepsze do chwili obecnej, a dzisiejsi piraci to w głównej mierze członkowie świetnie zorganizowanych grup przestępczych lub separatystycznych, chętnie korzystający z działań o charakterze terrorystycznym (przyjmując za amerykańskim Departamentem Armii definicję terroryzmu jako *bezprawnego użycia, lub groźby użycia, siły czy przemocy wobec osoby lub mienia, w celu zastraszenia rządu lub społeczeństwa dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych czy ideologicznych*).

Rejony ich działania to wybrzeża państw upadłych lub mających problemy z mniejszościami etnicznymi/ religijnymi, przez co nie będących w stanie sprawować efektywnej kontroli nad podległym sobie terytorium. Grupy te uzbrojone są w nowoczesną broń ręczną, często również w lekką broń wsparcia, dysponują środkami łączności i nawigacji satelitarnej oraz

⁵ K. Kubiak, „Piraci przeciw krążownikom”, „Raport Wojsko, Technika, Obronność”, 12/2008.

szeroką gamą jednostek pływających: od trawlerów rybackich poprzez łodzie motorowe i pólszytynowe, po niewielkie transportowce, pełniące rolę jednostek-matek i/lub rozpoznawczych. O skuteczności ich działania świat miał okazję przekonać się pod koniec ubiegłego roku, gdy w rejonie Rogu Afryki co kilka dni dochodziło do uprowadzenia przepływających tamtędy statków, w tym także jednostek transportujących broń i VLCC (Very Large Crude Carrier).

Przyczyn piractwa należy upatrywać wśród wielu czynników, w tym:

- występowania państw upadłych (takich jak np. Somalia), stanowiących dogodny terytorium działania różnego rodzaju organizacji przestępczych, terrorystycznych czy separatystycznych,
- pauperyzacji znacznej części ludności wielu regionów nadmorskich tzw. biednego Południa,
- rozwoju transportu morskiego, który w obecnej chwili odpowiada za ok. 98 % wymiany towarów w handlu międzykontynentalnym,

Wśród czynników mających wpływ na względną łatwość procederu piractwa należy wymienić:

- liberalny charakter prawa morskiego, uniemożliwiający często podjęcie działań przeciwko statkom, co do których nie ma pewności, iż trudnią się one piractwem lub też w nim pomagają,
- charakter linii brzegowych wielu państw nadmorskich i archipelagowych, wymagający od nich znacznego nakładu sił i środków dla skutecznej walki z tą plagą,
- ogólna dostępność nowoczesnej broni oraz środków nawigacji i łączności,
- koniec Zimnej Wojny, a co za tym idzie zmniejszenie lub całkowity zanik obecności okrętów wojennych na wodach oceanu światowego.

Analizując przebieg głównych SLOC (Sea/Strategic Lines of Communication) Japonii można zauważyć, iż zagrożenie atakami pirackimi jest szczególnie prawdopodobne w kilku regionach, wśród których należy wymienić region tzw. Rogu Afryki oraz Cieśninę Malakka wraz z częścią wód terytorialnych Indonezji.

Malakka

Malakka to 600 milowa cieśnina łącząca Ocean Indyjski z Morzem Południowochińskim. W najwęższym miejscu jej szerokość wynosi 15 km, najmniejsza głębokość to 21,8 m. Rocznie przechodzi przez nią blisko 100 tys. statków, z czego, wedle różnych ocen od kilkunastu do dwudziestu kilku procent stanowią tankowce. Jednocześnie wg danych IMO na wodach Malakki (głównie na ich indonezyjskiej, w mniejszym stopniu malezyjskiej części), dochodzi miesięcznie do 15-25 aktów piractwa. Wpływ na sytuację w regionie miało tsunami z 26 grudnia 2004r. Pogorszenie warunków bytowych ludności spowodowało większą „podaż” kandydatów do piractwa (choć należy nadmienić, iż to samo zjawisko doprowadziło do osłabienia separatyzmu i aktów przemocy nim spowodowanych w prowincji Aceh). Obecnie mamy tu do czynienia nie, jak miało to miejsce w przeszłości, z kilkusobowymi grupkami przestępczymi, używającymi starych,

zdezelowanych motorówek, ale ze świetnie zorganizowanym i wyposażonymi gangami. Doskonale orientują się one w sytuacji, posiadają informacje o terminie przejścia i kursie statków. Bardzo często przestępcy przenikają do policji, marynarki, lokalnych struktur administracyjnych, co ułatwia im nie tylko zdobycie informacji, ale także upłynnienie zagarniętego towaru, a jednocześnie zapewnia bezkarność. Tsunami ułatwiło również przestępcom “pracę” w jeszcze jednym aspekcie - ruchy tektoniczne, które je wywołały, spowodowały także zmianę ukształtowania dna morskiego. W miejscu dotychczasowych kanałów żeglownych pojawiły się płycizny. Statki zmuszone są do zmniejszenia prędkości, co ułatwia ich doścignięcie.

Gdyby miało dojść do skokowego wzrostu liczby aktów piractwa w Malakce, alternatywą dla jednostek zmierzających do Japonii, Korei czy Chin, pozostanie droga poprzez cieśninę Sund lub przez Lombok i Makassar, co oznaczałoby wydłużenie szlaku o ponad 1500 km. Jeśli spełniłby się skrajnie pesymistyczny scenariusz, zakładający rozprzestrzenienie się aktów przemocy na całość wód indonezyjskich, tankowce musiałyby opływać Australię (cieśnina Torrensa jest zbyt niebezpieczna zarówno ze względów nawigacyjnych, jak i szerzącego się również tam piractwa). W chwili obecnej jednak taki rozwój wypadków wydaje się mało prawdopodobny z co najmniej kilku względów, z których za najważniejszy należy uznać fakt, iż tutejsze gangi nie są zainteresowane porwaniami statków dla okupu, ograniczają się raczej do ograbienia jednostek, co sprawia, iż ich proceder ma swoisty charakter czynu o „małej szkodliwości społecznej”.

Róg Afryki

Zupełnie inaczej wygląda problem piractwa u wschodnich wybrzeży Afryki, zwłaszcza w regionie tzw. Rogu Afryki. Tu główną przyczyną zakłóceń morskich szlaków komunikacyjnych pozostaje od kilku lat upadek państwa somalijskiego. Brak efektywnej władzy centralnej sprawia, iż kraj jest kontrolowany przez ugrupowania poszczególnych watażków, dla których piractwo jest jednym z zasadniczych sposobów pozyskiwania funduszy oraz zaopatrzenia. Również i tutaj olbrzymią rolę w nasileniu się aktów przemocy na morzu odegrało tsunami - w jego wyniku w samej tylko Somalii zniszczonych zostało ok. 2,5 tys. łodzi rybackich, co pozbawiło pracy, a tym samym środków do życia grupę co najmniej kilkudziesięciu tysięcy ludzi. Organizacje pomocy humanitarnej skupiły się przede wszystkim na dostarczaniu żywności i pomocy osobom pozbawionym domów, co w sposób oczywisty nie mogło zapobiec gwałtownej pauperyzacji mieszkańców wybrzeży. Rozbójnicze gangi czy też prywatne armie poszczególnych watażków korzystają zaś nader chętnie z usług ludzi obeznanych z morzem.

Doprowadziło to do sytuacji w której w 2008r. na wodach somalijskich doszło do 120 ataków na przepływające statki, a 42 jednostki uprowadzono, uzyskując w sumie ok. 120 mln

USD okupu. Wśród porwanych statków znajdował się zaliczany do klasy VLCC tankowiec *Sirius Star*. Wydarzenie to można chyba uznać za swoisty znak nowej epoki- nie znajdował się on na wodach somalijskich, ale na otwartym morzu, ok. 800 km na południowy wschód od Mombasy, piraci dysponowali więc środkami pełnomorskiego, nie tylko przybrzeżnego, transportu. Dotychczasowe założenia, aby jednostki osiągające prędkość poniżej 20 węzłów utrzymywały odległość większą niż 100 Mm, a jednostki szybsze co najmniej 60 Mm od wybrzeża stają się jak widać archaiczne i nie gwarantują bezpieczeństwa.

Z punktu widzenia piratów, atakując tankowce mogą oni żądać wysokich okupów, mogą jednak doprowadzić do wysoce niepożądanego dla siebie sytuacji. Groźba skokowego wzrostu cen ropy naftowej i jej pochodnych na światowych rynkach musi skłonić czołowych importerów tego surowca do bardziej stanowczych działań wobec piratów. Obecnie do okrętów amerykańskiej V Floty, odpowiadającej za obszar podporządkowany Dowództwu Centralnemu dołączyły okręty państw UE biorące udział w operacji *Atalanta*, rosyjskie (z krążownikiem atomowym „Piotr Wielki” na czele), chińskie, indyjskie, a niebawem mają dołączyć również japońskie. Będzie to pierwsza od czasów II Wojny Światowej operacja bojowa Morskich Sił Samoobrony poza granicami własnych wód terytorialnych, z tego też względu konieczna jest zmiana przepisów konstytucji, aby ich okręty mogły stosować się do identycznych *Rules of Engagement* co jednostki pozostałych państw.

Terroryzm morski

Poważnym, choć na szczęście do tej pory jedynie potencjalnym zagrożeniem dla transportu morskiego jest bez wątpienia terroryzm, a dokładnie atak terrorystyczny mający na celu zniszczenie lub opanowanie i zniszczenie tankowca. Tego rodzaju scenariusz mógłby zostać zrealizowany np. poprzez użycie łodzi pólshzywnej, wypełnionej materiałami wybuchowymi, jak miało to miejsce w przypadku *USS Cole*. Skala zniszczeń powstałych w wyniku wysadzenia w pełni załadowanego gazowca, znajdującego się w chwili eksplozji przy terminalu, jest trudna do oszacowania, skutki gospodarcze zaś, nawet dla kraju posiadającego jak Japonia ponad 20 terminali, byłyby ogromne.

Atak mógłby również mieć na celu skażenie środowiska poprzez wypuszczenie do morza przewożonej ropy. Dla zobrazowania skali możliwego skażenia warto posłużyć się kilkoma liczbami- największy w chwili obecnej tankowiec świata, *Jahre Viking*, jeden spośród tzw. Ultra Large Crude Carrier, ma nośność 564 763 DWT... Jeśli idzie o gazowce, to oddany do użytku sześć lat temu *Energy Frontier* (będący *nota bene* jednostką japońską) może pomieścić 147 559 metrów sześciennych silnie sprężonego LNG. Gdy w 1944r. w Cleveland doszło do

rozszerzenia i wybuchu zbiornika z gazem o pojemności zaledwie 6,5 m³ w jego wyniku zginęło 128 osób, przeszło 2 tys. zostało poszkodowanych, zniszczonych zostało także 79 budynków mieszkalnych, 2 hale fabryczne i ponad 200 samochodów. Amerykańskie ekspertyzy mówią, iż w wypadku zniszczenia zbiornikowca LNG o pojemności 130 000 m³ strefa całkowitego zniszczenia wyniosła by co najmniej 5,5 km, zaś w promieniu 10 km ludzie doznaliby rozległych poparzeń.⁶ Katastrofa ekologiczna wywołana uwolnieniem do morza przewożonej ropy nie spowodowałaby oczywiście tylu ofiar śmiertelnych, ale już poprzez samo zniszczenie łowisk wywołałaby znaczne reperkusje gospodarcze - tysiące ludzi zatrudnionych w szeroko rozumianym przemyśle rybnym niemal z dnia na dzień straciłoby pracę, całkowite koszty, zarówno gospodarcze jak i ekologiczne, są w zasadzie niemożliwe do oszacowania.

Wnioski

Specyficzna sytuacja surowcowa Japonii sprawia, iż kraj ten od dziesięcioleci realizuje niezwykle przemyślaną i konsekwentną politykę energetyczną. Przedsiębiorstwa prywatne zobowiązane są do posiadania 70-dniowych rezerw ropy i jej pochodnych, państwo zaś zabezpiecza kolejnych 50 mln kilolitrów zapasu. Łącznie jest to ilość pozwalająca na 160 dni niezakłóconego funkcjonowania gospodarki tego kraju.

Obok tworzenia zapasów, Japonia silnie dywersyfikuje także zarówno udział poszczególnych surowców energetycznych w produkcji energii (dużą wagę przykładając do rozwoju energetyki jądrowej oraz możliwie jak najszerszego wykorzystania źródeł odnawialnych), jak i same źródła dostaw (w tym kontekście warto wspomnieć o projekcie Sachalin-2, import LNG z otwieranej właśnie na tej wyspie fabryki ma stanowić 7,2% japońskiego importu tego surowca⁷), a także wyjątkowo efektywnie wykorzystuje wytwarzaną energię, dzięki czemu należy do światowej czołówki jeśli idzie o wskaźnik jej zużycia wymagany do wytworzenia 1% PKB.⁸

Bezpieczeństwa morskich linii komunikacyjnych Cesarstwo Nipponu upatruje głównie w stałej obecności Marynarki Wojennej USA, zarówno na Dalekim (VII Flota), jak i Bliskim (V i VI Flota) Wschodzie. Jednak jak pokazuje przypadek Somalii, Japonia bierze również pod uwagę konieczność bezpośredniego zaangażowania, wespół ze Stanami Zjednoczonymi i innymi państwami, Morskich Sił Samoobrony do tego rodzaju działań.

Powyższe czynniki sprawiają, iż przenosząc definicję *stanu uzyskanego w wyniku zorganizowanej obrony i ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi i wewnętrznymi, określanego stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń* na kategorię bezpieczeństwa energetycznego Japonii, możemy

⁶ K. Kubiak „*Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*” (http://www.wns.dswe.pl/fileadmin/user_upload/wszechnica/04.pdf)

⁷ http://www.rp.pl/artykul/11,264989_Przelom_w_sporze_o_Sachalin.html

⁸ <http://www.stat.go.jp/english/data/handbook/c07cont.htm>

stwierdzić, iż kraj ten należy do grupy państw najlepiej zabezpieczonych przed skutkami krótkotrwałych (do kilku miesięcy nawet) zakłóceń dostaw ropy i jej pochodnych. Zjawisko rozwoju piractwa na części wód oceanu światowego, jak i ewentualne rozprzestrzenienie się morskiej odmiany terroryzmu spod znaku Al-Kaidy, bez wątpienia wpłynęłoby na jej gospodarkę. Wpływ ten byłby jednak związany głównie z kwestią gwałtownego wzrostu cen ropy na światowych rynkach oraz ewentualnym załamaniem pewnych gałęzi rodzimego przemysłu, co znacznie wzmogłoby presję inflacyjną, nie spowodowałoby jednak efektów, jakie obserwowaliśmy w Europie w związku z kryzysem gazowym na linii Moskwa - Kijów.

* * *

Rafał Ciastoń – Pracownik administracji rządowej, ekspert Fundacji im. K. Pułaskiego i członek Zespołu Analiz Fundacji *Amicus Europae*. Absolwent stosunków międzynarodowych UJ i podyplomowego Studium Bezpieczeństwa Narodowego na UW.

Tezy przedstawiane w serii „Biuletyn OPINIE” Fundacji *Amicus Europae* odzwierciedlają wyłącznie poglądy ich autorów.

Nadrzędną misją Fundacji AMICUS EUROPÆ jest popieranie integracji europejskiej, a także wspieranie procesów dialogu i pojednania, mających na celu rozwiązanie politycznych i regionalnych konfliktów w Europie.

Do najważniejszych celów Fundacji należą:

- Wspiera nie wysiłków na rzecz budowy społeczeństwa obywatelskiego, państwa prawa i umocnienia wartości demokratycznych;
- Propagowanie dorobku politycznego i konstytucyjnego Rzeczypospolitej Polskiej;
- Propagowanie idei wspólnej Europy i upowszechnianie wiedzy o Unii Europejskiej;
- Rozwój Nowej Polityki Sąsiedztwa Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem Ukrainy i Białorusi;
- Wsparcie dla krajów aspirujących do członkostwa w organizacjach europejskich i euroatlantyckich;
- Promowanie współpracy ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa międzynarodowego i rozwoju gospodarki światowej;
- Integracja mniejszości narodowych i religijnych w społeczności lokalne;
- Propagowanie wiedzy na temat wielonarodowej i kulturowej różnorodności oraz historii naszego kraju i regionu;
- Popularyzowanie idei olimpijskiej i sportu.

FUNDACJA AMICUS EUROPÆ

Al. Przyjaciół 8/5, 00-565 Warszawa,
Tel. +48 22 622 66 33, fax +48 22 629 48 16
www.kwasniewskialeksander.pl
e-mail: fundacja@fae.pl