

**ŠOLA ZA ČASTNIKE
22. GENERACIJA
SPECIALIZACIJA POMORSTVO**

ZAKLJUČNA NALOGA

PROTIPIRATSKE OPERACIJE



Kandidat-slušatelj:	Nadporočnik David Benigar
Mentor:	Poročnik bojne ladje Bogomir Tomažič
Komentor:	Poročnik fregate Dejan Lenič

Maribor, november 2011



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO
Slovenska vojska
**Poveljstvo za doktrino, razvoj,
izobraževanje in usposabljanje**
Šola za častnike

Številka:
Datum:

ZAKLJUČNA NALOGA

PROTIPIRATSKE OPERACIJE

Kandidat-slušatelj:	Nadporočnik David Benigar
Mentor:	Poročnik bojne ladje Bogomir Tomažič
Komentor:	Poročnik fregate Dejan Lenič

Maribor, november 2011

POVZETEK

Morje predstavlja odprto okno v svet. Je arterija gospodarstva, saj zagotavlja zanesljivo in varno oskrbo s surovinami, prosto menjavo blaga ter relativno varno oskrbovalno pot. Več kot 80 odstotkov mednarodnega transporta in trgovine poteka po morju in ogrožanje varnosti plovbe s strani somalijskih piratov posledično pomeni ogrožanje svetovne gospodarske situacije, saj povišane cene plovbe neposredno vplivajo na povišanje cen nafte, ostalih materialnih dobrin in posledično na gospodarstvo. V boj proti piratstvu so se v zadnjih letih aktivno vključile mednarodne organizacije, predvsem Generalna skupščina Združenih narodov, Nato in Evropska unija. Slednja je za boj proti somalijskim piratom organizirala prvo skupno pomorsko vojaško operacijo z imenom Atalanta. Mednarodna skupnost ima pri reševanju problema piratstva na voljo vsa pravna in materialna sredstva, vendar brez odločnega angažiranja ne bo mogoče trajnostno zagotoviti miru in stabilnosti na tem področju.

KLJUČNE BESEDE: somalijski pirati, ladja, varnost, stroški, mednarodne operacije

SUMMARY

The sea represents an open window to the world. An artery of the economy as it provides reliable and secure supplies of raw materials, free trade in goods and relatively safe supply route. More than 80 percent of international transport and trade goes by sea and endangering the safety of navigation by the Somali pirates consequent threat to the global economic situation, as increased shipping prices directly affect the increase in oil prices, other material goods, and consequently on the economy. In the fight against piracy in recent years actively engaged international organizations, especially the General Assembly of the United Nations, NATO and the European Union. The latter is the fight against Somali pirates held the first joint naval operation named Atalanta. The international community has to solve the problem of piracy have all the legal and material resources, but without the strong engagement can not be sustained to ensure peace and stability in this area.

KEY WORDS: Somali pirates, ship, safety, cost, international operations

KAZALO

POVZETEK	ii
SUMMARY	ii
1 UVOD	6
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA PREUČEVANJA	6
1.2 CILJI PREUČEVANJA IN UPORABLJENE HIPOTEZE	6
1.3 PRISTOP IN UPORABLJENE METODE DELA	7
1.4 STRUKTURA NALOGE	7
2 ZGODOVINSKI ORIS	8
2.1 GEOSTRATEŠKI POLOŽAJ SOMALIJE	8
2.2 RAZPAD DRŽAVE	8
2.2.1 Državlјanska vojna	8
2.3 NOVA DRŽAVA	9
2.3.1 Puntland	9
2.3.2 Somaliland	9
3 RAZVOJ PIRATSTVA	10
3.1 SOMALIJSKI PIRATI	10
3.1.1 Profil piratov	11
3.1.2 Oborožitev	11
3.1.3 Financiranje	12
3.2 DELOVANJE	12
4 OGROŽANJE MEDNARODNE VARNOSTI	14
4.1 EKONOMSKO OGROŽANJE	14
4.2 EKOLOŠKO OGROŽANJE	14
4.3 POVEZOVANJE PIRATOV S TERORISTI	15
5 MEDNARODNI BOJ PROTI PIRATOM	16
5.1 MEDNARODNA POMORSKA ORGANIZACIJA	16
5.1.1 Samozaščitni ukrepi ladijskih prevoznikov	16
5.2 ZDRUŽENI NARODI	18
5.3 OPERACIJA ATALANTA	19
5.3.1 Operativnost in sodelujoče države	20
5.3.2 Financiranje	20
5.3.3 Pooblastila in pregon piratov	21

5.4	NATO	21
5.5	ZDRUŽENE DRŽAVE AMERIKE	21
5.6	DRŽAVE REGIJE	22
6	STROŠKI ZARADI PIRATSTVA	23
6.1	NEPOSREDNI GOSPODARSKI STROŠKI	23
6.2	POSREDNI GOSPODARSKI STROŠKI	25
7	ZAKLJUČEK	27
	LITERATURA	28
	VIRI	28
	SEZNAM SLIK IN TABEL	29
	SLOVAR TUJIH KRATIC IN OKRAJŠAV	30
	IZJAVA O AVTORSTVU	31

1 UVOD

Piratstvo je zgodovinsko eno najstarejših mednarodnih kaznivih dejanj, ki so prepovedana tako po mednarodnem običajnem pravu kot z mednarodnimi pogodbami in konvencijami (UNCLOS III). Sedanje stanje na svetovnih morjih dokazuje, da gre za močno razširjeno obliko mednarodnega kriminala saj ga povezujejo s terorizmom, ki ne ogroža samo življenja mornarjev in potnikov, temveč ima posreden vpliv na celotno svetovno gospodarstvo.

Moderni pirati uporabljajo drugačne in predvsem naprednejše tehnike delovanja, kot je bilo to v preteklosti saj ugrabljajo predvsem natovorjene ladje in zanje zahtevajo velike odkupnine. Ta kriminalna dejanja nimajo za posledico samo zaseg ladje in plačilo odškodnine, temveč kratkoročno in dolgoročno vplivajo na gospodarski razvoj širše regije.

Več kot 80 odstotkov mednarodnega transporta poteka po morju in ogrožanje varnosti plovbe posledično pomeni oteževanje svetovne gospodarske situacije, saj povišana cena plovbe neposredno vpliva tako na povišanje cen nafte, kot tudi ostalih materialnih dobrin povsod po svetu. Vsekakor pa je potrebno omeniti posledice napadov na ladje, predvsem v okolici Somalije in v Adenskem zalivu, katere prevažajo človekoljubno pomoč, vključno z ladjami Svetovnega programa za hrano, in so pogosto žrtve piratskih napadov. Pridobljeno bogastvo pirati v materialni obliki prodajajo že tako obubožanemu prebivalstvu po visokih cenah ali zanj zahtevajo visoke odkupnine, sami pa na podlagi kaznivih dejanj bogatijo. Pri piratskih zasegih tankerjev pa se pojavlja še dodatna težava, saj gre za možnost nastanka ekoloških posledic pri sami ugrabitvi, kakor tudi napačnega sidranja. Pogosto pa iz njih izteka nafta in druga olja, ki ogrožajo tako morje kot obalo in ljudi, ki so z njima neposredno povezani.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA PREUČEVANJA

V boj proti piratstvu so se v zadnjih letih aktivno vključile mednarodne organizacije, predvsem Generalna skupščina Združenih narodov (ZN), Nato in Evropska unija (EU). Slednja je za boj proti somalijskim piratom organizirala prvo skupno pomorsko vojaško operacijo z imenom »Atalanta«. S problemom piratstva se ukvarjajo tudi druge mednarodne organizacije, kot so Mednarodna pomorska organizacija (IMO), Urad Združenih Narodov za droge in kriminal (UNODC) in številne regionalne organizacije. Piratstvo je najbolj tipično kaznivo dejanje, zoper katerega mednarodno pravo dovoljuje pregon in kaznovanje storilcev. Velike pomorske države so začele zelo iskreno medsebojno sodelovati in tako poskušajo s skupnimi in usklajenimi operacijami opraviti problem piratstva.

1.2 CILJI PREUČEVANJA IN UPORABLJENE HIPOTEZE

Cilj naloge je podati odgovore na vprašanje zagotavljanja varnosti in zaščite plovil ob somalijski obali in prizadevanje mednarodne skupnosti za zmanjšanje piratskih napadov.

Na podlagi analize razpoložljivih virov bom poskušal potrditi hipotezi:

H1: Mednarodni boj proti somalijskim piratom je dosegel svoj namen.

H2: Piratstvo predstavlja veliko grožnjo svetovnemu gospodarstvu.

1.3 PRISTOP IN UPORABLJENE METODE DE LA

V nalogi bom uporabil eno najbolj pogostih metod teoretičnega proučevanja, torej deskriptivno metodo, ki jo bom uporabil predvsem pri opisovanju in prikazovanju dejstev v zvezi z obravnavanim problemom.

Pri analizi problema bom uporabil tudi temeljno metodo teoretičnega proučevanja, torej analizo vsebine pisnih virov. Z njo bom proučil znanstveno-teoretična, raziskovalna in strokovna dela, oziroma izluščil relevantne podatke za predstavitev obravnavane problematike. Analiza temelji predvsem na proučevanju novejših knjižnih virov, zbornikov, pravilnikov, navodil, člankov in seveda tudi virov, dosegljivih na svetovnem medmrežju.

Na podlagi zaključkov, do katerih bom prišel pri preučevanju problema, bom potrdil ali zavrgel postavljeni hipotezi. Ugotovitve bodo kasnejšim raziskovalcem pomagale pri proučevanju tega problema.

1.4 STRUKTURA NALOGE

Naloga je sestavljena iz naslednjih delov:

- v prvem – teoretičnem delu so opisani osnovni pojmi, ki so vezani na obravnavano tematiko in je nujno potrebno poznavanje ter razumevanje proučevanega problema;
- v drugem – empiričnem delu sem najprej podal nekaj ugotovitev iz pregleda situacije obravnavane tematike;
- v zaključku sem predstavil ugotovitve glede na postavljeni hipotezi in v podal pobude za izboljšanje stanja.

2 ZGODOVINSKI ORIS

Somalija leži na vzhodu Afrike, med Adenskim zalivom na severu in Indijskim oceanom na jugu ter vzhodu. Na kopnem meji na Džibuti, Etiopijo, Jemen in Kenijo. Njena obala se razteza v dolžini 3025 kilometrov ob Indijskem oceanu in je najdaljša na afriški celini. Glavno mesto je Mogadiš.

2.1 GEOSTRATEŠKI POMEN SOMALIJE

Somalija ima vse pogoje, da bi lahko bila uspešna država. Ugodna geografska lega, bogata nahajališča fosilnih goriv in rudnin, skupni jezik na celotnem državnem teritoriju so predpogoj, ki jo uvrščajo v velesilo regije, vendar temu ni tako.

Temeljne značilnosti:

- geostrateški položaj države in nadzor nad plovno potjo,
- nadzor Indijskega oceana ter s tem gospodarskega razvoja gospodarstev Kitajske in Indije, novih velesil,
- polovica svetovnega prometa z zabojniki in 70 odstotkov prometa z naftnimi proizvodi gre čez Indijski ocean,
- neizkoriščene rezerve številnih naravnih virov, vključno z uranom, železovo rudo, kositrom, sadre, boksita, bakra, soli in
- velike zaloge nafte in zemeljskega plina.

2.2 RAZPAD DRŽAVE

Začetek razpada države sega v leto 1977, ko je odkrita podpora uporniškim Somalcem, ki živijo v sosednji Keniji in Etiopiji in ki so se želeli priključiti matični državi, pripeljala do sovjetske intervencije in s tem vojni pomoči Etiopiji v boju proti Somaliji. Somalske oborožene sile so se bile prisiljene umakniti kljub pozivom Združenim državam Amerike (ZDA) za posredovanje. S tem se je kriza še bolj poglobila, prav tako pa se je do leta 1978 zrušila avtoriteta osrednje vlade. Po dveh letih brezvladja je leta 1990 oblast prevzela vojska. Istega leta je prišlo do velikega pomanjkanja goriva in hrane, kar je imelo za posledico, da so po celotnem ozemlju države vzniknili uporniška gibanja, katere je odkrito podpirala sosednja Etiopija in s tem je prišlo do državljanske vojne.

2.2.1 Državljska vojna

Vojna je potekala med vladnimi silami in odporniškim gibanjem »Somaljsko narodno gibanje« (SNM) in »Združeni somalijski kongres« (USC), katera sta bila klanovsko urejeni. Leta 1991 je SNM razglasilo odcepitev severnega dela države in ustanovitev neodvisnih republik Somaliland in Puntland. Vojna je imela za posledico uničeno agrikulturo države in s tem pomanjkanje hrane in vode, kar posledično privede do velike humanitarne katastrofe in 300 tisoč mrtvih zaradi lakote. Združene države Amerike (ZDA), ki so nekaj let prej na njenem teritoriju našle velike zaloge nafte in zemeljskega plina, so pod okriljem odločitve Združenih narodov leta 1992 začele omejeno mirovno operacijo »Povrnimo upanje« (Restore hope). Takrat so ameriški vojaki prvič posredovali v Afriki, da bi prevzeli nadzor nad kakšno državo. Prvič se je tudi zgodilo, da so vojaško invazijo upravičili s humanitarno akcijo. Strateški cilj ZDA je bil ohranitev svetovne super sile po razpadu Sovjetske zveze in si tako zagotoviti vodilni položaj v Afriki, bogati s surovinami. Vendar operacija ni potekala skladno z načrti, saj so se jim uprli somalijski uporniki. Njihov vodja, Mohamed Ferrah Aidid, je mednarodno operacijo razumel kot grožnjo svoji oblasti, zato je

v sredini leta 1993 njegova milica napadla vojake koalicijskih sil in jim povzročila velike izgube. Boji so se prav tako stopnjevali, zato je Organizacija združenih narodov (OZN) leta 1995 preklical mednarodno operacijo »Združeni ščit« (United Shield).

2.3 NOVA DRŽAVA

Leta 2004 je bila sestavljena nova vlada in za predsednika je bil izvoljen Abdullahi Yusuf Ahmed. Vlada je zaradi svoje varnosti delovala iz sosednje Kenije. Nastalo situacijo so izkoristili pripadniki »Zveze islamskih sodišč« (ICU) in leta 2006 zavzeli glavno mesto Mogadiš in jug države ter uvedli oblast, katera je temeljila na strogem širiatskem pravu. Konec istega leta nova vlada prevzame oblast, islamisti pa so pregnani na jug države, v mesto Kismayo. Do januarja 2009 je bila med klani in različnimi milicami dosežena sprava in za predsednika prehodne nacionalne vlade je bil imenovan Sheik Sharif Ahmed, vendar občasni spopadi še danes potekajo. Somalija kot država ne deluje, kar je imelo za posledico nastanek terorističnih skupin in razvoj piratstva.

2.3.1 Puntland

Ker centralna državna oblast ni delovala, se je v tem področju prevladujoči klan Darod odločil, da organizira življenje na način da se oprimejo tradicionalnih norm in avtoritet. Leta 1998 je nastala avtonomna pokrajina Puntland, ki je zasnovala demokratično državno tvorbo z vsemi tremi vejami oblasti (zakonodajno, izvršilno, sodno). Leta 2004 je prišlo do omejenih spopadov z sosednjim Somalilandom, zaradi nadzora nad mejnima provincama Sool in Sanaag, vendar se je spor kmalu uredil. Avtonomna pokrajina Puntland je znana prav po tem, da največ piratov izhaja iz pristanišča Bosaaso. Mednarodno še ni bila priznana kot država (<http://en.wikipedia.org/wiki/Puntland>).

2.3.2 Somaliland

Zaradi izvajanja različnih represalij, katere je izvajala vojaška diktatura v Mogadišu je 18. maja 1991 lokalna uprava pod vodstvom Abdirahman Ahmed Ali Tuur izvedla odcepitev od Somalije in razglasila neodvisno republiko Somaliland.

Vodilni klan Isaaq prihaja iz severo-zahoda države in prisega na tradicionalne vrednote, katere temeljijo na islamu. Takratno vodstvo si je prizadevalo za vzpostavitev miru in mednarodno priznanje, zato je organiziralo več mirovnih konferenc. Podobno kot sosednji Puntland so zasnovali tri vejno oblast in celo dvodomni parlament. Predvsem zaradi notranjih sporov v prevladujočem klanu, je med letoma 1994 in 1996 prišlo do konfliktov, kateri so se končali s ponovno mirovno konferenco.

Danes lahko gledamo za Somaliland kot na državo, v kateri vlada za afriške razmere precej demokratični sistem, ima vzpostavljene in delujejo vse funkcije države. Vendar je zaradi nezmožnosti vzpostavitve zdravega gospodarstva in velike revščine, še vedno odvisna od zunanje finančne pomoči, katere pa ni deležna, saj mednarodna skupnost ne priznava njene samostojnosti (<http://en.wikipedia.org/wiki/Somaliland>).

3 RAZVOJ PIRATSTVA

Katastrofalne suše, katere so med leti 1974 in 1986 prizadele Somalijo, so prisilile več deset tisoč nomadov in kmetov iz notranjosti države, da se naselijo ob obali, kar je imelo za posledico nastanek velikih ribolovnih skupnosti. Člani teh skupnosti so se ukvarjali predvsem z ribolovom v priobalnem pasu. Z razpadom državnega aparata in dolgotrajno državljansko vojno so v nezavarovane ozemeljske vode vplule ribiške ladje tujih držav kot so Tajvana, Južne Koreje, Italije in Egipta, katere so ropale morje pred somalijsko obalo in praznile zaloge rib, ki jih je obubožana država nujno potrebovala. Ocenjeno je, da je v tem obdobje skupna vrednost izlova tun, kozic in jastogov, ki so ga izvedle tuje ribiške ladje, znašala 300 milijonov ameriških dolarjev (USD).

Ribiške ladje domačinov niso mogle tekmovati v tem neenakopravnem boju z ladjami, katere so uporabljale predvsem vlečne mreže. Prišlo je tudi do pojava krutega ravnanja (polivanje z vrelo vodo), uničevanja lastnine (trganje mrež, uničevanje plovil) in ustrahovanja lokalnih ribičev. Za zagotovitev večjega ekonomskega uspeha, so si lokalni ribiči kupili pehotno orožje, da bi se branili pred napadi. Kmalu pa so ugotovili, da bi bilo mnogo bolj učinkovito, če tudi sami začnejo ropati. V kratkem času so se prelevili iz ribičev v pirate na tipičnih čolnih (skiffs) z močnim zunanjim motorjem, oboroženimi z nekaj ročnimi granatami in opremljeni z osnovnimi elektronskimi navigacijskimi napravami. Vendar bi bilo narobe metati vse pirate v isti koš. Nekatere ribiške skupnosti so se samoiniciativno povezale v tako imenovano »Prostovoljno somalsko obalno stražo« z namenom preprečevanja ribolova oziroma vračilo ustreznega nadomestila za ulov, katerega naj bi plačale tuje ribiške ladje.

Različne svetovne korporacije so izkoristile brezvladje in začele še z odlaganjem radioaktivnih in strupenih odpadkov v teritorialnih vodah Somalije. Konec leta 2006 je katastrofalni cunami prizadel severno obalo Somalije, kateri je zahteval tudi smrt več kot 100 tisoč ljudi. Cunami je popolnoma uničil že tako revno ribiško floto in na obalo naplavil sode in zabojnike polne strupenih in radioaktivnih snovi.

Piratstvo je v Somaliji prisotno že vsaj dvanajst let, je pa doživelo opazen porast med leti 2005 in 2008. Piratstvo mnogi opisujejo kot edino rastoče gospodarstvo obubožanega gospodarstva.

3.1 SOMALSKI PIRATI

Serijski spektakularni ugrabitev v okolici somalijske obale in v Adenskem zalivu v zadnjih letih je pripeljala problem piratstva v ospredje mednarodne pozornosti. Samo v nekaj mesecih je prišlo do napadov in ugrabitev številnih trgovskih ladij različnih držav:

- ukrajinske ladje, ki je prevažala orožje (tudi tanke) v Kenijo,
- arabskega tankerja, polnega surove nafte,
- tankerjev za prevoz kemikalij in
- številnih ladij, ki so prevažale humanitarno pomoč.

To so samo nekateri izmed incidentov hitro rastoče epidemije, ki je dobila več pozornosti mednarodne javnosti v zadnjih letih, čeprav do napadov na mednarodni pomorski promet prihaja že ves čas od leta 1990, ko je padla somalijska vlada.

Somalijski pirati delujejo iz dobro opremljenih baze, katere so locirane ob obali Indijskega oceana, predvsem v pristaniščih Caluula, Eyl, Hobyo in Haradheere. Uradnik

Vzhodnoafriškega programa za pomoč pomorščakom ocenjuje, da je somalijskih piratov od tisoč do 1200 (East African Seafarers Assistance Programme, 2010).

Baza je organizirana v štiri skupine:

- načrtovalci, ki pripravljajo lov (vključeni naj bi bili tudi Sudanci in celo Pakistanci),
- bivši ribiči, ki pomagajo s svojimi pomorskimi izkušnjami,
- mladi borci, kateri izvajajo neposredni napad na ladjo in
- pogajalci, ki se pogajajo o odkupnini.

Podatke in pomoč za izvedbo napadov dobivajo s kopnega, kjer imajo v pristaniščih nameščene vohune, ki jih sproti obveščajo o ladjah. Informacije vključujejo podatke o ladji, tovoru, njegovi vrednosti, posadki, načrtovani poti in zaščiti. Že sama prekinitvev teh zvez, bi dolgoročno veliko pripomogla k zmanjšanju piratstva v Somaliji (<http://www.homelandsecuritynewswire.com/>).

V letu 2007 je bila večina piratskih akcij usmerjeno na morje na jugu Somalije in pristanišče Mogadiš, v letu 2008 pa so svojo dejavnost preusmerili tudi na Adenski zaliv, kateri predstavlja glavno plovno pot za okoli 16.000 ladij letno in pri tem zagotavlja bogate plene. Tudi sama oblika Adenska zaliva (dimnik) zagotavlja večjo koncentracijo ladij na majhnem prostoru in s tem lažje lociranje in zasledovanje. Pri svojem delu uporabljajo sisteme globalnega določanja lege (GPS), satelitske komunikacije in celo prenosne sisteme zračne obrambe.

3.1.1 Profil piratov

Pirati so moški, stari v povprečju 27 let, po večini nekdanji ribiči ali člani milic, ki jim piratstvo predstavlja edini vir zaslužka za preživetje. Večina njih prihaja iz regije Puntland.

Načeloma pirate lahko razdelimo v tri kategorije:

- lokalni ribiči, kateri zagovarjajo stališče, da tuje ladje nimajo pravice pluti ob obali,
- bivši pripadniki milic, kateri so se bojujejo za lokalne veljake in predstavljajo silo in
- tehnični strokovnjaki, ki upravljajo s piratsko opremo.

Ob obalah Somalije delujejo štiri večje skupine piratov:

- »Nacionalna prostovoljna obalna straža« (NVCG). Prihajajo iz mesta Kismaayo na jugu države in so se specializirali za prestrežanje manjših čolnov in ribiških ladij;
- skupina »Merca«, kateri poveljuje Yusuf Mohamed Said. Sestavljena je iz več manjših slabše organiziranih skupin, ki delujejo okoli mesta Merca;
- skupina »Puntland«, sestavljena iz tradicionalnih somalijskih ribiče, ki delujejo po vsem Puntland;
- »Somalski marinci« so najmočnejša in vojaško organizirana skupina piratov. Poveljuje jim Abdi Mohamed Afweyne.

3.1.2 Oborožitev

Pirati so dobili večino svojega orožja iz sosednjega Jemna. Orožje in drugo opremo kupujejo predvsem prek posrednikov. Trgovec z orožjem dobi ob naročilu polog, celotni znesek pa prejme, ko je orožje dostavljeno v regijo Puntland. Od pehotnega orožja prevladujejo avtomatske puške (AK-47) v različnih verzijah, polavtomatske pištole (TT-30) in ročni rakotometi (RPG-7), vse ruskega izvora. Od ročnih bomb prevladujejo RGD-5 ali F1. Z orožjem jih oskrbuje tudi somalijska militantna skupina »Al Shabaab«, katera v zameno dobi del nagrabljenega plena.

3.1.3 Financiranje

Lastniki in zavarovalnice se pogosto raje odločijo za plačilo odkupnine, kot za čakanje na pomoč s strani mednarodne skupnosti, lokalnih oblasti ali lastne države. Odkupnine za ladjo, tovor in posadko so ključnega pomena in glavni vir financiranja njihove dejavnosti. V svojem dosedanjem delovanju niso pokazali pretiranega interesa, da bi preko posrednikov poskušali prodati ladjo oziroma tovor. Odkupnine se izplačujejo preko varnostnih agencij, katere pooblasti ladijski prevoznik, z direktno dostavo na ugrabljeno ladjo. Del blaga, ki ga naropajo med napadi, pozneje precej dražje prodajo v Somaliji. Zaslugek z odkupninami zagotavlja večji dohodek in s tem nadaljnje financiranje piratske dejavnosti (<http://en.wikipedia.org/>).

3.2 DELOVANJE

Napadi, ki jih izvajajo somalijski pirati so v večini primerov drugačni od napadov, ki se dogajajo drugod po svetu. Napadi so hitri, dobro pripravljene in organizirani, pirati pa skušajo z ladje pobrati čim več tovara. V kolikor jim to ne uspe, ugrabijo celotno ladjo in zanjo zahtevajo, glede na tržno vrednost plovila in tovara, sorazmerno odkupnino.

Slika 1: Piratski čoln (skiff)



Slika 2: Uporaba »matične ladje«



Vir: <http://www.nato.int>

Pri svojem delovanju uporabljajo majhne odprte hitre čolne, z močnimi izven-krmnimi motorji, kateri dosežejo hitrost tudi do 30 vozlov. Sočasno izvedejo več napadov na različne ladje, od katerih sta najmanj dva simultana (slepilna) in ti napadi so namenjeni predvsem preusmeritvi pozornosti zaščitnih sil od pravega objekta napada. V zadnjem obdobju je opaziti nov način delovanja, z uporabo »matične ladje«, kar jim omogoča delovanje tudi več kot 1400 navtičnih milj od somalijske obale. Kot »matično ladjo« najpogosteje uporabljajo ugrabljeno večjo ribiško, manjšo trgovsko ladjo ali tipično arabsko jadnico. Namenjena je prevozu goriva, vleki »skiff-ov«, ali kot »zapor« za ugrabljene tuje mornarje (talce). Tako so povečali operativnost in samozadostnost pri napadih na večje, bolj donosne trgovske ladje. Napade na plovila so začeli izvajati tudi ob obalah Tanzanije, Kenije in Omana.

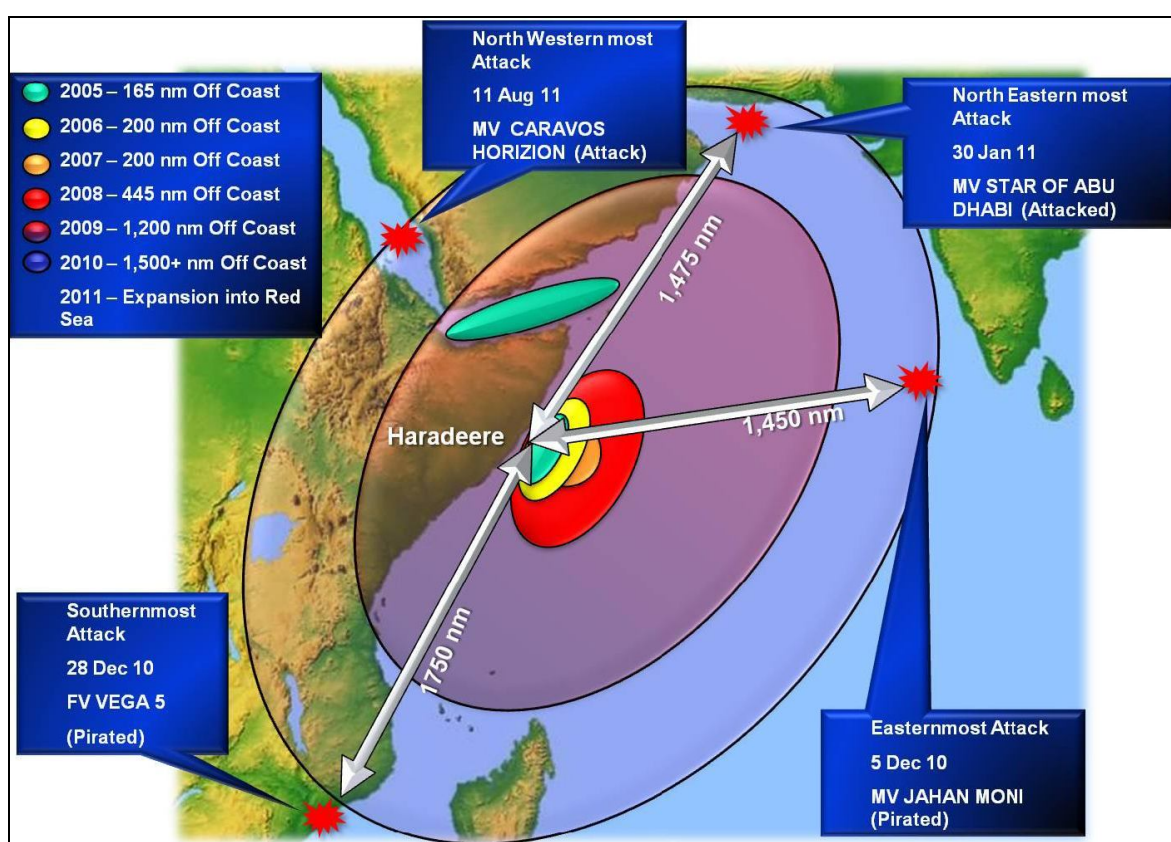
Faktorji kateri delajo ladjo ranljivo so:

- višina trupa oziroma nizko nadvodje,
- nizka hitrost plovbe,
- manj številčna posadka in
- nezadostna straža.

Značilno je, da se je večina napadov dogodila v vidnem delu dneva ali pa zgodaj zjutraj, pri prvi svetlobi. Nekaj napadov je bilo tudi ponoči, najpogosteje v jasni mesečni noči vendar so napadi v nočnem času manj verjetni.

Pri zavzetju ladje si pomagajo z dolgimi lestvami, drogovi in plezalnimi vrvmi. Po zavzetju poveljniškega mosta običajno zahtevajo, da ladja upočasni hitrost plovbe, nakar jo usmerijo proti svojim bazam v pristaniščih, kjer jih zadržujejo tudi po več tednov, med tem pa se dogovarjajo za plačilo odkupnine (<http://www.icc-ccs.org/>).

Slika 3: Območje delovanja piratov (2005 do 2011)



Vir: Media Information EU NAVFOR (2011, str. 4)

4 OGROŽANJE MEDNARODNI VARNOSTI

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. 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. 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.

4.1 EKONOMSKO OGROŽANJE

Kljub navidezno visokim številkam je škode zaradi piratskih napadov zelo malo v primerjavi z izgubami, ki jih letno utрпи kopenski transport, in se gibljejo med 30 in 50 milijardami USD letno. Piratski napadi zaenkrat še ne ogrožajo resno svetovne trgovine, a potencialna grožnja obstaja. Okoli 80 odstotkov 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 ugrabljene ladje z drugimi, hujša nesreča v ožini pa bi bila lahko dovolj velik razlog za preusmerjanje pošiljk po daljših poteh in posledično podaljševanje dobavnih rokov. 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 in posledično prevoženega blaga. Zaenkrat piratski napadi verjetno najbolj neposredno slabijo svetovno ekonomijo na način, da zaradi piratskih napadov določene plovne poti postajajo nevarne in se za plutje po njih zvišujejo zavarovalne premije in stroški dela.

4.2 EKOLOŠKO OGROŽANJE

Piratski napadi predstavljajo veliko okoljsko grožnjo. Pirati posadko velikokrat 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. 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. Takšno razlitje 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 soseščine (Jemen), ki se močno zanašajo na morje, kot primarni vir hrane in v tistih državah, katerim obmorski turizem predstavlja pomembno gospodarsko panogo (Egipt, Kenija, Sejšeli).

Vse pogostejša uporaba pehotnega strelnega orožja večjega kalibra, ročnih raketometov in bomb povečuje možnost hujšega poškodovanja ladje, ki je tarča piratskega napada, in s tem povezano razlitje nafte in nevarnost onesnaženja.

4.3 POVEZOVANJE PIRATOV S TERORISTI

»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. Po ocenah, somalijski pirati obdržijo le 10 do 20 odstotkov odkupnine, plačane za ladjo, ostalo pa si razdelijo podkupljeni vladni uradniki in »botri« v Keniji in Dubaju. Del piratskega dohodka se vlaga tudi v islamistično upiranje proti mednarodno priznani zvezni vladi v Mogadišu. Na čelu tega uporniškega gibanja Zavezništvo za ponovno osvoboditev Somalije (ARS) je organizacija Al Shabaab, katere je dokazano povezana s teroristično organizacijo Al-Kaida. To potrjuje dejstvo, da se določene ugrabljene ladje preusmerijo v južno somalijska pristanišča, katere nadzirajo islamisti in ne v piratska pristanišča v regiji Puntland. Ker se večina držav v okviru boja proti piratom osredotoči 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. 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 držav. Vse več strokovnjakov opozarja tudi na naraščajočo verjetnost združitve piratstva in terorizma. Konvergenca 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.

V Scotland Yardu ocenjujejo, da ima celo Al Kaida okoli petnajst fantomskih ladij, ki plujejo po svetovnih morjih. Ta podatek je zaskrbljujoč predvsem zato, ker je Al Kaida že zagrozila z napadi na »ekonomsko ožilje« sveta, kar vključuje tudi trgovske pomorske poti. Teroristi bi lahko ladjo polno eksploziva ali pa naloženo z orožjem za množično uničevanje uporabili v samomorilskem 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 (<http://www.eyefortransport.com/>).

5 MEDNARODNI BOJ PROTI PIRATOM

UNCLOS III od svojih podpisnic pričakuje aktivno skupno delovanje v boju proti piratom. Za doseg tega cilja je izrednega pomena usklajeno delovanje mednarodnih organizacij in držav članic. Kot prva izmed mednarodnih organizacij se je proti naraščajoči nevarnosti piratstva odzval IMO, ki je že leta 1998 začel s tako imenovanim »proti piratskimi projekti«.

5.1 MEDNARODNA POMORSKA ORGANIZACIJA (IMO)

Deluje pod okriljem Organizacije Združenih Narodov in je v zadnjih desetih letih izdala številna navodila za ravnanje v primeru piratskih napadov ter pripomogla k zmanjšanju piratstva v jugovzhodni Aziji, predvsem v Malaški ožini. Za pomoč pri izvedbi proti piratskih ukrepov, IMO izdaja poročila o piratstvu in oboroženem ropanju na morju, ki jim jih podajajo vlade držav članic in mednarodne organizacije. Poročila, ki vključujejo imena in opise napadenih ladij, pozicijo in čas napada, posledice za posadko, ladjo ali tovor in aktivnosti, ki so jih izvedle posadka, sedaj izhajajo vsak mesec.

Zaradi nezmanjšane števila piratskih napadov v okolici Somalije v drugi polovici leta 2008, je v mesecu novembru istega leta generalni sekretar IMO zaprosil Varnostni svet OZN, naj ukrepa s ciljem:

- zaščititi morjeplovce, ribiče in potnike na ladjah, ki plovejo ob obalah Somalije in v Adenskem zalivu,
- zagotoviti varno dostavo človekoljubne pomoči Somaliji, ki jo opravljajo ladje svetovnega programa za hrano (WFP) programa in
- zavarovati integriteto pomorske transportne poti skozi Adenski zaliv, glede na njegov strateški pomen in potrebe pomorskega transporta.

5.1.1 Samozaščitni ukrepi ladijskih prevoznikov

IMO, v posvetovanju z EU NAVFOR, Nato, CMF, UKMTO in Interpol-om je že marca 2010 izdal priporočila o ukrepih za samozaščito in preprečevanje piratskih napadov in oboroženega ropanja (BMP). Dokument vsebuje najboljše postopke upravljanja, ki ladjarjem in kapitanom pomagajo pri preprečevanju in odvratanju napadov ob somalijski obali. Celotna zadeva temelji na izmenjavi informacij med ladjami, katere plujejo v področje Adenskega zaliva in operativnim vojaškim mornariškim poveljstvom, kateri izvajajo varovanje in boj proti piratom.

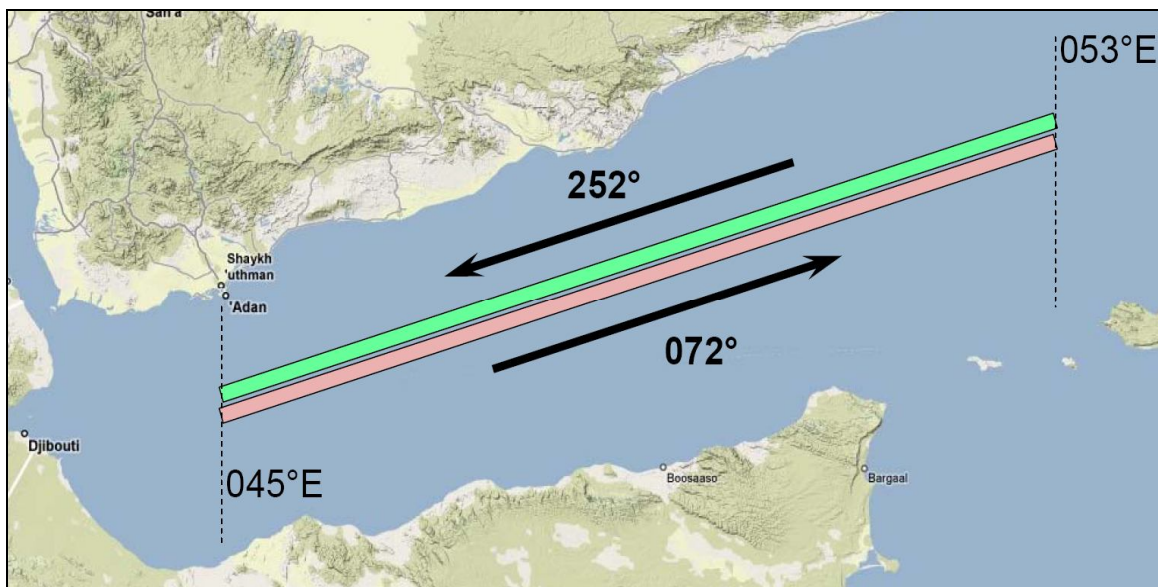
Prva kontaktna točka za vsa plovila v regiji je Center trgovke mornarice Združenega kraljestva (UKMTO) s sedežem v Dubaju, ki predstavlja vmesni člen med posamezno ladjo in Centrom za pomorsko varnost – Afriški rog (MSCHOA) in tako omogoča obveščanje vojaških poveljnikov na morju in kopnem o trenutnem dogajanju v področju odgovornosti. Glede na dostopne podatke se okoli 80 odstotkov plovil registrira v register spletne strani v MSCHOA in 20 odstotkov plovil v UKMTO. Dobro sodelovanje teh dveh registrov in stalna izmenjava podatkov zagotavlja kvalitetno informiranje o stanju v področju izvajanja operacij in izvajanju samozaščitnih ukrepov (<http://www.hrvatski-vojniki.hr/>).

Plovila, katera plujejo v Mednarodnem priporočenem tranzitnem koridorju (IRTC), so se dolžna ravnati po predpisanih standardnih postopkih:

1. Postopki pred vstopom v IRTC:

- prijaviti in registrirati ladjo v MSCHOA;
- pridobiti najnovejše informacije od MSCHOA in Natovem ladijskem centru (NSC) o trenutnem stanju v območju plovbe;
- pregledati ocene varnosti ladje (SSA) in izvajanje varnostnega načrta (SSP), kot to zahteva mednarodna ISPS koda, za boj proti grožnjam piratstva.

Slika 4: Mednarodni priporočeni tranzitni koridor (IRTC)



Vir: <http://www.eaglespeak.us>

2. Obrambni ukrepi pred plovbo:

- organizirati delo na ladji na način, da bodo člani posadke pripravljene in usposobljene za izvajanje samozaščitnih ukrepov;
- posadki zagotoviti osebna zaščitna sredstva (jopiči iz kevlarja, čelade);
- plovbo načrtovati izven jemskih voda, saj mednarodne vojaške sile nimajo pristojnosti posredovati v njihovih vodah;
- če je le mogoče plovbo načrtovati v nočnem terminu;
- komuniciranje omejiti na minimum ter na izmenjavo informacij SOLAS, potrebnih za varnost in zaščito;
- zagotoviti dodatne opazovalce na ladijskem mostu (dnevni in nočni daljnogledi, uporaba lučk kot opazovalcev);
- zagotoviti stalno spremljanje radarja in razmer na UKW zvezah, kanal 16 (pomorski kanal);
- z dodatnimi posegi na ladji onemogočiti piratom vkrcanje in preprečiti zasedbo mosta ali strojnice (bodeča žica ob palubi, dodatne kamere, zaščita oken in nižjih točk dostopa, vodne zavese);
- določiti zbirno mesto posadke v primeru, da pirati zavzamejo ladjo;
- stalne vaje in urjenje posadke za primer napada na ladjo.

3. Postopki med samo plovbo:

- delo posadke organizirati na način, da se izvajajo vsi varnostni ukrepi in da njihova življenja niso ogrožena;
- v primeru skupinskega prehoda pod zaščito vojaške ladje upoštevati tehnične značilnosti ladij v konvoju (hitrost, vrsta tovora) in spoštovati mednarodni pravilnik o preprečevanju trčenj na morju;
- upoštevati usmeritve in navodila ter spremljati informacije pristojnih MSCHOA;

- krov razsvetliti tako, kot je nujno potrebno in predpisano zaradi varne plovbe;
- spremljati in opazovati situacijo na morju – v primeru, da se opazi sumljivo plovilo obvestiti UKMTO.

4. Postopki v primeru napada in vkrcanja piratov:

- aktivirati varnostni alarm ladje in načrt za komuniciranje v izrednih razmerah ter obvestiti UKMTO (napad piratov);
- vključiti sistem za samodejno identifikacijo plovila (AIS);
- poslati sporočilo o stiski preko DSC sistema in Inmarsat-C (satelitsko sprejemanje in oddajanje sporočil, elektronske pošte, SMS sporočil);
- preprečiti približevanje čolnov s spreminjanje smeri plovbe in povečanjem hitrosti;
- aktivirati gasilske črpalke in razpršilce vode ob palubi;
- poskušati obraniti ladjo in v kolikor to ni mogoče, zbrati vso posadko na zbirnem mestu ali v "varni sobi";
- če plovilo zavzamejo pirati, zagotoviti popolno sodelovanje;

Slika 5: Bodeča žica ob palubi



Slika 6: Vodna zavesa



Vir: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (2011, str. 33)

5. Postopki v primeru vojaške akcije in po njej:

- člani posadke morajo biti z glavo sklonjeni nad krov, z rokami za tilnikom;
- prepovedana je uporaba fotoaparatorov in bliskavice;
- polno sodelovati z vojaškim osebjem (ugotavljanje identitete, podatki o piratih);
- izdelati podrobno poročilo o dogodku in ga posredovati MSCHOA, UKMTO Dubaj in IMB.

5.2 ZDRUŽENI NARODI

Na podlagi vse večjega števila piratskih napadov v Adenskem zalivu, pa so se začele odzivati tudi druge mednarodne organizacije in povezave držav. Glavni razlog za podporo boju proti piratstvu s strani Varnostnega Sveta Združenih Narodov so bili napadi na ladje Svetovnega programa za hrano, ki so dostavljale nujno potrebno človekoljubno pomoč. Zaradi naraščanja piratskih napadov na ladje, katere so dostavljale humanitarno pomoč obubožanemu ljudstvu Somalije je varnostni svet leta 2008 izdal več resolucij:

Resolucija št. 1801:

- poziv svetovnim državam, da so s svojim ladjevjem in letalstvom prisotne na območju;
- da v boju s pirati ukrepajo v skladu z mednarodnim pravom in zaščitijo trgovske ladje, katere zagotavljajo dostavo hrane.

Resolucija št. 1816:

- ugotovitev, da dejanja piratstva v somalijskih vodah predstavljajo grožnjo mednarodnemu miru in varnosti v regiji;
- poziv državam k medsebojnemu sodelovanju ter sodelovanju z IMO;
- tujim trgovskim in vojaškim ladjam ter civilnim in vojaškim letalom dovoljenje za proti piratsko delovanje v somalijskih ozemeljskih vodah, katere segajo 200 navtičnih milj od obale v Indijski ocean;
- vojaška plovila in zrakoplovi lahko ob poskusu napada ali napadu na ladjo uporabijo metode ustrahovanja ali celo vojaško silo;
- z osebami, ki so obtožene piratstva ravna skladno z mednarodnim pravom in še posebej se varuje njihove človekove pravice.

Resolucija št. 1838:

- poziv državam za uporabo vojaških ladij in zrakoplovov na odprtem morju pred Somalijo;
- zaščita humanitarnih konvojev svetovnega programa za hrano;
- izdaja navodil in nasvetov glede zavarovanja pred napadi in načini ravnanja v primeru napada.

Z resolucijo 1816 in soglasjem somalijske tranzicijske zvezne vlade je bil dovoljen vstop tujim ladjam v teritorialne vode Somalije, z namenom pregona piratov. Nato je dobil nalogo spremljati konvoje človekoljubne pomoči v Somalijo (Allied Provider Mission, 12. oktober do 15. december 2008). Ko so prispeli v Adenski zaliv, pa so te ladje tudi varovale trgovske ladje in jih branile pred pirati.

5.3 OPERACIJA ATALANTA

EU se je zavezala k zagotavljanju varnosti v svetu in to še posebej poudarila v svojem poročilu, izdanem 11. decembra 2008, le nekaj dni po začetku prve skupne misije mornarice Evropske unije – operacije Atalanta, namenjene zagotavljanju varnosti pomorske plovbe pred pirati v okolici Somalije in Adenskem zalivu. EU je na to temo izdala dva pomembnejša pravna dokumenta, ki se opirata na V. poglavje Pogodbe o EU na temo evropske varnostne strategije ter na 14. člen Pogodbe o EU:

- skupni ukrep Sveta 2008/851/CFSP z dne 10. novembra 2008 o vojaški operaciji EU, kot prispevku k odvrčanju od piratstva in oboroženega ropanja pred somalsko obalo ter njenemu preprečevanju in zatiranju (Atalanta) in
- sklep Sveta 2008/918/SZVP z dne 8. decembra 2008 o začetku vojaške operacije EU, kot prispevku k odvrčanju, preprečevanju in zatiranju piratstva in oboroženih ropov pred somalsko obalo (Atalanta).

Naloge operacije Atalanta:

- Zaščita in varovanje ladij WFP, ki je do sedaj dostavil več kot 673.622 ton hrane za begunce v Somaliji skozi pristanišča Mogadiš, Merka, Bossaso in Berbera.
- Varovanje občutljivih plovil med plovbo skozi Adenski zaliv in ob obalah Somalije ter odvrčanje, preprečevanje in zatiranje piratstva in oboroženega ropanja pred somalijsko obalo.
- Varovanje misije Afriške unije v Somaliji (AMISON).

- Spremljanje ribolovnih dejavnosti pred somalijsko obalo.

Svet EU je sprejel odločitev, da podaljša delovanje do decembra 2012 (Sklep Sveta 2010/766/CFSP z dne 7. decembra 2010).

5.3.1 Operativnost in sodelujoče države

EU NAVFOR - Atalanta je dosegla svoje začetne operativne zmogljivosti decembra 2008 in popolno operativno zmogljivost v februarju 2009. Ta operacija, ki je prva pomorska operacija EU, poteka na območju, ki zajema južno Rdeče morje, Adenski zaliv in velik del Indijskega oceana, vključno z Sejšeli. To predstavlja površino 2 milijona kvadratnih milj kar je 1,5-krat več kot je velikosti evropske celine.

Operativni del operacije:

- vojaške ladje (površinske in pomožne ladje),
- patroljna in izvidniška letala (MPRA) in
- odred zaščitnih plovil (VPD).

Združeno poveljstvo sil (OHQ) se nahaja v kraju Northwood, blizu Londona (Velika Britanija). Sestava EU NAVFOR se nenehno spreminja zaradi pogostih rotacij enot in zaradi monsunskih obdobij v Indijskem oceanu. Običajno je skupina sestavljena iz petih do desetih fregat, ene pomožne in treh patroljnih ladij ter izvidniškega letala. Sile zagotavljajo Belgija, Estonija, Francija, Nemčija, Grčija, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Norveška, Portugalska, Španija, Švedska in Velika Britanija. Rotacija ladij je načeloma na vsake štiri mesece. Posamezne države, katere nimajo ustreznih plovil, zagotavljajo štabne častnike in podčastnike v OHQ, katero načrtuje in vodi delovanje misije v povezavi s političnimi in vojaškimi organi EU. V tej nalogi sodeluje tudi Slovenija z napotitvami častnikov in podčastnikov Slovenske vojske, kateri sodelujejo v delu štaba.

Sodelujoče vojaške ladje (11. oktober 2011)

- FGS BAYERN (admiralska ladja) / Nemčija
- FGS KÖLN / Nemčija
- HNLMS ZUIDERKRUIS / Nizozemska
- SPS INFANTA CRISTINA / Španija
- SPS GALICIA / Španija
- FS FLOREAL / Francija

Sodelujoča vojaška letala (11. oktober 2011)

- P-3A ORION / Španija
- FAIRCHILD MERLIN / Luksemburg
- P-3C ORION / Nemčija

5.3.2 Financiranje

Stroški operacije Atalanta so v letu 2010 znašali 8,4 milijonov EUR, za leto 2011 pa je bilo načrtovanih 8,05 milijonov EUR. Zagotovitev finančnih sredstev poteka ob pomoči mehanizma Athena, ki temelji na velikost BDP posamezne države EU. S tem denarjem se pokrivajo stroški delovanja OHQ v Northwood-u in štaba vojaških sil (Force Headquarters), ki se nahaja na krovu poveljniške ladje, prav tako tudi zdravstvene storitve in transporti. Stroški oskrbe in delovanja vojaških plovil in posadk, pa pokrivajo države glede na nacionalno pripadnosti plovila.

5.3.3 Pooblastila in pregon piratov

Vojaško osebje, ki sodeluje v operaciji sme prijeti, pridržati in predati osebe, osumljene piratstva ali osebe, ki so izvršile piratska dejanja ali oborožen rop na ladji. Zaseči smejo tako piratska plovila ali plovila, ulovljena po piratskem dejanju ali oboroženem napadu in so v rokah piratov, kot tudi blago na krovu teh ladij. Osumljencem lahko sodijo v državi članici EU ali v Keniji, na podlagi dogovora, sklenjenega med EU in Kenijo (2009), ki daje kenijskim oblastem pravico do sojenja zaseženim piratom. Ta dogovor omogoča sodelujočim državam EU neupoštevanje 12. člena Skupnega ukrepa Sveta 2008/851/CFSP, na podlagi katerega naj bi bile osebe, ki so storile ali so osumljene storitve dejanja piratstva ali oboroženega ropanja v somalijskih teritorialnih vodah ali na odprtem morju in ki so prijete in pridržane z namenom sojenja, premeščene v sojenje pooblaščenim sodiščem države zastave ladje ali druge države, ki sodeluje v operaciji. Če ta država ne more ali ne želi izvršiti svoje jurisdikcije, so te osebe lahko premeščene v državo članico EU ali katerikoli drugo državo, ki želi izvajati svojo jurisdikcijo nad omenjenimi osebami in blagom.

5.4 NATO

Operacija »Oceanski ščit« predstavlja prispevek Nata k združenem boju proti piratstvu na Afriškem rogu in je zamenjala operacijo »Allied Protector«. Pomorska operacija se je začela 17. avgusta 2009, vključuje pa predvsem vojaške ladje Združenih držav Amerike, čeprav v operaciji sodelujejo tudi Kanade, Danske, Nemčije, Nizozemske, Norveške, Portugalske in Španije. Kot pridruženi članici v operaciji sodelujeta z vojaškimi plovili tudi Kitajska in Južna Koreja. Operacija ima mandat do konca leta 2012.

Operacija se je osredotoča na zaščito ladij mednarodnega programa za hrano v Somaliji ter obenem pomaga krepiti vojaške mornarice in obalne straže regionalnih držav, v boju proti somalijskim piratom. Naloge:

- zračni nadzor, sledenje in prepoznavanje plovil na področju odgovornosti,
- preprečevanje, pomoč ali zatiranje oboroženih napadov na plovila,
- na zahtevo ZN zagotavljati oboroženo spremstvo pri oskrbi misije AMISON do vhoda v пристanišče Mogadiš in
- zagotavljati podporo državam v regiji pri razvijanju lastnih zmogljivosti v boju proti piratskim dejavnostim.

Sodelujoče vojaške ladje (11. oktober 2011):

- ITS ANDREA DORIA (poveljniška ladja) / Italija
- USS CARNEY / ZDA
- USS DE WERT / ZDA
- NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA / Portugalska

Skupina je podrejena operativnemu poveljstvu (Component Command Maritime) s sedežem v Northwood-u (<http://www.nato.int>).

5.5 ZDRUŽENE DRŽAVE AMERIKE

Po napadu 11. septembra se je začela Vojna proti terorizmu in v tem sklopu na območju Somalije tudi Operacija trajna svoboda – Afiški rog (Operation Enduring Freedom – Horn of Africa). Glavno vojaško silo sta predstavljala Combined Task Force 150 (CTF 150) in Combined Joint Task Force - Horn of Africa (CJTF-HOA). Njihov namen je bil posredovanje in pomoč afriškim državam v primeru groženj pojava terorizma ali piratskih delovanj.

CTF 150 je pomorska koalicija, katere glavni namen je pomagati državam v vojni proti terorizmu na področju Adenskega in Omanskega zaliva, Arabskega in Rdečega morja ter Indijskega oceana. Boj proti piratom je sekundarnega pomena. Prav zaradi tega je bila leta 2009 ustanovljena nova mednarodna pomorska sila »Combined Task Force 151« (CTF 151), katere osnovno poslanstvo je izvajanje protipiratskih operacij, varovati globalno pomorsko varnost in zaščita svobodne plovbe. CTF 151 je del velike koalicije »Combined Maritime Forces« (CMF), katera vključuje skoraj 36 ladij iz 25 držav (ZDA, Velika Britanija, Avstralija, Francija, Pakistan, Nemčija in druge). Namen koalicije je s koordiniranimi operacijami zagotoviti varnost v regiji, preprečevati piratstvo, preprečevati ilegalno trgovino z drogami in belim blagom.

5.6 DRŽAVE REGIJE

S ciljem zavarovanja strateških plovnih poti, predvsem zaradi prevoza nafte in zemeljskega plina je bila že leta 2004 ustanovljena regionalna mednarodna pomorska sila »Combined Task Force 152« (CTF 152), katera pa je omejila svoje delovanje na Arabski zaliv. V koalicijo so vključene Zalivske države, kot so Združeni arabski emirati, Savdska Arabija, Katar, Bahrajn, Kuvajt, Irak in tudi Iran (<http://combinedmaritimeforces.com>).

6 STROŠKI ZARADI PIRATSKEGA DELOVANJA

Po svetovnih morjih pluje okoli 93 tisoč trgovskih ladij z 1,25 milijona pomorščaki, kateri na leto prepeljejo skoraj štiri milijarde ton tovora. V letih med 2006 in 2010 je prišlo na področju obravnave do 1.600 piratskih dejanj, kar je povzročilo gospodarsko škodo pri tem pa ne smemo zanemariti smrti 54 mornarjev (<http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre>).

Mednarodni pomorski urad (IMB) ocenjuje, da so letni globalni stroški zaradi piratstva med 1 do 1,6 milijardami USD. Stroške razdelimo na neposredne (stroški odkupnin, namestitve varnostne opreme za odvrčanje, prisotnost mednarodnih mornarice).

6.1 NEPOSREDNI GOSPODARSKI STROŠKI

Med neposredne stroške štejemo:

- stroški odkupnin,
- povečane zavarovalne premije,
- namestitev opreme za odvrčanje,
- preusmerjanjem plovil stran od območij velikega tveganja,
- prisotnost vojaških mornaric,
- kazenski pregoni in
- delovanje organizacij, namenjenih zmanjševanju piratstva.

Stroški odkupnin

Tudi zahteve piratov po odkupninah za zajete ladje so v preteklih letih izrazito narasle. Če so v letu 2005 za odkupnino plovila zahtevali v povprečju 150 tisoč USD, v letu 2008 od 500 tisoč do 2 milijona USD, je ta vsota leta 2010 znašala že 5,4 milijonov USD.

Ob koncu leta 2010, je bilo okoli 500 mornarjev, iz več kot osemnajst držav, kot talcev, zadržanih v somalijskih pristaniščih. Odkupnina za izpustitev grškega tankerja »Maran Centaurus«, kateri je prevažal surovo nafto iz Saudske Arabije v ZDA v vrednosti 162 milijonov USD, je znašala 7 milijonov USD.

Največja znana odkupnina za ugrabljeno ladjo je bil južno korejski tanker »Samho Dream«, za katerega je bilo v novembru 2010 izplačanih rekordnih 9,5 milijonov USD. Celotni prihodki somalijskih piratov za leto 2010 se ocenjuje na 238 milijonov USD (<http://www.bbc.co.uk/news>).

Zanimiv je tudi podatek glede dolžine pogajanj za odkupnine. Povprečna dolžina pogajanj (čas ko je bilo ladjarju sporočena ugrabitev ladje do izpustitve) v letu 2009 je znašal 55 dni, medtem ko je leta 2010 znašal že 106 dni. Iz tega lahko zaključimo, da so pirati postali trdi pogajalci, oziroma so pripravljene čakati na zahtevano vsoto.

Tabela 1: Vrednosti odkupnin

	Število uspešnih ugrabitev	Povprečna odkupnina*	Znani stroški vseh odkupnin*
2009	52	3.4	177
2010	44	5.4	238

* vrednost v milijonih USD

Vir: <http://one.aon.com/danger-sea>

Stroški zavarovanja

Glede na naraščajoče grožnje so tudi svetovne zavarovalnice dvignile zavarovalne premije, zlasti pri plovbah skozi področja velikega tveganja. Zavarovanje vključuje vojno nevarnost, ugrabitev in izsiljevanja, tovor in poškodba ladje:

- VOJNA NEVARNOST: zavarovalnica »Lloyds Market Association« je maja 2008 Adenski zaliv opredelila kot območje vojne nevarnosti in od takrat so premije narasle za 300-krat. Če je bila prej vrednost premije za eno plovbo 500 USD, sedaj ta znaša 150 tisoč USD.
- UGRADITEV in ODKUPNINA: vključuje premije za tovor, plovilo in posadko.
- TOVOR: povečanje premije iz 25 na 100 USD na enoto.
- POŠKODBA LADJE: vključuje zavarovanje za fizične poškodbe na trupu, poškodbe nastale zaradi razburkanega morja, trčenja, požara; premije so se dvignile za 50 odstotkov (<http://oceansbeyondpiracy.org/>).

Stroški preusmerjanje

Nekateri ladijski prevozniki npr. »AP Moller-Maersk« s floto 83 tankerjev, so preusmerili svoje transportne poti iz Sueškega prekopa na daljšo pot okoli Afrike in mimo Rta Dobrega upanja. Pot tankerja iz Saudske Arabije v ZDA se je tako podaljšala na okoli 2700 navtičnih milj oziroma za šest dni. Po podatkih IMO traja plovba okoli Afrike za približno 12 dni dlje kot pot skozi Sueški kanal, stroški prevoza pa so tako za 25-30 odstotkov višji (<http://www.iflos.org/>).

Stroški za varnostno opremo

S ciljem dodatne zaščite ladij, posadk in tovorov pred napadi piratov in samega odvracanja so lastniki na svojih ladjah začeli nameščati dodatno varovalno opremo kot so:

- visoko frekvenčni radar površinskih valov, ki zazna majhne čolne na razdaljah do 25 kilometrov;
- identifikacijski sistem s pasivnim radarjem za zagotavljanje zgodnjega opozarjanja na neznana plovila.

Stroški mornariških zaščitnih sil

Trenutno 27 držav prispeva svoje pomorske sile v boju proti piratom na področju Afriškega roga. Trenutno na območju Afriškega roga in Indijskega oceana potekajo tri protipiratske operacije: Atalanta, Oceanov ščit in CTF 151. Po podatkih Government Accountability Office (GAO) za leto 2010 dnevna uporaba ladje ameriške mornarice predstavlja strošek približno 82.794 USD. Če to vsoto pomnožimo s 43 plovili, katera se trenutno nahajajo na tem področju, dobimo skupno vrednost 3,55 milijona USD na dan.

Stroški kazenskih pregonov

Leta 2008 so Evropska unija, ZDA, Velika Britanija, Kanada in Avstralija podpisale memorandum o sodelovanju, v katere so sodne pregone prepustili Keniji. V maju 2009 je Urad za droge in kriminal (UNODC) za boj proti piratom prejel donacijo 10 milijonov USD sredstev za svoje delovanje. Velik del teh sredstev je bil namenjen ureditvi zapora Shimo La Tewa v Mombasi (Kenija) in izobraževanju osebja sodišč.

Tabela 2: Sodni procesi po državah

Država	Obravnava osumljencev	Obtoženi
Kenija	136	136
Sejšeli	40	22
Somalija/Puntland	260	235
Somaliland	100	78
Maldivi	27	
Tanzanija	1	
Jemen	120	12
Nizozemska	25	5
Francija	6	6
Nemčija	10	10
ZDA	11	3
Skupaj	752	507

Vir: <http://jurist.org/>

Stroški zaradi odvrčanja grožnje

Zaradi povečanja grožen so številne regionalne in svetovne multi-nacionalne organizacije ustanovile protipiratske organizacije, katerih osnovni namen je zmanjšanje delovanja piratov tega področja.

Table 3: Letni proračuni proti piratskih organizacij

Organizacija	Letni proračun*
UN Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia	3.7
IMO Djibouti Code	13.8
Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)	2
UNODC	5
Skupaj	24.5

* vrednost v milijonih USD

Vir: <http://www.imo.org>

6.2 POSREDNI STROŠKI

Pri sekundarnih stroških mislimo predvsem na stroške, kateri so nastali zaradi zmanjšanja tujih naložb v regijo, zmanjšanje trgovine in stroški cene posameznih dobrin.

Stroški regionalne trgovine

Po nekaterih trditvah ima glavno gospodarsko breme zaradi somalijskega piratstva Kenija. Po njihovih statističnih podatkih so se stroški uvoza povečali za 23,8 milijonov USD, stroški izvoza za 9,8 milijonov USD na mesec, kar je najbolj prizadelo kenijske potrošnike. Piratstvo je povišalo cene blaga za 10 odstotkov. Piratstvo je prizadelo tudi lokalno ribiško panogo in s tem predelovalno industrijo. S tem, ko ribiči ne ribarijo v področjih velikega tveganja, je tudi ponudba rib manjša in posledično cene rastejo.

Študija je pokazala, da je proizvodnja nafte v Nigeriji padla za približno 20 odstotkov od leta 2006 do 2010 zaradi piratstva in drugih napadov. Naftni koncern Shell ocenjuje, da je 10 odstotkov dnevne proizvodnje nafte Nigerije (približno 100.000 sodčkov) vredne 1,5 milijonov USD izgubljenih (US Department of the Navy, "Nigeria/Nation Loses to Piracy, Sea Robberies", African Press Organization, 2008).

Tabela 4: Makroekonomski stroški sosednjih držav

Država	Izguba na leto*
Egipt	642
Kenija	414
Jemen	150
Nigerija	42
Sejšeli	6
Skupaj	1.25 milijarde

* vrednost v milijonih USD

Vir: <http://www.searates.com>

Stroški zaradi inflacije cen hrane

V obravnavanem obdobju je bilo približno 40 odstotkov piratskih napadov usmerjenih na ladje, katere so za WFP dovažale hrano (riž, moka, sladkor) somalijskemu ljudstvu, kar je imelo za posledico izgubo, pomanjkanje in dvig cen navedenih dobrin. Zaradi inflacije cen hrane in nezanesljive oskrbe je mogoče pričakovati socialne nemire in izgrede med prebivalstvom tega področja.

Stroški zaradi zmanjšanja prihodkov

Prihodek Egipta zaradi izpada plačil pristojbin pri prehodu ladij skozi Sueški prekop so se zmanjšali za 20 odstotkov v zadnjih letih, kar pomeni približno izgubo 642 milijonov USD na leto. Pristojbina za eno plovbo skozi prekop znaša od 200 tisoč do 600 tisoč USD, odvisno od dolžine ladje. Prihodki iz Sueškega prekopa so znašali v letu 2008 okoli 3,2 odstotkov BDP in predstavlja tretji največji vir prihodkov iz tujine.

Tudi turizem, kot donosna industrijska panoga v regiji je utrpela velike izgube. Velike potniške ladje se izogibajo pristanišč sosednjih držav.

7 ZAKLJUČEK

Na podlagi analize razpoložljivih virov lahko potrdim hipotezi, kateri sem si postavil na začetku raziskave.

Prvo postavljeno hipotezo potrjujem le delno, saj je mednarodna skupnost uspešna pri preprečevanju napadov na ladje z različnimi operacijami na področju delovanja, medtem ko je neuspešna pri zatiranju piratstva. V kolikor bi se mednarodna skupnost bolj posvetila urejanju razmer v Somaliji in vzpostavila pravni red in delovanje države in s tem odpravila vzroke za nastanek piratstva, bi posledično na daljši rok piratstvo odstranila ali ga vsaj zmanjšala.

V celoti potrjujem drugo postavljeno hipotezo, saj somalijsko piratstvo predstavlja veliko grožnjo svetovnemu gospodarstvu in mednarodni trgovini. Neposredni stroški, ki nastajajo zaradi delovanja piratov, direktno vplivajo na svetovno gospodarstvo, predvsem pa na oblikovanje cen naftnih derivatov, na cene prevoznih stroškov v pomorskem prometu in nenazadnje na izdatke zainteresiranih držav, katerih ladje sodelujejo različnih operacijah na tem območju. Ne smemo zanemariti tudi posredne stroške, kateri pa vplivajo na gospodarsko rast in razvoj držav v širši regiji.

Mednarodna skupnost ima pri reševanju problema piratstva na voljo vsa pravna in materialna sredstva za uspešen odziv, saj je vsaka država, ki ima trgovinske interese, posledično povezana z ogrožanjem mednarodnega pomorskega prometa. Pohvale vreden je vseeno mednarodni odziv glede zaščite ladij programa WFP, saj bi stopnjevanje piratskih napadov pripeljalo do še večje humanitarne katastrofe v tem delu sveta.

Pogoj za odpravo piratstva je tudi zmanjšanje vpliva in moči prevladujočih klanov, na katerih temelji somalijska družbena ureditev ter pregon gospodarjev vojne. Prav klanska ureditev preprečuje centralnim državnim institucijam ureditev razmer na celotnem državnem teritoriju. Dober primer je Somaliland, kjer prevladuje samo en klan in so razmere dokaj stabilne. Morebitno mednarodno priznanje Somalilanda, kot neodvisne države, bi zagotovilo dotok svežega finančnega kapitala in posledično ureditev socialnega položaja ljudi na tem področju.

Dolgoročno gledano je za odpravo piratstva najpomembnejše, da se na celotnem ozemlju Somalije, pa tudi v širši regiji, vzpostavi vladavina prava in zagotovi trajni mir. To pa je mogoče le ob izgradnji pravnih in administrativnih institucij v državi. Čeprav Somalija predstavlja interesno območje velikih gospodarskih sil, tu mislim predvsem na ZDA in Kitajsko, katere vidijo na tem področju še neizkoriščen vir naravnih dobrin. Mogoče je celo v interesu »velikih«, da se razmere v Somaliji ne uredijo in si tako način zagotovijo stalno prisotnost na tem področju.

Za zaključek lahko poudarim, da brez odločnega angažiranja mednarodne demokratične skupnosti, ne bo mogoče trajnostno zagotoviti miru in stabilnosti na tem področju. Z ureditvijo razmer in povrnitvijo za ljudi dostojnega življenja, bodo izginili vzroki, kateri so privedli do razvoja piratstva in mogoče celo do opustitve te dejavnosti.

LITERATURA

1. ODAR, Vlado. Značilnosti sodobnega pomorskega piratstva in grožnje mednarodni skupnosti, strokovni članek. Varstvoslovje, 2010, št. 3, str. 294-312.
2. PAVLIHA, Miha e tal. Abeceda pomorskega prava in začasna zaustavitev ladje. Založba Gyrus, Ljubljana, 2002.
3. RUBIN, Alfred. The law of piracy. Newport, 1988.
4. VLAČIČ, Patrick e tal. Pomorsko pravo I in II. Uradni list RS, Ljubljana 2008.

VIRI

1. Časopis Delo. URL=[«http://www.delo.si/»](http://www.delo.si/).
2. Evropska agencija za varnost pomorskega prometa. URL=[«http://www.emsa.europa.eu»](http://www.emsa.europa.eu).
3. Globalsecurity. URL=[«http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm»](http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm).
4. IMO – Mednarodna pomorska organizacija. URL=[«http://sl.wikipedia.org/»](http://sl.wikipedia.org/).
5. KONTOROVICH, Eugene. Piracy and International Law. URL=[«http://www.globallawforum.org/»](http://www.globallawforum.org/).
6. Ministrstvo za obrambo. Mednarodne operacije in misije/Somalija. URL=[«http://www.mors.si/»](http://www.mors.si/).
7. Nato pomorski center. URL=[«www.shipping.nato.int/»](http://www.shipping.nato.int/).
8. Revija Obramba. Nato in EU proti morskim piratom. št. januar 2009. URL=[«http://www.obramba.com/»](http://www.obramba.com/).
9. Revija Hrvatski vojniki. URL=[«http://www.hrvatski-vojniki.hr/»](http://www.hrvatski-vojniki.hr/).
10. Uradni list Republike Slovenije. URL=[«http://www.uradni-list.si/»](http://www.uradni-list.si/).
11. Uredba o omejevalnih ukrepih proti Somaliji ter izvajanju uredbe Sveta (ES) št. 147/2003. URL=[«http://www.consilium.europa.eu/»](http://www.consilium.europa.eu/).

SEZNAM SLIK

Slika 1:	Piratski čoln (skiff)	12
Slika 2:	Uporaba »matične ladje«	12
Slika 3:	Območje delovanja piratov (2005 do 2011)	13
Slika 4:	Mednarodni priporočeni tranzitni koridor (IRTC)	17
Slika 5:	Bodeča žica ob palubi	18
Slika 6:	Vodna zavesa	18

SEZNAM TABEL

Tabela 1:	Vrednosti odkupnin	23
Tabela 2:	Sodni procesi po državah	25
Tabela 3:	Letni proračuni proti piratskih organizacij	25
Tabela 4:	Makroekonomski stroški sosednjih držav	26

SLOVAR TUIH KRATIC IN OKRAJŠAV

AIS	Automatic Identification System
AMISON	African Union Mission in Somalia
ARS	Alliance for the Re-liberation of Somalia
BMP	Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy
CMF	Combined Maritime Forces
DSC	Digital Selective Calling system
EU NAVFOR	European Union Naval Force Somalia
GPS	Global Positioning System
ICU	Islamic Courts Union
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organizatio
IRTC	International Recommended Transit Corridor
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ISPS	Port Facility Security Code
MPRA	Maritime Patrol Reconnaissance Aircraft
MSCHOA	Maritime Security Center - Horn of Africa
NSC	NATO Shipping Centre
NVCG	National Volunteer Coast Guard
OBP	Oceans Beyond Piracy
OHQ	Operation Headquarters
SNM	Somali National Movement
SOLAS	Safety Of Life At Sea
SSA	Ship Security Assessment
SSP	Ship Security Plan
TFG	Transitional Federal Government
UKMTO	United Kingdom Marine Trade Operations
UNCLOS III	United Nations Convention on Law of the Sea III
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
USC	United Somali Congress
VPD	Vessel Protection Detachment teams
WFP	World Food Programme

IZJAVA O AVTORSTVU

Slušatelj (čin, ime in priimek) nadporočnik David Benigar izjavljam, da sem avtor zaključne naloge z naslovom Protipiratske operacije ki sem jo napisal pod mentorstvom poročnika bojne ladje Bogomirja Tomažiča in komentorja poročnika fregate Dejana Leniča.

S podpisom se odrekam vsem materialnim pravicam v zvezi z zaključno nalogo in dovoljujem uporabo zaključne naloge v študijske namene.

V Mariboru, dne 21.11.2011

Podpis: _____