

MARITIME PIRACY AND ITS DESTABILIZING EFFECTS FOR THE INTERNATIONAL SPACE

Nicolae Melinescu, PhD, "Andrei Șaguna" University of Constanța

Abstract: For more than two decades, now, maritime piracy has no longer been a Romantic story of valiant swordsmen come to the rescue of damsels in distress, oucast by their ungracious fate on some remote Carribean sandy beach. It has grown into tragic and disastrous attacks against commercial vessels that threw maritime trade routes in havoc and challanged several nations to set up a forceful armada to defend whatever could be defended against sea robbery and plunder. Romanian sailors were not left out of tragic experiences in the pirates' hands. More than sixty seamen out of a total of thirty thousand cerified Romanian navigators suffered the pains and the agony of months of seclusion and the threat of death as captives of the pirates from the Gulf of Aden and the Gulf of Guinea. In full respect of its international committements, Romania and its Navy supported the international intiatives to secure the maritime safety. The Romanian Navy dispatched „King Ferdinand” frigate to join the EUNAVFOR Atalanta anti-piracy operation off the Somali shores to fight this disease that was poisoning the world sea fareing. Some progress has been made recently, but the danger still remains, inspite of soothing reassurances from the US Department of State and EU officals who concluded in February 2014 that no attacks were recorded in the Gulf of Aden since 2012. Consequently, more than a thousand suspects have been in the custody of 21 countries who prosecute them on suspicions of maritime piracy. A threat looms over this apparent resolution of the danger. Pirates and terrorists may join hands to overthrow the world order, endangering the international trade and the development of human society.

Keywords: maritime piracy, Somali attacks, Romanian frigate, EU NAVFOR, sea terrorism, hostages

Anul 2014 i-a adus Uniunii Europene, inclusiv României, o răspundere directă în combaterea jafului pe mare, în special în zona atât de agitată și controversată din vestul Oceanului Indian. Statele Unite au trecut președinția Grupului de Contact pentru combaterea pirateriei către Uniunea Europeană pe anul în curs. Aceasta pentru că Uniunea s-a dovedit un partener activ și dinamic în abordarea, limitarea și eliminarea efectelor pirateriei în Golful Aden și în largul coastelor Somaliei prin acțiunea amplă cu numele de cod Atalanta, la care România a participat cu Fregata „Regele Ferdinand” la operațiunile de patrularea și de asigurare a traficului maritim în zonă în ultimul trimestru al anului 2012.

Grupul de contact a fost constituit în ianuarie 2009 pentru ca să dea consistență numeroaselor eforturi de stopare a unei crize emergente provocată de actele pirateresti ce aveau să devină tot mai frecvente în anul imediat următor cu efecte materiale și umane îngrijorătoare. Din 4185 de navigatori atacați de pirați în 2010, 1090 au fost luați ostatici și o treime din ei au fost supuși unor abuzuri. Unii dintre marinarii capturați au declarat că au fost folosiți ca scuturi umane în timpul unor atacuri ulterioare capturării lor. Într-o perioadă de patru ani, din 3500 de ostatici 62 au murit din cauza malnutriției iar 25 au fost asasinați. In unele cazuri ostaticii au fost torturați și mulți dintre ei au fost victimele unor traume psihologice prelungite după eliberare¹. Unul dintre supraviețuitorii români ai unei captivități de patru luni mărturisea: „Pirații au început să-și dea seama că agentul îi păcălește [în legătură cu achitarea recompensei de trei milioane de dolari, *n.a.*]. Atunci l-au scos pe cel mai bătrân

¹ Jonathan Saul (20 June 2011). "Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar". Reuters.

marinar, care avea cam 62 de ani, l-au târât pe punte, l-au luat la bătaie și trăgeau pe lângă el. Un glonț ricoșat din puntea de fier putea să-l omoare oricând. De fapt vroiau să bage groaza în noi. L-au legat pe acest bătrân cu funii și-l aruncau peste bord, după care-l scoteau din apă mai mult mort decât viu. Acolo era plin de rechini. Eu vedeam câte trei patru rechini o dată. Erau mari, de câte patru-cinci metri. Le-am zis piraiților să împuște rechinul cel mai mare că nu mai aveam ce să mâncăm și mi-au zis “nu, să vă hotărâți să săriți în apă”. Dacă săream peste bord nu aveam nici o șansă. Au început să ne taie mâncarea, ne-au luat toate țagărilor. Apă nu mai vroiau să ne dea. Ziceau “dacă nu aveți bani nu vă dăm nimic”².

Grupul de contact s-a dezvoltat într-o arhitectură vitală care a reunit 80 de națiuni și agenții, diferite ministere, organizații naționale și internaționale non-guvernamentale, diverse sectoare ale industriilor maritime și reprezentanți ai societății civile. Țările participante au masat în zonă o armată impresionantă alcătuită din nave militare de suprafață, submarine, avioane de supraveghere de la altitudine înaltă, ambarcațiuni rapide de patrulare și au inițiat contacte cu localnicii care puteau să furnizeze informații despre mișcările pe uscat al bandelor și ale șefilor lor.

În 20 februarie 2014, Donna Hopkins, coordonatorul secției pentru contra-piraterie și securitate maritimă din Departamentul de Stat american declara în fața corespondenților acreditați la centrala Presei Străine din Washington: “În largul coastelor Somaliei nu s-au mai înregistrat acte de piraterie din 10 mai 2012 timp de 20 de luni. Aceasta este cea mai scăzută rată a tentativelor de deturnare din ultimii șase ani și categoric de la vârful crizei în 2011”³. Oficialul american sublinia cu același prilej că o mie patru sute de piraiți și suspecți de piraterie erau anchetați în diverse instanțe sau erau deținuți în 21 de țări⁴. Este un bilanț încurajator dar nu și suficient.

De aceea, Grupul de Contact sub președinția Uniunii Europene și-a propus modificări structurale.

Un prim grup de lucru din cadrul Grupului de Contact continuă să acționeze pentru mobilizarea țărilor din zonă să participe mai activ cu ajutorul și asistența statelor potente din punct de vedere financiar și logistic la combaterea și eliminarea actelor pirateresti.

Un al doilea grup de lucru se concentrează pe lărgirea cadrului legislativ de investigare a jafului pe Oceanul Indian, pentru că cel puțin în perioada de început a abordării pirateriei din punct de vedere al dreptului internațional au existat foarte puține temeuri de anchetare și condamnare a suspecților. Până la rezoluția 1851 a Consiliului de Securitate ONU din 2008, navele de patrulare nu aveau permisiunea să intre în apele teritoriale ale Somaliei, deși acest stat eșuat nu mai avea nici o autoritate asupra întregului teritoriu național și cu atât mai puțin asupra zonei litorale⁵.

² Interviu structurat cu Teofil Virgil Crețu, 12 septembrie 2012, Sulina.

³ FPC@STATELISTS.STATE.GOV, February, 20, 2014, accesat 20 februarie 2014.

⁴ *Idem*

⁵ Resolution 1851 (2008) Adopted by the Security Council at its 6046th meeting, on 16 December 2008,

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/655/01/PDF/N0865501.pdf?OpenElement>, accesat 2 aprilie 2014

Un al treilea grup de lucru se concentrează pe antrenarea tuturor organismelor interesate în elaborarea unei strategii de lungă durată pe care să o distribuie și în alte zone cum sunt Strâmtoarea Malacca, largul coastelor Braziliei, ale Peru-ului sau Nigeriei.

Al patrulea grup de lucru, condus de reprezentanții Egiptului este conceput ca să promoveze eforturile de combatere a pirateriei și să mărească receptivitatea publicului față de amenințările pirateriei maritime.

Bilanțul anunțat de oficialul american ca și măsurile organizatorice preconizate de noua președinție a grupului de contact un se pot transcrie ca un punct final în lupta cu această industrie subterană care manevrează sume imense și care amenință libera circulație pe marea internațională în punctele cele mai sensibile ale rutelor de pe oceanul planetar.

Faptul că amenințarea se menține este dovedit de prezența în continuare a navelor militare ale unor state cum sunt Rusia, China, India, Indonezia, Singapore, Malaiezia și Coreea de sud, în afara celor trei misiuni multinaționale, EU Navfor Atalanta, Operațiunea Scutul Oceanului (Ocean Shield) a NATO și Forțele combinate maritime Task Force 151.

Chiar dacă prezența pe mare a navelor acestor state este semnificativă, ea rămâne doar o jumătate de măsură. Pentru că în funcție de presiunea tot mai persistentă a patrulilor internaționale, ambarcațiunile piraților s-au depărtat tot mai mult de malul somalez și au ajuns să acționeze și la 1000 de kilometri est de uscat. Aceleași presiuni i-au împins pe pirați de-a lungul coastei estice a Africii spre sud, ceea ce a provocat îngrijorarea și nemulțumirea oficialităților unor țări cum sunt Kenya sau Tanzania. Colonelul Mboje J. K. Kanga, comandantul poliției portuare a capitalei tanzaniene Dar es Salam ne-a relatat cu surprindere și mâhnire episoade în care pescarii și comercianții care tranzitau cu marfa de-a lungul coastei au fost atacați de pirați. Parte a eliminării amenințărilor lor a fost și prezența navelor forței internaționale și a fregatei românești. „Ne-am simțit mai în siguranță când navele militare și-au făcut apariția în largul litoralului nostru ca să ne ajute să scăpăm de această problemă care nu este numai a noastră. Ea afectează marinăritul pe toată întinderea Oceanului Indian”⁶.

Atacurile pirateresti s-au concentrat în patru zone majore:

- Golful Aden, de-a lungul coastei somaleze și la sud de intrarea în Mare Roșie;
- Golful Guineei, în largul coastelor Nigeriei și în zona Deltei Nigerului;
- Strâmtoarea Malacca, mărginită de Indonezia și Malaiezia;
- Apele din jurul subcontinentului indian, în special între India și Sri Lanka.

În 2009 pirateria maritimă a atins nivelul maxim de violență din 1992 de când Biroul Maritim Internațional a început să publice Raportul Anual. În 2008, din patruzeci și nouă de sechestrări de nave, patruzeci și două au avut loc în largul Somaliei, inclusiv capturarea unui super tank petrolier, Sirius Star. În 2009, numărul capturilor în aceeași zonă a ajuns la patruzeci și șapte, în ciuda reducerii traficului internațional în regiunea amenințată și a mobilizării unor importante forțe militare navale mandatate să elimine pericolul pirateriei. Atacurile din zona Somaliei au depășit totalul tuturor celorlalte acțiuni pirateresti de pe glob, mare parte înregistrate în zona continentală a Nigeriei, și în câteva locuri izolate din largul coastelor Americii de Sud. Nu există o evaluare exactă a pagubelor produse industriei transporturilor maritime care să includă și sumele de răscumpărare plătite de armatori în acel

⁶ Interviu structurat cu Colonel Mboje J. K. Kanga, comandantul poliției portuare, Dar es Salam, 25 noiembrie 2012

an și cifrele avansate de diverși cercetători variază între un miliard și 16 miliarde de dolari, o cifră dramatică la nivelul individual al pierderilor directe, considerată de unii minoră față de valoarea volumului schimbului total de mărfuri la nivelul întregului comerț mondial pe mare care a fost în anul citat de trei mii de miliarde de dolari⁷.

Nu atât asemenea pagube cât mai ales amenințarea gravă pe care o reprezenta și încă o mai prezintă pirateria maritimă au provocat reacția celor afectați de jaful pe mare. Câteva măsuri larg acceptate și inegal respectate au apărut ca reacții spontane sau ca operațiuni comune, toate limitându-se la reducerea efectelor și nu la rezolvarea cauzelor reînvierii în secolul XXI a unor practici din Evul Mediu.

O primă măsură a fost adaptarea navelor comerciale ca să facă față unor posibile atacuri: instalarea de furtunuri cu jeturi sub presiune în locurile de acces, desfășurarea de sârmă ghimpată pe balustrade, instalații cu ultrasunete sau electrificarea non-letală a punții, manevre de eschivare.

Din ianuarie 2009 peste treizeci de nave militare din Rusia, Franța, Marea Britanie, India, China și Statele Unite au început patrularea unei zone de două milioane și jumătate de mile pătrate: lor li s-au adăugat operațiunile EU NAVFOR cu numele de cod „Atalanta” și contingentul cunoscut sub numele de Combined Task Force 151.

În paralel, a apărut inițiativa constituirii și echipării cu sprijin internațional a unei paze de coastă somaleze, un proiect greu de aplicat în condițiile în care autoritățile guvernamentale provizorii controlau zone restrânse inclusiv în capitală.

Fenomenul s-a agravat de-a lungul anilor și organismele regionale cum este Uniunea Africană, au reacționat, dar limitele acțiunii lor s-au ciocnit de principiul universal al suveranității statelor națiune din zonă, fără al căror acord o soluție eficientă este greu de elaborat și încă și mai greu de aplicat. Din acest punct de vedere, Somalia este un caz dificil. „Guvernele trebuie să ajungă la putere în urma alegerilor organizate și desfășurate conform regulilor democratice, sub supravegherea observatorilor internaționali. Acestea sunt componentele unor procese preliminare. În cazul rebelilor din Somalia care pretind că apără bogățiile mării litorale, ei nu au nici un temei legal, nu sunt formațiuni recunoscute, nu sunt agenți guvernamentali așa că încă de la începutul anilor 1990 ei au complicat lucrurile. Problema apelor teritoriale este o controversă de durată, este o chestiune complexă și dificilă și grupurile rebele nu pot să aibă un cuvânt de spus pentru că ele se află, pur și simplu, în afara legii și prin comportament contravin drepturilor suverane care aparțin doar statului. Este nevoie ca Somalia să se implice într-un proces democratic amplu, să-și asume prerogativele suveranității totale atât asupra uscatului cât și a platformei continentale. Un guvern recunoscut atât intern cât și în plan extern este singura autoritatea care ar putea să își revendice drepturile ca membru legitim al comunității internaționale”⁸.

Prăbușirea regimului dictatorial al lui Siad Barre a fost una din cauzele reactivării manifestărilor piraterești în Golful Aden. Au dispărut odată cu acest regim sistemul de certificare a pescuitului. În perioada premergătoare, pescadoarele din întreaga lume care-și aruncau năvoadele în zonă ca să recolteze ton și rechin, cedau zece la sută din captură statului

⁷ Stephanie Hanson, *Combating Maritime Piracy*, 7 January 2010, <http://www.cfr.org/france/combating-maritime-piracy/p18376>, accesat 12 aprilie 2012.

⁸ Interviu structurat cu Johnny Moloto, adjunctul șefului Ambasadei Republicii Africa de Sud în Statele Unite ale Americii, 7 iunie 2010, Washington, D.C.

somalez ca parte a contractului cu guvernul de la Mogadiscio. Acesta, la rândul lui, fie comercializa contribuția primită pe piața internațională ca să-și sporească veniturile în valută forte, fie suplimenta aprovizionarea pieței interne, în special în zonele izolate de litoral. Pentru respectarea regimului de pescuit și a perioadelor de prohibiție, Somalia își dezvoltase un sistem minim de monitorizare și armata sa avea o marină militară dotată cu nave și echipamente din Statele Unite și Uniunea Sovietică. O parte din comandanții acesteia fuseseră instruiți în academiile din cele două superputeri în perioada în care Somalia se aflase în zona de influență a uneia sau a alteia. Ori tocmai cei care făcuseră parte din marina militară și paza frontieră maritimă au animat lumea pirateriei după dispariția autorității centrale pentru că erau antrenați în navigație, fuseseră recunoscuți pe plan local și aveau legături cu șefii de trib sau de clan ale căror comunități nu mai puteau face față concurenței predătorii a traulerelor marilor producători și au fost ademeniți în primele acțiuni de „pedepsire” și de compensare a pierderilor și pagubelor provocate de cei care pescuiau abuziv și ilegal. Degradarea cronică a autorității statului, consolidarea poziției unor baroni regionali, apropiati ai unor membri influenți din diaspora, la rândul lor foști înalți demnitari ai regimului dictatorial gata să sponsorizeze asemenea inițiative justițiariste au inaugurat și au alimentat o adevărată industrie din care unii au obținut profituri uriașe. Prima reacție a comunității internaționale a fost să substituie exercitarea prerogativelor statului printr-un control militar, cel puțin pe cuprinsul apelor internaționale limitrofe.

O prezență militară masivă și bine dotată nu a rămas fără efecte spectaculoase uneori, și succesele înregistrate au fost mediatizate și cu scopul de a crea impresia că lupta împotriva pirateriei chiar parcurge o cale victorioasă.

Ziarul britanic *The Independent* informa despre acțiunea unui grup de nave din Task Force 151, sub comandă britanică (de unde și ecoul în presă) care au reușit să blocheze două skiffuri la 500 de mile nautice est de malul somalez. Percheziționarea ambarcațiunilor suspecte a dus la arestarea a nouă pirați și la distrugerea bărcilor lor de atac. Comandorul Jeremy Blunden din marina regală declara emfatic: „Este un rezultat excelent. Forța multinațională pe care o conduc a localizat rapid și a neutralizat acest grup de pirați somalezi⁹ și a trimis un mesaj clar că pirateria nu mai face bani”. Ceea ce nu înseamnă că pericolul a fost eliminat, el a fost redus doar. În plus, succesul a fost asigurat de un număr neprecizat de nave (pentru păstrarea consemnului) aparținând mai multor țări (iarăși, neidentificate) care au reușit după o urmărire de trei zile și o supraveghere aeriană executată de elicopterele Seahawk atașate navei de sprijin Fort Victoria să găsească și să rețină două skiffuri cu nouă suspecti la bord. E adevărat că lupta împotriva pirateriei este asimetrică și se duce împotriva unui inamic atipic, dar disproporția este, totuși foarte mare.

Pentru că esența problemei și rezolvarea ei nu se află pe întinderile de apă, ci, în mod paradoxal, pe uscat, acolo unde mizeria, foametea și un trai lipsit de orice perspectivă nu dă nici o șansă a zilei de mâine comunităților care trăiesc la marginea oceanului. E adevărat că nici jaful și sechestrarea navelor comerciale nu poate fi soluția tolerabilă pentru comunitatea internațională, dar simpla vânatoare a posibililor pirați înseamnă abordarea efectelor și nu atacarea cauzelor care au încurajat și mențin amenințarea actelor piraterești. Pe uscat se află

⁹ Ellen Branagh, „Suspected Somali pirates captured by Navy-led forces after attack on supertanker”, *The Independent*, Monday, 21 October 2013.

cei care conduc, controlează și beneficiază de dezvoltarea industriei secheștrărilor de nave și de obținere a recompenselor.

Un raport al Națiunilor Unite a prezentat mecanismul de distribuire a veniturilor obținute din actele de piraterie. „Grupul de atacatori care ajung la bord primește 30 la sută din suma obținută pentru eliberarea echipajului și a navei; grupul de sprijin de la țărm care reține alte nave secheștrate și care menține legătura cu cei din larg are dreptul la 10 procente. Șefii clanurilor litorale și oficialii mărunți au și ei parte de 10 la sută, finanțatorii își retrag 20 de procente din suma finală iar sponsorul acțiunii primește partea leului de 30 de procente”¹⁰. Este un mecanism care a perpetuat această practică, pornită inițial la sfârșitul anilor 1990 de la amenzi modice de câteva sute de dolari aplicate unor vase care pescuiau ilegal în apele teritoriale somaleze și a ajuns la cifre impresionante de ordinul milioanei și chiar al zecilor de milioane cerute pentru nave valoroase sau cu încărcătură foarte scumpă. Cercetări minuțioase și persistente nu au reușit niciodată să stabilească suma exactă plătită pentru eliberarea unei nave cu echipaj și încărcătură cu tot. Ceea ce explică în parte de ce unele companii preferă să plătească recompensa și să nu mai urmărească pedepsirea autorilor unor atacuri chiar dacă aceștia sunt prinși și identificați ca atare.

În timpul unei escale a Fregatei „Regele Ferdinand” în portul Djibuti, un ofițer de legătură român ne-a arătat la malul oceanului un perimetru ultra luxos al orașului, care altfel poartă în majoritatea cartierelor urmele unei sărăcii prelungite, provocată și de numărul mare de refugiați somalezi, care și-au găsit un adăpost departe de războiul civil declanșat în patria lor după căderea regimului dictatorial al lui Siad Barre în ianuarie 1991. Vile apărute parcă dintr-o altă lume, aliniate pe străzi amenajate impecabil, vegetații luxuriante în grădini împodobite cu piscine azurii decupate atent din gazonul de un verde proaspăt contrastau izbitor cu micile bazaruri în care negustori anemiați mestecau khat¹¹ și așteptau câte un mușteriu la fel de necăjit ca și ei. Acest paradis al baronilor pirateriei era doar o parte a răspunsului la întrebarea: unde se duc banii din recompense? O altă parte se regăsește în localitățile din cornul Africii cum sunt Garowe, Hobyo sau Eyle unde au apărut reședințe de lux între colibe și case modeste învecinate cu țarcul câtorva capre și al unei cămile. „În aceste orașele sau sate de pescari prăfuite de pe coasta Somaliei s-au deschis câteva restaurante în fața cărora parchează într-un nor de nisip mașini luxoase cu tracțiune integrală. Pistolari adolescenți își etaleză armele pline de mândrie, însoțindu-i pe intermediarii negocierilor pentru recompense, îmbrăcați în costume luxoase mereu agățați de telefoane mobile scumpe. Aproape toți vorbesc fluent engleza, franceza, araba, swahili sau somali. Aceștia sunt o parte din oamenii care au câștigat între 35 și 85 de milioane de dolari în 2008. Nici un cent nu a ajuns în comunitățile pe care le sfidează. Au păstrat banii adunați prin jefuirea și suferința altora ca să-și alimenteze capriciile”¹².

Constarea cercetătorului britanic citat poate să pară patetică dar...

„Pe mecanicul [nostru] șef l-au luat și l-au izbit cu capul de balustradă, i-au spart arcada și l-au amenințat că-l duc la mal și-l abandonează în munți să moară de sete și de soare. Unul

¹⁰ John C. Payne, *Piracy Today*, Sheridan House, Dobbs Ferry New York, 2010, p. 93.

¹¹ Plantă ușor halucinogenă, care aplatizează simțurile și reduce senzația de foame. Obiceiul mestecării frunzelor de khat/ghat este răspândit pe toată coasta estică a Africii din Etiopia până în Mozambic.

¹² Nigel Cawthorne, *Pirates of the 21st Century*, John Blackie Publishing Ltd, London 2009, pp. 145-146.

dintre somalezii i-a spus șefului lor că mecanicul ascunsese rezervele de apă potabilă. Ne-au amenințat pe mai mulți că ne duc la mal, ceea ce era foarte curată. Nu ne mai găsea nici dracu'. O dată ne-au scos în cupa castelului [puntea de comandă, *n.a.*] și ne-au amenințat că este ultima șansă, că nu ne mai lasă să ne spălăm, ne lasă în soare afară. Asta a fost la ultimul telefon, când a fost și zarva puțin mai mare. Ne-au amenințat că ne omoară, și tot trăgeau focuri în aer ca să înțelegem că aveau de gând să ne termine. Tot timpul beau ceaiuri și mestecau buruiana aia a lor. Uneori tăiau pentru ei câte o capră, noi mâncam orez fiert în apă de mare. Am slăbit 40 de kilograme în patru luni”¹³.

Asemenea situații și amenințările la care au fost expuși navigatorii români din echipaje internaționale au adus pirateria aproape de casele și familiile românilor, au decupat-o din atmosfera carnavalescă a filmelor de aventuri cu plaje însorite, juri spadasini și domnișoare romantioase. Potrivit statisticilor, treizeci de mii de navigatori români sunt încadrați în echipaje internaționale. „Principalele țări furnizoare de marinari experimentați sunt Filipine, Indonezia, Rusia, Ucraina, Polonia, China, India, Grecia, Coreea de sud, Croația și România. Există o concurență strânsă pentru că salariile sunt relativ bune pentru majoritatea dintre ei”¹⁴.

În mod paradoxal, nu de puține ori s-au întâlnit oameni care aveau în comun dorința de a câștiga mai bine pentru ei și familiile lor. Mijloacele de atingere a acestui scop îi deosebeau fundamental: pentru unii însemna muncă, efort și risc la mii de kilometri distanță de casă, pentru alții jaf, teroare și chiar omucidere. Pe 5 mai 2009 nava Victoria încărcată cu 10 mii de tone de orez a fost atacată și ocupată la 75 de mile marine sud de țărmul yemenit. Între cei 11 navigatori români se aflau mecanicul șef și fiica lui, ofițer de punte. “Eram eu și mecanicul prim, în camera de comandă din sala mașinii și la un moment dat Ruxandra, ofițer de punte, era în cart. Ne-a dat telefon și ne-a spus că ne urmărește o șalupă. Am întrebat ce fel de șalupă și mi-a spus “e clar! Sunt pirăți”. Între timp, până să ne dezmetecim noi ei deja au urcat la bord deși nava era pregătită cumva împotriva unui atac pirateresc. Au urcat până sus pe comandă, comanda era încuiată și au tras într-un geam. Au spart geamul și ce puteam să mai facem? Puntea de comandă are pereții din sticlă. Așa că au descuiat ușa și au intrat. Toți erau înarmați. Țștia care au urcat la bord erau cu Kalshinkov. Unul din ei care era probabil șeful avea un revolver și mai era unul care avea un tub din ăla lansator de grenade”¹⁵.

Nava sechestrată a fost dusă în apropiere de localitatea Eyl unde au început negocierile pentru răscumpărare și eliberare navei și a echipajului. “În momentul în care am fost sechestrați am apăsat butonul de securitate de la companie, când pirății se aflau deja la bord, a sunat telefonul prin satelit, și am fost întrebați dacă nu era cumva o glumă. Bineînțeles că răspunsul a fost negativ, totul era real. După ce am ajuns la Eyl, au venit la vapor mai mulți pirăți, printre care și comandantul pirăților și un negociator din partea lor. Toate discuțiile au fost purtate pe telefonul prin satelit, și la sfârșit au fost și câteva e-mailuri, dacă nu mă înșel pentru stabilirea recompensei. Am stat sechestrați timp de 77 zile, timp în care am mâncat ce aveam la vapor, în cambuză”¹⁶

¹³ Interviu structurat înregistrat pe 17 septembrie 2012 la Constanța cu Adrian Gilcă, timonier pe cargoul Buccaneer, ostatic din 11 aprilie până în 9 august 2009.

¹⁴ ****”Flags of Peace”, *The Economist*, 13 September 2003.

¹⁵ Interviu structurat înregistrat la Constanța pe 6 septembrie 2012 cu Hartim Sarchizian, șef mecanic, pe nava Victory.

¹⁶ Interviu structurat realizat prin e-mail pe 26 septembrie 2012, cu Ruxandra Sarchizian, ofițer de punte pe nava Victory.

Vasul a fost eliberat pe 17 iulie după ce a fost plătită o răscumpărare de un milion opt sute de mii de dolari, sumă adusă la bord cu un remorcher local¹⁷. Prin situații asemănătoare au trecut și alți navigatori români, fiecare purtând cu sine o traumă sufletească pe care nu o poate alina nimeni și nimic. Tragedii similare au cunoscut mii de navigatori din toată lumea într-un război nevăzut, atipic și incredibil. Civilizațiile care au pornit în aventura spațială, care au făcut din comunități despărțite de mări, oceane și continente un sat global, care au dus lumina cărții și a cunoașterii în cele mai izolate locuri de pe planetă s-au dovedit impotente în fața unei industrii orchestrate abil care a reușit să stoarcă nu numai sume uriașe cu acordul și cu contribuția unor corporații de tip mafiot, ci și o îngenunchere în fața agresiunii atipice.

Constatări de genul celei evocate de coordonatoarea operațiunilor americane împotriva pirateriei și pentru securitatea maritimă¹⁸ nu poate să fie decât un somnifer confortabil pentru cei care mai cred că jaful pe mare este un act romantic, care se petrece uneori, dar nu foarte des, undeva departe, în afara acestei lumi prea modernizate și digitalizate pentru ca așa ceva să provoace interes și cu atât mai puțin îngrijorare. Dar lucrurile nu stau deloc așa. Situația de pe uscat dovedește profunzimea crizei. Somalia este un stat eșuat și, ca încă 19 ca ea, domină anumite zone nu prin forța ci tocmai prin slăbiciunea sa, pentru că lipsa de autoritate asupra teritoriului național¹⁹ permite dezvoltarea unor organizații și grupări extremiste, teroriste și de crimă organizată. În zona sa litorală de ani de zile omenirea a fost martoră, de multe ori, neputincioasă la abuzuri extreme pentru care autorii lor ar fi fost aduși în fața justiției și condamnați în mod exemplar în condițiile unui stat realmente suveran cu răspunderi asumate în plan internațional.

Nigeria, al doilea perimetru frământat de atacuri și rețineri de ostatici, s-a plasat de-a lungul anilor în rândul statelor în curs de eșuare: guvernul federal controlează o parte din teritoriul național, dar zone de interes economic național, inclusiv apele teritoriale se află practic sub administrarea unor bande separatiste cum ar fi Organizația pentru Supraviețuirea Populației Ogoni, Mișcarea pentru Emanciparea Deltei Nigerului sau Comunitățile Federale Ijaw din Delta Nigerului. Acestea au sechestrat nave și lucrători ai companiilor petroliere internaționale sub pretextul unui justițiarism care nu are legătură cu abuzurile sau brutalitățile cărora le-au fost supuși ostaticii. Resursele de petrol²⁰ și veniturile generate de acestea i-au creat guvernului federal, mai ales în perioadele de dictatură militară, o capacitate sporită să intervină în disputele locale de ordin etnic. Nigeria, este cea mai aglomerată țară africană, cu o populație de aproximativ 170 de milioane de locuitori din 500 de etnii care vorbesc 200 de limbi și dialecte diferite. „Înfrângerea elitei regionale tradiționaliste le-a creat politicienilor din capitala federală o nouă capacitate de manipulare a bandelor rivale regionale: foștii baroni locali au fost măturați în mare parte, iar cei care au rămas la putere au devenit vasalii unor interese străine comunităților lor. Așa au apărut

¹⁷ John C. Payne, *op.cit.*, p. 115.

¹⁸ Vezi pg. 1, §2 și pg. 2, nota de subsol 3

¹⁹ Jeffrey Young, *Failed State Foster Terrorism*, November 6, 2006, <http://www.voanews.com/english/archive/2006-11/failed2006-11-09-voa3.cfm>, accesat 23 august 2012.

²⁰ Nigeria este al 8-lea mare exportator din lume potrivit [World Bank list of economies](http://www.worldbank.org). <http://www.worldbank.org>. January 2011, accesat 6 aprilie 2014.

milițiile locale cum este Congresul Poporului Oodua în 1994, protejat de notabilitățile din tribul Yoruba, cu un rol important în organizarea unei rezistențe rebele față de autoritățile federale”²¹.

De ce Nigeria? Pentru că aici industria obținerii de sume mari de bani în schimbul unor ostatici proveniți de la companii petroliere puternice este mai mare. Corporațiile au interese majore în zonă, dispun de mijloace financiare semnificative, deci se mărește șansa achitării rapide a recompenselor cerute de răpitori, iar zona de acțiune a milițiilor „vigilantes” este parțial desprinsă de autoritățile federale și locale. În plus, o parte din cei puși să monitorizeze și să preîntâmpine luările de ostatici dacă nu sunt părtași direcți au legături cu răpitorii și, deci, și cu banii obținuți din recompense. „Milițiile nigeriene caută să fie conectate cât mai strâns cu elitele locale susținute de cercurile din capitala federală. În Anambra, Bayelsa și Statele Deltei milițiile relevante au legături semnificative cu politicienii care au fost sprijiniți la rândul lor fie de regimul Abasha (1993- 1998) și au obținut controlul asupra resurselor locale și au înarmat tineretul ca să supraviețuiască frământărilor politice, fie de politicienii care încă se mai bucură de susținerea unor facțiuni din capitala Abuja”²².

Se adaugă motivația așa-zis politică. 90 la sută din profitul realizat de Nigeria din exporturile de petrol ajunge în visteria guvernului federal, acuzat că îl împarte inegal și inechitabil, lăsând zone afectate de poluare și otrăvirea mediului din perimetrele de exploatare să moară lent în izolare sau să-și caute singure de grijă. Principiul legal al dreptului federal de proprietate asupra resurselor naturale datează din perioada colonială (independența, 1 octombrie 1960) consolidat în timpul războiului civil când câmpurile petrolifere au fost cucerite ca un teritoriu al învingătorului. În prezent doar 12 procente din veniturile obținute din extracția de țiței revin autorităților locale și numai 13 la sută ajung în statele petrolifere ale federației²³. În plus, corupția și violența se adaugă pagubelor provocate de industria petrolieră din Delta Nigerului.

Cele mai recente analize economice au înregistrat o modificare treptată a situației economice a Nigeriei, dar efectele unei creșteri modeste au nevoie de timp pentru ca ele să influențeze în bine viața comunităților din deltă și să descurajeze actele violente executate sub pretextul unor revendicări justițiare. Pentru că asemenea acte nu i-au ocolit nici pe unii compatrioți de ai noștri. Marian Pârjol, pe când se afla la post în Nigeria în calitate de ambasador al României a aflat în februarie 2009 de la colegii din corpul diplomatic, nu de la autoritățile române, și nici de la cele nigeriene, că un lucrător român angajat pe un petrolier al unui armator grec a fost luat ostatic²⁴. Nicolae Popa, victima unui atac al extremiștilor din Delta Nigerului, om trecut de prima tinerețe, bolnav cronic a fost ținut ca un animal în laț timp de trei luni. „Mărturisesc că am fost șocat pentru că am trecut prin multe situații delicate în viață, dar nu înveți niciodată cum să negociezi eliberarea unui om răpit într-o țară africană și a trebuit să iau totul de la zero și să mă descurc în situația asta. Am fost absolut singur în acest demers. În asemenea situații informezi ministerul de externe, informezi structurile de securitate. În 99 la sută din cazuri oamenii sunt

²¹ Oyelye Oyediran, *The Reorganization of Local Government in Transition Without End: Nigerian Politics and Civil Society under Babadīngā*, Boulder, Lynne Reiner Publishing, 1997, p. 193.

²² William Reno, „Protectors and Predators” în Louise Andersen, Björn Møller, Finn Seputiat, *Fragile States and Insecure People?*, Palgrave Macmillan, New York 2007, pp. 104-105.

²³ John Campbell, *Nigeria. Dancing with the Devil*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham, Boulder, New York, Toronto, Plymouth UK, 2011, p. 26.

²⁴ Interviu structurat cu Marian Pârjol, fost ambasador al României în Nigeria, 13 ianuarie 2011, Washington D.C.

răpiți pentru recompensă. În Nigeria, din păcate, totul se face cu oarecare întârziere, noțiunea de „timp” fiind relativă. Într-o situație ca aceasta exista riscul ca răpitul să fie executat, căci în final s-a dovedit că pentru cetățeanul român armatorul care nu-l mai recunoștea ca angajat al său, nu era dispus să plătească nici un fel de recompensă. Astfel că eu trebuia să acționez repede, singur de fapt, simțindu-mă responsabil pentru viața acestui cetățean român”²⁵.

În ultima clipă ostaticul a fost recuperat prin diligența și abilitatea diplomatului român, care s-a prezentat doar ca o rudă îndepărtată a acestuia, a evitat pretențiile exorbitante de răscumpărare și a putut negocia, prin intermediari locali, eliberarea compatriotului său. Prețul repunerii în libertate a unui muribund, fără valoare pentru gardienii săi a fost o sticlă de palincă făcută cadou nigerianului care a funcționat ca interfață cu răpitorii. „M-am dus la Port Harcourt, la sediul serviciilor secrete. Acolo l-am găsit pe românul meu. Era un om răvășit, traumatizat, cum este și firesc după trei luni de stat cu teama morții în fiecare clipă. Cred că la un moment dat nici nu mai conștientiza că poate să moară. Era dezorientat și un pic rupt de realitate după detenție”²⁶ Dramatismul situației nu a interesat, se pare, pe nimeni cu excepția ambasadorului român care l-a îngrijit la reședința sa nigeriană câteva zile până când fostul ostatic Nicolae Popa a fost în stare să se deplaseze și să revină în țară cu un bilet de avion subvenționat tot de diplomatul român.

În schimb, presa senzaționalistă din țara noastră s-a dovedit extrem de sensibilă față de soarta unor ostatici de pe alte meleaguri, e adevărat, dramatică în felul ei; oamenii sunt oameni, și suferința nu are grade de comparație în situații extreme. Producția hollywood-iană „Căpitan Philips” a animat pentru scurt răgaz interesul față de pirateria maritimă și un tabloid românesc, altfel popular, a preluat recent experiența unui comandant de vas, relatată inițial de canalul de televiziune Foxnews din SUA²⁷. Povestea căpitanului Wren Thomas s-a întins pe optsprezece zile, urmată de pleiada de mărturisiri și relatări dramatice, niciuna trecută sub tăcere de ziarul românesc. Pentru zecile de ostatici români din golful Aden și alții din Golful Guineei nu a mai rămas nici spațiu și nici compasiune, sechestrarea de ostatici români, devenind la apogeul crizei un fapt banal care nu aducea creșteri de tiraj.

Este nu numai o atitudine inumană, este o atitudine tolerantă față de un fenomen grav, o atitudine la fel de compromițătoare ca și anunțurile triumfaliste care relatau că din 2012 nu s-au mai înregistrat atacuri. Totuși, aproape cincizeci de ostatici se mai află încă în mâinile somalezilor în momentul în care este redactată această prezentare. Soarta lor este cu atât mai incertă în condițiile în care crima organizată din mediul maritim este constrânsă să cedeze. Șefii bandelor par mai hotărâți ca oricând să joace ultima carte: sfidarea extremă a cererilor comunității internaționale și mărirea mizei pentru eventuala răscumpărare. Pentru că atât cauzele pirateriei maritime cât și soluțiile eliminării acesteia se află pe uscat, acolo unde domină nedreptatea, sărăcia și banditismul tribal. Pentru români amenințările navigației în mările rechinilor de uscat înseamnă nu numai pericolul imediat al sechestrării, suferinței și chiar al pierderii vieții, înseamnă și pagube economice, față de care autoritățile sunt mult mai sensibile. „România indirect suferă, suferă chiar și portul Constanța. De când s-au accelerat aceste atacuri pirateresti, după 2006-2007, portul Constanța suferă pentru că sunt mai puține curse care vin direct din Orientul îndepărtat în

²⁵ *Ibidem.*

²⁶ *Ibidem.*

²⁷ Foxnews, „U.S. ship captain recounts 18-day ordeal as hostage of crack-smoking Nigerian pirates”, www.foxnews.com/world/2014/04/04/us-ship-captain-recounts-18-day-ordeal-as-hostage-crack-smoking-nigerian/?intcmp-latestnews, accesat 6 aprilie 2014.

Constanța acum când trebuie să facă diferite traversări pe la sud de Africa și au luat-o pe altă rută de navigație, fapt ce a crescut costul transportului, nu a mai fost sustenabil pentru comerțul direct cu porturile din Marea Neagră. Transportatorii au aplicat alte variante pentru a putea să ducă mai departe în alte zone mărfurile și să nu le mai tranziteze pe la noi. Este mai avantajos ca mărfurile să le distribuie în Europa pe Dunăre, pe calea ferată sau auto venind cu nava din India prin Suez decât să treacă pe la sud de Africa. Dar pericolul jafului pirateresc obligă folosirea altor țări pentru tranzit, țări care sunt pe drumul cel mai scurt al navei. Există deci anumite implicații, dar nemijlocit și cea mai directă suferință care ne afectează în mod grav este cea îndreptată împotriva navigatorilor noștri”²⁸.

Pirateria maritimă a luat amploare într-un anumit context caracterizat de:

- slăbirea sau prăbușirea controlului statului în țările eșuate și în curs de eșuare asupra regiunii costaliere de uscat și de apă;
- creșterea masivă a traficului comercial pe mările și oceanele planetei;
- congestionarea, în consecință, a unor puncte obligatorii de trecere în care navele sunt nevoite să reducă viteza de deplasare sau chiar să staționeze în așteptare;
- prelungirea efectelor crizelor financiare din Asia de sud est, în anii 1990, și în America de Nord și Europa în 2007-2008;
- scăderea capacității și a interesului pentru supravegherea mării internaționale după atacurile teroriste de la 11 septembrie 2001, în urma cărora statele s-au concentrat mai ales asupra propriei securități;
- mărirea volumului mărfurilor tranzitate în porturi și scăderea capacității de urmărire și protejare a acestora la țarm;
- corupția și vidul legal, precum și complicitatea unor membri ai administrațiilor chemate să vegheze la securitatea în apele teritoriale;
- proliferarea comerțului ilegal cu arme ușoare și înarmarea bandelor din zona litorală.

Marele pericol al pirateriei maritime este asocierea bandelor de jefuitori pe mare cu teroriștii de pe uscat care intenționează să saboteze navigația maritimă și să folosească întinsul oceanului pentru actele lor criminale, în condițiile în care numeroase state și-au intensificat măsurile de protecție anti-teroristă a teritoriilor lor naționale. Schimbul este foarte simplu. Pirații somalezi i-au antrenat pe militanții islamiști din al Shabaab în navigația pe mare, iar aceștia, la rândul lor, i-au antrenat pe pirați în tehnica de atac, în mânuirea armelor și a explozivilor. Această amenințare tot mai mare se poate descifra și în aparenta acalmie și în actualul curs descendent al pirateriei în zonele tradiționale. Este posibil ca presiunea internațională să fi descurajat jaful pe mare ridicat la rangul de industrie bănoasă a economiei subterane. Este posibil, însă, ca aceasta să fie și liniștea dinaintea furtunii în care se pregătesc noi forme de atac și de extindere geografică a zonelor de acțiune ale piraților/teroriștilor maritimi.

BIBLIOGRAFIE:

Branagh, Ellen, „Suspected Somali pirates captured by Navy-led forces after attack on supertanker”, *The Independent*.

²⁸Interviu structurat cu Adrian Mihălciou, Inspector, Sindicatul Liber al Navigatorilor, Constanța, 6 septembrie, 2012.

- Campbell, John, *Nigeria. Dancing with the Devil*, Rowman & Littlefield Publishers, Lanham, Boulder, New York, Toronto, Plymouth UK, 2011.
- Cawthorne, Nigel, *Pirates of the 21st Century*, John Blackie Publishing Ltd, London 2009.
- Hanson, Stephanie, *Combating Maritime Piracy*, 7 January 2010, <http://www.cfr.org/france/combating-maritime-piracy/p18376>
- Oyediran, Oyelye, *The Reorganization of Local Government in Transition Without End: Nigerian Politics and Civil Society under Babadanga*, Boulder, Lynne Reiner Publishing, 1997.
- Payne, John C., *Piracy Today*, Sheridan House, Dobbs Ferry New York, 2010.
- Reno, William, „Protectors and Predators” in Louise Andersen, Bjørn Møller, Finn Seputiat, *Fragile States and Insecure People?*, Palgrave Macmillan, New York 2007.
- Saul, Jonathan (20 June 2011). "Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar". Reuters.
- Young, Jeffrey, *Failed State Foster Terrorism*, November 6, 2006, <http://www.voanews.com/english/archive/2006-11/failed2006-11-09-voa3.cfm>