

## Studia PRAWNICZE

Zeszyt 2(184) 2010  
Warszawa 2010

Aneta Ratkowska ■

### PIRACTWO I TERRORYZM MORSKI

Piractwo morskie posiada bardzo długą historię i przez pewien czas zostało już uznane za zbrodnię przeszłości. Ponowne narodzenie się tego zjawiska zagroziło handlowi międzynarodowemu, bezpieczeństwu międzynarodowemu, przez co stało się pewnego rodzaju fenomenem współczesnego świata. Przyczyn rozwoju współczesnego piractwa morskiego można szukać w ubóstwie państw przybrzeżnych, chęci zysku, słabości państw i ich funkcji policyjnych, nawet, jak w przypadku Somalii, braku skutecznego rządu i załamania ekonomicznego, jak również w braku skutecznych mechanizmów prawnych oraz skutecznych działań zmierzających do walki ze zjawiskiem piractwa morskiego.

Bezprawne działania na morzu podzielić można na dwie grupy: działania pirackie i zbrojne napaści oraz akty terroryzmu morskiego.

Na gruncie prawa międzynarodowego nie ma jednej zunifikowanej definicji piractwa. Ogólne ramy pomocne w definiowaniu stworzyła Międzynarodowa konwencja o prawie morza, która jednakże przez wprowadzenie warunków „dla celów prywatnych” oraz „na morzu otwartym”, znacznie zawężyła jej zastosowanie. Bezprawne akty przemocy w stosunku do statku, poza morzem otwartym zostały zdefiniowane przez Międzynarodową Organizację Morską, jako zbrojne napaści na mrozu, do których zasada jurysdykcji uniwersalnej, ustanowiona w konwencji o prawie morza, nie ma zastosowania.

Zasadniczym elementem pozwalającym różnicować piractwo morskie i terroryzm na morzu jest motyw, jakim kieruje się sprawca. Piraci kierują się żądzą zysku, a morscy terroryści dążą do osiągnięcia tzw. efektu teatru, czyli zdobycia jak najszerzego zainteresowania mediów.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> K.Kubiak, *Piractwo czy terroryzm?*, Stosunki międzynarodowe Nr 56-57, styczeń-luty 2009, s.3

W kontekście gwałtownego wzrostu liczby pirackich ataków, szczególnie u wybrzeży Somalii, Rada Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych oraz poszczególne państwa podjęły bardziej zintensyfikowane działania. Warto jednak zauważyć, że państwa bezpośrednio narażone są raczej niechętnie do popierania oskarżenia oraz sądenia piratów w krajowych sądach, mając na względzie skomplikowany charakter prawny takich spraw oraz konieczność zapewniania odpowiedniego standardu przestrzegania praw człowieka. Otwartym wciąż pozostaje pytanie czy w prawie międzynarodowym niezbędne jest wprowadzenie jednolitego mechanizmu oskarżania, sądenia oraz karania pojmanych piratów. Pomimo podejmowanych działań, często oskarżeni odchodzą wolno czy to z powodu braku właściwych podstaw prawnych czy z powodu braku politycznej woli do ich osądenia i skazania.<sup>2</sup>

Niniejsze opracowanie stanowi próbę uporządkowania definicji szeroko rozumianego piractwa morskiego oraz opisuje główne nurty działań, podejmowanych przez społeczność międzynarodową, mających na celu walkę z tym zjawiskiem.

## I. Historia piractwa

Podejmując próbę zdefiniowania piractwa i innych aktów przemocy na morzu nie można dokonać tego w oderwaniu od tła historycznego tych zjawisk. Historia pokazuje bowiem, że piractwo istnieje od początku obecności człowieka na morzu, przez wieki, było sposobem na życie dla wielu ludzi.

Wszystko wskazuje na to, że słowo „pirat” zostało po raz pierwszy użyte przez jednego z rzymskich historyków. Z kolei grecki historyk, Plutarch, około 100 roku naszej ery, podał definicję aktów pirackich, które określił jako napadanie na statki oraz nadmorskie miejscowości bez autoryzacji (np. głowy państwa). Termin „piraci”, mimo, że zdefiniowany w czasach antycznych, w języku angielskim nie miał jednoznacznego określenia przez całe wieki. W średnio-wiecznej Anglii słowo to było synonimem morskich złodziei, a dopiero około XVIII wieku zaczęło oznaczać kogoś wyjętego spod prawa. Z historycznego punktu widzenia większość aktów piractwa miała miejsce poza granicami wszelkich państw, co znacząco komplikowało kwestie prawne związane z karaniem i ściganiem piratów. Choć często piraci działali na własną rękę, to jednak równie często określony żeglarz otrzymywał od rządu licencję na atakowanie statków

---

<sup>2</sup>H.Tuerk, *The resurgence of Piracy: a phenomenon of modern Times*, University of Miami International and Comparative Law Review, Volume 17, Issue I, 2009, s. 2;

innego, często wrogiego lub reprezentującego opozycyjne interesy gospodarcze i ekonomiczne, państwa.<sup>3</sup>

W czasach starożytnej Grecji i Rzymu piraci nie byli rozbójnikami *sensu stricte*, ale członkami ekonomicznych i politycznych grup zaangażowanych w odbieranie dóbr członkom innych społeczności bez jakiegokolwiek upoważnienia prawnego. Między X a IX wiekiem p.n.e. Grecy zaczęli postrzegać piractwo na morzu i lądzie, jako akt mający znamiona wojny.<sup>4</sup>

Powyższe koncepcje zostały zakwestionowane przez Cyserona (106 – 43 p.n.e.), który określił piratów, jako wrogów całej ludzkości, nazywając ich *hosti humani generis*. Idee Cyserona zostały później przyjęte przez włoskiego prawnika Alberico Gentili. Piractwo zostało określone zdrazieckim aktem rebeliantów, których czyny przestępne nie mogą być przypisane suwerennemu państwu albo społeczności, niezależnie od motywów politycznych czy ekonomicznych.<sup>5</sup> Alberico Gentili wskazywał również, że piraci są wspólnymi wrogami i mogą być atakowani bezkarnie przez wszystkich, są przedmiotem pogardy dla prawa narodów. Z tych też względów nie znajdują ochrony w prawie i powinni być zmiżdżeni przez nas i wszystkich ludzi.<sup>6</sup> Mankamentem takiego definiowania jest to, że dopuszcza możliwość rozciągnięcia jurysdykcji nie tylko na morze otwarte, ale również na obszar podlegający obcej jurysdykcji, w celu eliminacji tak zwanych zdrajców.<sup>7</sup>

Ojciec współczesnego prawa międzynarodowego, Hugo Grotius, podkreślał, iż piratom nie przysługują uprawnienia na podstawie prawa wojennego, ponieważ są wrogami całej ludzkości, w stosunku do których, ani dobra wiara, ani publiczne przyrzeczenie nie muszą być dotrzymywane.<sup>8</sup>

Powyższe poglądy przedstawicieli nauki prawa znalazły swoje odzwierciedlenie również w orzecznictwie, w sprawie *Marianna Flora* z 1825 r. W tej sprawie okręt wojenny *Aligator* pod banderą Stanów Zjednoczonych wysłany przeciwko okrętom pirackim i handlarzy niewolników, napotkał portugalski statek *Marianna Flora*, który manewrował oraz był oznakowany w sposób pozwalający

---

<sup>3</sup> A. Długosz, *Krótką historia piractwa*, Magazyn kultury popularnej ESENSJA, artykuł dostępny na stronie: <http://www.esensja.pl/varia/publicystyka/tekst.html?id=587>

<sup>4</sup> M. Pathak, *Maritime Violence: Piracy At Sea & Marine Terrorism Today*, Windsor Review of Legal and Social Issues vol.20/2005, s.67

<sup>5</sup> Ibidem, s.67

<sup>6</sup> A. Gentili, *De Jure Belli Libri Tres*, w Ł. Kułaga, *Zwalczanie współczesnego piractwa morskiego w świetle regulacji Konwencji o prawie morza z 1982 r. oraz innych regulacji prawno-międzynarodowych*, w Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r., w piętnastą rocznicę wejścia w życie, Toruń 2009, s. 221.

<sup>7</sup> M. Pathak, op.cit., s.67

<sup>8</sup> H. Grotius, *De Jure Belli Ac Pacis Libri Tres*, w Ł. Kułaga, op. cit., s.222

przypuszczać, że jest w niebezpieczeństwie. Gdy *Aligator* zbliżył się do statku *Marianna Flora*, ten podniósł przeciwko niemu ogień.<sup>9</sup> Sąd Najwyższy orzekł, iż piraci mogą być zatrzymani, zgodnie z prawem, przez każdy statek państwowy lub prywatny, ponieważ są wrogami rodzaju ludzkiego i jako tacy powinni podlegać najsurowszemu prawu wojny.<sup>10</sup>

Pierwsza próba definicji piractwa w nowożytnym prawie międzynarodowym pojawiła się w 1926 r. na forum Ligi Narodów. Projekt konwencji dotyczył tylko czynów popełnianych z powodów prywatnych, z wyłączeniem aktów motywowanych politycznie. Następnym krokiem był tzw. projekt harwardzki, powstały w 1932 r. Został oparty na założeniu, że każde państwo może sprawować jurysdykcję nad statkiem pirackim i ma prawo zajęcia tego statku wraz z jego ładunkiem. Przyjęta definicja piractwa była szeroka i obejmowała wszystkie akty przemocy na morzu otwartym popełnione z zamiarem skrzywdzenia innej osoby, kradzieży lub zniszczenia mienia, popełnione dla celów osobistych. Z powodu przyjęcia za cel sprawcy jedynie pobudek osobistych, wyłączono piractwo państwowe i piractwo polityczne.<sup>11</sup> Projekt harwardzki zakładał, że akty przemocy popełnione na morzu z pobudek politycznych powinny być wyłączone spod jurysdykcji powszechnej, a zakres jurysdykcji ograniczony do państwa poszkodowanego, uznanego rządu czy państwa, którego obywatelem jest sprawca aktu przemocy.<sup>12</sup>

Projekt harwardzki stał się podstawą do wypracowania, podczas obrad III Konferencji Prawa Morza ONZ, konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), podpisanej 10 grudnia 1982 r.<sup>13</sup> w Montego Bay na Jamajce. Konwencja UNCLOS przyjęła w niezmienionej formie zapisy dotyczące piractwa, gdzie pojęcia piractwa państwowego i piractwa politycznego zostały wyłączone z reżimu jurysdykcji uniwersalnej.

---

<sup>9</sup> J.J. Lenoir, *Piracy Cases in the Supreme Court*, Journal of Criminal Law and Criminology (1931-1951), Vol. 25, No. 4 (Nov. - Dec., 1934), Northwestern University, s.549

<sup>10</sup> *The MARIANNA FLORA.*, 24 U.S. 1, 6 L. Ed. 405 (1825), March 20, 1825 APPEAL from the Circuit Court of Massachusetts, dostępny na stronie:

<http://caselaw.lp.findlaw.com/scripts/getcase.pl?navby=case&court=us&vol=24&invol=1#40>

Pirates may, without doubt, be lawfully captured on the ocean by the public or private ships of every nation; for they are, in truth, the common enemies of all mankind, and, as such, are liable to the extreme rights of war.

<sup>11</sup> T.Iwanek, *Prawo międzynarodowe wobec piractwa morskiego*, Państwo i Prawo 10/2009, s. 21

<sup>12</sup> K.Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo: Trio 2009, s.17

<sup>13</sup> Dziennik Ustaw z 2002 r. Nr 59 poz. 543

## II. Piractwo

W rozumieniu konwencji o prawie morza z 1982 r. piractwem jest (zgodnie z art. 101) każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży prywatnego statku lub samolotu, popełniony dla celów osobistych, na morzu otwartym, skierowany przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującym się na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego, przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

Zauważyć należy, że autorzy konwencji o prawie morza byli przekonani, iż piractwo jest zbrodnią przeszłości i nie ma istotnego znaczenia we współczesnym prawie morza. Z tych powodów nie uwzględnili działań o charakterze insurekcyjnym bądź terrorystycznym.<sup>14</sup> W konsekwencji dopiero w 1988 r. podjęto próbę szerszego uregulowania przestępczości na morzu, gdy na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej uchwalono konwencję w sprawie zapobiegania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, która również, mimo pokładanej w niej nadziei nie rozwiązała problemu. Obecnie brak jest norm prawno-międzynarodowych regulujących w sposób kompleksowy zagadnienie przestępczości na morzu.<sup>15</sup>

Przyjęte, w konwencji UNCLOS, pojęcie piractwa odnosi się tylko do statków prywatnych i państwowych oraz okrętów, których załogi po zbuntowaniu się zawładnęły nimi. Tak, więc definicja nie obejmuje, zdarzających się współcześnie, form piractwa państwowego - bezprawnych aktów dokonywanych przez okręty lub statki państwowe.<sup>16</sup>

Konwencja o prawie morza, zgodnie z artykułem 100 oraz 105 przewiduje zasadę jurysdykcji uniwersalnej w stosunku do aktów piractwa, stanowiąc iż wszystkie państwa powinny współdziałać w najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzu otwartym lub w innych miejscach, nie podlegających jurysdykcji państwowej. Zgodnie z powyższą zasadą każde państwo na morzu otwartym lub w innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa, może zająć piracki statek morski lub powietrzny opanowany przez piratów oraz aresztować osoby i zająć mienie na pokładzie oraz karać zgodnie z własnymi ustawami

---

<sup>14</sup> B.H. Dubner, *Human rights and environmental disaster – two problems that defy the “norms” international law of sea piracy*, Syracuse Journal of International Law and Commerce, Spring 1997, s. 19

<sup>15</sup> Ł. Kułaga, op. cit., s. 228.

<sup>16</sup> L. Gelberg, *Piractwo na morzach chińskich*, Warszawa 1956; Zagadnienia polityki międzynarodowej na IX Sesji ONZ. Dokumenty i materiały, Warszawa 1955 oraz R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 177

karnymi, niezależnie od obywatelstwa i bandery, jaką podnosi statek<sup>17</sup>. Sąd państwa, które dokonało zajęcia może zdecydować o wymiarze kary i określić czynności, jakie należy podjąć w stosunku do statków morskich, powietrznych lub mienia, z zastrzeżeniem praw osób trzecich działających w dobrej wierze.<sup>18</sup>

Zgodnie z prawem międzynarodowym istota piractwa polega na tym, że jest ono popełniane dla celów osobistych (*committed for private ends*). Dlatego też w stosunku do piratów prawo zwyczajowe i traktatowe zezwalało na powszechną represję i karanie stosowne do prawa państwa, którego okręt dokonał zatrzymania pirata. Powszechność jurysdykcji w odniesieniu do piractwa jest uznawana na gruncie prawa międzynarodowego od stuleci i stanowi dawno ukształtowaną zasadę. Każde państwo może zarówno aresztować, jak i ukarać piratów – oczywiście pod warunkiem, że zostali zatrzymani na morzu otwartym lub morzu terytorialnym danego państwa. Ściganie domniemyanych przestępców ma miejsce niezależnie od ich obywatelstwa czy miejsca popełnienia czynów przestępczych.<sup>19</sup>

Wymóg istnienia celów osobistych po stronie sprawcy jest najprawdopodobniej najpoważniejszym ograniczeniem zakresu i skuteczności definicji piractwa ustanowionej zgodnie z konwencją UNCLOS. Z definicji zostały, bowiem wyłączone akty piractwa motywowane politycznie, w tym również akty terroryzmu morskiego. Cele osobiste zmuszają do rozróżnienia piractwa prywatnego (indywidualnego) oraz państwowego (publicznego).<sup>20</sup> W świetle powyższego należy zauważyć, iż definicja piractwa wyłącza wszelkie motywacje polityczne, powzięte w imieniu państw, nieuznanych organizacji wojujących oraz nieuznanych band rewolucyjnych<sup>21</sup>. Cele osobiste niekoniecznie oznaczają działania powodowane chciwością czy rządzą zysku, mogą oznaczać również prywatną zemstę, chęć wyrządzenia szkody motywowaną prywatną wojną przeciwko państwu, nawet osobiste przekonania polityczne sprawcy mogą motywować akt piractwa<sup>22</sup>.

Kryterium popełnienia czynu na morzu otwartym może również budzić wątpliwości. Zgodnie z konwencją o prawie morza ściganie piractwa może nastąpić tylko w obrębie morza otwartego, w tym w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej, w przeciwnym wypadku dany akt nie wyczerpuje definicji piractwa w rozumieniu konwencji UNCLOS. Zgodnie z takim rozumowaniem, każde państwo jest właściwe do zajęcia statku i ładunku, aresztowania piratów, jak również do postawienia ich przed własnym sądem, niezależnie od ich narodowości.

<sup>17</sup> T.Iwanek, op.cit., s.22

<sup>18</sup> K.Kubiak, *Piractwo czy terroryzm?*, op.cit., s.2

<sup>19</sup> M.N.Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2000, s. 360.

<sup>20</sup> T.Iwanek, op.cit., s.24

<sup>21</sup> M.Pathak, op.cit., s.70

<sup>22</sup> T.Iwanek, op.cit., s.26

Natomiast, jeśli ten sam akt będzie miał miejsce na wodach terytorialnych nie mieści się on, w ustanowionej na mocy UNCLOS, definicji piractwa. Taki czyn może nie być uznany za piractwo na mocy prawa krajowego, bowiem tylko konkretnemu państwu, na którego morzu terytorialnym miało miejsce zdarzenie, przysługuje prawo do zatrzymania, osądzenia i ukarania piratów. W związku z powyższym dotknięte aktem piractwa państwo, gdy został zaatakowany statek podnoszący jego banderę, nie posiada żadnych środków prawnych w celu prowadzenia oskarżenia i ukarania sprawców przestępstwa, chyba że wyrazi na to zgodę państwo przybrzeżne, na którego wodach miał miejsce akt piractwa.<sup>23</sup> Wszelkie inne przypadki mające miejsce na morzach terytorialnych lub wodach wewnętrznych są określane jako zbrojne napaści na morzu, zgodnie z nomenklaturą przyjętą przez Międzynarodową Organizację Morską.

Konstrukcja normy zawartej w art. 101 UNCLOS oparta jest na założeniu, że państwa wprowadzą odpowiednie przepisy penalizujące oraz są w stanie je egzekwować. W przypadku państw bez efektywnego rządu i sił morskich (np. Somalia) albo o zbyt małej marynarce wojennej dla patrolowania rozległego wybrzeża (np. Malezja), założenie takie okazało się nieefektywne<sup>24</sup>, jak również ze względu na fakt, iż większość aktów piractwa ma miejsce na wodach terytorialnych.

Piractwo zostało uznane w prawie narodów za przestępstwo, którego zwalczanie leży w interesie całej społeczności międzynarodowej<sup>25</sup>. Szczególnie trudne może być zastosowanie regulacji zawartych w prawie morza do zwalczania czynów, które są aktami przemocy, a nie wyczerpują definicji piractwa. Podkreślić należy, że stan taki utrzymuje się, mimo iż już w połowie XIX wieku miały miejsce działania bezprawne wykraczające poza klasyczną definicję piractwa. Dopuszczali się ich zarówno powstańcy walczący z obcą okupacją, jak i strony rozmaitych wojen domowych i konfliktów wewnętrznych, prowadzonych przede wszystkim w Ameryce Środkowej i Południowej. Zyskały one miano piractwa politycznego, które jednak nie podlega represji wszechświatowej na mocy konwencji o prawie morza. Podkreślić należy również, że prawo międzynarodowe nie wypracowało powszechnie akceptowanego i potwierdzonego praktyką stanowiska na temat uprawnień zbrojnych formacji powstańczych działających na morzu. Najbliższy powszechnej akceptacji wydaje się pogląd, iż powstańcy mogą prowadzić działania

---

<sup>23</sup> J.L.Jesus, *Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: Legal aspects*, The international Journal of Marine and Coastal Law, 2003, s.379

<sup>24</sup> M.Bahar, *Attaining optimal defense at sea: a Legal and Strategic theory for naval anti-piracy operations*, Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2007, s.4

<sup>25</sup> K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, s.7, dostępny na stronie: [http://www.wns.dswe.pl/fileadmin/user\\_upload/wszechnica/04.pdf](http://www.wns.dswe.pl/fileadmin/user_upload/wszechnica/04.pdf)

zbrojne jedynie przeciw jednostkom państwa macierzystego w obrębie wód tego państwa.<sup>26</sup>

Dzisiejsi piraci to w głównej mierze członkowie świetnie zorganizowanych grup przestępczych lub separatystycznych. Rejony ich działania to wybrzeża państw upadłych lub mających problemy z mniejszościami etnicznymi/ religijnymi, przez co niebędących w stanie sprawować efektywnej kontroli nad podległym sobie terytorium. Grupy te uzbrojone są w broń ręczną, często również w lekką broń wsparcia, dysponują środkami łączności i nawigacji satelitarnej oraz szeroką gamą jednostek pływających. O skuteczności ich działania świat miał okazję przekonać, gdy w rejonie Rogu Afryki co kilka dni dochodziło do uprowadzenia przepływających tamtędy statków<sup>27</sup>. Obecnie akty piractwa morskiego powróciły na akweny, na których tradycyjnie były obecne, czyli na Morze Południowe, Cieśninę Malakka, Cieśninę Singapurską oraz wody Afryki Zachodniej i Wschodniej<sup>28</sup>.

Współcześni piraci to zarówno małe grupy wywodzących się z biedoty złodziei portowych i zubożałych rybaków, typowych dla wód afrykańskich, jak i potężne gangi. Pierwsi starają się najczęściej wdzierać nocą na statki stojące na kotwiczowiskach niedaleko brzegu. Podpływają czołnami, terroryzując załogę i podróżnych nożami, maczetami, rzadziej bronią palną, po czym rabują wszystko, co są w stanie zabrać<sup>29</sup>.

Drudzy to wyspecjalizowane grupy przestępcze, bardzo dobrze zorganizowane i uzbrojone, często korumpujące miejscową policję, straż przybrzeżną, firmy spedycyjne, pracowników portowych, a nawet załogi statków, by zapewnić sobie swobodę działania oraz informacje na temat cennych ładunków. Poruszają się bardzo szybko, bywa, że uzbrojonymi łodziami, atakując upatrzone statki nawet na otwartym morzu. Potrafią błyskawicznie opróżnić ładownie opłanianej jednostki i zniknąć ze zdobyczą, ale również uprowadzać całe statki handlowe lub jachty turystyczne, które oddają za okup lub po przemalowaniu, zmianie nazwy oraz zarejestrowaniu pod inną banderą odsprzedają po okazyjnej cenie. Piraci azjatyccy upłynniają łupy wprowadzając je na czarny rynek najczęściej w małych portach chińskich, co ułatwia nieszczelność morskiej granicy tego kraju i panująca tam korupcja. Co raz częściej pirackie napady są dziełem doświadczonych w dokonywaniu abordaży zmilitaryzowanych bojówek, a ich celem są

<sup>26</sup> Z. Rotocki, *Wojna domowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Łódź 1976, s. 61-63.

<sup>27</sup> R. Ciastoń, *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, Warszawa, marzec 2009 „Biuletyn OPINIE” Fundacji Amicus Europae nr 4/2009, s.3

<sup>28</sup> T. Iwanek, op.cit., s.19

<sup>29</sup> Materiały Ośrodka Szkoleniowego Maritime Safety & Security, *Piractwo Morskie*, dostępne na stronie: [http://www.maritime-security.eu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=79&Itemid=69](http://www.maritime-security.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=69)



porwania marynarzy dla okupu. Część ataków to dzieło współczesnych korsarzy, parających się piractwem nie tylko dla bezpośrednich zysków, ale także łupiących za odpowiednie premie wskazane statki z towarem konkretnych firm, na zlecenie ich konkurentów.<sup>30</sup>

Według informacji zbieranych przez *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre* średnia liczba ataków pirackich systematycznie wzrasta, szacuje się, że w latach 2003 – 2009 wydarzyło się 307 ataków pirackich rocznie. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż wiele aktów piractwa nie jest zgłaszanych odpowiednim władzom, zatem ich faktyczna liczba może być nawet kila razy większa.<sup>31</sup>

Biorąc pod uwagę powyższe oraz potencjalne i obecne rejony działań piratów można dostrzec szereg luk w prawie międzynarodowym, na mocy konwencji UNCLOS. Konwencja o prawie morza nie przewiduje sytuacji, w której dochodzi do aktu piractwa, a zaangażowany jest tylko jeden statek, nie przewiduje sytuacji, gdy do czynów zabronionych dopuszcza się np. załoga względem własnego statku. Spod reżimu konwencji wyłączone są również wody terytorialne i morskie wody wewnętrzne<sup>32</sup>.

### III. Jurysdykcja uniwersalna

Piractwo jest uznawane za jedno z najstarszych przestępstw i jako jedno z nielicznych, podlega jurysdykcji uniwersalnej uznawanej w prawie międzynarodowym. Prawo podjęcia działań w stosunku do piratów zostało przyznane wszystkim państwom, każde ma prawo ujęcia i ukarania piratów, zgodnie ze swoim prawem krajowym, nawet jeśli pojmany nie jest obywatelem tego państwa, a czyn nie miał miejsca na jego terytorium. Zasada jurysdykcji uniwersalnej w stosunku do piratów została przyjęta, bowiem stanowili oni i nadal stanowią powszechne zagrożenie dla wszystkich państw. Ponadto, co do zasady, piraci nie utożsamiają się z żadnym konkretnym państwem, działając ponadnarodowo, zatem żadne państwo *de facto* nie ponosi za nich odpowiedzialności<sup>33</sup>.

Zasada jurysdykcji uniwersalnej została wyrażona w art. 105 UNCLOS, zgodnie z którym na otwartym morzu lub w każdym innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa, każde państwo może zająć piracki statek morski lub powietrzny oraz aresztować osoby i zająć mienie na pokładzie. Powyższe postanowienia są uważane za wyjątek od generalnej zasady rządzącej

---

<sup>30</sup> Materiały Maritime Safety & Security, *ibidem*.

<sup>31</sup> T.Iwanek, *op.cit.*, s.19

<sup>32</sup> J.L. Jesus, *op. cit.*, s. 380-381

<sup>33</sup> H.Tuerk, *op. cit.*, s. 15

urysdykcją na morzu otwartym, zgodnie z którą statki na morzu otwartym podlegają wyłącznej jurysdykcji państwa bandery<sup>34</sup>.

UNCLOS nie nakłada na państwa – strony konwencji obowiązku współpracy w zwalczaniu piractwa we wszystkich obszarach morskich, a jedynie na morzu otwartym. Nakłada jedynie generalny nakaz, by państwa współdziałały w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa. Taki obowiązek kończy się w miejscu, w którym rozpoczyna się granica morza terytorialnego. W konsekwencji nie ma również mechanizmu oskarżania i karania przestępstw popełnionych w stosunku do obcych statków na wodach terytorialnych innego państwa, bowiem to państwo może nie chcieć lub nie posiada środków do ich ścigania.<sup>35</sup> Generalna zasada uzasadniająca eksterytorialną jurysdykcję państw, nad podmiotami obcymi, przez uznanie, że wykonywanie władzy oskarżycielskiej oraz ich karanie przez państwo służy dobru społeczności międzynarodowej, traci rację bytu, gdy państwo odmawia oskarżenia i skazania piratów pojmanych na jego terytorium<sup>36</sup>. Państwo, bowiem wykonując swoje suwerenne prawa na swoim terytorium nie ma obowiązku uznania, w prawie wewnętrznym, aktów piractwa za przestępstwo, za jakie uznaje je prawo międzynarodowe.

Na gruncie prawa międzynarodowego, w związku z zastosowaniem zasady jurysdykcji uniwersalnej pojawiają się również wątpliwości czy współczesny pirat rzeczywiście jest wrogiem całej ludzkości i czy tak bardzo różni się od innych przestępców. Zastosowanie jurysdykcji uniwersalnej do piratów może powodować napięcia w stosunkach międzynarodowych, stwarzając potencjalne niebezpieczeństwo wpływania na politycznych oponentów, pod pretekstem postępowania karnego. Co więcej może dojść do naruszenia prawa pirata do sprawiedliwego procesu, bowiem de facto w momencie popełniania czynu nie ma świadomości za jaki akt i na mocy jakiego prawa będzie sądzony oraz jaką karą przestępstwo jest zagrożone. Warto podkreślić, że porządki prawne różnych państw mogą przewidywać kary od kilku lat więzienia, do dożywocia, a nawet karę śmierci<sup>37</sup>.

Odpowiedzią na powyższe zarzuty miała być uchwalona w 1988 r. konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej wraz z protokołem dodatkowym odnoszącym się do stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

<sup>34</sup> H.Tuerk, op. cit., s. 15

<sup>35</sup> J.L. Jesus, op. cit., s. 380-381

<sup>36</sup> T.Fokas, *The Barbary Coast Revisited: The Resurgence of International Maritime Piracy*, U.S.F. Maritime Law Journal, Summer 1997, s.437

<sup>37</sup> H.Tuerk, op. cit., s. 18

#### IV. Bezprawne czyny na morzu

Pojęcie piractwa w wyniku ewolucji przestało się odnosić do działań o charakterze tylko prywatnym, ale objęło faktycznie wszystkie przestępstwa bez względu na to, przez kogo były popełniane oraz bez konieczności posiadania rabunkowego celu.<sup>38</sup> Takie podejście mogłoby stanowić podstawę do rozciągnięcia postanowień dotyczących piractwa również na terroryzm. W tym kontekście argumentuje się również, że pojęcie celów prywatnych/ osobistych ma wyłączać spod regulacji konwencji o prawie morza działania powstańców, którzy nie zostali uznani za stronę wojującą przez państwo, z którym walczyli. Jednakże, nawet jeśli można stwierdzić historyczne usprawiedliwienie dla uznania, iż przepisy dotyczące piractwa mogą mieć zastosowanie do terroryzmu morskiego, korzystniejszym rozwiązaniem byłoby wyraźne uregulowanie tej kwestii w umowie międzynarodowej<sup>39</sup>.

W latach sześćdziesiątych XX wieku miały miejsce na morzu akty przemocy niemieszczące się w pojęciu piractwa, zgodnym z konwencją UNCLOS oraz niebędące działaniami stron wojny domowej lub konfliktu wewnętrznego. Za pierwszy akt współczesnego terroryzmu morskiego uznaje się porwanie w 1961 r., pasażerskiego liniowca *Santa Maria* należącego do Kompanii Kolonialnej Lizbony. Jednostka została przejęta przez 24 hiszpańskich i portugalskich terrorystów, którzy po 13 dniach zdecydowali się poddać. Udzielenie w Brazylii azylu politycznego sprawcom porwania pokazało, że prawo międzynarodowe dysponuje ograniczonymi możliwościami ścigania sprawców takich czynów. Odwołanie się osoby dopuszczającej się aktu przemocy do politycznych pobudek wyłącza ją, bowiem z jurysdykcji powszechnej i uniemożliwia ewentualną ekstradycję. Podkreślić przy tym należy, że decyzja władz Brazylii o udzieleniu azylu zgodna była z obowiązującymi wówczas regulacjami prawnymi międzynarodowymi<sup>40</sup>.

Dopiero spektakularna akcja uprowadzenia włoskiego statku pasażerskiego *Achille Lauro* spowodowała na forum IMO rozpoczęcie intensywnych prac<sup>41</sup>. Incydent *Achille Lauro* jest jednym z najbardziej znanych przypadków krzyżowania się aktów piractwa morskiego i terroryzmu morskiego. Po jego wystąpieniu rozgorzała debata, czy był on aktem piractwa, terroryzmu czy działaniami wojennymi. Dnia 7 października 1985 r. czterech członków Palestyńskiego Frontu Wyzwolenia porwało włoski liniowiec *Achille Lauro* wypływający w rejs

<sup>38</sup> R. Jennings, A. Watts, *Oppenheim's International law*, vol. 1, London – New York 1996, s. 748-749

<sup>39</sup> M. Halberstam, *Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO Convention on Maritime safety*, *American Journal of International Law*, 1988., s. 289-291

<sup>40</sup> K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm...*, op cit., s. 9

<sup>41</sup> K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm...*, op cit., s. 9

z Genui po Morzu Śródziemnym. Porywacze wdzieli jako zakładników około 97 pasażerów i załogę, żądając uwolnienia z izraelskich więzień 50 Palestyńczyków. W związku z niespełnieniem żądań zabili zakładnika – Amerykanina żydowskiego pochodzenia, multimilionera Leona Klinghoffera, a jego ciało wyrzucili za burtę.<sup>42</sup> Ostatecznie porywacze nie mogąc osiągnąć planowanych celów oddali się w ręce władz egipskich, które nie wszczęły przeciwko nim postępowania karnego. Decyzja ta wynikała z powodów politycznych, jednak należy podkreślić, iż konwencja o prawie morza, ustanawiając wymóg istnienia dwóch statków oraz istnienia celów osobistych, nie regulowała możliwości ścigania i karania takiego oczywistego naruszenia<sup>43</sup>.

W wyniku działań zainicjowanych przez IMO Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO (MSC) działający na podstawie rezolucji A.584/14 Zgromadzenia Ogólnego IMO z 1985 roku przyjął na 58 sesji (12 sierpnia 1986 roku) rezolucję dotyczącą opracowania i przyjęcia środków mających na celu przeciwdziałanie bezprawnym aktom przeciwko pasażerom i załodze statku<sup>44</sup>.

W powyższej rezolucji zaproponowano wiele przedsięwzięć natury organizacyjno-prawnej, mających na celu ochronę statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe (z możliwością rozszerzenia na inne rodzaje statków). Rezolucja nie jest jednak normatywnym aktem prawno-międzynarodowym, lecz jedynie dokumentem sugerującym państwom członkowskim IMO podjęcie zalecanych przez nią działań. Mankamentem rezolucji jest również brak propozycji uregulowania zasady współpracy międzynarodowej w zakresie zapobiegania i zwalczania terroryzmu morskiego<sup>45</sup>.

Prace legislacyjne rozpoczęła decyzja Rady IMO, podjęta na 57 sesji obradującej w dniach 10-14 listopada 1986 roku, o powołaniu do życia specjalnego Komitetu Przygotowawczego. Podstawą prac Komitetu był projekt konwencji przygotowany przez Egipt, Austrię i Włochy. Oparty był on na istniejących już i powszechnie uznanych konwencjach międzynarodowych: konwencji tokijskiej z 1963 roku, dotyczącej przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, konwencji haskiej z 1970 roku, dotyczącej zwalczania bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, konwencji montrealskiej z 1971 roku, dotyczącej zwalczania bezprawnych czynów skierowanych

---

<sup>42</sup> N.Dahlvang, *Thieves, robbers, & terrorists: piracy in the 21<sup>st</sup> century*, *Regent Journal of International Law* (2006), volume 4, s. 25 - 28

<sup>43</sup> M.J.Bazyler, *Capturing terrorists in the "wild blue yonder; international law and the Achille Lauro and Libyan aircraft incidents*, *Whittier Law Review* 1986, vo.8, no. 3, s.690-691

<sup>44</sup> *Measures to prevent unlawful acts against passengers and crews on board* — MSC/CIRC. 443 (September 1986).

<sup>45</sup> M. Czernis, *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, *Przegląd Zachodniopomorski*, 1989 nr 3-4, s. 228

przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, konwencji ONZ z 1973 roku, dotyczącej zapobiegania i karania przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, konwencji ONZ z 1979 roku przeciwko braniu zakładników, konwencji ONZ z 1985 roku o zapobieganiu torturom<sup>46</sup>.

W efekcie prowadzonych prac przyjęto projekt konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*)<sup>47</sup> – konwencja SUA wraz z protokołem dodatkowym odnoszącym się do stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym (*Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*)<sup>48</sup>.

Projekty te zostały ostatecznie przyjęte na konferencji międzynarodowej, która obradowała w Rzymie 1-10 marca 1988 roku. W preambule stwierdzono, że celem konwencji jest stworzenie spójnego systemu norm międzynarodowych dla przeciwdziałania aktom terroru na morzu. Art. 2 precyzuje zakres obowiązywania konwencji w stosunku do jednostek pływających. Konwencja SUA ma zastosowanie do wszystkich jednostek pływających jakiegokolwiek rodzaju, niezwiązanych na stałe z dnem morskim, łącznie z jednostkami bezwypornościami, urządzeniami zdolnymi do zanurzania się i wszelkimi innymi urządzeniami bez własnego napędu. Z konwencji wyłączone są: okręty, statki państwowe i przez państwo eksploatowane jako wojskowe jednostki pomocnicze czy też policyjne lub celne oraz statki wyłączone z eksploatacji z powodu braku zatrudnienia. Konwencja SUA zawiera w art. 3 zestawienie czynów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Podkreślić należy, że wobec braku powszechnie uznanej definicji terroryzmu twórcy konwencji, dążąc do zapobiegania możliwym sporom dotyczącym kwalifikacji pewnych czynów, posłużyli się znacznie mniej kontrowersyjnym terminem przestępstwo. Jest to posunięcie zgodne z praktyką międzynarodową, w obowiązujących konwencjach również stosowane jest pojęcie przestępstwo lub akt bezprawny<sup>49</sup>.

---

<sup>46</sup> Ibidem, s. 228

<sup>47</sup> Dz. U. z 1994 r., nr 129, poz. 635

<sup>48</sup> Dz. U. z 2002 r. Nr 22 poz. 211

<sup>49</sup> M. H. Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu*, Prawo Morza, Gdańsk 1998, s. 86-88.

W myśl konwencji SUA przestępstwo popełnia każdy<sup>50</sup>, kto bezprawnie i umyślnie zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia albo za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia. Przestępstwem jest również każdy akt przemocy przeciwko jakiegokolwiek osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze statku. Na mocy konwencji za przestępstwo uznane są również wszelkie inne działania zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, a skierowane przeciwko statkowi.

W myśl konwencji SUA przestępstwem jest również usiłowanie popełnienia jednego z penalizowanych przez nią czynów, podżeganie i pomocnictwo w ich popełnieniu<sup>51</sup>. Zgodnie z Art. 5 konwencji, państwa będące stronami ustalają właściwe sankcje karne za wymienione przestępstwa, uznając poważny charakter przestępstw.

Uwagę zwraca bardzo szeroki i pojemny charakter sformułowań użytych przez twórców konwencji. Dzięki temu można przypuszczać, że obejmują one wszystkie rodzaje przestępstw, które do tej pory wystąpiły, oraz te, które mogą wystąpić niezależnie od techniki ich popełnienia i charakteru (działanie bezpośrednie, usiłowanie, groźba popełnienia, podżeganie i pomocnictwo)<sup>52</sup>. Trzeba jednak podkreślić, iż dla pełnego funkcjonowania w obrocie międzynarodowym

<sup>50</sup> *Artykuł 3 1. Osoba popełnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie:*

(a) *zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia, lub*

(b) *dokonuje aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub*

(c) *niszczy statek albo powoduje uszkodzenie statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub*

(d) *umieszcza, lub powoduje umieszczenie na statku, za pomocą jakichkolwiek środków, urządzenia lub substancji, która może zniszczyć ten statek lub spowodować jego uszkodzenie lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to zagrożenie lub możliwość zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku, lub*

(e) *niszczy albo w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne, albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku, lub*

(f) *przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powodując w ten sposób zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi statku, lub*

(g) *rani albo zabija inną osobę w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek przestępstwa wymienionego w punktach od (a) do (f).*

<sup>51</sup> *Artykuł 3 2. Osoba popełnia również przestępstwo, jeżeli:*

(a) *usiłuje popełnić jakiegokolwiek przestępstwo wymienione w ustępie 1 lub*

(b) *namawia inną osobę do popełnienia przestępstw wymienionych w ustępie 1, lub w jakikolwiek sposób współdziała z osobą popełniającą takie przestępstwa, (...)*

<sup>52</sup> K.Kubiak, *Piractwo i terroryzm ...*, op cit., s.12

postanowień konwencji niezbędne jest precyzyjne określenie czynów zabronionych i sankcji karnych w prawie krajowym państw stron.

Konwencja SUA ma również zastosowanie do piractwa i zbrojnych napaści na statki, w rozumieniu UNCLOS<sup>53</sup>.

Art. 6 konwencji precyzuje, w jakich przypadkach państwo zobowiązane jest rozciągnąć jurysdykcję na wymienione przestępstwa. Taka sytuacja zachodzi w przypadku przestępstw, które są dokonywane przeciwko statkom lub na statku podnoszącym banderę tego państwa w czasie popełnienia przestępstwa, na terytorium tego państwa, włącznie z jego morzem terytorialnym, przez obywatela tego państwa, gdy domniemany sprawca znajduje się na jego terytorium, a państwo to nie wydaje go żadnemu państwu, które ustanowiły swą jurysdykcję oraz w przypadku, jeżeli przestępstwo dokonane zostało przez bezpaństwowca, zamieszkałego na stałe w tym państwie, w wyniku przestępstwa obywatel tego państwa jest zatrzymany, zastraszany, zraniony lub zabity, przestępstwo jest popełnione w celu zmuszenia państwa do podjęcia lub powstrzymania się od podjęcia jakiegokolwiek działania.

SUA ustanawia raczej wielokrotną niż uniwersalną jurysdykcję, bowiem państwa – strony konwencji są zobowiązane do ścigania czynów głównie, gdy czyn bezprawny jest skierowany przeciwko statkowi tego państwa, popełniony na jego terytorium lub przez jego obywatela. W pozostałych sytuacjach konwencja przewiduje fakultatywną jurysdykcję, np. państwo może ustanowić swoją jurysdykcję w odniesieniu do czynów skutkujących śmiercią, uszczerbkiem na zdrowiu jego obywatela.<sup>54</sup> Pierwszą znaczącą zmianą, w stosunku do reżimu ustanowionego na mocy konwencji o prawie morza, jest rozszerzenie zakresu ochrony statków przed współczesnymi aktami piractwa na wody terytorialne przy jednoczesnym poszanowaniu zasady suwerenności państw nadbrzeżnych nad ich wodami terytorialnymi.<sup>55</sup>

Konwencję SUA stosuje się do bezprawnych czynów popełnionych na prawie wszystkich obszarach morskich, włączając w to morze terytorialne, pod

<sup>53</sup> J.L. Jesus, op. cit., s. 381

<sup>54</sup> A. Blanco-Bazan, *Legal aspects of piracy and armed robbery against shipping, Notes for the oral presentation*, EC seminar, Brussels, dostępny na stronie: [http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009\\_01\\_21\\_piracy\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm)

<sup>55</sup> *Artykuł 4.1. Niniejsza konwencja ma zastosowanie, jeżeli statek przepływa lub zgodnie z planem ma wpłynąć na, przepłynąć przez lub wypłynąć z wód znajdujących się poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego jednego państwa lub poza bocznymi granicami jego morza terytorialnego graniczącego z przyległymi państwami.*

*2. W przypadkach, w których konwencja nie ma zastosowania na podstawie ustępu 1, stosowana jest mimo wszystko, jeżeli sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa przebywa na terytorium państwa-strony innego niż państwo, do którego odnosi się ustęp 1.*

warunkiem, że statek odbywa lub zgodnie z planem ma odbyć podróż międzynarodową. Konwencja nie ma zastosowania do morskich wód wewnętrznych oraz do wód terytorialnych.<sup>56</sup>

Art. 7 konwencji ma na celu przyspieszenie podjęcia określonych działań przez państwa, wprowadzając zasadę – osądź lub wydaj (*extradite or prosecute*). Obowiązkiem strony konwencji, na której terytorium znajduje się sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa, jest zatrzymać go lub podjąć inne środki zapewniające jego obecność przez czas konieczny do przeprowadzenia postępowania karnego lub ekstradycyjnego oraz przeprowadzić wstępne dochodzenie dla ustalenia okoliczności przestępstwa oraz niezwłocznie zawiadomić o fakcie zatrzymania oraz o okolicznościach uzasadniających zatrzymanie wszystkie państwa, które ustanowiły swą jurysdykcję<sup>57</sup>. Zastosowanie ma zwykle zasada *aut dedere aut iudicare*, nakładająca na państwo, które ujęło podejrzanego, obowiązek wydania go państwu, które wnosi o ekstradycję, albo osądzenia go samodzielnie, jeżeli odmawia ono dokonania ekstradycji. W art. 12, 13, 14 i 15 zawarto obowiązek uznania przestępstw objętych konwencją za podlegające ekstradycji, wszechstronnej współpracy międzynarodowej w ich zwalczaniu, a zwłaszcza wymiany informacji, dokumentów i dowodów oraz doświadczeń wynikających z prowadzenia akcji prewencyjnych i represyjnych.

Podkreślenia wymaga, iż konwencja SUA reguluje nie tylko międzynarodowy reżim prawny w celu zapewnienia odpowiedniej kary za popełnione akty terrorystyczne, ale jednocześnie ma zastosowanie do innych czynów zabronionych popełnianych na morzu, nie tylko o charakterze terrorystycznym. Jednocześnie konwencja SUA nie powinna być rozpatrywana w opozycji do konwencji o prawie morza, ale jako umowa międzynarodowa o charakterze uzupełniającym postanowienia UNCLOS. Luki zostawione przez wielokrotną jurysdykcję ustanowioną na mocy SUA powinny zostać wypełnio-

<sup>56</sup> J.L. Jesus, op. cit., s. 393

<sup>57</sup> *Artykuł 7 1. Po rozpatrzeniu zaistniałych okoliczności każde państwo-strona, na którego terytorium znajduje się sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa, zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym zatrzyma go lub podejmie inne środki zapewniające jego obecność przez okres konieczny do przeprowadzenia postępowania karnego lub ekstradycyjnego.*

*2. Państwo to niezwłocznie przystąpi - zgodnie ze swoim ustawodawstwem - do przeprowadzenia wstępnego dochodzenia dla ustalenia faktów. (...)*

*5. W przypadku gdy państwo-strona zatrzymało osobę na podstawie niniejszego artykułu, niezwłocznie zawiadamia o fakcie zatrzymania oraz o okolicznościach uzasadniających zatrzymanie wszystkie państwa, które ustanowiły swą jurysdykcję zgodnie z artykułem 6 ustęp 1, a jeżeli uzna to za celowe - również inne zainteresowane państwa. Państwo, które zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu prowadzi wstępne dochodzenie, niezwłocznie zawiadamia wyżej określone państwo o jego wynikach i oświadcza, czy zamierza wykonywać swą jurysdykcję.*



ne przy pomocy jurysdykcji uniwersalnej ustanowionej na mocy konwencji o prawie morza.<sup>58</sup>

Jurysdykcja, na mocy konwencji SUA, jest oparta na następujących zasadach: zasadzie terytorialności, zasadzie narodowości, zasadzie pasywnej narodowości oraz zasadzie jurysdykcji uniwersalnej. Zasada terytorialności oznacza, że państwu przysługuje jurysdykcja, jeśli akt terrorystyczny miał miejsce na jego terytorium, włączając w to wody terytorialne. Zasada narodowości oparta na obywatelstwie dokonującego przestępstwa lub przynależności państwowej statku, przeciwko któremu lub na pokładzie, którego zostało popełnione przestępstwo, natomiast zasada pasywnej narodowości oparta jest na obywatelstwie ofiar. Zasada jurysdykcji uniwersalnej, zgodnie z którą każde państwo podejmie niezbędne środki dla ustanowienia jurysdykcji zgodnie z konwencją SUA, w przypadku, gdy domniemany sprawca znajduje się na jego terytorium<sup>59</sup>.

Protokół w sprawie zapobiegania bezprawnym aktom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym zawiera uregulowanie jurysdykcyjne wymierzone w działania potencjalnie możliwe, które jednak nie miały jeszcze miejsca (lub nie zostały ujawnione). Świadczy to o tym, że twórcom konwencji i protokołu przyświecał zamiar stworzenia aktu normatywnego regulującego nie tylko doraźną sytuację, ale mogącego z powodzeniem funkcjonować również w przyszłości. Za zasadne należy uznać zawarcie postanowień dotyczących stałych platform w odrębnym dokumencie (tj. protokole), nie zaś w konwencji. Przemawia za tym ich odrębność techniczna, organizacyjna i funkcjonalna, której nie można zawrzeć w najszerzej nawet rozumianej definicji statku. Protokół definiuje pojęcie stałej platformy. Jest nią każda sztuczna wyspa, instalacja czy budowla na stałe związana z dnem morskim w celu badania lub wydobywania bogactw naturalnych lub innych celach ekonomicznych (art. 1, ust.3). Definicja ta jest nieostra i pozostawia poza działaniem protokołu rozmaite instalacje wykorzystywane do celów pozaekonomicznych oraz dostarcza sposobności do prowadzenia sporów interpretacyjnych<sup>60</sup>.

Konwencja SUA z 1988 roku wraz z protokołem jest najdokładniej opracowaną próbą uregulowania współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania aktów przemocy popełnianych na morzu. Dokładnie precyzuje ona działania, które powinny podlegać międzynarodowej represji, oraz środki, do podjęcia, których uprawnione jest państwo. Walorem jest odejście od uwzględnienia w klasyfikacji aktów przemocy pobudek, jakimi kierowali się sprawcy i budowanie wszelkich uregulowań prawnych w oparciu o charakter i następstwa tych

<sup>58</sup> A. Blanco-Bazan, op. cit.

<sup>59</sup> J.L. Jesus, op. cit., s. 392

<sup>60</sup> K.Kubiak, *Piractwo i terroryzm ...*, op cit., s.14

aktów. Pominięcie motywów sprawców zgodne jest z obecnym kierunkiem rozwoju prawa międzynarodowego w zakresie zwalczania i przeciwdziałania przestępstwom o międzynarodowym charakterze<sup>61</sup>.

W następstwie aktów terrorystycznych w USA 11 września 2001 r. pojawiło się zagadnienie użycia statku jako potencjalnej broni służącej do dokonania aktu terrorystycznego. W 2005 r. na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej uchwalono protokół dodatkowy do konwencji SUA (konwencja SUA 2005) oraz protokół zmieniający protokół dotyczący platform. Protokół 2005 wprowadza nowy katalog przestępstw, w tym akty terrorystyczne przeciwko środowisku, użycie statku, jako broni, nielegalny przewóz lub stosowanie broni atomowej, biologicznej lub chemicznej na pokładzie statku z zamiarem zastraszenia lub skłonienia rządu, ludności lub organizacji międzynarodowej do dokonania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek aktu politycznego wbrew jego woli<sup>62</sup>. Konwencja SUA 2005 zawiera przepisy dotyczące jurysdykcji po wystąpieniu ataku terrorystycznego jak również przewiduje pewne środki zapobiegawcze. Zgodnie z protokołem państwa strony mogą żądać od państwa bandery zgody na wejście na pokład jego statku poza wodami terytorialnymi jakiegokolwiek państwa, jeżeli istnieją rozsądne podstawy, że statek lub osoba na pokładzie była, jest lub może być zaangażowana w popełnienie jednego z czynów określonych w konwencji SUA zmienionej protokołem z 2005 r.<sup>63</sup> Znaczenie protokołów z 2005 r., z powodu niewielkiej liczby sygnatariuszy, jest do tej pory niewielkie, jednakże ich przyjęcie jest krokiem we właściwym kierunku w zakresie zwalczania przestępczości morskiej.

Konwencja SUA stoi na stanowisku, że warunkiem efektywnego zwalczania przestępczości międzynarodowej jest precyzyjne określenie, w regulacjach prawnych, które mają być podstawą jej zwalczania, charakteru i skutków, jakie działania przestępcze mogą powodować dla żeglugi. Motywy sprawców mogą mieć w tym ujęciu znaczenie dla moralnej czy politycznej oceny ich działań, lecz nie mogą wpływać na kwalifikację prawną czynów i powstrzymywać podjęcie działań represyjnych. Przyjęcie takiej filozofii prowadzi, więc do zaniku, przynajmniej w płaszczyźnie legislacyjnej, często przytaczanego podziału popełnionych na morzu przestępstw na piractwo (akty popełniane z pobudek prywatnych) i terrorizm morski (względnie piractwo polityczne — czyny popełniane z motywów politycznych). Konwencja rzymska z 1988 roku niewątpliwie wytycza, więc wła-

<sup>61</sup> K.Kubiak, *Piractwo i terrorizm ...*, op cit., s.15

<sup>62</sup> Tekst konwencji – artykuł 3bis: <http://en.msa.gov.cn/msa/UserFiles/File/International%20Maritime%20Convention/SUA/SUA%202005%20protocol.pdf>

<sup>63</sup> A.D.Buzawa, *Cruising with terrorism: Jurisdictional challenges to the control of terrorism in cruising industry*, Tulane Maritime Law Journal 2007 – 2008, s. 197 oraz Ł.Kuługa op. cit. s.244

ściwy kierunek postępowania, ale wciąż nie rozwiązuje wszystkich problemów. Jej regulacje nadal nie odnoszą się do zasadniczych kwestii ograniczających możliwość skutecznego użycia jednostek w służbie państwowej, zwłaszcza zaś związanych z szeroko rozumianą prewencją i tak zwaną obroną wyprzedzającą<sup>64</sup>.

## V. Środki zaradcze

Pomimo ogromnego kroku naprzód, dzięki ustanowieniu międzynarodowych przepisów w postaci konwencji SUA wraz z protokołami uzupełniającymi, kwestie szeroko pojętych bezprawnych czynów na morzu pozostają nadal nierozwiązane z powodu niewielkiej liczby ratyfikacji oraz niewdrożenia ustanowionych przez nią instrumentów.

W związku z wzrastającą liczbą ataków pirackich, szczególnie w rejonie Somali, na forum Organizacji Narodów Zjednoczonych podjęto próby rozwiązania tego problemu w obszarze zagrożonego regionu. W czerwcu 2008 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ jednogłośnie przyjęła rezolucję nr 1816 w prawie piractwa i zbrojnych napaści w rejonie Somalii.

Kluczową, w tym przypadku, jest kwestia autoryzacji przez Radę obecności oraz wszelkich koniecznych działań (również zbrojnych) podejmowanych przez wojskowe jednostki morskie państw trzecich, w celu zapobiegania i zwalczania aktów piractwa i zbrojnych napaści na wodach terytorialnych Somalii<sup>65</sup>. Zgodnie z ustępem 7 Rezolucji 1816 państwa, współpracując z Tymczasowym Rządem Federalnym Somalii, w celu powstrzymania aktów piractwa i zbrojnych napaści u wybrzeży Somalii, mogą wkroczyć na wody terytorialne Somalii oraz podejmować wszelkie niezbędne działania, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi przepisami w tym zakresie dotyczącymi morza otwartego<sup>66</sup>. Należy podkreślić,

---

<sup>64</sup> K.Kubiak, *Piractwo i terroryzm...*, op cit., s.15

<sup>65</sup> L.Powirska, *Piractwo Morskie u wybrzeży Somalii. Przyczyny i perspektywy rozwiązania problemu.*, Biuletyn Międzynarodowy Instytutu Nauk Politycznych i Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Jagiellońskiego, Nr 21, listopad 2008

<sup>66</sup> Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1816, dostępna na stronie <http://www.un.org/en/>; Ustęp 7: *Decides that for a period of six months from the date of this resolution, States cooperating with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary-General, may: (a) Enter the territorial waters of Somalia for the purpose of repressing acts of piracy and armed robbery at sea, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law; and (b) Use, within the territorial waters of Somalia, in a manner consistent with action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law, all necessary means to repress acts of piracy and armed robbery;*

iż w tekście rezolucji zawarte jest zastrzeżenie, że prawo wpływania na wody terytorialne ma zastosowanie wyłącznie do obecnej sytuacji Somalii i nie może stanowić podstawy do wypracowania, w tym zakresie, zwyczaju międzynarodowego.

Znamienna jest rezolucja rady Bezpieczeństwa nr 1851 z grudnia 2008 r., przedłużona o dwanaście miesięcy rezolucją nr 1897 z grudnia 2009 r., zezwalająca państwom, działającym stosownie do postanowień rezolucji 1816 i 1846, na aktywne powstrzymanie za pomocą wszelkich dostępnych środków działań zmierzających do popełnienia aktów piractwa lub rabunku zbrojnego na terytorium całej Somalii, co oznacza zezwolenie na użycie siły także na lądzie<sup>67</sup>. Powyższe zapisy stanowią odstępstwo od naczelnej zasady prawa międzynarodowego, jaką jest zasada suwerenności państw. Każda z rezolucji wyraźnie jednak podkreśla, iż jej postanowienia nie mogą stanowić podstawy do ustanowienia międzynarodowego prawa zwyczajowego oraz mają zastosowania tylko do terytorium Somali, a wszelkie działania maja odbywać się za zgodą Rządu Tymczasowego.

Powyższe rezolucje Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych są niezwykle istotne jeśli chodzi o podejmowanie działań na szczeblu międzynarodowym w zakresie zwalczania piractwa i bezprawnych czynów na morzu, stały się również podstawą do innych międzynarodowych inicjatyw, na szczeblu zarówno regionalnym jak i europejskim. Warto w tym miejscu przytoczyć regionalną antypiracką operację w cieśninie Malakka i Singapurze. Zawarto również Regionalne Porozumienie o Współpracy w Zwalczaniu Piractwa i Zbrojnych Napaści w stosunku do statków u wybrzeży Azji (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia – RECAAP*), które doprowadziło do pewnego spadku liczby napadów<sup>68</sup>.

Omawiając przeciwsrodki w zakresie piractwa nie można pominąć inicjatyw podejmowanych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). W kontekście zwiększającej się liczby pirackich ataków IMO przyjęła rezolucję A.545(13),

---

<sup>67</sup> Rezolucja Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1851, dostępna na stronie <http://www.un.org/en/>; 6. *In response to the letter from the TFG of 9 December 2008, encourages Member States to continue to cooperate with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea, (...) may undertake all necessary measures that are appropriate in Somalia, for the purpose of suppressing acts of piracy and armed robbery at sea, pursuant to the request of the TFG, provided, however, that any measures undertaken pursuant to the authority of this paragraph shall be undertaken consistent with applicable international humanitarian and human rights law*; 7. *Calls on Member States to assist the TFG, at its request and with notification to the Secretary-General, to strengthen its operational capacity to bring to justice those who are using Somali territory to plan, facilitate or undertake criminal acts of piracy and armed robbery at sea, and stresses that any measures undertaken pursuant to this paragraph shall be consistent with applicable international human rights law*;

<sup>68</sup> J. Ostaszewicz, *Europa wyrusza przeciwko piratom*, Transport Morski i Śródlądowy, BI Nr 2009/01, Główna Biblioteka Komunikacyjna, <http://gbk.nazwa.pl/>

w której wezwała państwa do uznania tej kwestii, jako sprawy najwyższej wagi oraz do podjęcia wszelkich działań koniecznych do zapobiegania piractwu i zbrojnym napaściom w stosunku do statków na ich wodach, włączając w to wzmocnienie środków bezpieczeństwa. Państwa zostały również wezwane do informowania IMO o podjętych działaniach w tym zakresie<sup>69</sup>.

IMO wydała rekomendacje dla rządów w celu zwalczania i zapobiegania aktom piractwa oraz zbrojnym napaściom (MSC.1/Circ.1333), zawierające sugestie odnośnie możliwych przeciwwskładów w tym zakresie. W listopadzie 2001 r. Zgromadzenie Ogólne IMO rezolucją A.922(22) uchwaliła Kodeks postępowania w sprawie dochodzeń w sprawie piractwa i zbrojnych napaści (*Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*)<sup>70</sup>.

W maju 2009 r. Bahamy, Wyspy Marshalla, Panama, Bahamy podpisały Deklarację z Nowego Jorku w sprawie metod unikania, zapobiegania i wstrzymywania aktów piractwa. We wrześniu 2009 r. przystąpiły do niej Cypr, Japonia, Singapur, Wielka Brytania oraz Stany Zjednoczone. 71 Państwa sygnatariusze Deklaracji z Nowego Jorku dostrzegając konieczność samoobrony statków przed statkiem, stwierdzają, że taka obrona może być skuteczna oraz zobowiązują się do ustanowienia krajowych metod ochrony na statkach<sup>72</sup>. Można w tym miejscu pokusić się o stwierdzenie, że taka deklaracja stanowi w zasadzie zachęcenie do utrzymywania na statkach broni palnej oraz jednostek paramilitarnych w celu ochrony statku przed atakiem pirackim.

W kontekście zapobiegania i zwalczania aktów piractwa morskiego coraz więcej nadziei pokładanych jest w Unii Europejskiej, która ustanowiła szereg regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego, niestety do tej pory nie opracowano wspólnotowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa unijnych statków poza wodami wspólnoty. Nasilenie przemocy na morzu doprowadziło Unię

<sup>69</sup> H.Tuerk, op. cit., s. 20

<sup>70</sup> Informacje ze strony [www.imo.org](http://www.imo.org); [http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic\\_id=362](http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=362)

<sup>71</sup> Deklaracja z Nowego Jorku: NEW YORK DECLARATION *Commitment to Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy*; dostępna na stronie: <http://www.fco.gov.uk/resources/en/pdf/3849543/ny-declaration.pdf>

<sup>72</sup> NEW YORK DECLARATION: *The undersigned countries recognize the increasing problem of acts of piracy and armed robbery against vessels and seafarers on innocent passage. All acts of piracy and armed robbery against vessels and seafarers are condemned. (...) The significant efforts of the international community in trying to stop the acts of piracy and hijackings off the coast of Somalia and East Africa are fully recognized. The undersigned countries note with gratitude the international Naval operations taking place off the coast of Somalia and East Africa to prevent acts of piracy and hijackings. The undersigned countries acknowledge that all vessels, including those on their registers, have an important role in taking self protection measures to reduce the risk of acts of piracy.*

Europejską do podjęcia działań przeciwko terroryzmowi i piractwu morskemu, w ramach europejskiego obszaru wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości. Unia Europejska zachęca również państwa członkowskie do przystępowania do międzynarodowych instrumentów, takich jak Konwencja SUA.

Rada Europejska na szczycie w dniach 4 - 5 listopada 2004 r. zatwierdziła wieloletni program haski na rzecz umocnienia przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości. W celu realizacji programu haskiego Rada Europejska wezwała Komisję do przedstawienia planu działań, w którym cele i priorytety programu będą przełożone na konkretne działania. Pierwsza część planu przedstawia zarys podstawowych zagadnień i określa dziesięć szczegółowych priorytetów, na których powinny koncentrować się wysiłki. Pośród dziesięciu priorytetów kluczowe miejsce zajmują walka z terroryzmem oraz przestępczością zorganizowaną. Ważne jest, aby odróżnić te dwa typy przemocy ze względu na różne cele. Celem terroryzmu jest przede wszystkim do wyrządzenie poważnych szkód krajowi lub organizacji międzynarodowej. Przestępczość zorganizowana koncentruje się głównie na własnych celach, którymi mogą być korzyści finansowe. W tym sensie, piractwo jest elementem zorganizowanej przestępczości. Unia Europejska podkreśla, iż rozwój morskiego piractwa stanowi nowy wymiar przestępczości zorganizowanej i zasługuje na największą uwagę. Choć ważne jest rozróżnienie pomiędzy terroryzmem i piractwem, istotny jest fakt, że niektóre instrumenty prawne mogą być wykorzystywane do walki z obydwojema, biorąc pod uwagę podobieństwa między tymi zjawiskami dotyczące w szczególności metod finansowania oraz związki między samymi grupami<sup>73</sup>.

W dniu 19 września 2008 r. Rada Unii Europejskiej podjęła decyzję o przyjęciu koordynacji działań wojskowych zgodnie z rezolucją 1816 Rady Bezpieczeństwa ONZ. Od 8 grudnia 2008 r. rozpoczęła się pierwsza militarna operacja morska Unii Europejskiej EUNAVFOR – Somalia – Operacja Atalanta<sup>74</sup>.

Zgodnie z Wspólnym Działaniem Rady 2008/851/WPZiB z dnia 10 listopada 2008 r. w sprawie operacji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu udział w powstrzymywaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii Unia Europejska prowadzi operację wojskową wspierającą rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ w sposób zgodny z działaniem zatwierdzonym w przypadku aktów piractwa, zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych

---

<sup>73</sup> A.Cudennec, *Terrorisme et piraterie maritimes: l'UE affirme son statut d'acteur maritime international*, *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, n. 532, octobre-novembre 2009, s. 600

<sup>74</sup> R. Yakemtchouk, *Les États de l'Union européenne face à la piraterie maritime somalienne* *Union Européenne*, Juillet-Août 2009, *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, n. 530, juillet-août 2009, s. 446

o prawie morza oraz, w szczególności, poprzez zobowiązania podjęte wspólnie z państwami trzecimi. Operacja ta ma na celu udział w: ochronie statków Światowego Programu Żywnościowego (*World Food Programme* – WFP) dostarczających pomoc żywnościową dla wysiedlonej ludności z Somalii, ochronie narażonych na ataki statków pływających u wybrzeży Somalii, a także powstrzymywanie, zapobieganie i zwalczanie aktów piractwa i zbrojnych napaści u wybrzeży Somalii<sup>75</sup>. Operacja UE-NAVFOR, jest pierwszą morską operacją Wspólnoty, jest przeprowadzana w ramach Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony, jest częścią globalnych działań prowadzonych przez UE w Rogu Afryki. Operacja otrzymała mandat na jeden rok, zgodnie z którym misją operacji Atalanta jest zapewnienie ochrony dla statków WFP oraz statków handlowych, przewiduje również użycie wszelkich niezbędnych środków, w tym siły, w celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi. Działanie zostało zaplanowane początkowo na okres dwunastu miesięcy, po czym Rada UE przedłużyła je do grudnia 2010. Rada ustanowiła również komórkę koordynację w Brukseli (UE NAVCO<sup>76</sup>), której zadaniem jest wspieranie działań wojskowych prowadzonych przez niektóre państwa członkowskie oraz państwa trzecie<sup>77</sup>.

W ramach operacji Atalanta monitorowane są obszary w pobliżu Somalii, na których występują zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi. Flota działa w obszarze obejmującym południowe wybrzeża Morza Czerwonego, Zatoki Adenkiej i części Oceanu Indyjskiego, co stanowi aż 500 mil wybrzeża Somalii i krajów sąsiednich. W monitorowanym obszarze, może podjąć wszelkie niezbędne środki, w tym użycie siły w celu powstrzymania, zapobiegania aktom piractwa i zbrojnym napaściom u wybrzeży Somalii. Należy podkreślić, że misja Atalanta nie ogranicza się do walki z piractwem w ramach prowadzenia działań operacyjnych. Jednostki działające, w ramach operacji Atalanta, są upoważnione również do ujęcia i przekazania osób, które popełniły akty piractwa lub zbrojnych napaści lub podejrzanych o ich popełnienie, może również zatrzymać piracki statek<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> Dz.U. L 301 z 12.11.2008 - *Wspólne działanie Rady 2008/851/WPZiB z dnia 10 listopada 2008 r. w sprawie operacji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu udział w powstrzymywaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii*, EU NAVFOR Somalia operation „Atalanta” Oddziały morskie UE, Główna siedziba operacyjna: Northwood, Wielka Brytania, Czas trwania operacji: 12 miesięcy

<sup>76</sup> 19 września 2008 r. Wspólna akcja przyjęta przez Radę Unii Europejskiej 2008/749/CFSP EU NAVCO (*European Union military coordination of action against piracy in Somalia*) UE Koordynacja akcji militarnej przeciwko somalijskiemu piractwu, Siedziba komórki koordynacyjnej: Bruksela.

<sup>77</sup> Liisa Vainio, *EU Foray into Navy Operations* - NAVFOR Somalia, artykuł dostępny na stronie: [http://www.isis-europe.org/pdf/2008\\_artrel\\_228\\_esr42-eunavfor.pdf](http://www.isis-europe.org/pdf/2008_artrel_228_esr42-eunavfor.pdf)

<sup>78</sup> A.Cudennec, *op. cit.*, s. 604

Każdy statek handlowy, który chce przejść przez Zatokę Adeńską lub u wybrzeży Somalii jest zobowiązany do rejestracji na stronie internetowej Centrum Bezpieczeństwa Morskiego-Rogu Afryki<sup>79</sup>, które zostało ustanowione w celu ułatwienia koordynacji ruchu morskiego. Inicjatywa ta została przyjęta przez armatorów oraz marynarkę handlową, pozwala by statki, które przestrzegają zaleceń UE NAVFOR, otrzymały w razie konieczności odpowiednią ochronę, w tym wojskową<sup>80</sup>.

## VI. Piractwo a terroryzm

W ostatnich latach do piratów dołączyli terroryści. W odróżnieniu od sprawców innych aktów przemocy nie są oni zwykle zainteresowani zajęciem statku i zawłasczeniem ładunku, lecz zniszczeniem jednostki. O ile dla klasycznych piratów statek jest ostatecznym obiektem oddziaływania, to dla terrorystów morskich zniszczenie bądź opanowanie jednostki pływającej jest tylko środkiem służącym osiągnięciu innych celów. Piraci unikają też rozgłosu, dla terrorystów medialny wydzźwięk akcji jest znacznie ważniejszy niż bezpośrednie skutki samych działań. Z punktu widzenia bezpieczeństwa międzynarodowego najważniejszym elementem różnicującym terroryzm morski i piractwo jest zasięg generowanych przez oba procedery zagrożeń. W przypadku piractwa są one z reguły ograniczone do pewnych akwenów, a przez to w znacznym stopniu prognozowane. Terroryzm morski może mieć zasięg globalny. Sprawcy dysponują pełną swobodą wyboru miejsca, czasu i sposobu przeprowadzenia akcji<sup>81</sup>.

W świetle tych uwag nasuwa się pytanie o stosunek aktów terroryzmu morskiego do aktów piractwa morskiego. W pierwszym odczuciu można dostrzec szereg podobieństw. Oba czyny przestępcze związane są z szczegółowo przygotowanymi akcjami zbrojnymi, które skutkują zniszczeniem mienia oraz powodują ofiary w ludziach. Terroryzm intuicyjnie jest postrzegany, jako wrogie działanie podyktowane powodami społecznymi, religijnymi bądź politycznymi. Obiektywnie różnice między terroryzmem a piractwem są łatwe do wychwycenia, bowiem tradycyjnie piractwo było czynem dokonywanym wyłącznie z pobudek osobistych, terroryzm, natomiast akty terrorystyczne są, co do zasady, popełniane z pobudek politycznych. Jednakże w prawie karnym owa intencja sprawcy jest nie istotna, bowiem czy to akty piractwa czy terroryzmu godzą w naczelne zasady organizujące współczesne społeczeństwa<sup>82</sup>.

<sup>79</sup> Materiały EU NAVFOR: <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/>

<sup>80</sup> K.Kubiak, *Piractwo i terroryzm ...*, op. cit., s.41

<sup>81</sup> M.Pathak, op.cit. , str.65

<sup>82</sup> K.Kubiak, *Piractwo czy terroryzm?*, op.cit., s.3



Zasadniczym elementem pozwalającym różnicować piractwo morskie i terroryzm na morzu jest zatem motyw, jakim kieruje się sprawca. Piraci kierując się żądzą zysku starają się unikać rozgłosu i nie pozostawić śladów. Celem jest zdobycie łupu, którym może być okup wypłacony przez armatora uprowadzonego statku. Natomiast jednym z zasadniczych celów terrorystów jest zdobycie zainteresowania oraz wykorzystanie do maksimum tzw. efektu teatru. Przewidywać można, że efekt teatru będzie osiągany w niedługim czasie w inny sposób, niż poprzez przetrzymywanie zakładników i długotrwałe negocjacje, lecz przez podejmowanie działań o katastrofalnych następstwach - olbrzymiej liczbie ofiar i trudnych do oszacowania stratach materialnych, również dla środowiska. Tym samym terroryzm przeistoczył się w instrument nowej wojny. Takie przeistoczenie się terroryzmu z instrumentu wywierania presji i przyciągania uwagi w narzędzie destrukcji odnosi się, w całej rozciągłości, do potencjalnych działań terrorystycznych prowadzonych na morzu. Oznacza to również zasadnicze rozjęście się dróg piractwa i terroryzmu morskiego<sup>83</sup>.

Piractwo morskie i terroryzm morski mają również wiele podobieństw, bowiem obie aktywności godzą w żeglugę, jednakże celem piratów jest uzyskanie wymiernych finansowych korzyści, podczas gdy celem terrorystów jest osiągnięcie politycznego lub ideologicznego celu, często związane z pozbawieniem życia wielu osób<sup>84</sup>. Co więcej piraci działają w ukryciu, a terrorystom zależy na zdobyci jak największego rozgłosu. W braku jednolitej definicji aktów terroru na morzu można zauważyć wiele elementów wspólnych w każdej próbie definiowania tego zjawiska. Po pierwsze musi zaistnieć akt przemocy lub groźba przemocy. o drugie konieczny jest motyw polityczny lub ideologiczny. Ponadto akt musi być skierowany lub mieć na celu wpłynięcie na określoną „publiczność”<sup>85</sup>.

Wielu autorów podkreśla, że kwestia piractwa morskiego oraz jego statusu w prawie międzynarodowym jest ściśle powiązana i może być istotnie pomocna w ocenie prawnej współczesnego międzynarodowego terroryzmu<sup>86</sup>. Amerykańska Strategia Bezpieczeństwa narodowego z września 2002 r. przewiduje wykorzystanie wpływów Stanów Zjednoczonych w celu pokazania, że każdy akt terroryzmu jest bezprawny, tak aby terroryzm postrzegać w tym samym świetle jak

---

<sup>83</sup> IMO Legal Committee, Report of the Legal Committee on the work of its Ninety-Fifth Session, w H.Tuerk, op. cit., s. 20

<sup>84</sup> H.Tuerk, op. cit., s. 27

<sup>85</sup> G.G.Ong, *Ships can be dangerous too: Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's maritime security framework*, ISEAS Working Paper: International Politics & Security Issues Series No. 1 (2004), s. 14

<sup>86</sup> *United States Security Strategy*, Sep.2002, w Ł.Kułaga op. cit. s.238

handel niewolnikami, piractwo, czy ludobójstwo, zachowanie, na które żaden rząd nie może się godzić ani popierać, a wszystkie muszą się przeciwstawić<sup>87</sup>.

Piratów jak i morskich terrorystów można zakwalifikować, jako *hosti humani generis*. Oba rodzaje działań mają na celu zniszczenie własności lub / oraz śmierć niewinnych ludzi<sup>88</sup>. Podobieństwa, zatem są znaczące nie tylko, co do celów i motywacji, ale również skutków działań oraz konieczności ustanowienia odpowiednich międzynarodowych i wewnętrznych regulacji prewencyjnych.

## VII. Podsumowanie

Organizowanie i uprawianie procederu piractwa czy też działań terrorystycznych na morzu, ułatwia status prawny nadany obszarom morskim przez społeczność międzynarodową. Fundamentalną zasadą prawa międzynarodowego jest, bowiem zasada wolności mórz. Wynika z niej, że pełna suwerenność państwa nadbrzeżnego ograniczona jest do jego wód wewnętrznych i morza terytorialnego. Morze otwarte nie podlega zaś suwerenności żadnego państwa, a w stosunku znajdujących się na nim statków obowiązują zasady zwierzchnictwa okrętowego i wyłączności praw państwa bandery. Wyjątkami od tej zasady są m.in. zadania wynikające ze zwalczanie piractwa, nielegalnego handlu (w tym handlu niewolnikami), zwalczanie nadawania nielegalnych audycji z morza otwartego, ustalanie przynależności państwowej statku czy też realizacja prawa pościgu. Warto również zwrócić uwagę, iż piraci wykorzystują rozległe obszary, na których zapanowało bezprawie. Na ogół kontrola nad tego typu akwenami prowadzona jest na zasadzie patroli pojedynczych okrętów bądź ich wydzielonych grup, jednak w większości pozostają one poza zasięgiem działania jakichkolwiek sił międzynarodowych<sup>89</sup>.

Przyczyn piractwa należy upatrywać wśród wielu czynników, w tym: występowania państw upadłych (takich jak np. Somalia), stanowiących dogodnie terytorium działania różnego rodzaju organizacji przestępczych, terrorystycznych czy separatystycznych. Wśród czynników mających wpływ na względną łatwość procederu piractwa należy wymienić liberalny charakter prawa morskiego, uniemożliwiający często podjęcie działań przeciwko statkom, co do których nie ma pewności, iż trudnią się one piractwem lub też w nim pomagają, charak-

<sup>87</sup> Ł. Kułaga op. cit. s. 239

<sup>88</sup> P. Pilas, *Piractwo i terroryzm morski u progu XXI wieku*, s.3, dostępny na stronie: <http://www.psz.pl/tekst-17045/Pawel-Pilas-Piractwo-i-terroryzm-morski-u-progu-XXI-wieku>

<sup>89</sup> R. Ciastoń, op. cit., s.3-4

ter linii brzegowych wielu państw nadmorskich i archipelagowych, wymagający od nich znacznego nakładu sił i środków dla skutecznej walki z tą plagą, ogólną dostępność nowoczesnej broni oraz środków nawigacji i łączności, koniec Zimnej Wojny, a co za tym idzie zmniejszenie lub całkowity zanik obecności okrętów wojennych na wodach międzynarodowych<sup>90</sup>.

Jak omówiono powyżej piractwo ma bardzo długą historię i mimo, że przez lata, gdy ustanawiano współczesne prawo, było uważane za zbrodnię przeszłości, zagroziło obecnie światowemu morskiemu handlowi i międzynarodowemu bezpieczeństwu. Jest współczesnym fenomenem, który zaskoczył społeczność międzynarodową. Międzynarodowa odpowiedź na zagrożenie piractwem i zbrojnymi napaściami na morzu, jak również terroryzmem morskim, o charakterze prawnym lub faktycznym, jest rozwijana stopniowo, choć znacznie ograniczana przez takie czynniki jak luki prawne, niewypełnienie lub niewłaściwe wypełnianie postanowień UNCLOS, różnorodność systemów prawnych oraz trudności w harmonizacji prawa w tym zakresie oraz z postanowieniami prawa humanitarnego i praw człowieka. Pojawiają się również problemy w koordynowaniu działań marynarek wojennych oraz niejasności w odniesieniu do zakresu, w jakim okręty wojenne mogą zastosować środki przymusu w celu zwalczania piractwa<sup>91</sup>.

Wydaje się, że jedynym, jak dotąd sposobem walki z piractwem i zbrojnymi napaściami na morzu, są porozumienia regionalne oraz te podejmowane ad hoc, w zależności od potrzeb. Zmiana statutów istniejących międzynarodowych sądów i trybunałów, bądź powołanie jednego wyspecjalizowanego sądu do tych spraw bez wątplenia będzie wymagało wielu lat, przez co rozwiązanie problemu nie nastąpi szybko. Należy zauważyć również, iż pomimo wysokich kosztów działania takich trybunałów, czy to karnych czy morskich, nie jest pewnie czy są one odpowiednim forum do sądzenia aktów piractwa, które mimo swojej spektakularności pozostają zwykłym przestępstwem. Rozważając powyższe rozwiązanie, nie można pominąć faktu, iż wyspecjalizowane sądy i trybunały międzynarodowe nie posiadają odpowiednich zakładów karnych, w których mogliby przebywać osądzeni<sup>92</sup>.

Uchwalenia przepisów krajowych ustanawiających nowoczesne antypirackie prawo jest z pewnością konieczne, w sytuacji gdy konwencja SUA, mająca zastosowanie do aktów piractwa, wydaje się oferować tylko częściowe rozwiązanie. Uchwalenie specjalnej konwencji w sprawie zwalczania piractwa z pewnością wydają się przydatne, aczkolwiek nie do końca niezbędne. Pomimo ostatnich postępów w zakresie przyjęcia i wdrożenia odpowiednich krajowych przepisów, poważnym wyzwaniem, w szczególności w odniesieniu do kwestii dotyczących

<sup>90</sup> H.Tuerk, op. cit., s. 41

<sup>91</sup> ibidem., s. 40

<sup>92</sup> ibidem, s. 42

ustanowienia i wykonywania jurysdykcji, są zagadnienia wypełniania wymagań dokumentacyjnych oraz przyznanie uprawnień ścigania jednostkom wojskowym.

Wydaje się, iż jedynie kwestią czasu jest podjęcie przez wspólnotę międzynarodową ostatecznej decyzji o utworzeniu międzynarodowego mechanizmu ścigania i karania osób podejrzanych o piractwo. Jednakże, póki to nie nastąpi sprawy te powinny być załatwiane możliwie jej najskuteczniej przez sądy krajowe, a nieodraczane z uwagi na brak międzynarodowego trybunału, który nie będzie dostępny w najbliższym czasie. W żadnym przypadku nie powinna mieć miejsca sytuacja, w której piraci są wypuszczani na wolność ze względu na brak odpowiednich przepisów prawnych lub woli politycznej, ponieważ niezależnie od odstraszałającej obecności międzynarodowych sił morskich, działania pirackie nie zostaną zahamowane, jeśli nie będą istnieć skuteczne przepisy prawne do ich osądzenia i skazania.

## MARITIME PIRACY AND MARITIME TERRORISM

The piracy possesses very long history and for some time has been recognized as a crime of the past. The renewed of its occurrence threatened to the international commerce, to the international safety, where through has become a phenomenon of the present world. Reasons of the development of the present piracy one can seek in the poverty coastal states, greed, weakness of some states and lack of their police-functions Even, as the case of Somalia shows, the lack of the efficient government and the economic break down, as well as lack of the efficient legal mechanisms and efficient activities pursuing of the fight with the occurrence of the piracy.

Illegal activities at sea can be divided in two groups: piratical activities and armed robbery at sea and acts of terrorism of sea.

International law has not one unified definition of the piracy. General frames helpful in defining are established in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) which however by instituting conditions „for private ends” and „on the high seas”, considerably restricts its use. Illegal acts of violence with relation to the ship, outside the high sea are defined by the International Maritime Organization, as armed robbery at sea to which the universal jurisdiction, instituted in the UNCLOS convention, is not in force.

The key element that allows differentiating the piracy and the terrorism at sea is the motive. Pirates make it for the profit, and sea-terrorists are to gain, so called, the effect of the theatre.

In the context of increasing numbers of piratical attacks, especially at the coast of Somalia, Security Council of the United Nations and states undertook more intense activities. It should be however noted that states directly subject are rather reluctant to accusing and the sentencing of pirates in national courts in consideration of the complicated legal character of such matters and the necessity of assuring of the suitable standards of human rights. The question stays whether in the international law is necessary the introduction of the equal mechanism of accusing, the sentencing and punishing of captive pirates. In spite of the undertaken activities, accused pirates often go free because of the lack of proper legal bases or the political will for sentencing and the condemnation.

The present elaboration tries to systematize the definition of the widely understood piracy and describes mainstreams of activities undertaken by the international community, targeting the fight with this problem.