

Obecne sposoby przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego

Walka z piractwem toczy się na morzach i oceanach od momentu, gdy pojawiły się pierwsze incydenty wokół przemieszczanych drogą morską dóbr wspólnych. Narzędziem działań prowadzonych przeciwko piratom były prawa zwyczajowe i traktatowe, które dawały zgodę na powszechną represję oraz karanie morskich rozbójników analogicznie do uregulowań prawnych obowiązujących w państwie, którego okręt został zajęty²⁷³. Społeczności różnych stron świata zaczęły postrzegać piracki proceder jako przestępstwo o wymiarze międzynarodowym.

Początkowa bezradność służb cywilnych i wojskowych znalazła odbicie w utworzeniu Światowego Centrum Rejestracji Wypadków Piractwa w Kuala Lumpur, w Malezji. Centrum to nie jest w stanie uruchomić akcji ratunkowej, a jego działania ograniczają się wyłącznie do odnotowania pirackich incydentów. Dostrzegalna obecnie coraz większa świadomość, potrzeba, chęć przeciwstawienia się zjawisku wyraża się w międzynarodowym proteście przeciwko zjawisku piractwa już nie tylko ujętym w statystyki, ale co ważne – również przez weryfikację funkcjonujących zapisów prawnych, szkolenia załóg oraz stosowanie licznych środków ochrony i obrony statku.

Rozwój transportu morskiego związany z rosnącym zapotrzebowaniem na przewóz towarów czy zwiększeniem liczby podróży zagranicznych wiąże się z nieodzownym ryzykiem zaistnienia incydentów zagrażających bezpieczeństwu statków. Na przełomie XX i XXI wieku wzrost zagrożenia piractwem morskim spowodował, iż stały się one priorytetowym problemem współczesnej żeglugi morskiej, w tym administracji portowych oraz rządów, zmuszonych do reorganizacji i dostosowania istniejących morskich systemów ochrony i bezpieczeństwa w celu efektywnego przeciwdziałania i zwalczania tego złowrogiego procederu.

²⁷³ D. Olender, *Fala przemocy na morzach i oceanach – piractwo a terroryzm morski*, w: *Przemocy mówimy dość*, M.P. Krysiak (red.), Wyd. Powiat Makowski i Komenda Powiatowa Policji w Makowie Mazowieckim, Maków Mazowiecki 2010, s. 136.

Po serii czterech ataków terrorystycznych w USA, jakie miały miejsce 11 września 2001 roku²⁷⁴, wzmożono środki bezpieczeństwa żeglugi. Nie bez wpływu pozostał tu fakt, że piractwo stało się metodą muzułmańskich terrorystów. W celu wzmocnienia ochrony powstał Kodeks ISPS (Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego, ang. *International Ship and Port Facility Security Code*). Składa się z dwóch części, które mówią o zapewnieniu ochrony statku oraz portów. Szczegółowe informacje dotyczące zawartości kodeksu zostaną przybliżone w dalszej części monografii.

3.1. Prawne aspekty przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego

Pierwszy wymiar, jaki zostanie scharakteryzowany w odniesieniu do przeciwdziałania i zwalczania piractwa morskiego, to powszechnie obowiązujące prawo międzynarodowe. Bezapelacyjnie stanowi ono najistotniejszy wymiar, bowiem bez stosownych przepisów prawnych ochrona jednostki nie może zostać podjęta. Rozbieżność aktów prawnych dotyczących morza i statków z przepisami konwencji, prowadzi do sytuacji, w których nie ma możliwości zastosowania środków zapobiegawczych przed atakiem czy też podjęcia próby schwytania piratów po dokonaniu przez nich abordażu. Dlatego tak istotne jest zweryfikowanie zapisów prawnych w sposób, który zagwarantowałby podejmowanie działań w zakresie ochrony i obrony przed napadem adekwatnych do sytuacji i stopnia zagrożenia.

²⁷⁴ 11 września 2001 roku na terytorium Stanów Zjednoczonych miały miejsce cztery niemalże równoległe ataki przy użyciu samolotów pasażerskich. Terrorysty, którzy opanowali jednostki, skierowali je następnie na znane obiekty na terenie USA: wieże WTC (Światowe Centrum Handlu, ang. *World Trade Center*), budynek Pentagonu oraz przypuszczalnie na Biały Dom lub Kapitol (atak nie powiódł się, bowiem pasażerowie, ryzykując życiem, stawili opór zamachowcom; samolot rozbił się w miejscowości Shanksville w Pensylwanii). Na podstawie zarejestrowanych rozmów telefonicznych oraz sprawozdań rozmówców zrekonstruowano przebieg tego lotu, co ukazuje obraz Paula Greengrassa pt. *Lot 93* – Białemu Domowi lub Kapitolowi. Akty terrorystyczne z 2001 roku stanowią dotychczas jedyną tak skuteczną operację, która przyniosła ogromną liczbę ofiar oraz znaczne straty materialne, a zatem pozwoliła w 100% osiągnąć nadrzędny cel terrorystów, jakim jest spektakularny zamach pociągający za sobą możliwie maksymalne straty oraz wzbudzający strach i panikę ludności całego świata (bezpośredni i pośredni). Śmierć poniosło ok. 3 tys. osób, tysiące zostało rannych i wielu z nich wciąż odczuwa brzemień zamachów. Należy pamiętać, iż ofiarami zmasowanych ataków z 11 września stali się również policjanci i strażacy – zarówno podczas prowadzonych akcji ratunkowych, jak i na skutek chorób będących pokłosiem interwencji w kłębach dymu i toksycznych oparach, często bez specjalistycznych środków ochrony indywidualnej.

W dążeniach do zapewnienia jak najbardziej efektywnej ochrony żeglugi morskiej w ujęciu globalnym społeczność międzynarodowa dysponuje instrumentami prawnymi opracowanymi na kanwie instytucjonalnych działań międzynarodowych. Działania mające na celu przeciwdziałanie i zwalczanie przemocy na obszarach morskich wynikają z uregulowań prawa międzynarodowego, konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz rozporządzeń Unii Europejskiej.

W podrozdziale tym zostaną przybliżone akty prawne wydane przez Organizację Narodów Zjednoczonych i Międzynarodową Organizację Morską, takie jak:

- Konwencja o prawie morza z Montego Bay z 10 grudnia 1982 roku;
- Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 roku z Rzymu;
- Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym z 10 marca 1988 roku z Rzymu.

Dokumenty te zostały już poniekąd scharakteryzowane w rozdziale pierwszym, aczkolwiek zawarte tam zapisy dotyczyły *stricte* pojęciowego ujęcia, natomiast w tym rozdziale zostanie ukazany prawny aspekt walki z piractwem morskim²⁷⁵.

Jakkolwiek, wspominając definicje piractwa i napadu rabunkowego²⁷⁶, warto podkreślić, że podział ten w ujęciu statystycznym jest trudny do wyszczególnienia, zwłaszcza że obydwa czyny mają charakter kryminalny. Stąd też zjawiska te ujmowane są jako jedność w kategorii bezprawnych czynów wymierzonych przeciwko statkom, ludziom i ich mieniu oraz przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, z pominięciem faktu, czy miały one miejsce na wodach terytorialnych, wewnętrznych czy też na morzu otwartym. Dodatkowe ogniwo, które sprzyja i piractwu, i napadom rabunkowym, stanowi zapewniona przez Konwencję o prawie morza swoboda nieszkodliwego przepływu przez morza terytorialne dla wszystkich państw zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych²⁷⁷.

3.1.1. Przeciwdziałanie oraz zwalczanie piractwa morskiego w świetle obowiązujących międzynarodowych regulacji prawnych

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza została podpisana 10 grudnia 1982 roku w Montego Bay na Jamajce. Nowo powstały dokument

²⁷⁵ Zob. podrozdział 1.3.

²⁷⁶ Zob. podrozdział 1.3.1.

²⁷⁷ Konwencja o prawie morza, art. 17.

podpisany przez 119 państw i wydany przez Organizację Narodów Zjednoczonych formalnie wszedł w życie 16 listopada 1994 roku. Wtedy też została przekroczona liczba 60 potrzebnych ratyfikacji ze strony państw i stanowi ona po dziś dzień jeden z najistotniejszych dokumentów obowiązującego prawa międzynarodowego²⁷⁸. Regulacje prawne Konwencji obejmują swym zasięgiem przeszło 2/3 powierzchni globu. Zapisy Konwencji nie odnoszą się li tylko do określonych mórz czy oceanów, ale do wszelkich wód i ich przestrzeni powietrznej, dna morskiego, jego podziemia oraz ich ochrony. Jak wyjaśnia L. Łukaszuk, „regulują one działalność na morzach, łącznie z nawigacją, przelotami, telekomunikacją, wojskowymi operacjami morskimi i powietrznymi, rybołówstwem, wydobywaniem bezcennych surowców, oceanografią i archeologią morską, jak również kwestię przyszłego górnictwa podmorskiego i czerpania energii z fal pływów”²⁷⁹. Konwencja o prawie morza zakłada, że wody morskie zostaną wykorzystane w sposób pokojowy, jednakże liczy się z możliwością zaistnienia na tych wodach morskich sił militarnych państw do celów pokojowych oraz do ochrony żeglugi morskiej przed niepożądanymi aktami przemocy²⁸⁰.

Konwencja z Montego Bay zawiera 320 artykułów, które zostały ujęte w 17 częściach dokumentu. Do konwencji dołączono ponadto 9 aneksów, które stanowią rozszerzenie kwestii poruszanych na kartach konwencji oraz zapisy związane z organizacjami i komisjami podejmującymi kwestie związane ze środowiskiem morskim.

Konwencja o prawie morza w artykule 101 odnosi się do zagadnienia, jakim jest piractwo morskie. W świetle artykułu 4 Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 uzupełnia, iż postanowienia oraz wszelkie siły i środki do walki z przestępczością w ramach Konwencji mają zastosowanie:

- 1) „[...] 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

²⁷⁸ M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, Gdynia 1997, s. 24.

²⁷⁹ L. Łukaszuk, *Międzynarodowe prawo morza*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 1997, s. 38.

²⁸⁰ Tamże, s. 87.

przestępstwa przebywa na terytorium państwa-strony innego niż państwo, do którego odnosi się ustęp 1²⁸¹.

Jest to równoznaczne z brakiem regulacji dotyczących zbrojnych napadów na morzu terytorialnym w przypadku, gdy dane państwo przybrzeżne nie sprawuje efektywnej władzy nad swoim terytorium, czego przykładem jest np. problem piractwa somalijskiego²⁸².

Inne zapisy prawne związane z bezpieczną żeglugą zostały zamieszczone chociażby w artykułach 17, 18 i 19 Konwencji o prawie morza. Wymienione artykuły wiążą się z prawem nieszkodliwego przepływu statków przez morze terytorialne. Pojęcie „przepływu” odnosi się do przejścia przez morze bez potrzeby wchodzenia na wody wewnętrzne i bez konieczności zatrzymywania się poza nimi. Przepływ powinien odbyć się w jak najkrótszym czasie i bez zakłóceń. Jeśli chodzi o „nieszkodliwy przepływ”, art. 19 wyjaśnia, że jest to taki rodzaj przepływu, który nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. W sytuacji kiedy jednostka podejmuje na morzu działania pod postacią groźby użycia siły, ćwiczenia z użyciem broni, wykonywanie działalności badawczej, wówczas uważa się ją za obiekt naruszający pokój, bezpieczeństwo państwa lub porządek publiczny²⁸³.

W omawianym akcie prawnym zostały zawarte zapisy gwarantujące statkom prawo do przejścia tranzytowego, które pozwala na korzystanie z wolności żeglugi celem ciągłego i szybkiego tranzytu przez cieśninę²⁸⁴. Jednostka pływająca, która z niego korzysta, jest zobligowana do przestrzegania zapisu mówiącego o tym, że podczas przemieszczania się przez cieśninę musi powstrzymać się od groźby użycia siły przeciwko państwom, które są położone nad cieśniną, ich suwerenności czy terytorialnej integralności. Istotnym jest, aby dana jednostka nie dopuściła do zakłócenia prawa do przejścia tranzytowego, co zburzyłoby harmonię łańcucha dostaw w tym rejonie. Poza tym zapisem każdy statek jest zobowiązany do przestrzegania prawa międzynarodowego, procedur i zasad jego praktykowania, które zostały powszechnie przyjęte przez organizacje międzynarodowe dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz kontroli zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Co więcej, każda jednostka musi respektować prawo

²⁸¹ Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 r. (Dz.U. z 1994 r., nr 129, poz. 635), art. 4.

²⁸² Zob. podrozdział 3.1.1.

²⁸³ Konwencja o prawie morza, art. 19.

²⁸⁴ Tamże, art. 38.

zatwierdzone przez państwa położone nad cieśninami, które wydały własne akty prawne w kwestii przejścia tranzytowego²⁸⁵. Jak wynika z przytoczonych zapisów, obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa na morzu w cieśninach, przez które przepływają jednostki, leży nie tylko w gestii prawnej organizacji międzynarodowych, ale spoczywa ono również na przysłowiowych barkach władz państw usytuowanych w rejonie cieśniny. Na kanwie wzajemnych umów państwa te ściśle współpracują w sprawach np. budowy i utrzymania w cieśninach urzędów nawigacyjnych, które służą bezpieczeństwu ruchu statków, znacznie ułatwiając żeglugę międzynarodową, jak również poprawiają poziom czystości wód przez kontrolę zanieczyszczeń spowodowanych przez statki. Innym obowiązkiem państwa położonego nad cieśniną jest monitorowanie i podawanie do publicznej wiadomości informacji o jakimkolwiek niebezpieczeństwie, które może zagrażać żegludze w tym rejonie (w tym zarejestrowanych i potencjalnych aktów przemocy morskiej).

W kwestii przewożenia na pokładzie jednostki pływającej niewolników Konwencja nie tylko wnosi diametralny zakaz takiego czynu, ale równoległe nakłada obowiązek współpracy wszelkich państw w zwalczaniu takich zachowań. Wątek ten mocno wiąże się ze zjawiskiem piractwa na morzu pełnym lub w jakimkolwiek innym miejscu na wodach²⁸⁶. W przypadku gdy załoga okrętów wojennych, rządowych statków morskich lub powietrznych zbuntowała się i przejęła kontrolę nad tym statkiem, wówczas traktuje się je tak samo jak statki prywatne, które dopuściły się czynów na tle pirackim. Takie jednostki mogą utracić przynależność państwową, jednakże o tym decyduje prawo państwa, które nadało daną przynależność do państwa.

W świetle art. 110 omawianego aktu prawnego prawo wizyty²⁸⁷ okrętu wojennego na danej jednostce pływającej wynika z szeroko uznanej zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego. Do takiej rewizji może dojść wówczas, gdy istnieją uzasadnione podejrzenia, że taki statek trudni się piractwem lub handlem niewolników, nadaje nielegalne audycje lub nie posiada przynależności państwowej²⁸⁸. Okręt wojenny może sprawdzić, czy dany statek ma prawo do podnoszenia swojej bandery oraz możliwość wysłania w tym celu łodzi

²⁸⁵ Tamże, art. 39 oraz 42.

²⁸⁶ Tamże, art. 102.

²⁸⁷ Prawo morza w ogromnym stopniu bazuje na przynależności państwowej jednostki pływającej, w związku z czym okręty wojenne dysponują prawem do zbliżania się do innych statków celem ustalenia tej przynależności. Warto w tym miejscu podkreślić, iż omawiane prawo nie upoważnia do zajęcia statku czy poddania go kontroli.

²⁸⁸ M.N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 2006, s. 355.

dowodzonej przez oficera w celu podjęcia dalszych czynności związanych z kontrolą statku. Okręt wojenny musi jednak działać wyjątkowo ostrożnie, gdyż w przypadkach podejrzeń nieuzasadnionych i niepopelnienia czynu przez kontrolowany statek należy wynagrodzić mu wszystkie wyrządzone straty bądź szkody²⁸⁹.

Kolejny dokument podejmujący kwestie przeciwdziałania i zwalczania piractwa morskiego stanowi Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, która została uchwalona 10 marca 1988 w Rzymie²⁹⁰. Regulacje w niej zawarte nie dotyczą okrętów wojennych i statków państwowych, które są wykorzystywane jako wojskowe jednostki pomocnicze albo służą dla władz celnych bądź policji. Ponadto zapisy nie dotyczą statków, które już zostały wycofane z żeglugi i nie są eksploatowane²⁹¹. Intencją regulacji zawartych na kartach Konwencji Rzymskiej jest zwalczanie bezprawnych czynów, które są wymierzone w żeglugę i tym samym stanowią zagrożenie dla jej bezpieczeństwa. Przepisy prawne aktu stosuje się w przypadkach, gdy dany „statek przepływa lub zgodnie z planem ma przepłynąć przez lub wypłynąć z wód znajdujących się poza wewnętrzną granicą morza terytorialnego jednego państwa lub poza bocznymi granicami jego morza terytorialnego graniczącego z przyległymi państwami”²⁹².

Poszczególne zapisy zawarte w Konwencji odnoszą się do czynów przestępczych popełnianych na morzu, zakłócających bezpieczną żeglugę morską. Państwa-strony omawianego aktu prawnego uznają czyny wymierzone bezprawnie w bezpieczeństwo żeglugi morskiej za bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia. Owe czyny bardzo poważnie naruszają działania służb morskich, których zadaniem jest dbałość o bezpieczeństwo na morskich akwenach. Kwestie, które nie zostały ujęte w niniejszej Konwencji, są rozstrzygane zgodnie z normami i zasadami prawa międzynarodowego, które jest uznawane za powszechne. W efekcie tych postanowień państwa-strony postanowiły stworzyć dokument, który w swoich zapisach zaostreza przestrzeganie prawa powszechnie obowiązującego ukierunkowanego na zwalczanie bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpiecznej żegludze²⁹³.

²⁸⁹ Konwencja o prawie morza, art. 110.

²⁹⁰ Akt prawny wszedł w życie dopiero z dniem 1 marca 1992 roku. Ta data jest ważna dla Polski z uwagi na to, że właśnie wtedy przystąpiła ona do tej konwencji.

²⁹¹ M.H. Kosiński, *Morskie prawo publiczne*, s. 187.

²⁹² Konwencja w sprawie przeciwdziałania, art. 4.

²⁹³ Tamże.

W myśl artykułu 3 za przestępstwa popełniane bezprawnie i umyślnie na wodach zalicza się wiele czynów mających jeden cel, którym jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi statku²⁹⁴.

Obok wykazu przestępstw, jakie mogą zostać wymierzone przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, Konwencja Rzymska zawiera również wytyczne odnośnie postępowania w przypadku zaistnienia któregoś z czynów. Rodzaj środków karnych, jakie zostaną zastosowane, zależy od danego państwa, bowiem to ono ustala sankcje adekwatne do czynu. Mogą one być zastosowane, jeżeli dany czyn został wymierzony przeciwko jednostce lub na jednostce, która podnosi banderę danego państwa lub na terytorium tego kraju albo wówczas, gdy taki czyn został popełniony przez obywatela kraju, którego statek podnosi banderę. Państwo dysponuje możliwością zastosowania środków karnych w tych samych sprawach wobec osób lub statków, które nie mają przynależności państwowej, aczkolwiek członek załogi na stałe mieszka na terytorium tego państwa. Taka sytuacja ma miejsce również wtedy, gdy w wyniku popełnienia danego przestępstwa obywatel tego kraju, który stosuje te sankcje, został zraniony, zabity, zatrzymany lub zastraszany. Żadne z podejmowanych działań nie może zostać wdrożone przed zawiadomieniem Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Gdy dojdzie już do zatrzymania sprawcy przestępstwa, dane państwo stosuje wewnętrzne prawo celem przetrzymania go do chwili, gdy podjęte śledztwo nie zostanie do końca wyjaśnione, powodując tym samym, że prawo wewnętrzne staje się ważniejsze i to do niego trzeba się stosować.

Celem usprawnienia funkcjonowania zastosowanych środków przeciwko popełnionym przestępstwom państwa-strony Konwencji Rzymskiej są zobligowane do wzajemnej pomocy w trakcie prowadzonego postępowania karnego. Wzajemne wsparcie polega m.in. na uzyskaniu dowodów, które są niezbędne dla przeprowadzenia postępowania. Udzielanie pomocy odbywa się zgodnie z obowiązującym prawem wewnętrznym danych państw-stron bądź według zasad wyznaczonych w umowach o wzajemnej pomocy, które mogą być tworzone między państwami-stronami. Ponadto wsparcie dotyczy również kooperacji w celu zapobieżenia na danym terytorium przygotowań do popełniania przestępstw, które mogą zostać wdrożone w granicach państwa bądź poza jego granicami. Wzajemna pomoc bazuje na wymianie doświadczeń i informacji oraz na koordynacji działań administracyjnych, które są uznawane za właściwe zgodnie z obowiązującym prawem wewnętrznym²⁹⁵.

²⁹⁴ Wyczerpująca lista przestępstw wymienionych w art. 3 została zawarta w rozdziale drugim monografii (por. podrozdział 2.3.2).

²⁹⁵ Konwencja w sprawie przeciwdziałania, art. 12–13.

Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu platform wiertniczych umieszczonych na szelfie kontynentalnym został sporządzony 10 marca 1988 roku²⁹⁶ w Rzymie z inicjatywy państw-stron Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej. Państwa-strony²⁹⁷ tej Konwencji Rzymskiej uznały, że motywy jej ustanowienia również odnoszą się do stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

Protokół ten wyjaśnia, że stała platforma to „sztuczna wyspa, instalacja lub urządzenie, które jest na stałe związane z dnem morskim w celu badania lub eksploatacji zasobów morskich lub w innych celach gospodarczych”²⁹⁸. Ów cel gospodarczy może stanowić wydobywanie ropy naftowej, gazu ziemnego i innych surowców mineralnych, które mogą być czerpane z głębi morza lub oceanu.

Szelf kontynentalny, jak wyjaśnia, to termin geologiczny oznaczający występy (zwane też półkami) „odchodzące od lądowej masy kontynentów, pokryte stosunkowo płytką warstwą wody (około 150–200 m), które stopniowo znikają w głębinach oceanu (kilka tysięcy metrów pod powierzchnią wody). Występy te zajmują około 7–8% całkowitej powierzchni oceanów, zaś ich szerokość znacząco różni się w zależności od miejsca”²⁹⁹. Najistotniejszą cechą charakterystyczną szelfu kontynentalnego stanowi występowanie na nim bezcennych światowych surowców – bogatych złóż ropy naftowej i gazu ziemnego.

Czyny, jakich mogą się dopuścić przestępcy przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, to zajęcie lub przejęcie kontroli nad platformą za pomocą użycia siły, zastosowania przemocy zbrojnej lub innej możliwej do użycia formy zastraszania załogi danej platformy. Inną możliwością stanowi dokonanie aktu przemocy wymierzonego w osobę znajdującą się na platformie, czyli bezpośrednie zagrożenie dla jej życia i zdrowia. Do katalogu potencjalnych przestępstw można zaliczyć również spowodowanie uszkodzenia bądź zniszczenia platformy, w tym przez umieszczenie na jej powierzchni środków, urządzeń lub substancji, które mogą się przyczynić do jej całkowitego zniszczenia. Sankcje karne obejmują także podżeganie innych osób do popełnienia wyżej wymienionego czynu

²⁹⁶ Wszedł w życie 1 marca 1992 roku. Stroną tego protokołu mogło zostać tylko takie państwo, które uprzednio podpisało i przystąpiło do Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 roku.

²⁹⁷ W tym również Polska.

²⁹⁸ Protokół w sprawie przeciwdziałania, art. 1 ust. 3.

²⁹⁹ M.N. Shaw, *Prawo...*, s. 338.

lub stosowanie gróźb w celu zmuszenia do popełnienia jakiegokolwiek czynu z wyżej wymienionych³⁰⁰.

Państwa-strony Protokołu w sprawie są uprawnione do stosowania środków, które zostaną uznane za konieczne do ustanowienia odpowiednich sankcji dla wymienionych przestępstw. Takie państwo zasięgnie stosownych środki karnych w sytuacji, gdy jakikolwiek z czynów zostanie wymierzony przeciwko platformie stałej, która jest usytuowana na terytorium morskim należącym do tego państwa, a czyn ten został popełniony przez jego obywatela. Analogicznie do zapisu Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988, protokół upoważnia do ustanowienia sankcji w przypadkach, gdy osoba popełniająca dany czyn okazała się bezpaństwowcem, lecz jego stałe miejsce zamieszkania znajduje się na terenie tego państwa, do którego należy platforma. Sankcje mogą zostać także podjęte wówczas, jeśli w czasie, w którym przestępstwo zostało popełniane, obywatel tego państwa został zatrzymany, zastraszony lub zraniony oraz to przestępstwo zostało popełnione z myślą zmuszenia państwa do dokonania lub powstrzymania się od podjęcia jakiegoś czynu. Podjęcie konkretnych działań względem tych osób musi być poprzedzone zgłoszeniem faktu Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (również kiedy państwo-strona odstąpi od nałożenia sankcji karnych)³⁰¹.

Międzynarodowa Organizacja Morska (ang. *International Maritime Organization* – IMO) definiuje zbrojny atak na statek w wydanej w 1998 roku Rezolucji A.1025 (26) Kodeks postępowania w sprawie dochodzeń w sprawie piractwa i zbrojnych napaści jako jakikolwiek z następujących czynów:

- 1) „nielegalny akt przemocy lub zatrzymania lub jakiegokolwiek aktu grabieży lub jej gróźby, inne niż akt piractwa, popełnione dla celów osobistych i skierowane przeciwko statku lub osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku, w ramach wód wewnętrznych danego państwa, wód archipelagowych i wód terytorialnych;
- 2) wszelki akt podżegania lub celowego ułatwienia popełnienia czynu opisanego powyżej”³⁰².

Rozważając kwestie definiowania piractwa i zbrojnych napadów na statki morskie, warto zauważyć, że rozróżnienie obu fenomenów w ujęciu statystycznym nastręcza wiele trudności, zwłaszcza że obydwa procedery mają charakter

³⁰⁰ Tamże, art. 2.

³⁰¹ Tamże, art. 3.

³⁰² Resolution A.1025 (26) „Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships”.

kryminalny. Dlatego też czyny te ujmowane są jako jedność w kategorii bezprawnych czynów wymierzonych przeciwko statkom, ludziom i ich mieniu oraz przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, również z pominięciem faktu, czy miały one miejsce na wodach terytorialnych, wewnętrznych czy też na morzu otwartym.

Prawo międzynarodowe nie wyznacza konkretnych wysokości kar, jakie powinni ponieść ujęci piraci, ani nie wskazuje postępowania względem zajętego statku pirackiego wraz ze znajdującymi się na nim przedmiotami. Wszelkie kwestie zostały pozostawione do rozstrzygnięcia prawodawstwu wewnętrznemu państwa, które dokonało zatrzymania piratów morskich. Stosowne postanowienia w tym zakresie znajdują swoje miejsce w kodeksach karnych poszczególnych państw³⁰³.

Na tej podstawie uzasadniona wydaje się konstatacja, że pomimo niewątpliwego wkładu w tworzeniu prawnych uwarunkowań dla bezpiecznej żeglugi nie w pełni realizują one pokładane w nich oczekiwania i ujawniają potrzebę zweryfikowania i wdrożenia stosownych zmian zmierzających do bardziej efektywnego przeciwdziałania i zwalczania piractwa w aspekcie prawnym tych działań.

3.1.2. Przeciwdziałanie oraz zwalczanie piractwa w świetle prawa krajowego i uregulowań Unii Europejskiej

Na gruncie powszechnie obowiązującego prawa polskiego norma typizująca przestępstwo piractwa morskiego została zawarta w Ustawie Kodeks karny³⁰⁴. W art. 166 zamieszczono następujący zapis:

„§ 1. Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

§ 2. Kto, działając w sposób określony w § 1, sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności”³⁰⁵.

Z kolei artykuł art. 167 kk uzupełnia:

„§ 1. Kto umieszcza na statku wodnym lub powietrznym urządzenie lub substancję zagrażającą bezpieczeństwu osób lub mieniu znacznej wartości, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

³⁰³ J. Machowski, *Pod czarną banderą*, Wydawnictwo Iskry, Warszawa 1967, s. 268.

³⁰⁴ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., nr 88, poz. 553 z późn. zm.).

³⁰⁵ Tamże, art. 166.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto niszczy, uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku urządzenie nawigacyjne albo uniemożliwia jego obsługę, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu osób³⁰⁶.

Sankcje obejmują także przygotowanie do przestępstwa piractwa:

„Kto czyni przygotowania do przestępstwa określonego w art. 163 [sprowadzenie zdarzenia niebezpiecznego], § 1, art. 165 [inne niebezpieczeństwa], § 1, art. 166 [piractwo], § 1 lub w art. 167 [umieszczenie na statku niebezpiecznego urządzenia lub substancji], § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3³⁰⁷”.

Ostatnim zapisem, który dotyczy piractwa morskiego, jest artykuł 169 kk, który uwzględnia czynny żal przy przestępstwie sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa lub umieszczenia na statku niebezpiecznego urządzenia.

„§ 1. Nie podlega karze za przestępstwo określone w art. 164 [sprowadzenie bezpośredniego niebezpiecznego zdarzenia], lub 167 [umieszczenie na statku niebezpiecznego urządzenia lub substancji], sprawca, który dobrowolnie uchylił grożące niebezpieczeństwo.

§ 2. Wobec sprawcy przestępstwa określonego w art. 163 [sprowadzenie zdarzenia niebezpiecznego], § 1 lub 2, art. 165 [inne niebezpieczeństwa], § 1 lub 2 lub w art. 166 [piractwo], § 2 sąd może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary, jeżeli sprawca dobrowolnie uchylił niebezpieczeństwo grożące życiu lub zdrowiu wielu osób.

§ 3. Wobec sprawcy przestępstwa określonego w art. 166 [piractwo], § 1 sąd może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary, jeżeli sprawca przekazał statek lub kontrolę nad nim osobie uprawnionej³⁰⁸”.

Na kartach Kodeksu karnego zamieszczono także sankcje karne dla osób podejmujących akty rozbójnictwa morskiego³⁰⁹:

„Kto uzbraja lub przysposabia statek morski przeznaczony do dokonania na morzu rabunku lub na takim statku przyjmuje służbę, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10³¹⁰”.

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP z 2007 roku podkreśla rangę wyzwań o charakterze asymetrycznym (zatem również piractwa morskiego). Ponadto, w wymiarze regionalnym, akcentuje wzmocnienie strategicznej i operacyjnej

³⁰⁶ Tamże, art. 167.

³⁰⁷ Tamże, art. 168.

³⁰⁸ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, art. 169.

³⁰⁹ Mimo iż nie do końca można się zgodzić. Więcej: K. Frąckowiak, P. Jankowski, *Przygotowanie do piractwa morskiego w polskim prawie karnym – analiza krytyczna*, w: *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego*, Rok VII 2013, T. Szubrycht (red.), Wyd. Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2013, s. 19–23.

³¹⁰ Tamże, art. 170.

współpracy NATO i UE w sferze bezpieczeństwa³¹¹. Nie zapomina także o sytuacji w regionie Afryki Północnej (również w kwestii walki z piractwem somalijskim i potrzebą budowy/wzmocnienia struktur państw słabych bądź upadłych)³¹².

Piractwo morskie znajduje się też w obszarze zainteresowania Parlamentu Europejskiego (PE), który 23 października 2008 roku podjął Rezolucję w sprawie piractwa na morzu – 2010/C 15 E/12³¹³. Deklaracja ta podkreśla m.in. fakt, że „swobodny ruch statków uprawiających legalną działalność handlową na pełnym morzu stanowi warunek konieczny do prowadzenia handlu międzynarodowego”³¹⁴, a ta „forma piractwa bezpośrednio zagraża marynarzom, których środki do życia zależą od bezpiecznego i zgodnego z prawem prowadzenia handlu i wykonywania zawodu na morzu”³¹⁵. Ponadto wskazuje, że rybacy z UE prowadzący działalność na pełnym morzu padają ofiarą piratów, a zagrożenie piractwem doprowadziło do wycofania się znacznej liczby statków rybackich UE na odległość kilkuset kilometrów od wybrzeży Somalii lub do ograniczenia działalności rybackiej w tym regionie³¹⁶.

Z uwagi na powyższe Rezolucja m.in. wzywa Komisję i Radę, „by dążyły do zagwarantowania jak najszybszego przeglądu i uaktualnienia prawnych instrumentów Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczących piractwa i zbrojnych rabunków w celu schwytania i skazania sprawców tych zbrodni”³¹⁷. Parlament zwraca się do Komisji i Rady, by zachęciła „państwa członkowskie, które jeszcze tego nie zrobiły, do jak najszybszego wprowadzenia do swoich wewnętrznych systemów prawnych odpowiednich przepisów Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza i Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, pozwalających na jasne wskazanie jurysdykcji, a przez to na zapewnienie ścigania karnego przy pełnej pewności prawa w razie schwytania piratów lub sprawców zbrojnych napaści na morzu”³¹⁸. PE zaleca Komisji „stworzenie w możliwie najkrótszym czasie w ramach nowej zintegrowanej polityki morskiej wspólnotowego systemu współpracy i koordynacji, który pozwoliłby okrętom wojennym pływającym pod

³¹¹ *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007, 3.1, pkt 41.

³¹² Tamże, 2, pkt 23.

³¹³ Dz.U. UE C z dnia 21 stycznia 2010 r.

³¹⁴ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2008 r. w sprawie piractwa na morzu (2010/C 15 E/12), pkt E.

³¹⁵ Tamże, pkt F.

³¹⁶ Tamże, pkt G.

³¹⁷ Tamże, pkt 7.

³¹⁸ Tamże, pkt 9.

flagą jednego z państw członkowskich i znajdującym się na wodach międzynarodowych chronić statki rybackie i handlowe z innych państw członkowskich³¹⁹. Rezolucja postuluje rozszerzenie prawa pościgu na obszary morza terytorialnego państw nadbrzeżnych (o ile wyrażą na to zgodę) oraz do stworzenia mechanizmu skoordynowanej pomocy w przypadku piractwa morskiego³²⁰.

Praktycznym wyrazem dążeń Unii Europejskiej do poprawy sytuacji na obszarach zagrożonych piractwem jest rozpoczęta w 2008 roku operacja „Atalanta”³²¹. Detale związane z przedsięwzięciem zostaną omówione w podrozdziale 3.2.1.

Podstawowym środkiem przeciwdziałania przemocy na morzach i oceanach jest system prewencyjny. Wśród istotnych elementów systemu warto wyróżnić Kodeks ISPS oraz monitoring akwenów morskich, którego zasadniczy cel mierzy w system identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (ang. *Long Range Identification and Tracking* – LRIT). Decyzją IMO od 1 stycznia 2008 roku obowiązkiem stosowania się do wymogów tego systemu objęto: statki pasażerskie, szybkie jednostki przeznaczone do przewozu osób, statki towarowe (również te o wyporności ponad 300 t) oraz ruchome wieże wiertnicze³²².

ISPS³²³ zawiera wytyczne w zakresie środków ochrony oraz ścisłych procedur, które służą wzmocnieniu bezpieczeństwa żeglugi oraz mają na celu zapobieżenie potencjalnym atakom terrorystycznym i pirackim na statki i obiekty portowe. Kodeks ukazuje trzy poziomy ochrony, które określają zagrożenia, wskazując na zastosowanie adekwatnych do ich skali środków ochronnych (zob. tabela 3).

Zapewnienie pełnej ochrony wymaga właściwie skoordynowanej współpracy na statku oraz w portach. Kodeks ISPS wskazuje szczegółowe procedury związane z przeciwdziałaniem zagrożeniom, które zawarte są w Planie Ochrony Statku (ang. *Ship Security Plan* – SSP)³²⁴.

³¹⁹ Tamże, pkt 17.

³²⁰ Tamże, pkt 19.

³²¹ Operacja realizowana w ramach Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony.

³²² P. Mickiewicz, T. Szubrycht, K. Kubiak, *Akweny morskie w systemie reagowania kryzysowego*, w: *System reagowania kryzysowego Unii Europejskiej. Struktura-charakter-obszary*, J. Gryz (red.), Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010, s. 296.

³²³ Kodeks ISPS stanowi Część A (część obowiązkowa) i część B (zalecenia), przy czym decyzja Komisji Europejskiej obliguje porty, armatorów państw europejskich oraz statków bandery państw unijnych do jednoczesnego przestrzegania obydwu części. Regulacje ISPS nie dotyczą tylko okrętów, pomocniczych jednostek pływających oraz innych jednostek wykorzystywanych w służbie handlowej.

³²⁴ Z uwagi na prawną definicję piractwa, autorka ograniczyła przedstawienie zapisów zawartych w ISPS do SSP. Jednakże warto wspomnieć, iż obok SSP istotną rolę odgrywa PFSP. Jednak dotyczy on przeciwdziałania i zwalczania przemocy (np. działań o charakterze antyterrorystycznym)

Tabela 3. Stan zagrożenia bezpieczeństwa statku i obiektu portowego oraz zakres podejmowanych działań

Poziom ochrony	Stan zagrożenia	Zakres podejmowanych działań
Poziom 1	Niskie zagrożenie	Poziom minimalny, dla zachowania którego wystarczą standardowe środki ochrony. Kodeks ISPS zaleca, by poziom ten był utrzymywany w sposób ciągły, jeśli chodzi o obiekt portowy.
Poziom 2	Podwyższone zagrożenie	Zostaje wprowadzony w obliczu wystąpienia incydentu, zdarzenia naruszającego ochronę. Należy go wprowadzić wówczas, gdy standardowe środki ochrony nie wystarczają i sytuacja wymaga podjęcia dodatkowych środków ochronnych z uwagi na znaczne prawdopodobieństwo ewentualnego zagrożenia. Może być wprowadzony na statku na czas przejścia przez rejon zagrożony piractwem morskim.
Poziom 3	Wyjątkowe niebezpieczeństwo	Zostaje wprowadzony w sytuacji wystąpienia bądź prawdopodobieństwa wystąpienia w krótkim czasie incydentu naruszającego ochronę, nawet wówczas, gdy nie ma możliwości precyzyjnego ustalenia celu ataku. Na tym poziomie wymagane jest użycie wzmożonych środków ochronnych, przy czym nie powinny być one utrzymywane przez dłuższy czas.

Źródło: opracowanie własne na podstawie P. Mickiewicz, T. Szubrycht, K. Kubiak, *Akweny morskie w systemie reagowania kryzysowego*, w: *System reagowania kryzysowego Unii Europejskiej. Struktura-charakter-obszary*, J. Gryz (red.), Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010, s. 297–298.

„Plan ochrony statku oznacza plan, opracowany dla zapewnienia stosowania na statku środków, zaplanowanych dla ochrony osób znajdujących się na statku, ładunku, transportu jednostek ładunkowych, zapasów statkowych lub samego statku przed ryzykiem zdarzeń naruszających ochronę”³²⁵. Właściwe przygotowanie SSP leży w gestii firmy zarządzającej statkiem, co musi zostać poprzedzone przeprowadzeniem stosownej analizy ryzyka. Plan taki zostaje przedłożony

w porcie, na statku będącym w porcie. „Plan ochrony obiektu portowego oznacza plan, opracowany dla zapewnienia stosowania środków przewidzianych dla ochrony obiektu portowego oraz statków, osób, ładunku, jednostek ładunkowych, zapasów statkowych w obrębie obiektu portowego przed ryzykiem zdarzeń naruszających ochronę”. Za: Część A, 2.1.4 ISPS.

³²⁵ Część A, 2.1.4 ISPS.

do zaakceptowania przez administrację państwa, którego banderę nosi dana jednostka pływająca³²⁶. SSP musi zawierać m.in.:

- opis działań zmierzających do zapobieżenia nielegalnemu wniesieniu na statek broni i innych środków niebezpiecznych;
- wskazanie obszarów zastrzeżonych i środków zapobiegających przedostaniu się tam osób nieupoważnionych;
- środki zapobiegające wejściu na statek osób nieuprawnionych;
- procedury reagowania na zagrożenia bezpieczeństwa jednostki;
- procedury działania w warunkach poszczególnych poziomów ochrony;
- wskazanie osób odpowiedzialnych za przestrzeganie planu (oficer ochrony w firmie, oficer ochrony statku);
- procedury zapewniające gotowość statku i załogi do działania w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa (treningi załogi, utrzymanie sprzętu);
- środki przeznaczone dla zapobiegania wnoszeniu na pokład broni, niebezpiecznych substancji i urządzeń przeznaczonych do użycia przeciwko ludziom, statkom lub portom, a których przewóz nie jest dozwolony;
- procedury ewakuacji na wypadek zagrożenia ochrony lub naruszenia ochrony;
- zadania załogi statku odpowiedzialnej za ochronę oraz pozostałej załogi statku w zakresie ochrony;
- procedury audytu działań w zakresie ochrony;
- procedury szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń związanych z planem;
- procedury współdziałania w zakresie ochrony obiektu portowego;
- procedury okresowego przeglądu i aktualizacji planu;
- procedury składania raportów w sprawie zdarzeń naruszających ochronę.

Warto w tym miejscu podkreślić, iż plan ochrony statku stanowi dokument poufny³²⁷.

Na kartach Rozporządzenia 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 31 marca 2004 roku w sprawie podniesienia poziomu ochrony statków i obiektów portowych ustanowiono, iż „ochrona na morzu” stanowi połączenie środków zapobiegawczych ukierunkowanych na ochronę żeglugi morskiej i obiektów portowych przed zagrożeniami zamierzonych aktów bezprawnych (w tym piractwa morskiego).

³²⁶ W praktyce państwo może zlecić opracowanie planu uprawnionej agencji.

³²⁷ Na podstawie Części A, 9.4. ISPS.