

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

ZWALCZANIE PIRACTWA MORSKIEGO

Artykuł jest poświęcony wybranym problemom zwalczania piractwa morskiego. Autor zwraca uwagę na korelację zasady jurysdykcji uniwersalnej i jurysdykcji krajowej. Podkreśla możliwości sądzenia piratów przez sądy międzynarodowe, hybrydowe i krajowe. Autor opowiada się za wykorzystywaniem przede wszystkim ustawodawstwa krajowego i sądów krajowych. Zwraca uwagę na rozbudowę w ostatnich latach przepisów antypirackich w wielu krajach. W drugiej części pracy omówiono inicjatywy prawno-organizacyjne Unii Europejskiej poświęcone zwalczaniu piractwa morskiego.

UWAGI WSTĘPNE

Opadająca nieco fala napadów pirackich na statki morskie nie zmniejsza zainteresowania prawników tą problematyką. Być może publikacje na ten temat nie tylko upowszechniły problem piractwa, ale także przyczyniły się w pewnym stopniu do przyspieszenia prac legislacyjnych i organizacyjnych, które lepiej pozwalają przeciwstawiać się aktom piractwa.

Niestety, nadal istniejące przyczyny polityczne, a zwłaszcza ekonomiczne, z powodu których działania podejmują różne grupy piratów, pozwalają przypuszczać, że żegluga morska będzie jeszcze długo zagrożona piractwem, stanowiącym poważne ryzyko. W niniejszym opracowaniu autor postara się przybliżyć niektóre problemy związane ze zwalczaniem piractwa, opierając się na materiałach Rady Bezpieczeństwa ONZ i Unii Europejskiej. Wyeksponowana zostanie rola wewnętrznych regulacji karnych i krajowych sądów w ściganiu piratów morskich. Ma to szczególne znaczenie w kontekście nadal niespełnionych, w zakresie piractwa morskiego, postulatów dotyczących polskiego systemu prawa karnego¹.

¹ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Rola norm karnych w legislacji morskiej*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 5 i nast.; *idem*, *Piractwo morskie a polskie prawo karne*, Kwartalnik Prawa Publicznego 2011, nr 1–2, s. 259 i nast.

1. JURYSDYKCJA UNIWERSALNA A ROLA PRAWA KRAJOWEGO

Piractwo morskie od wieków uznawane było za czyn godzący w bezpieczeństwo żeglugi, wymierzony nie przeciwko interesom jednego kraju, ale zagrażający interesom całej wspólnoty międzynarodowej. Stąd w UNCLOS art. 100 ma następujące brzmienie: *All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.*

Prawo międzynarodowe od swego zarania traktuje więc piratów morskich jako *hostis humani generis*, czyli wrogów rodzaju ludzkiego, którzy powinni być ścigani przez wszystkie państwa na świecie. Pojęcie tzw. jurysdykcji uniwersalnej jest powszechnie znane w prawie międzynarodowym² i nie kwestionuje się zastosowania tej jurysdykcji w stosunku do przestępstwa piractwa morskiego³. W orzecznictwie wręcz wyrażono pogląd, że „prawo międzynarodowe zna tylko jeden prawdziwy przypadek jurysdykcji uniwersalnej: piractwo”⁴.

T. Ostropolski⁵ słusznie podkreśla trudności związane ze stosowaniem zasady jurysdykcji uniwersalnej unormowanej w art. 100 UNCLOS. Ograniczenie *ratione loci* do morza pełnego i obszarów poza jurysdykcją poszczególnych państw oraz nieobligatoryjne zatrzymywanie statków pirackich i karanie piratów stanowią poważny problem praktyczny. Wydaje się jednak, że o wiele większym problemem jest brak przygotowania poszczególnych krajów do ścigania piractwa morskiego⁶. Trudno nie zauważyć, że liczne kraje, w tym i Polska, nie mają w prawie krajowym definicji piractwa opartej na art. 101 UNCLOS. Zgodnie więc z zasadą *nullum crimen sine lege* nie mają podstaw do sądenia piratów. Ewentualne wyroki mogą dotyczyć jedynie czynów zabronionych w krajowych k.k., takich jak zabójstwo, rabunek *etc.*

Wiele komplikacji w ściganiu piractwa sprawia też kwestia właściwości sądów. Należy sądzić, że zasada jurysdykcji uniwersalnej bywa opacznie rozumiana. Zasada ta – jak się wydaje – daje prawo ścigania określonych prze-

² Por. T. Ostropolski, *Zasada jurysdykcji uniwersalnej w prawie międzynarodowym*, Warszawa 2008; L. Reydams, *Universal Jurisdiction. International and Municipal Legal Perspectives*, Oxford 2003.

³ T. Iwanek, *Prawo międzynarodowe wobec piractwa morskiego*, Państwo i Prawo 2009, nr 10, s. 18 i nast.; E. Kontorowicz, *The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation*, Harvard International Law Journal 2004, no. 45, s. 183 i nast.; *idem*, *An Empirical Examination of Universal Jurisdiction for Piracy*, American Journal of International Law 2010, no. 104/3, s. 436 i nast.; *idem*, „A Guantanamo on the Sea”: *The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorist*, California Law Review 2010, no. 98, s. 251–252; T. Ostropolski, *Jurysdykcja uniwersalna wobec piractwa morskiego w prawie międzynarodowym*, Państwo i Prawo 2011, nr 2, s. 47 i nast.

⁴ Zob. opinię sędziego G. Guillaume w sprawie *Kongo v. Belgia*, ICJ Rep. 2002, s. 3.

⁵ Zob. T. Ostropolski, *Jurysdykcja...*, *op.cit.*, s. 51–52.

⁶ *Ibidem*, s. 57 oraz E. Kontorowicz, *An Empirical Examination...*, *op.cit.*, s. 436 i nast.

stępstw „międzynarodowych” nie wspólnocie międzynarodowej jako całości, lecz wszystkim zainteresowanym państwom. Jurysdykcja uniwersalna nie może zatem być wykonana bez prawa krajowego i właściwości sądów krajowych. Dlatego przekazanie wyrokowania w sprawach piratów morskich istniejącym lub specjalnie w tym celu powołanym sądom międzynarodowym nie wydaje się właściwym rozwiązaniem.

Szczególnie podkreśla się możliwość wykorzystania jurysdykcji Międzynarodowego Trybunału Karnego (*International Criminal Court – ICC*)⁷. Wydaje się, że ten specyficzny sąd międzynarodowy powołany został raczej do innego „kalibru” spraw karnych niż rabunkowe napady na statki morskie. Jako sąd antypiracki był brany pod uwagę nawet Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza. Zapomniano chyba, że nie został on powołany do orzekania o winie w indywidualnych sprawach karnych, lecz w sporach międzypaństwowych związanych z prawem morza. Były także pomysły, by stworzyć tzw. *ad hoc international tribunals for piracy* na podstawie upoważnień Rady Bezpieczeństwa, podobnie jak nadzwyczajne trybunały międzynarodowe dla Jugosławii czy Rwandy.

Niezwykle ciekawą koncepcją jest natomiast pewna internacjonalizacja sądów krajowych, co w sprawach przestępstwa piractwa jest rozwiązaniem narzucającym się dość wyraźnie. W swej pracy A. Lee podaje wręcz przykłady takich sądów⁸. Autor nazywa tę kategorię sądów sądami hybrydowymi. Nie wydaje się jednak, by koncepcja ta mogła być remedium na zwalczanie piractwa. A. Lee zdaje się zapominać, że każdy sąd krajowy się „internacjonalizuje”, stosując normy międzynarodowych konwencji karnych. Polski k.k. wielokrotnie nawiązuje do umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną. W przypadku więc niektórych rodzajów przestępstw krajowy porządek prawny musi być powiązany z porządkiem międzynarodowym. Trzeba dodać, iż w większości krajów autorytet sądu karnego nie musi być wspierany przez jakąś organizację międzynarodową. Sądzić zatem należy, wbrew przedstawionemu wyżej pogładowi, że trybunały hybrydowe „zlokalizowane w regionach zagrożonych piractwem nie są idealnym kompromisem pomiędzy lokalnymi, regionalnymi i międzynarodowymi udziałowcami”⁹.

⁷ Por. Y.M. Dutton, *Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court*, Chicago Journal of International Law 2010, vol. 11, no. 1, s. 197 i nast.; zob. także *idem*, *Pirates and Impunity: Is the Threat of Asylum Claims a Reason to Allow Pirates Escape Justice?*, Fordham International Law Journal 2011, vol. 34, s. 236 i nast. Były także pomysły by do statutu rzymskiego ustanawiającego ICC dodać specjalny protokół powołujący tzw. *Piracy Chamber*.

⁸ A. Lee, *Hybrid Tribunals to Combat Regional Maritime Piracy: Guiding the Rule of Law Through the Rocks and Shoals*, One Earth Future Foundation 2010 (<http://oneearthfuture.org/images/hybrid>). Autor wprowadza podział sądów potencjalnie sądzących piratów na: międzynarodowe, regionalne, hybrydowe i krajowe. Uznaje, że najlepszym rozwiązaniem byłyby sądy hybrydowe, działające na podstawie krajowych przepisów uzupełnionych jednak normami międzynarodowymi. Przykładem jest Special Court w Sierra Leone powołany przez rząd tego kraju w porozumieniu z ONZ.

⁹ *Ibidem*, s. 10.

Pozostają więc sądy krajowe. Można zauważyć, że w ostatnich latach sądy te wydają coraz więcej wyroków przeciwko piratom. Stany Zjednoczone i Wielka Brytania wyraźnie preferują sądy krajowe i zawierają porozumienia z niektórymi krajami (*regional partnerships with local countries*)¹⁰. Takie umowy dwustronne poprzedziły wielostronne porozumienia o ściganiu piratów, np. azjatyckie *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships* (ReCAAP) z 2004 r.¹¹. Z punktu widzenia skutecznego ścigania sprawców aktów piractwa porozumienia dwustronne wydają się bardziej efektywne.

Wspomniane porozumienia w sprawie sądenia wydawanych piratów zawarły USA i Wielka Brytania z Kenią w 2010 r. Już w 2006 r. USA wydały Kenii piratów schwytanych przez „USS Churchill”. Także Chiny, Dania i Kanada mają umowy dwustronne z Kenią. Podobne porozumienie, zatwierdzone przez Radę Bezpieczeństwa ONZ, podpisała w 2009 r. Unia Europejska. W tej umowie Kenia wyraźnie zgadza się przyjmować i sądzić piratów wydanych jej przez European Union Naval Force (EUNAVFOR)¹². Umowy o wydawaniu piratów mają Wielka Brytania i Unia Europejska z Republiką Seszeli (2009). Także Dania w 2010 r. podpisała umowę z Seszelami. Istnieją podobne porozumienia również w innych rejonach świata, np. umowa między Koreą Południową i Japonią. T. Ostropolski uważa, że taka forma ścigania sprawców czynów pirackich nie w pełni odpowiada treści art. 105 konwencji z Montego Bay, przekracza bowiem ramy jurysdykcji uniwersalnej, ale sytuacja w Somalii i decyzje Rady Bezpieczeństwa usprawiedliwiają tę metodę¹³.

Jak podkreśla E. Kontorowicz, traktuje się przede wszystkim Kenię jako kraj regionalnych sądów antypirackich. Kraj ten na razie godzi się na wykonywanie za państwa Zachodu „brudnej roboty”¹⁴. Warto jednak zwrócić uwagę, że skala tego zjawiska jest ogromna i w więzieniach kenijskich przebywa kilka tysięcy piratów somalijskich, głównie muzułmanów, co powoduje niekorzystne nastroje wśród współwyznawców w Kenii. Kraje wspólnoty międzynarodowej zaangażowane w zwalczanie piractwa morskiego wspierają wprawdzie poważnie finansowo Kenię, Seszele, Mauritius i inne kraje sądów antypirackich, ale wydaje

¹⁰ Por. M. Sterio, *Fighting Piracy in Somalia (And Elsewhere): Why More Is Needed*, Fordham International Law Journal 2010, vol. 33, s. 372.

¹¹ Takie porozumienia regionalne nie tworzą bowiem instytucji służących bezpośrednio sądeniu piratów, np. specjalnych sądów, lecz mówią np. o *mutual legal assistance* (art. 13 ReCAAP) czy *prevent, deter and suppress piracy*, jak w zapisie, wzorowanego na ReCAAP (umowa weszła w życie w 2006 r), tzw. *The Djibouti Code of Conduct*, czyli *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* z 2009 r.

¹² Por. T. Ostropolski, *Jurysdykcja...*, *op.cit.*, s. 54. Trafnie podnosi M. Gardner (*Piracy Prosecutions in National Courts*, Journal of International Criminal Justice 2012, no. 10/4, s. 798), że granicą wykonywania jurysdykcji uniwersalnej jest zgoda wspólnoty międzynarodowej. Zob. także V. Lowe, *International Law*, Oxford 2007, s. 83.

¹³ T. Ostropolski, *Jurysdykcja...*, *op.cit.*, s. 54–56.

¹⁴ E. Kontorowicz, *A Guantanamo on the Sea...*, *op.cit.*, s. 255.

się, że trzeba się liczyć z tym, iż może się okazać, że ten, kto schwyta piratów, będzie musiał ich osądzić i osadzić w więzieniu.

Nowym zjawiskiem w zwalczaniu piractwa, poniekąd zaprzeczającym tendencjom do „spychania sądenia piratów na innych”, jest coraz większa aktywność sądów karnych w krajach rozwiniętych. 17.06.2010 r. zakończył się jeden z pierwszych procesów antypirackich w Europie. Sąd w Rotterdamie skazał na 5 lat piratów, którzy zaatakowali w 2009 r. statek „Samangola”. W sprawie niemieckiego statku „Taipan” sąd holenderski wydał dziesięciu piratów do Niemiec. W 2012 r. sąd w Hamburgu skazał na kary od 2 do 7 lat pozbawienia wolności dziesięciu somalijskich piratów, którzy próbowali uprowadzić niemiecki kontenerowiec. Był to pierwszy od stuleci wyrok niemieckiego sądu na piratów: ostatni bowiem proces przeciwko piratom odbył się w Hamburgu w 1624 r. Również w 2012 r. sąd w Rzymie skazał na kary od 16 do 19 lat pozbawienia wolności ośmiu somalijskich piratów, którzy w październiku 2011 r. uprowadzili statek „Montecristo” w Zatoce Adeńskiej. Przywódca tej grupy pirackiej został skazany na 19 lat pozbawienia wolności, a prokurator domagał się kary 22 lat.

Nie można stwarzać wrażenia, że sądenie piratów morskich przez sądy krajowe jest łatwe. Występuje w takich procesach wiele problemów praktycznych, np. kwestia dowodowa, zapewnienie tłumaczeń *etc.* Są także liczne kwestie prawne, jak np. relacje między siłami zbrojnymi, które najczęściej przechwytyują piratów, a piratami, którzy są osobami cywilnymi. Podkreśla się znaczenie III konwencji genewskiej określającej status tzw. kombatantów, którymi mogą być członkowie nieregularnych „milicji”, „grup ruchu oporu” *etc.* Niektóre grupy pirackie są infiltrowane politycznie. W grę może wchodzić także międzynarodowa ochrona uchodźców. Podnosi się ostatnio, że w sądach europejskich od piratów należy stosować europejską konwencję praw człowieka¹⁵.

Poza przedstawionymi wyżej koncepcjami umiędzynarodowienia trybu ścigania czynów pirackich podkreśla się niekiedy, że sądy krajowe nie mają „doświadczenia i wiedzy” w zakresie międzynarodowych czynów pirackich¹⁶. W sumie krajowe procesy antypirackie są trudne, ale niezbędne, jeśli zjawisko to ma zniknąć z mórz i oceanów.

¹⁵ Por. S. Piedimonte Bodini, *Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights*, *European Journal of International Law* 2011, vol. 22, s. 829 i nast.

¹⁶ Por. M. Arsanjani, W.M. Rejsman, *East African Piracy and the Defence of World Public Order*, [w:] *Law of the Seas in Dialogue*, red. H. Heglermeyer, Springer 2011, s. 137. Zob. także M. Gardner, *op.cit.*, s. 798.

2. WYBRANE KRAJOWE REGULACJE ANTYPIRACKIE

Zgodnie z § 11 Rezolucji 2015 Rady Bezpieczeństwa z 24.10.2011 r. Sekretarz Generalny ONZ przygotował informację na temat ścigania przestępstwa piractwa morskiego w różnych krajach¹⁷.

Niewiele jest państw, które nie mają w ogóle wyodrębnionego czynu wypełniającego znamiona piractwa morskiego, np. Austria, Bułgaria, Jamajka, Liechtenstein, albo dopiero zamierzają penalizować ten czyn, jak Bangladesz i Litwa. Niektóre kraje – Bahamy, Brazylia, Kuwejt uznają, że zbędna jest krajowa regulacja piractwa, bowiem kwestię tę normuje UNCLOS¹⁸. Większość krajów posiada własne definicje piractwa i są one przygotowane do ewentualnego osądzenia piratów. Niestety, nie we wszystkich krajach, podobnie jak w Polsce, definicje piractwa morskiego są zgodne z art. 101 UNCLOS. Przykładowo, w Republice Czeskiej w art. 290 kodeksu karnego jest definicja dość zbliżona do treści art. 101 UNCLOS, ale nie mówi się w niej o zakresie działań pirackich na morzu pełnym i obszarach poza jurysdykcją państwową. Za to jest mowa o ataku na stacjonarną platformę wiertniczą na szelfie kontynentalnym¹⁹. Także duńskie prawo karne (art. 183 k.k.) surowo karze (dożywotnie pozbawienie wolności) za przejście kontroli nad samolotem, statkiem w publicznym transporcie pasażerskim lub towarowym, ale nie używa nawet słowa „piractwo”. Bardzo zbliżoną do standardu międzynarodowego definicję piractwa ma Estonia w art. 110 k.k.: *tacking, seizure or destruction a ship on the high seas or in a territory outside the jurisdiction of any State, or attacking or detention of persons on board such ship, or seizure or destruction of property on board such ship by using violence*. Za tak rozumiany czyn prawo estońskie przewiduje karę od 2 do 10 lat pozbawienia wolności.

Holenderski kodeks karny wprowadza jurysdykcję uniwersalną w zakresie przestępstwa piractwa, a definicja piractwa w art. 381 tego kodeksu jest zbliżona do wzorca UNCLOS: *enlist as or serves as a master of vessel, knowing that the vessel is intended for, or using it for the commission of acts of violence*

¹⁷ 23.03.2012 r. Sekretarz Generalny ONZ przesłał Radzie Bezpieczeństwa informację zatytułowaną *Compilation of information received from Member States on measures they have taken to criminalize piracy under their domestic law and to support the prosecution of individuals suspected of piracy off the coast of Somalia and imprisonment of convicted pirates*. Wśród zestawienia regulacji karnych 42 państw próżno by szukać polskiego prawa karnego.

¹⁸ W wielu krajach formułuje się definicje piractwa, które wyraźnie się odwołują do UNCLOS, np. art. 7 kodeksu karnego Finlandii: *Homicide, assault, deprivation of liberty or robbery directed at a person on board a vessel or aircraft, or seizure, theft or damage of a vessel, aircraft or property on board a vessel or aircraft that is to be deemed piracy as referred to in the United Nations Convention on the Law of the Sea*. R. Satkauskas (*Piracy at sea and limits of international law*, Aegean Review of Law of the Sea and Maritime Law 2011, vol. 1, s. 223) do krajów mających regulacje antypirackie zalicza: Australię, Danię, Egipt, Grecję, Włochy, Holandię, Rosję, Tanzanię i USA.

¹⁹ Czeskie prawo przewiduje za piractwo karę od 12 do 20 lat pozbawienia wolności.

on the high seas against other vessels or against persons or property on board such other vessels... Grozi za to kara nieprzekraczająca 12 lat pozbawienia wolności. Natomiast członkowie załogi statku pirackiego mogą być skazani na kary do 9 lat pozbawienia wolności. Ciekawe rozwiązanie zawiera art. 384 holenderskiego k.k., który przewiduje dla pomocników piratów, którymi mogą być czarujący i ubezpieczyciele, karę do 8 lat pozbawienia wolności.

Także w duchu konwencji z Montego Bay definiuje przestępstwo piractwa Słowenia. Definicję tę wprowadzono jednak do k.k. dopiero w 2011 r., a obowiązuje od 2012 r.

Natomiast Hiszpania w 2010 r. wprowadziła do k.k. następującą definicję piractwa: *Anyone who through violence, intimidation of fraud, seizures, damages or destroys an aircraft, ship or other type vessel or sea platform, or threatens persons, cargo or goods aboard such vessels, shall be convicted of piracy and liable to a term of imprisonment of 10 to 15 years.* Hiszpańskie sądy w ściganiu piractwa opierają się na zasadzie jurysdykcji uniwersalnej.

Autor postara się przedstawić regulacje krajowe, które wyróżniają się obszernością i najlepiej odpowiadają potrzebom ścigania piractwa morskiego, a także innych czynów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, w nadziei, że będą one wzorem dla polskiego ustawodawcy.

W australijskim kodeksie karnym z 1914 r. dokonuje się implementacji karaniami piractwa z konwencji o prawie morza. Artykuł 52 zabrania aktów piractwa morskiego, zaś art. 51 definiuje piractwo zgodnie z art. 101 UNCLOS. Morze pełne określone zostało jako „morze poza granicami morza terytorialnego Australii i innych krajów”. Definicja ta rozciąga ściganie piractwa na obszary wyłącznych stref ekonomicznych. Ponadto australijski *The Crimes (Ships and Fixed Platforms) Act* z 1992 r. implementuje konwencję SUA. Australia wspiera, m.in. finansowo, rozwój systemów prawnych służących zwalczaniu piractwa w takich krajach, jak Kenia, Seszele, Tanzania i Malediwy.

Francja przez wiele lat nie miała odpowiednich regulacji antypirackich, a co najważniejsze jej sądy karne przestrzegały zasady terytorialności. Piraci mogli być ścigani także wtedy, gdy ofiarami ich czynów byli obywatele francuscy. Dzisiaj Francja przechodzi na jurysdykcję *quasi*-uniwersalną, głównie za sprawą ustawy z 5.01.2011 r. dotyczącej środków przeciwko piractwu i wykorzystania narodowych sił policyjnych na morzu, nowelizującej wiele wcześniejszych aktów prawnych. Piractwo w prawie francuskim jest definiowane tak, jak rozumie to UNCLOS. Jednakże zakres terytorialny ustawy jest pełny, czyli morze otwarte, obszary poza jurysdykcją, ale także morze terytorialne. Przepisy uprawniają organy policyjne do zatrzymywania piratów, a sądy francuskie do ich sądenia. Jeśli działania pirackie są dokonywane w zorganizowanej grupie, grozi za nie kara do 30 lat pozbawienia wolności. Ciekawostką nowej regulacji francuskiej (tzw. *Defence Code*) jest wyeksponowanie sytuacji prawnej dzieci będących ofiarami aktów piractwa na morzu. Do takich ofiar, których rodzice są

pochodzenia francuskiego, stosuje się odpowiednio przepisy o świadczeniach dla inwalidów wojennych.

W prawie greckim (art. 215 Kodeksu morskiego prawa publicznego) definicja piractwa odpowiada konwencji z Montego Bay. Za czyny pirackie grozi kara 5 lat pozbawienia wolności, ale kapitan i oficerowie statku pirackiego mogą być skazani na 10 lat.

Malta uzupełniła swój kodeks karny ustawą z 7.11.2009 r. o nowy podrozdział IV b, w którym przyjęła definicję piractwa z UNCLOS. Wprowadzono bardzo surowe sankcje: za piractwo, w wyniku którego doszło do utraty życia – dożywotnie więzienie, za dobrowolny udział w załodze pirackiej – nie mniej niż 8 lat pozbawienia wolności. Jednak prawo maltańskie nie uwzględnia zasady jurysdykcji uniwersalnej, bowiem sądy tego kraju mogą orzekać tylko w przypadku, gdy czyny pirackie były dokonane przez obywateli maltańskich albo osoby na pokładzie statków maltańskich.

Jednym z krajów bardzo aktywnych w zwalczaniu piractwa morskiego jest Mauritius. 13.12.2011 r. przyjęto w tym kraju *Piracy and Maritime Violence Act* (Act No. 39). Ta obszerna ustawa, która obowiązuje od 1.06.2012 r., jest całkowicie zgodna z wymaganiami prawa międzynarodowego. Niemal wszystkie definicje ustawowe są zaczerpnięte z UNCLOS. Ustawa zna dwa czyny przestępcze: *an act of piracy* i *a maritime attack*. Za oba grozi kara pozbawienia wolności nieprzekraczająca 60 lat. Uprawnienia, jakie wynikają z ustawy, mają niezwykle praktyczny wymiar, chociaż ich zakres, a zwłaszcza wykonywanie w konkretnych przypadkach, mogą budzić wątpliwości. Oficer policji Mauritiusa może na morzu otwartym, wodach terytorialnych, wewnętrznych, historycznych i archipelagowych, a także na obszarach poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa zatrzymać statek piracki lub samolot, wejść na ich pokład, przeszukać je, a także wejść na pokład statku lub samolotu przejętego przez piratów, aresztować osoby podejrzane o popełnienie czynów opisanych w tej ustawie, zająć mienie na tych statkach lub samolotach i użyć siły w niezbędnym zakresie. Jak się wydaje z treści art. 3 ustawy, aktem piractwa jest czyn popełniony na morzu pełnym lub na obszarze poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa, natomiast taki sam czyn popełniony na wodach terytorialnych, wewnętrznych, historycznych lub archipelagowych Mauritiusa stanowi „atak morski”. Artykuł 4 ustawy implementuje postanowienia konwencji rzymskiej z 1988 r. (SUA), penalizując czyny określone jako *hijacking and destroying ships*. Kolejny przepis precyzuje czyny przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Charakterystyczne jest to, że za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu kara jest analogiczna do kary za piractwo. Artykuł 6 nakazuje kapitanom statków wydawanie sprawców przestępstw opisanych w ustawie władzom Mauritiusa. Norma ta realizuje zasadę wskazaną w art. 8 konwencji SUA. Artykuł 9 ustawy przewiduje możliwość konfiskaty statków używanych do popełniania czynów ściganych tym aktem prawnym.

Niezależnie od materiałów Rady Bezpieczeństwa ONZ warto na koniec zaprezentować najnowsze regulacje antypirackie kraju najbardziej chyba zainteresowanego tym problemem, tj. Somalii. Nie przesądzając, jakie skutki praktyczne wywołają proponowane przepisy, zważywszy na sytuację ekonomiczną i polityczną Republiki Somalii, są one niewątpliwie istotnym wkładem tego kraju w zwalczanie piractwa morskiego. Somalia przyjęła 21.03.2012 r. *Law on Combating Piracy* (Law No. 52/2012). Definicja piractwa oparta jest w tym akcie prawnym na art. 101 UNCLOS, jednakże zakres terytorialny piractwa został rozciągnięty także na wody terytorialne Somalii. Piractwem ma być również czyn dokonany przez okręt wojenny lub samolot wojskowy, lub należący do państwa statek albo samolot, którego załoga przejęła nad nim kontrolę, zbuntowała się i dokonała aktów piractwa. Za czyny piractwa morskiego prawo somalijskie przewiduje sankcję od 5 do 20 lat pozbawienia wolności. Omawiana ustawa wyposaża straż graniczną w uprawnienia policyjne m.in. do zatrzymywania i kontroli statków. Ciekawym rozwiązaniem jest art. 9 ustawy, który wprowadza odrębne sankcje dla kapitanów i oficerów statków somalijskich i obcych, którzy dokonają rabunku statków somalijskich lub obcych, ładunków albo pasażerów – mogą być oni ukarani karą pozbawienia wolności od 10 do 20 lat. Ta sama norma sankcjonuje funkcjonariuszy publicznych, którzy naruszają swoje obowiązki w związku z piractwem albo uczestniczą w korzyściach płynących z piractwa – podlegają oni karze od 10 do 25 lat pozbawienia wolności. Wreszcie ustawa przewiduje konfiskatę pirackich łodzi i statków, samolotów i wszystkich korzyści osiągniętych przez piratów. Ustawa stanowi część kodeksu karnego i powinna być interpretowana w powiązaniu z tym kodeksem. Można dodać, że Republika Somalii już wcześniej posiadała przepisy antypirackie zawarte w kodeksie morskim z 1967 r. Jednak art. 205 somalijskiego k.m. nie był oparty na definicji z UNCLOS.

Analogiczną drogą idzie najnowsze ustawodawstwo indyjskie, także niewzględzone w materiałach Rady Bezpieczeństwa. Indie przyjęły w 2012 r. *The Piracy Act* (Bill No. 34). W uzasadnieniu zwrócono uwagę, że od 2008 r. zdarzają się ataki pirackie w pobliżu wód indyjskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. Marynarka Wojenna Indii wielokrotnie brała udział w działaniach antypirackich. Indie nie posiadały do niedawna krajowego ustawodawstwa antypirackiego. Celowe więc stało się wydanie nowej ustawy antypirackiej. Ustawa definiuje piractwo, opierając się na treści art. 101 UNCLOS (art. 2e), uzupełniając definicję o zdarzenia, które są uważane za piractwo *under customary international law*. W art. 2f ustawy definiuje się piracki samolot lub statek. Kara przewidziana za piractwo może sięgać nawet dożywotniego pozbawienia wolności, zwłaszcza w sytuacji, gdy akt piractwa spowodował śmierć człowieka. Za pomocnictwo, podżeganie, doradztwo w zakresie przestępstw pirackich kara może wynosić do 14 lat pozbawienia wolności. Artykuł 6 eksponuje kwestię właściwości sądu. Sąd indyjski ma zatem jurysdykcję w sprawach piractwa wobec każdej osoby zatrzymanej przez Straż Przybrzeżną lub Marynarkę Wojenną

Indii, niezależnie od obywatelstwa takiej osoby, a także pirata działającego przeciwko obywatelowi indyjskiemu. Ustawa nakazuje zapewnienie szybkiego procesu. Artykuł 12 ustawy uznaje przestępstwa pirackie za podlegające ekstradycji. W braku dwustronnych umów ekstradycyjnych ekstradycja piratów jest możliwa wobec wszystkich państw-stron UNCLOS na zasadzie wzajemności. Artykuł 14 ustawy stwierdza wyraźnie, że obejmuje ona swoim zakresem terytorialnym wody wyłącznej strefy ekonomicznej w rozumieniu indyjskiego *Territorial Water, Continental Shelf Exclusive Economic Zone and Other Maritime Zones Act, 1976*.

3. WIĘKSZA SKUTECZNOŚĆ ORGANIZACYJNA

Obecnie istnieje wiele elementów organizacyjno-prawnych, które sprzyjają zwalczaniu piractwa morskiego. Wspólnota międzynarodowa jest o wiele lepiej przygotowana do walki z tą plagą współczesnej żeglugi niż w ubiegłym wieku. Przykładem aktywności w tym zakresie mogą być liczne rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ. Piractwo jest częstym przedmiotem zainteresowania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Autor artykułu skupi się jednak przede wszystkim na działaniach Unii Europejskiej związanych ze zwalczaniem piractwa morskiego.

Największe praktyczne znaczenie ma w tym zakresie zalecenie Komisji UE z 11.03.2010 r. dotyczące środków ochrony własnej i zapobiegania aktom piractwa i rozboju z użyciem broni skierowanych przeciwko statkom (2010/159/EU). Zalecenie bardzo ściśle koresponduje z licznymi inicjatywami IMO, w tym zwłaszcza z *Wytycznymi dla armatorów, operatorów statków, kapitanów i załogi, dotyczącymi zapobiegania aktom piractwa i rozboju z użyciem broni, skierowanym przeciwko statkom oraz metod ich zwalczania* (MSC.1/Circ. 1334 z 23.06.2009 r.) i podobnego cyrkularza IMO (MSC.1/Circ. 1332) z 16.06.2009 r. — *Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*. Zalecenie Komisji stwierdza, że mimo iż instrumenty IMO nie mają charakteru obowiązkowego i zostały dobrowolnie przygotowane przez przedstawicieli sektora gospodarki morskiej, należy zadbać o to, aby statki pływające pod banderami państw członkowskich UE zabezpieczały się w najlepszy możliwy sposób, przebywając w rejonach żeglugi o wysokim stopniu zagrożenia aktami piractwa i rozboju z użyciem broni.

Zgodnie z „najlepszymi praktykami” przed rozpoczęciem rejsu przez Zatokę Adęńską armatorom i statkom zaleca się zarejestrowanie na stronie internetowej Centrum Bezpieczeństwa Morskiego dotyczącego Rogu Afryki (MSCHOA)²⁰. Zarejestrowane statki otrzymują wszelkie dostępne informacje na temat sytuacji

²⁰ <http://www.mschoa.org>.

w tym rejonie żeglugi oraz są monitorowane przez EUNAVFOR (operacja Atalanta), czyli morskie siły operacyjne UE.

Komisja Europejska wzywa państwa członkowskie do rozpowszechniania wśród operatorów treści wspomnianych wyżej wytycznych IMO. Zalecenie nakłada obowiązek dbałości o to, by statki dysponowały odpowiednio przygotowaną i wystarczająco liczną załogą, zgodnie z regułą 4.28 części B kodeksu ISPS, która to regulacja jest obowiązkowa na mocy art. 3 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 725/2004²¹.

W świetle wytycznych IMO stwierdza się, że piraci wykorzystują następujące słabe punkty w praktyce żeglugowej:

- małą prędkość statków,
- niską wolną burzę,
- nieodpowiednie planowanie i procedury,
- słaby stan ostrzegania lub brak środków ochrony własnej,
- powolną reakcję statku na zagrożenie atakiem.

Zaleca się eliminację tych czynników sprzyjających atakom. Przyjmuje się, że na ogół prędkość ponad 15 węzłów stanowi dość skuteczną metodę obrony.

Armatorzy powinni przewidzieć w swoich procedurach zarządzania kryzysowego odpowiednie środki walki z zagrożeniem, jakim jest piractwo. Jak wspomniano wyżej, do zasadniczych elementów zabezpieczenia przed atakiem pirackim Komisja, za wytycznymi IMO, zalicza dokładne informowanie o podróży statku (pocztą elektroniczną lub faksem) struktur zarządzających zwalczaniem piractwa (wytyczne podają dokładne dane teleadresowe tych jednostek organizacyjnych – UKMTO Dubai, MSCHOA, IBM PRC, MARLO). Nasuwa się tu pewna uwaga krytyczna, tłumacząca niektórych armatorów z niespektowania tych zaleceń. Informacje o dokładnym planie podróży mogą bowiem służyć także potencjalnym piratom. Dane umieszczone w Internecie nie dają także pełnej gwarancji, że nie zostaną zdobyte przez konkurencyjne firmy żeglugowe.

Zaleca się, by na kilka dni przed wejściem statku do tzw. zalecanego międzynarodowego korytarza tranzytowego (IRTC) lub do obszaru wyznaczonego współrzędnymi: 12° N, 58° E oraz 10° S upewnić się, że MSCHOA zarejestrowało dany rejs.

Zaleca się statkom, by przed wejściem do obszaru zagrożonego aktami piractwa miały na względzie:

- ocenę systemu ochrony statku (SSA) i stanu wdrożenia planu ochrony statku (SSP) zgodnie z wymaganiami kodeksu ISPS;
- opracowanie przez oficera ochrony armatora (SSO) planu kryzysowego na wypadek rejsu wysokiego ryzyka oraz omówienie go z kapitanem i oficerem ochrony statku (SSO);
- bieżącą informację o obszarach morskich szczególnego ryzyka;

²¹ Dz.Urz. UE L 129 z 29.04.2004 r.

- podanie kapitanowi sposobu najbezpieczniejszego pokonywania zagrożonego obszaru (konwój, konwój z eskortą, konwój krajowy *etc.*);
- okresowe sesje szkoleniowe;
- zatrudnienie dodatkowych prywatnych strażników do spraw ochrony (nie zaleca się, by byli oni uzbrojeni);
- zapewnienie dodatkowych środków na pełnienie wacht.

Szczególnie dużo zaleceń formułuje się wobec kapitanów. Do obowiązków kapitana należy między innymi poinformowanie załogi o potencjalnych zagrożeniach atakami pirackimi. Przed wejściem na obszar zagrożony należy przećwiczyć zachowania na wypadek ataku. Kapitan powinien także opracować awaryjny plan łączności.

Nawiązując do powyższej uwagi na temat możliwości nieuprawnionego wykorzystania informacji, należy zwrócić uwagę na zalecenie Komisji i IMO dotyczące systemu AIS. System automatycznego pozycjonowania statków morskich ma służyć bezpieczeństwu żeglugi morskiej, jednakże dane o aktualnej pozycji statku mogą być przydatne w planowaniu ataku na statek. Dlatego konwencja SOLAS pozostawia kapitanom swobodę decyzji co do wyłączenia systemu AIS, jeśli to zmniejszyłoby ryzyko ataku pirackiego.

EUNAVFOR stanowczo wymaga, by statki podnoszące banderę UE pływały wyłącznie w obrębie IRTC. Statkom można nakazywać zmianę planu rejsu zgodnie ze wskazówkami MSCHOA. MSCHOA zaleca kapitanom, by w miarę możliwości płynęli nocą, bowiem niezwykle rzadko o tej porze atakują piraci.

Zaleca się, by kapitan i oficerowie wachtowi posiadali umiejętność zygzakowania, bez względu na warunki na morzu. Podczas rejsu przez Zatokę Adeńską i wzdłuż wybrzeży Somalii należy rozważyć ograniczenie do minimum łączności zewnętrznej. Należy zwiększyć liczbę obserwatorów i personelu na mostku oraz w maszynowni. Nasuwa się w tym miejscu niewesoła refleksja, że zalecenia te przypominają zalecenie przekazywane statkom w czasie II wojny światowej – w celu uniknięcia ataku nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

Jeszcze bardziej zaskakują dalsze sugestie co do postępowania kapitana i załogi na wypadek ataku piratów. Należy zabezpieczyć wszelkie wejścia na mostek i do kabin. Trzeba sprawdzić, czy przygotowany jest sprzęt ochrony własnej, a gdy statek ma relatywnie niską wolną burtę, należy wziąć pod uwagę możliwość poszerzenia mocników, żeby uniemożliwić zaczepianie haków abordażowych.

Zaleca się wyznaczenie miejsca zbiórki lub tzw. cytadeli na wypadek ataku pirackiego. Można rozważyć użycie manekinów przy relingu, aby symulować obecność dodatkowych wartowników, oraz stworzenie kurtyny wodnej wokół statku, jak również użycie drutu kolczastego lub innych barier wokół nisko umieszczonych wejść na statek.

Należy mieć na pokładzie zdjęcia pirackich statków – baz. Jeżeli zauważono taki statek, należy natychmiast to zgłosić. Należy rozważyć możliwość użycia innych, dodatkowych nieśmiercionośnych środków ochrony statku i załogi.

W razie ataku pirackiego należy uruchomić system alarmowy ochrony statku (SSAS), który powiadamia oficera ochrony armatora i państwo bandery. Należy także nadać komunikat MAYDAY.

Powyższe wybrane zalecenia przypominają przygotowania statku do wojny, a nie do normalnej żeglugi morskiej. Wskazują one jednak na realność problemu piractwa morskiego. Przypomnieć trzeba, że w chwili obecnej wielu marynarzy jest przetrzymywanych przez piratów.

4. REZOLUCJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO Z 2012 R. W SPRAWIE PIRACTWA

10.05.2012 r. Parlament Europejski po raz kolejny zajął się problematyką zwalczania piractwa morskiego²². Przyjęta rezolucja zwraca uwagę na fakt, że piractwo morskie należy traktować jako przestępczość międzynarodową, mając na uwadze, że zwalczanie tego zagrożenia bezpieczeństwa międzynarodowego wymaga skoordynowanej reakcji, zgodnie z treścią art. 100 konwencji o prawie morza.

Parlament Europejski stwierdza, że w 2011 r. liczba udanych ataków pirackich spadła, co w dużej mierze należy zawdzięczać działaniom okrętów wojennych państw członkowskich UE, działających w ramach operacji Atalanta. Mając to na uwadze, Rada UE postanowiła przedłużyć tę operację do końca 2014 r.

PE stwierdza, że co roku przez zagrożone piractwem obszary morskie przepływa ponad 10 tysięcy statków europejskich, a tylko w 2011 r. porwanych przez piratów zostało 470 marynarzy, a 15 zamordowanych. Walka z piractwem jest koniecznością. W tym celu ma działać nie tylko EUNAVFOR, ale także Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), która ma wspomagać morskie siły zbrojne UE.

Rezolucja eksponuje kwestię przyczyn ekonomicznych piractwa w rejonie Somalii. Mając to na uwadze, stwierdza, że UE jest największym na świecie darczyńcą na rzecz tego kraju.

Rezolucja sygnalizuje, że wiele państw członkowskich przygotowuje własne zasady dotyczące obecności uzbrojonych strażników na pokładach statków handlowych. Parlament wzywa także państwa członkowskie do większego udziału w operacji Atalanta, a także do większej koordynacji trzech największych misji antypirackich: EUNAVFOR, CTF-150/151 i TF-508 oraz różnych innych międzynarodowych sił morskich.

²² Zob. rezolucję PE z 23.10.2008 r. w sprawie piractwa na morzu oraz rezolucję PE z 26.11.2009 r. w sprawie politycznego rozwiązania problemu piractwa u wybrzeży Somalii.

Parlament Europejski z zadowoleniem przyjął konferencję londyńską z 23.02.2012 r. poświęconą Somalii, podczas której pokazano determinację wspólnoty międzynarodowej w eliminowaniu piractwa.

Mając na uwadze kwestie omawiane w tym artykule, należy podkreślić pkt Q10 rezolucji, który stwierdza, że „dalsza bezkarność piratów jest przeszkodą w powstrzymaniu ich od działania”. Pomimo umów o transferze schwytanych piratów między UE a Kenią, Seszelami i Mauritusem, a także umów dwustronnych między Seszelami a somalijskimi regionami: Puntlandem i Somalilandem o repatriacji skazanych piratów, oraz innych międzynarodowych porozumień, wielu piratów i innych przestępców nadal nie zatrzymano, a nawet jeśli są aresztowani, to często zwalnia się ich z braku solidnych dowodów lub z braku woli politycznej ich ścigania. PE stwierdza dodatkowo, „że prawo karne niektórych państw członkowskich UE nie zabezpiecza wystarczająco przed piractwem na pełnym morzu”. Rezolucja *expressis verbis* wzywa do natychmiastowego stworzenia skutecznych środków ścigania i karania osób podejrzanych o akty piractwa. Konieczne jest, aby państwa członkowskie, które dotychczas tego nie uczyniły, transponowały do swego prawa wszystkie przepisy zawarte w konwencji o prawie morza i konwencji SUA w celu stawienia czoła bezkarności piratów. Równolegle PE zobowiązuje Radę i Komisję, aby nadal analizowały możliwość sądowego rozpatrywania spraw piractwa w krajach regionu oraz aby podjęły prace nad „utworzeniem w Somalii i innych państwach regionu wyspecjalizowanych sądów antypirackich, jako sądowego rozwiązania ścigania piratów w Somalii”.

Jak widać, rezolucja skłania się ku rozwiązaniu kompleksowemu. Zarówno sądy krajowe państw członkowskich, jak i już działające i nowe sądy antypirackie w krajach regionu powinny być w pełni przygotowane do sądenia piratów.

Wzywa się także państwa członkowskie UE do prowadzenia we współpracy z Europolem i Interpolem dochodzeń w sprawie przepływów pieniężnych związanych z piractwem oraz do konfiskaty pieniędzy zapłaconych piratom jako okup, albowiem są przesłanki, że pieniądze te mogą być przelewane na konta w bankach na całym świecie, w tym i w Europie. Należy także wzmocnić walkę z sieciami przestępczości zorganizowanej, które czerpią zyski z tego typu działań.

Parlament Europejski zwraca uwagę na konieczność przeciwstawiania się stosunkowo nowemu zjawisku, polegającemu na przekształcaniu porwanych statków handlowych w statki – bazy piratów. Znacznie zwiększa to zdolność operacyjną grup pirackich i umożliwia atakowanie z większą siłą na całym obszarze Oceanu Indyjskiego.

Wspomniano już o zwiększonej roli EMSA w zwalczaniu piractwa. Rezolucja zobowiązuje tę organizację m.in. do przekazywania – za zgodą państwa bandery – danych systemu LRIT, a także zdjęć satelitarnych statków pod banderami państw UE. Rezolucja zachęca państwa członkowskie do współpracy w tym zakresie.

Jedną z ciekawszych inicjatyw organizacyjnych odnoszących się do zwalczania piractwa, które PE przyjmuje z zadowoleniem, sformułowaną przez Radę do Spraw Zagranicznych UE 12.12.2011 r., jest tzw. UECAP Nestor – jej celem jest wzmocnienie morskich organów sądowych oraz szkolenie policji przybrzeżnej i sędziów w ośmiu krajach Rogu Afryki i zachodniej części Oceanu Indyjskiego.

Na koniec rezolucja ustosunkowuje się do dwóch istotnych kwestii. Po pierwsze, zwraca uwagę – jak już wspomniano – na coraz częstsze wykorzystywanie na statkach państw UE „prywatnych uzbrojonych strażników”. Niektóre kraje unijne opracowały wręcz przepisy na ten temat. PE domaga się od Rady i Komisji, by przygotowały jednolite dla UE regulacje prawne, dotyczące „wykorzystywania na pokładzie statków certyfikowanego uzbrojonego personelu”.

Po drugie, nawiązując do przedstawionych wyżej regulacji antypirackich niektórych państw, dających ich organom niemal nieograniczone możliwości w stosunku do obcych statków, Parlament Europejski jednoznacznie wyznacza granice takich interwencji w stosunku do statków bandery krajów UE. Rezolucja stwierdza, że „jakikolwiek organy inne niż organy państwa bandery nie mogą zarządzić aresztowania lub zajęcia statku, nawet jako czynności śledczej”. Jak się wydaje, to ostatnie sformułowanie dotyczy wyłącznie aresztu i zatrzymania w kontekście zwalczania piractwa morskiego.

UWAGI KOŃCOWE

Powyższe uwagi dowodzą, że wspólnota międzynarodowa coraz skuteczniej zwalcza piractwo morskie. Wreszcie jest realizowany praktycznie przewidziany w UNCLOS obowiązek współpracy międzynarodowej w zwalczaniu tego międzynarodowego przestępstwa.

Wydaje się jednak, że realne ściganie piratów morskich musi się odbywać przede wszystkim na podstawie prawa krajowego i sądów krajowych. Tylko ta droga jest – jak na razie – efektywna. Narodowe siły wojskowe i policyjne najlepiej współpracują z własnym wymiarem sprawiedliwości.

Naturalnie, wykorzystywanie krajowych organów wymiaru sprawiedliwości nie wyklucza działalności międzynarodowych sądów antypirackich, które być może powstaną w zagrożonych regionach świata, jakkolwiek autor tego opracowania jest sceptyczny co do ich skuteczności, a z całą pewnością nie eliminuje potrzeby dalszej międzynarodowej współpracy prawno-organizacyjnej w zakresie zwalczania piractwa morskiego.

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

COMBATING MARITIME PIRACY

(Summary)

The article discusses selected issues of combating piracy at sea. The author examines interconnection between universal jurisdiction and domestic jurisdiction in the context of hearing piracy cases before domestic, international and hybrid tribunals. The author opts for strengthening reliance on domestic courts as he details recent improvements in many countries' legislations.

The second part of the article covers European Union strategies on legal and structural aspects of combating maritime piracy.