

Agnieszka Kapusta

ORCID ID 0000-0003-2056-157X

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Bartosz Kasolik

ORCID ID 0000-0003-1792-2987

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Piractwo – nowe oblicze starego zagrożenia

Wstęp

Piractwo morskie, które najprościej można zdefiniować jako akt napadania na statki na morzach i oceanach oraz rabowania ich, jest zjawiskiem powszechnie potępianym przez społeczność światową – zarówno zwyczajowo, jak i w formie zobowiązań międzynarodowych. Do niedawna było ono analizowane tylko w perspektywie historycznej. Obecnie na nowo stanowi poważne zagrożenie w sferze bezpieczeństwa.

Słowo „pirat” wywodzi się z łacińskiego *pirata* oraz greckiego *peiratēs*, z czasem zostało przyswojone przez inne języki europejskie¹. Oznacza ono „napadający na morzu”. Proceder piractwa najprawdopodobniej rozpoczął się wraz z intensyfikacją żeglugi morskiej. Z upływem czasu ulegał przemianom, przystosowywał się do nowych warunków. Nowe metody ataków zastąpiły stare. Nie zmienił się jednak charakter działalności piratów, nastawiony na osiągnięcie korzyści materialnych². W artykule zostały omówione działania podejmowane przez organizacje międzynarodowe, mające na celu zmniejszenie intensywności występowania procederu, jakim jest piractwo morskie.

Definiowanie piractwa

Temat należy zacząć od rozważań o charakterze terminologicznym. Mimo wielokrotnych prób określenia, czym jest piractwo, nie udało się ułożyć jednej, powszechnie

¹ J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2000, s. 11.

² A. Bomba, *Piractwo morskie [w:] Organizacje międzynarodowe w działaniu*, A. Florczak, A. Lisowska (red.), OTO Agencja Reklamowa, Wrocław 2014, s. 87.

aprobowanej definicji tego pojęcia, co znaczenie utrudnia tworzenie regulacji prawnych dotyczących omawianego zjawiska.

Ogólnie piractwo można rozumieć jako bezprawną grabież na morzu. W *Wielkim Słowniku Języka Polskiego* piractwo morskie określone jest jako „napady na okręty”³. Dokładniej zdefiniowano je w *Słowniku współczesnego języka polskiego* – tam występuje jako „rabunek i inne akty przemocy dokonywane przez prywatne statki na pełnym morzu lub w miejscu nie podlegającym prawodawstwu żadnego państwa”⁴. Ta definicja oczywiście nie wyczerpuje potrzeb terminologicznych, chociażby dlatego, że nie rozróżnia piractwa od terroryzmu morskiego. W dalszej części artykułu zostanie podjęta próba sprecyzowania oraz zróżnicowania tych pojęć.

Źródła encyklopedyczne definiują piractwo jako „rozbójnictwo morskie, bezprawne akty przemocy (pozbawienie wolności, rabunek) dokonywane na pełnym morzu lub na obszarze nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa przez prywatne statki (...) działające w prywatnym interesie; różni się od korsarstwa; (...) zgodnie z przepisami konwencji genewskiej 1958 w sprawie morza pełnego i konwencji prawa morza 1982 piractwo jest uważane za zbrodnię prawa narodów i może być ścigane przez każde państwo; w Polsce i wielu innych krajach jest karane bez względu na miejsce popełnienia przestępstwa i obywatelstwo sprawcy”⁵.

W definicji piractwa z *Nowej encyklopedii powszechnej PWN* można znaleźć zapis dotyczący różnicy występującej między piractwem a korsarstwem (inaczej kaperstwem). Polega ona na posiadaniu przez korsarzy upoważnienia – mowa o liście kaperskim, który otrzymywali oni od władcy. Część łupów korsarskich zwykle była przekazywana inwestorom wyposażającym statki; często takim inwestorem było państwo lub monarcha. Korsarzy w pewnym sensie można porównać do najemników. Korsarstwo zostało zakazane w deklaracji paryskiej o wojnie morskiej z roku 1856⁶.

W środowisku międzynarodowym nie ma jednej znormalizowanej definicji piractwa morskiego. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 roku (Konwencja o prawie morza, ang. United Nations Convention on the Law of the Sea; UNCLOS) objaśnia i reguluje pojęcie piractwa w odniesieniu do obszaru występowania. Według artykułu 101 konwencji piractwem jest każdy bezprawny akt przemocy, pozbawienie wolności lub rabunek dokonane przez załogi prywatnych statków działające w prywatnym interesie na pełnym morzu lub

³ *Wielki Słownik Języka Polskiego*, https://www.wsjp.pl/index.php?id_hasla=11777&id_znaczenia=1868075&l=21&ind=0, [dostęp: 3.04.2019].

⁴ *Słownik współczesnego języka polskiego*, t. 3, B. Dunaj (red.), Wydawnictwo SMS, Kraków 2000, s. 330.

⁵ *Nowa encyklopedia powszechna PWN*, t. 6, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 453.

⁶ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2009, s. 14.

na wodach niepodlegających jurysdykcji żadnego państwa. Działania skierowane są przeciwko innemu statkowi lub osobom i ich mieniu⁷.

Zgodnie z rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO – International Maritime Organisation) od piractwa trzeba rozróżnić zbrojny napad rabunkowy na statek. Zbrojny napad rabunkowy IMO definiuje jako każdy nielegalny akt przemocy lub zatrzymania; każdy akt grabieży; groźbę aktu popełnionego dla celów prywatnych i skierowanego przeciwko statkom lub innym osobom lub własności znajdującej się na pokładzie statku, wewnątrz wód wewnętrznych, wód archipelagowych i morza terytorialnego państwa; każdy akt podburzający lub celowo ułatwiający opisane zachowania⁸.

Międzynarodowe Biuro Morskie (ang. International Maritime Bureau, IMB) proponuje z kolei szerszą definicję piractwa, nie oddziela go bowiem od zbrojnej napaści. IMB definiuje więc piractwo i zbrojne napaści na morzu jako akt przejęcia statku lub próby przejęcia w zamiarze dokonania kradzieży bądź innego przestępstwa z użyciem siły lub możliwością użycia siły podczas tego ataku. Bez znaczenia na miejsce wystąpienia: czy atak ten był przeprowadzony na otwartym morzu, czy na wodach terytorialnych⁹. Definicja ta jest zatem szersza od tej zapisanej w Konwencji o prawie morza. Takie ujęcie ułatwia rejestrowanie ataków dokonywanych przez piratów pod względem ilościowym.

Definiując piractwo morskie, oprócz wcześniej wymienionych źródeł, należy wziąć pod uwagę także Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej sporządzoną w Rzymie w 1988 roku. Jest to jeden z ważniejszych dokumentów zawierających zasady postępowania państw, które doświadczyły aktów przemocy na swoich jednostkach pływających¹⁰.

Brak jednej znormalizowanej definicji piractwa uniemożliwia zgromadzenie dokładnych danych statystycznych, które mogłyby określić skalę zjawiska, a co za tym idzie stosowanie odpowiednich przeciwdziałań i środków zaradczych. Ataki, które bezspornie można by uznać za pirackie, ale odbywające się na wodach terytorialnych, nie spełniają wymagań definicji piractwa według Konwencji o prawie morza. Dzieje się tak ze względu na obszarowe traktowanie zjawiska. Co za tym idzie określenie realnego rozmiaru problemu staje się niemożliwe. Zastosowanie odmiennych definicji sprawia, że incydenty pirackie nie są odpowiednio klasyfikowane, co mocno utrudnia stosowanie należytych środków zaradczych.

⁷ Ustawa z dnia 20 maja 2002 roku, Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 roku, Dz.U. 2002, poz. 543.

⁸ Resolution A.1025(26), *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>, [dostęp: 2.05.2019].

⁹ A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morskie*, Akademia Morska, Szczecin 2004, s. 17.

¹⁰ Ustawa z dnia 8 kwietnia 1991 roku, Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 roku, Dz.U. 1994, poz. 635.

Przedstawione problemy wskazują na to, że niełatwo jest podać jedną definicję piractwa morskiego, a jeszcze trudniej uzyskać porozumienie na płaszczyźnie naukowej, co powoduje realne zagrożenie na płaszczyźnie współpracy między państwami i organizacjami. Należy pamiętać, że dla ofiary piractwa nie ma znaczenia, gdzie została zaatakowana – na morzu otwartym czy na wodach terytorialnych.

Można przyjąć, że akt piractwa morskiego to działalność przestępcza na morzu, niestanowiąca aktu wypowiedzianej bądź uznawanej wojny. Działania sprawców są skierowane przeciwko statkowi, osobom bądź mieniu i polegają na bezprawnym akcie gwałtu, zatrzymania lub kradzieży dokonanej w celach osobistych¹¹.

W Polsce jednym z ważnych źródeł omawiających i klasyfikujących piractwo morskie jest ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny. W rozdziale XX części szczególnej znajduje się artykuł 166, w którym czytamy: „Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmując kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12”¹².

Piractwo a terroryzm morski

Oprócz piractwa zagrożeniem dla żeglugi jest również terroryzm morski. Może się pozornie wydawać, że łatwo rozgraniczyć te dwa zjawiska. Różnice między nimi polegają głównie na motywacji sprawców. Piraci działają z pobudek finansowych, dlatego można się spotkać z określeniem „rozbójnik morski”, gdyż rozbój to kradzież połączona z użyciem przemocy. Terroryści natomiast działają z pobudek ideologicznych bądź religijnych lub realizują cele polityczne, toteż działanie tych grup jest odmienne. Piraci zazwyczaj starają się unikać medialnego rozgłosu i chcą pozostać anonimowi. Terroryści natomiast za cel obierają sobie zdobycie medialnego zainteresowania, a co za tym idzie dotarcie do jak najszerzego audytorium. Dzięki temu mogą wygłaszać odezwy i apele, co pozwala im zwrócić na siebie uwagę i wywierać presję. Terroryści morscy przy realizowaniu działań nie pozostają więc anonimowi¹³.

Jednakże powiązania między piractwem a terroryzmem są bardziej złożone. Organizacje wzajemnie się od siebie uczą. Terroryści mogą wykorzystywać metody piratów w celu uzyskania środków finansowych dla swojej działalności, piraci natomiast mogą działać na zlecenie organizacji terrorystycznej. Obie organizacje przestępcze funkcjonują bez autoryzacji władz państwowych, stosują przemoc lub groźbę agresji, aby osiągnąć swoje cele, więc odróżnienie piratów od terrorystów morskich jest problematyczne. Istnieją grupy, które działają w sferze znajdującej się na granicy piractwa i terroryzmu morskiego.

¹¹ K. Frąckowiak, *Piractwo morskie. Studium prawnokarne i kryminologiczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2015, s. 27.

¹² Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny, Dz.U. 1997, poz. 553.

¹³ A. Bomba, *Piractwo...*, op. cit., s. 90.

Dotychczas nie stworzono odpowiednio precyzyjnej i spójnej definicji terroryzmu morskiego. Stosuje się wyodrębnienie rodzaju morskiego spośród innych odmian terroryzmu i opisuje jego specyficzne uwarunkowania i cechy¹⁴.

Marek Czernis twierdzi, że terroryzm morski można określić jako każdy bezprawny akt przemocy dokonany przez indywidualne osoby czy też zorganizowane grupy osób i skierowany przeciwko statkom, ich pasażerom, ładunkom lub załodze, albo skierowany przeciwko portom morskim, jak również groźba, usiłowanie lub współudział w dokonaniu takiego aktu, który przez morderstwo lub zranienie i terror oraz spektakularność i rozgłos działań ma na celu w sposób bezpośredni lub pośredni wywarcie wpływu na rząd, państwo, organizację międzynarodową bądź opinię społeczną w zamiarze uzyskania określonych, szeroko pojętych korzyści politycznych¹⁵. Jak wynika z tej definicji, akty terroryzmu, w przeciwieństwie do piractwa, mogą być popełniane nie tylko na wodach otwartych. Terroryzm morski obejmuje również wody wewnętrzne oraz działania na lądzie.

Frederick Chew rozpatruje piractwo oraz terroryzm morski w trzech kategoriach: celów, środków oraz efektów. Według niego jeśli chodzi o cel, to piractwo kieruje się dążeniem do zysku, terroryzm zaś jest napędzany przez motywy polityczne. W kategorii środków terroryzm morski charakteryzuje się wyższym stopniem zaawansowania możliwości w stosunku do piractwa. W kwestii efektów piractwo jest skoncentrowane na poziomie taktycznym, terroryzm z kolei zmierza do osiągnięcia efektu strategicznego¹⁶. Mówiąc inaczej, w przypadku piractwa atak na jednostkę morską jest celem, podczas gdy dla terrorystów jest to instrument, za pomocą którego chcą swój cel osiągnąć.

Podobny pogląd prezentuje Krzysztof Kubiak. Podkreśla on, że piraci zmierzają do osiągnięcia zysku, natomiast terroryści morscy dążą do osiągnięcia tzw. efektu teatru, czyli przyciągnięcia zainteresowania mediów. Dla pirata celem jest czyn przestępczy, dla terrorysty zaś jest to droga do celu¹⁷.

Kubiak zauważa kolejną znaczącą różnicę między aktami piractwa a terroryzmu. Twierdzi on, że proceder piractwa zachowuje ograniczony terytorialnie charakter. Ta aktywność przestępcza jest ściśle związana z sytuacją w państwach nadbrzeżnych, przez co mało prawdopodobna wydaje się możliwość rozszerzenia granic geograficznych intensywnej działalności pirackiej, zatem piractwo jest i prawdopodobnie pozostanie zjawiskiem w wysokim stopniu przewidywalnym, ryzyko jego wystąpienia będzie się wiązało z określonymi akwenami. Z kolei terroryści działający na morzu mają pełną swobodę w wyborze miejsca, czasu, obiektu i sposobu przeprowadzenia ataku. Sprawców ograniczają tylko możliwości finansowe i zaplecze organizacyjne. Z tego powodu niemożliwe wydaje się sporządzenie jakichkolwiek

¹⁴ K. Frąckowiak, *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 82.

¹⁵ M. Czernis, *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 3–4, s. 217.

¹⁶ A. Bomba, *Piractwo...*, op. cit., s. 89.

¹⁷ K. Kubiak, *Piractwo czy terroryzm?*, „Stosunki Międzynarodowe” 2009, nr 56–57, s. 3.

prognoz dotyczących możliwych rejonów wystąpienia aktów terroryzmu morskiego. Zasięg tego zjawiska zarówno teraz, jak i w przyszłości będzie miał charakter globalny. W tym samym stopniu będzie się to odnosiło do jednostek pływających, do szeroko pojmowanej infrastruktury portowej, platform wiertniczych czy kanałów¹⁸.

Na podstawie powyższych rozważań można stwierdzić, że piractwo i terroryzm morski – mimo cech wspólnych – to dwa odrębne zjawiska. Jakie różnice zachodzą zatem między nimi?

Po pierwsze, motywy. Użycie siły lub groźba jej użycia w przypadku terrorystów morskich podyktowane jest motywacją polityczną, ideologiczną lub religijną, podczas gdy piraci kierują się pobudkami osobistymi, najczęściej chęcią zysku.

Po drugie, akty piractwa są ograniczone terytorialnie, natomiast terroryzm morski ma zasięg globalny. Sprawcy ataków terrorystycznych dysponują na morzu pełną swobodą w wyborze miejsca, czasu, obiektu i sposobu dokonania zamachu.

Po trzecie, terroryzm morski, w przeciwieństwie do piractwa, może być przeprowadzany zarówno na wodach otwartych, jak i w pozostałych strefach morskich, łącznie z wodami wewnętrznymi. Dotyczy to także lądu, gdzie na atak narażone mogą być porty wraz z całą infrastrukturą¹⁹.

Rejony występowania piractwa

Piractwo morskie obejmuje specyficzne i ściśle określone rejony działania. Nie oznacza to wprawdzie, że tylko w tych strefach statki są narażone na ataki, jednak napady są tam nasilone i występują w małych odstępach czasowych, co przyczyniło się do sklasyfikowania tych obszarów jako najbardziej narażonych na piractwo.

Rejony te nie są wybierane przez piratów morskich przypadkowo. Zjawisko piractwa występuje tam z trzech głównych powodów, jakimi są:

1. możliwość uzyskania wysokiego łupu,
2. umiarkowany stopień ryzyka,
3. bliskość bezpiecznej przystani będącej schronieniem po dokonaniu napaści²⁰.

Rejony piractwa cały czas ulegają dynamicznym przemianom i rozwojowi. Informacje dotyczące napadów na statki handlowe zapoczątkowały tworzenie od 1982 roku statystyk o nasileniu i występowaniu incydentów związanych z piractwem²¹. W roku 1988 wyróżnionymi obszarami, na których występowało zjawisko piractwa, były tylko Zatoka Gwinejska, Cieśnina Malakka oraz wybrzeża Brazylii. W 2006 roku liczba akwenów wzrosła do ośmiu głównych:

- Zatoka Gwinejska (wybrzeża Nigerii),
- Cieśnina Malakka wraz z wodami indonezyjskimi,
- wybrzeża Brazylii,

¹⁸ Idem, *Przemoc na oceanach...*, op. cit., s. 13.

¹⁹ K. Frąckowiak, *Cechy dystynktywne terroryzmu morskiego w ujęciu fenomenologicznym*, „Studia Prawnoustrojowe” 2015, nr 29, s. 88.

²⁰ K. Frąckowiak, *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 28.

²¹ A. Walczak, *Piractwo...*, op. cit., s. 33.

- Zatoka Bengalska,
- Cieśnina Ormuz, Zatoka Adeńska i wybrzeże Somalii,
- zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej,
- Morze Karaibskie i Zatoka Meksykańska,
- zachodnie wybrzeże Półwyspu Bałkańskiego (wybrzeża Albanii)²².

Przyczyny piractwa oraz jego charakterystyka różnią się znacząco w zależności od terenu występowania. Przykładowo ataki w Ameryce Południowej cechuje metoda polegająca na okradaniu statków podczas cumowania lub tych będących już w porcie. W Afryce Zachodniej agresorzy w trakcie napadu na statek uprowadzają cudzoziemców zatrudnianych przez koncerny naftowe i żądają okupu lub dokonują grabieży statku i oddalają się do bezpiecznej przystani, gdzie mają kryjówkę²³. Ataki w Azji Południowo-Wschodniej należą do najbardziej brutalnych w porównaniu do innych rejonów. Działanie piratów polega tam tym, że podpływają z obu burt statku, gdy jednostka jest w ruchu, wdzierają się na statek, a następnie najczęściej zabijają załogę, grabią obiekt z kosztowności, a potem jednostkę porzucają lub zostaje ona przemalowana i zarejestrowana pod nowym armatorem. Wody w pobliżu Ameryki Środkowej i Karaibów okazują się niebezpieczne dla małych luksusowych jachtów, które są zaopatrzone w paliwo i jedzenie. Takie łodzie stają się głównym celem piratów z tego rejonu. Uprowadzone jednostki służą głównie do przemytu narkotyków. W przeciwieństwie do opisanych wcześniej modeli działania somalijscy piraci atakują z kolei tylko duże kontenerowce, zbiornikowce i statki towarowe. Przejęte statki prowadzone są do wybrzeży Somalii i tam przetrzymywane do czasu uzyskania okupu. Piraci somalijscy nie wyrażają zainteresowania ani samym ładunkiem, ani wyposażeniem statku²⁴.

Rys. 1. Mapa głównych obszarów występowania piractwa w 2009 roku



Źródło: W. Jakusz Gostomski, *Przeciwdziałanie zagrożeniu piractwem morskim na statku*, Wydawnictwo Jerzy Pырchła, Gdynia 2010, s. 35

²² W. Jakusz Gostomski, *Przeciwdziałanie zagrożeniu piractwem morskim na statku*, Wydawnictwo Jerzy Pырchła, Gdynia 2010, s. 34.

²³ A. Bomba, *Piractwo...*, op. cit., s. 92.

²⁴ Ibidem, s. 93.

Rysunek 1 przedstawia osiem głównych obszarów aktywnej działalności pirackiej do roku 2009. Obszary zaznaczone na mapie to:

1. Piractwo karaibskie – związane z przemytem narkotyków,
2. Piractwo kolumbijskie – związane z niepokojami politycznymi w tym kraju oraz aktywnym działaniem karteli narkotykowych,
3. Piractwo w Ameryce Południowej – piractwo portowe,
4. Piractwo adriatyckie – związane z wojnami bałkańskimi i przemytem papierosów,
5. Piractwo w Zatoce Gwinejskiej – piractwo łodziowe,
6. Piractwo somalijskie – porwania dużych kontenerowców i wymuszanie okupów,
7. Piractwo u wybrzeży Bangladeszu i Indii,
8. Piractwo w Cieśninie Malakka, na Morzu Południowochińskim i na wodach indonezyjskich²⁵.

Rys. 2. Mapa głównych obszarów występowania piractwa w 2014 roku



Źródło: <https://www.icc-ccs.org/index.php/1040-se-asia-tanker-hijacks-rose-in-2014-despite-global-drop-in-sea-piracy-imb-report-reveals>, [dostęp: 13.05.2019].

W ostatnich latach najaktywniejsze pod względem incydentów piractwa są następujące rejony:

1. Cieśnina Malakka oraz Morze Południowochińskie,
2. Somalia i okolice,
3. wybrzeża Indii,
4. Zatoka Gwinejska,
5. Karaiby, Ameryka Środkowa.

²⁵ W. Jakusz Gostomski, *Przeciwdziałanie zagrożeniu...*, op. cit., s. 35.

Działania organizacji międzynarodowych na rzecz minimalizowania aktów piractwa

Transport morski przez lata rozwijał się bardzo szybko. W drugiej połowie XX wieku nastąpił znaczący postęp technologiczny oraz zmiany w mentalności społeczeństw zachodnich. Skutkiem przemian w postrzeganiu świata było zjawisko globalizmu oraz idący za nim konsumpcjonizm²⁶. Społeczeństwa zaczęły potrzebować większej ilości dóbr produkowanych w różnych częściach świata. Sytuacja ta stworzyła potrzebę znalezienia wydajnego oraz taniego środka transportu, jakim okazał się transport morski.

Rozwój żeglugi spowodował nasilenie piractwa morskiego. Na początku narzędziami służącymi do prowadzenia działań przeciw piratom były prawa zwyczajowe oraz traktatowe²⁷. Ich wykorzystywanie pozwalało na karanie piractwa zgodnie z prawem obowiązującym w państwie, z którego pochodził zaatakowany statek²⁸. Wraz z upływem czasu środowiska związane z transportem morskim zaczęły tworzyć systemy ochronne, te zaś dały początek skoordynowanym działaniom wyspecjalizowanych organizacji międzynarodowych dotyczącym zwalczania piractwa morskiego.

Międzynarodowa Organizacja Morska (ang. International Maritime Organisation, IMO), wyspecjalizowana agenda będąca częścią Organizacji Narodów Zjednoczonych, powstała w 1959 roku²⁹ w odpowiedzi na wzrost aktów piractwa morskiego. Na początku – aż do 1982 roku – działała pod nazwą Międzrządowa Morska Organizacja Doradcza. Obecnie IMO liczy 174 państw członkowskich oraz trzech członków stowarzyszonych³⁰.

Organizacja zajmuje się wyłącznie zagadnieniami dotyczącymi morza, a w szczególności bezpieczeństwem na morzu oraz środowiskiem morskim, które jest dewastowane przez pływające po nim statki. Do jej kompetencji należy także usprawnianie współpracy między państwami korzystającymi z międzynarodowych dróg morskich oraz ustalanie zasad bezpiecznej żeglugi³¹.

Najważniejszym zadaniem, które leży w kompetencjach IMO, jest tworzenie i uchwalanie postanowień w sprawach jej podległych oraz tych zapisanych w konwencji ONZ o IMCO z 6 marca 1948 roku. Jednym z rezultatów pracy Międzynarodowej Organizacji Morskiej jest Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia

²⁶ Ibidem, s. 67.

²⁷ D. Olender, *Przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa morskiego*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2017, s. 97.

²⁸ Eadem, *Fala przemocy na morzach i oceanach – piractwo a terroryzm morski* [w:] *Przemocy mówimy dość*, M.P. Krysiak (red.), Powiat Makowski i Komenda Powiatowa Policji w Makowie Mazowieckim, Maków Mazowiecki 2010, s. 136.

²⁹ W. Jakusz Gostomski, *Przeciwdziałanie zagrożeniu...*, op. cit., s. 68.

³⁰ *Member States, IGOs and NGOs*, <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [dostęp: 18.05.2018].

³¹ K. Frąckowiak, *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 163.

na morzu (SOLAS), która powstała 1 listopada 1974 roku. Została ona stworzona na Międzynarodowej konferencji do spraw bezpieczeństwa życia na morzu zwołanej przez IMO³². Do SOLAS w późniejszym czasie zostały wprowadzone dwie znaczące poprawki nazwane protokołami. Protokół z 1978 roku dotyczył bezpieczeństwa zbiornikowców oraz zapobiegania zanieczyszczeniom morskim, drugi, uchwalony w 1988 roku, był poświęcony zharmonizowaniu systemu nadzorów i certyfikacji³³. Ten ostatni wszedł w życie w 2000 roku i zastąpił protokół z 1978 roku³⁴.

W 2002 roku w Londynie została zorganizowana konferencja, w wyniku której nastąpiły zmiany w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu. Poprawki dotyczyły m.in. Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i obiektów, czyli Kodeksu ISPS³⁵. Wprowadzenie zmian w konwencji SOLAS przyczyniło się do poszerzenia świadomości dotyczącej bezpieczeństwa wśród załóg statków handlowych; ujednolicono także procedury stosowane w zakresie ochrony.

Poprawki zastosowane w SOLAS pozwoliły na wprowadzenie Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i obiektów portowych (ang. International Ship and Port Facility Security Code). Kodeks ten jest zbiorem wymagań dotyczących sił i środków ochrony oraz procedur prewencyjnych, które mają pomóc w ochronie żeglugi. Najistotniejszym postanowieniem zapisanym w ISPS jest to dotyczące wyodrębnienia stanowiska oficera odpowiedzialnego za ochronę statku oraz oficera do spraw ochrony, którego ustanawia armator³⁶. Na statek został nałożony obowiązek posiadania aktualnego planu ochrony nakazującego stosowanie określonych środków służących do ochrony osób oraz ładunków w razie wystąpienia zagrożenia.

Powstanie konwencji SOLAS i kodeksu ochrony statków jest kolejnym krokiem, który przyczynił się do zwiększenia bezpieczeństwa statków, a przede wszystkim ich załóg.

Międzynarodowa Organizacja Morska nie jest jedyną organizacją zajmującą się bezpieczeństwem morskim i zagrożeniem piractwem. Międzynarodowa Izba Handlowa w 1981 roku powołała do życia Międzynarodowe Biuro Morskie, którego celem stała się walka z wszelkiego rodzaju przestępstwami na morzu³⁷. W tym samym roku IMO wezwało wszystkie państwa członkowskie i organizacje do współpracy z Biurem Morskim. Współpraca ma na celu koordynację i ujednoczenie współpracy międzynarodowej dotyczącej przestępstw morskich³⁸.

Międzynarodowe Biuro Morskie jest organizacją non-profit, która współpracuje ze Światową Organizacją Celną oraz posiada status stałego obserwatora

³² Ustawa z dnia 1 listopada 1978 roku o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzona w Londynie 1 listopada 1974 roku, Dz.U. 1984, poz. 318.

³³ Ibidem, s. 163.

³⁴ Ibidem, s. 164.

³⁵ K. Frąckowiak, *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 164.

³⁶ Ibidem, s. 165.

³⁷ W. Jakusz Gostomski, *Przeciwdziałanie zagrożeniu...*, op. cit., s. 71.

³⁸ Ibidem, s. 71.

w Interpolu. Główną dziedziną działalności Biura jest zwalczanie piractwa. Na zlecenie IMB oraz dla usprawnienia jego działań w 1992 roku powstało Centrum Raportowania Piractwa³⁹.

Centrum Raportowania Piractwa zajmuje się całodobową obserwacją szlaków morskich, ostrzeganiem statków przepływających przez zagrożone rejony oraz zgłaszaniem ataków piratów i współpracą w tym zakresie ze służbami⁴⁰. CRP jest również pierwszym punktem kontaktowym, do którego zwracają się kapitanowie zaatakowanych okrętów, tam zgłaszane są też podejrzenia wyglądające jednostki. Centrum przekazuje te informacje najbliższym organom ścigania.

Międzynarodowe Biuro Morskie opracowuje cotygodniowe raporty o atakach i zbrojnych napaściach na jednostki pływające. Tworzone są również coroczne sprawozdania dotyczące aktów piractwa. W przeciwieństwie do IMO raporty przygotowywane przez MBM są obszerniejsze i nie dzielą aktów piractwa na morskie, zbrojne napady rabunkowe czy porwania dla okupu. Międzynarodowe Biuro Morskie mimo bardzo szerokiego postrzegania problemu piractwa pełni bardzo ważną funkcję. Jako twórca raportów, sprawozdań, map z miejscami narażonymi na ataki, a zarazem punkt całodobowego przyjmowania zgłoszeń oraz informowania o zagrożeniach jest jednym z ważniejszych filarów wspierających system międzynarodowego zwalczania przemocy na morzach.

Pisząc o działaniach instytucji międzynarodowych, nie należy pomijać działań, jakie podejmuje Unia Europejska w zakresie ochrony statków przed aktami piractwa.

Parlament Europejski i Komisja Transportu przypisują zagadnieniom morskim dużą wagę. Potwierdzają to przyjęcie i realizacja tzw. zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (Integrated Maritime Policy for European Union). Do jej zasadniczych celów zalicza się:

1. Budowę europejskiego systemu obserwacji morskiej (ENMS – European System of Maritime Surveillance),
2. Rozwój europejskiego systemu informacyjnego i monitorowania ruchu statków (VTMIS – Vessel Traffic Monitoring and Information System).

Organami Unii Europejskiej realizującymi zadania wynikające z przyjętej zintegrowanej polityki morskiej są Komitet Bezpieczeństwa Morskiego i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS – Committee on Safe Seas) oraz Europejska Agencja do Spraw Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA – European Maritime Safety Agency).

Jedno z głównych zadań omawianej polityki to zwiększenie współdziałania i integracji różnych istniejących już morskich systemów nadzoru i monitorowania. W referacie zatytułowanym *Koncepcja europejskiego zintegrowanego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji o statkach* ogłoszonym w 2010 roku na konferencji Logitrans przedstawiono informacje o systemach

³⁹ Ibidem, s. 72.

⁴⁰ Ibidem.

wprowadzanych w Unii Europejskiej zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 roku ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

System VTMISS obejmuje aktualnie kilka formalnie niezależnych źródeł informacji, a jego działaniem są objęte tylko morskie statki handlowe. Innych jednostek, takich jak statki rybackie, system nie obejmuje. Nie ma również podstaw prawnych umożliwiających korzystanie z tego systemu przez inne niż EMSA instytucje Unii Europejskiej odpowiedzialne za monitorowanie ruchu morskiego⁴¹.

Zakończenie

Piractwo morskie mimo wielu podjętych działań stanowi nadal realne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Zwalczanie tego zjawiska i zapobieganie mu we współczesnym świecie wymaga więc systematycznego usprawniania i rozwijania istniejących działań oraz podejmowania nowych inicjatyw.

Normy prawne dotyczące piractwa morskiego są obciążone kilkoma poważnymi wadami, które mogą utrudniać ściganie pewnych form tego przestępstwa oraz zwalczanie zbliżonego zjawiska, jakim jest terroryzm morski. Jedną z najpoważniejszych wad, która została omówiona w artykule, to brak jednego podstawowego systemu prawnego dotyczącego ścigania i karaniania aktów piractwa.

Fenomen piractwa morskiego zakorzeniony jest w ekonomicznych, społecznych i politycznych realiach regionów, w których występuje. Brak adekwatnych działań na lądzie, związanych z likwidacją źródeł u podstaw, skutkować będzie wyłącznie ograniczeniem liczby ataków lub przeniesieniem aktywności piratów na inny obszar. Tezę tę potwierdza praktyka ostatnich lat. Zdolność przeciwdziałania piractwu morskiemu zależy w dużej mierze od interpretacji prawa, zarówno międzynarodowego, jak i lokalnego, oraz od władz odpowiedzialnych za bezpieczeństwo danego kraju. Dlatego należy usystematyzować kodeks postępowania w przypadku aktów piractwa, który powinien obowiązywać wszystkie państwa, oraz uściślić współpracę międzynarodową w tej dziedzinie.

Bibliografia

- Bomba A., *Piractwo morskie* [w:] *Organizacje międzynarodowe w działaniu*, A Florczak, A Lisowska (red.), OTO Agencja Reklamowa, Wrocław 2014.
- Czernis M., *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 3–4.
- Frąckowiak K., *Cechy dystynktywne terroryzmu morskiego w ujęciu fenomenologicznym*, „Studia Prawnoustrojowe” 2015, nr 29.
- Frąckowiak K., *Piractwo morskie. Studium prawnokarne i kryminologiczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2015.

⁴¹ R. Wawruch. *Rozwój i modernizacja europejskiego zintegrowanego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji o statkach*, „Przegląd telekomunikacyjny i Wiadomości telekomunikacyjne” 2011, nr 7, s. 689–694.

- Jakusz Gostomski W., *Przeciwdziałanie zagrożeniu piractwem morskim na statku*, Wydawnictwo Jerzy Pырchła, Gdynia 2010.
- Kubiak K., *Piractwo czy terroryzm?*, „Stosunki Międzynarodowe” 2009, nr 56–57.
- Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2009.
- Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2000.
- Member States, IGOs and NGOs*, <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [dostęp: 18.05.2018].
- Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, 1974 SOLAS, Tekst ujednolicony*, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2002.
- Nowa encyklopedia powszechna PWN*, t. 6, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004.
- Olender D., *Fala przemocy na morzach i oceanach – piractwo a terroryzm morski* [w:] *Przemocy mówimy dość*, M.P. Krysiak (red.), Powiat Makowski i Komenda Powiatowa Policji w Makowie Mazowieckim, Maków Mazowiecki 2010.
- Olender D., *Przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa morskiego*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2017.
- Resolution A.1025(26), *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, <http://www.imo.org/en/ourwork/security/piracy-armedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>, [dostęp: 2.05.2019].
- Słownik współczesnego języka polskiego*, t. 3, B. Dunaj (red.), Wydawnictwo SMS, Kraków 2000.
- Ustawa z dnia 1 listopada 1978 roku o bezpieczeństwie życia na morzu, Dz.U. 1984, poz. 318.
- Ustawa z dnia 20 maja 2002 roku, Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 roku, Dz.U. 2002, nr 59, poz. 543.
- Ustawa z dnia 8 kwietnia 1991 roku, Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 roku, Dz.U. 1994, poz. 635.
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny, Dz.U. 1997, poz. 553.
- Walczak A., *Piractwo i terroryzm morskie*, Akademia Morska, Szczecin 2004.
- Wawruch R., *Rozwój i modernizacja europejskiego zintegrowanego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji o statkach*, „Przegląd telekomunikacyjny i Wiadomości telekomunikacyjne” 2011, nr 7.
- Wielki Słownik Języka Polskiego*, https://www.wsjp.pl/index.php?id_hasla=11777&id_znaczenia=1868075&l=21&ind=0, [dostęp: 3.04.2019].

Piracy – a new face of the old threat

Abstract

The aim of the article is to discuss the phenomenon of maritime piracy over the years. The authors point out the difficulties of uniform definition of maritime piracy and the classification of it as a uniform punishable act. At the beginning of the article the definition of piracy was

discussed. Then an attempt was made to distinguish the phenomenon of piracy and maritime terrorism. The authors also discuss piracy sites and briefly characterize pirate activities in these areas. At the end, the activities of international organizations to combat and prevent piracy were briefly discussed.

Słowa kluczowe: piractwo, terroryzm morski, organizacje międzynarodowe, rejony występowania

Key words: piracy, maritime terrorism, international organizations, regions of occurrence

Agnieszka Kapusta

Absolwentka bezpieczeństwa narodowego na Uniwersytecie Pedagogicznym im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, obecnie studentka administracji na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie. Interesuje się bezpieczeństwem ekonomicznym i militarnym, prawem handlowym oraz stosunkami międzynarodowymi. Autorka i współautorka publikacji oraz uczestniczka konferencji naukowych. E-mail: agnieszkakapusta691@gmail.com

Bartosz Kasolik

Student bezpieczeństwa państwa na Uniwersytecie Pedagogicznym im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie. Interesuje się problematyką bezpieczeństwa w transporcie morskim oraz siatkówką. Uczestnik konferencji naukowych. E-mail: kasol.bartosz@gmail.com