

Michał Panacheda¹

Pod merytoryczną opieką pplk. dr. Marka Bodzianego

PIRACTWO MORSKIE W UJĘCIU RETROSPEKTYWNYM, POJĘCIOWO-PRAWNYM ORAZ WSPÓŁCZESNYM

Streszczenie: W artykule przedstawiono proceder piractwa morskiego przy uwzględnieniu trzech płaszczyzn – historycznej, pojęciowo-prawnej oraz współczesnej. Opisano historyczne uwarunkowania istnienia piractwa, poczynając od Starożytności, poprzez wiek IX i X, czyli ekspansję Normanów, po odkrycie Nowego Świata przez Krzysztofa Kolumba. W rozdziale drugim ukazano definicję piractwa na podstawie artykułu 101. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku oraz wiele pokrewnych definicji i pojęć, często mylnie utożsamianych z piractwem morskim. Ostatni rozdział artykułu zawiera opis piractwa w warunkach współczesnych, przedstawia uwarunkowania, które przyczyniły się do jego rozpowszechnienia oraz analizuje owy proceder ze względu na miejsce jego występowania. Celem publikacji jest przedstawienie piractwa morskiego w przeszłości i teraźniejszości oraz porównanie ilości ataków ze względu na ich prawną definicję oraz obszar występowania.

Słowa kluczowe: piractwo morskie, prawo morza, Somalia, Międzynarodowa Organizacja Morska, IMO

WSTĘP

Na przełomie XX i XXI wieku nastąpił renesans piractwa morskiego, powodując wzrost zagrożenia dla bezpieczeństwa międzynarodowego. Wydawać by się mogło, że świetność bytu piratów to zamierzchłe czasy. Niestety, nic bardziej mylnego. Piractwo towarzyszy dziejom świata na każdym jego etapie. Morza i oceany od wieków stanowią podstawę handlu światowego. Ataki na statki wodne przewożące osoby i ładunki destabilizują międzynarodowy transport wodny, prowadzą do wzrostu zagrożeń środowiska. Zwalczanie aktów piractwa jest zasadniczym zadaniem dla stabilizacji gospodarczej w przestrzeni globalnej. Drogą morską realizuje się 95% międzykontynentalnej wymiany handlowej i 50% konsumowanej w Europie Zachodniej ropy naftowej. 39,1% przeladunków przypada na porty w Azji, 21,5% na porty obu Ameryk, 19,6% na Europę, 10,7% na Afrykę i 9,1% na Australię i Oceanię. Największym importerem ropy i produktów naftowych są Ameryka Północna i Europa, na których porty przypada 62,2% rozładunków ropy surowej i 51,1% rozładunków płynnych pochodnych ropy naftowej². Dlatego akty piractwa morskiego bądź ataki terrorystyczne stanowią kluczowe zagrożenie wobec wymiany handlowej w ujęciu globalnym, która prawie w całości realizowana jest drogą morską.

¹ Michał Panacheda – student I roku stacjonarnych studiów II stopnia kierunku Bezpieczeństwo Narodowe w Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu oraz słuchacz studiów podyplomowych Collegium Civitas w Warszawie kierunku Stosunki Międzynarodowe i Dyplomacja.

² K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terrorizm morski*, Warszawa 2009, s. 23.

Opisując współczesne piractwo morskie, fundamentalne jest rozróżnienie aktów piractwa od ataków terrorystycznych. Piraci swoje działania motywują chęcią zysku – ze sprzedaży kradzionych dóbr czy z otrzymanego okupu. Zależy im na uzyskaniu korzyści materialnych, przy jak najmniejszym pozostawieniu śladów i świadków swego procederu. Terrorysty działają wprost przeciwnie, zależy im na uzyskaniu rozgłosu i zaistnieniu w mass mediach, ich działania zawsze mają podłoże polityczne (ideologiczne, religijne, nacjonalistyczne), co jest zasadniczą cechą terroryzmu w ogóle. Terrorysty zazwyczaj nie są zainteresowani przejęciem statku wraz z jego ładunkiem, a zniszczeniem owej jednostki i gloryfikacją siły. Reasumując, statek wodny jest ostatecznym celem oddziaływania piratów, a dla terrorystów jest tylko instrumentem służącym osiągnięciu innych celów³.

Piractwo swoimi korzeniami sięga najdawniejszych czasów. Dla ówczesnych była to forma życia – praca, która dawała możliwość przetrwania, a często zdobycia bogactwa. Nierzadko, ówczesnym piratom, udawało się przechwycić statek z cennymi towarami, takimi jak: zboże, wino, olej, ocet, miód, figi, drewno, zwierzęta, broń.

Pierwsze udokumentowane wzmianki o pirackich atakach datowane są na 1350 r. p.n.e. Pochodzą ze starożytnego Egiptu, z czasów panowania faraona Echnatona. Źródłem jest tekst wyryty na kamiennej tabliczce, w którym autor informuje swojego władcę o częstych napaściach pirackich na egipskie wybrzeże. Słuszne jest stwierdzenie, że to właśnie starożytny Egipt stał się kolebką piractwa. Świadczą o tym liczne inskrypcje, zachowane z tamtych czasów. *Expressis verbis* ukazuje to, jak bardzo ważne znaczenie miał ten proceder w zamierzonych czasach⁴.

W świetle prawa międzynarodowego piractwo, po raz pierwszy, zostało zdefiniowane dopiero w XX wieku w nieratyfikowanej umowie międzynarodowej, zwanej *Washington Rules* z 1922 roku. Jednak od zarania dziejów uznawano akty piractwa i piratów za przestępstwa, którym nie przysługiwała ochrona wynikająca z międzynarodowego prawa wojennego. W niniejszym artykule określenie pirat bądź piractwo zdefiniowane w dzisiejszym porządku prawa międzynarodowego będzie utożsamiane z owym procederem na przestrzeni dziejów⁵.

1. PIRACTWO MORSKIE W UJĘCIU RETROSPEKTYWNYM

Pojęcie piractwa ma swój początek w starożytności. Było wówczas utożsamiane z rozbojem i kradzieżą. Pierwsze słowo zastosowane do zdefiniowania piractwa to *lejstes*. Pojawia się ono już w dziełach Homera i pochodzi od indoeuropejskiego trzonu *leis*, który oznacza łup lub zdobycz, w innym ujęciu etymologicznym oznacza zbrojnego rabusia lub łupieżcę. Słowo to często pojawia się w literaturze antycznej, jako określenie grabieży, napaści statków morskich, zazwyczaj floty handlowej lub miast i wsi przybrzeżnych. W innych źródłach można odnaleźć etymologię słowa pirat, jako pochodną łacińskiego słowa *pirata* oraz greckiego *peiratēs*. *Peiratēs* ujmowane jest jako napadający na morzu. Według J. Machowskiego słowo to zostało przejęte przez język łaciński, a stamtąd recypowane do innych języków europejskich⁶. Przytoczone znaczenia odpowiadają rzeczywistości postępowaniu piratów, które polega na odebraniu przeciwnikowi majątku na drodze zbrojnego napadu, wskutek silnego uzbrojenia i/lub przewagi liczebnej. Odkąd człowiek zaczął wykorzystywać żywioł wody, aby móc w miarę swobodnie przemieszczać się

³ I. Oleksiewicz, *Polityka antyterrorystyczna Unii Europejskiej*, Wyd. UMCS, Lublin 2013, s. 141; R. Borkowski, *Terroryzm*, [w:] R. Borkowski (red.), *Konflikty współczesnego świata*, Uczelniane Wydawnictwa Naukowo-Dydaktyczne, Kraków 2001, s. 116-117.

⁴ W. Tarnowski, *Piraci rozboje morskie*, Wyd. ATLAS, Wrocław 1991, s. 4-9.

⁵ I. Oleksiewicz, *op. cit.*, s. 140.

⁶ J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Wyd. Akademickie DIALOG, Warszawa 2000, s. 11.

drogą morską, obok kupców, podróżników i poszukiwaczy przygód pojawili się piraci zagrażający bezpieczeństwu ich oraz statków i przewożonych nimi cennych ładunków⁷.

Czasami piractwo było błędnie porównywane do działań wojennych, chwalebnych: godnych naśladowania pewnych grup ludzkich. Intensyfikacja piractwa nastąpiła wraz z rozwojem handlu morskiego. Najbardziej zagrożonym akwenem wodnym w ówczesnych czasach było Morze Śródziemne. Skupiało najważniejsze szlaki handlowe i posiadało urozmaiconą linię brzegową, z liczną ilością grot oraz skał, które służyły za naturalne schronienie łupieżcom.

Wszystkie państwa starożytne, na czele ze starożytnym Rzymem, miały do czynienia z plagą piractwa. Dla Cesarstwa Rzymskiego piractwo oddziaływało przede wszystkim na zmniejszające się wpływy do skarbcza oraz destabilizowało wymianę handlową⁸.

W kolejnych wiekach piractwo rozwijało się w różnych formach i pod różnymi postaciami. Na przełomie IX i X wieku lud Normanów prowadził ekspansję piracką, która polegała na ekspiacji i grabieży terenów nie tylko przybrzeżnych, ale również terenów w głębi lądu, poprzez ekspansję rzeczną. Normanowie podróżowali statkami po największych rzekach Europy, napadali na miasta leżące nad Renem, Łabą, Loarą, Sekwaną, Tamizą.

Wiek XV był czasem wielkich odkryć geograficznych, które przyczyniły się do dynamicznego rozwoju handlu morskiego, a przy okazji piractwa w formie znanej do dzisiaj. W 1492 roku Krzysztof Kolumb wyruszył na wyprawę. Obiecywał przywieźć do Hiszpanii złoto, którego tak bardzo brakowało w szybko pustoszejącym skarbcu. Na nowo odkrytej wyspie San Salvador nie znalazł złota, ale mieszkańcy tego terytorium wskazywali mu miejsca, gdzie złota miało być pod dostatkiem. W istocie na dalszych wyspach, Hispanioli (Haiti) i Juanie (Kuba), było pod tym względem znacznie lepiej. Kolumb otrzymał od Indian złote dary w postaci naszyjników, pucharów, przeróżnych ozdób. Prawdą jest, że pierwsze karawele Kolumba, oprócz entuzjastycznych raportów o nowo odkrytych wyspach, przywoziły na dwór hiszpański, budzące nadzieje na więcej – złoto.

Rozpoczęła się wówczas owocna wymiana towarów między obszarem obu Ameryk (tzw. Nowym Światem) a Hiszpanią. Transportowano m.in. owoce, warzywa, przyprawy, tkaniny, a przede wszystkim złoto. Hiszpania i Portugalia na mocy traktatu z Tordesillas z 1493 roku otrzymały prawo do połowy obszaru Nowego Świata, dzięki czemu zdobyły prawo do wydobywania cennych kruszców na terenie obu Ameryk. Wydobywali nie tylko złoto, ale również liczne ilości srebra, szmaragdów oraz pereł z Morza Karaibskiego. Tylko w latach 1505-1560 przywieziono do Hiszpanii 300 ton złota i 25 000 ton srebra. W latach 1492-1803 Nowy Świat wysłał staremu więcej kamieni szlachetnych, aniżeli ich poprzednio cały świat widział. To właśnie wzrost wymiany handlowej tak cennymi towarami stał się głównym impulsem do rozwoju piractwa⁹.

Na XIII wiek przypada rozkwit piractwa w rejonie Zatoki Perskiej. W szczytowym momencie arabscy piraci dysponowali 70 dużymi okrętami, dobrze uzbrojonymi, które wykorzystywali do rabowania pielgrzymów podążających do Mekki i Medyny oraz przeciwko statkom Brytyjskiej Kompanii Wschodnioindyjskiej¹⁰. Słuszne jest stwierdzenie, że Arabowie prawie całkowicie sparaliżowali szlak komunikacyjny między Indiami

⁷ M. Szymuś, *Piractwo morskie w świecie współczesnym*, http://geopolityka.net/piractwo-morskie-swiecie-wspolczesnym/#_ftn3 [dostęp z dnia: 01.11.2014].

⁸ Ł. Dzięcielski, *Piractwo morskie – odrodzenie zła jako problem ludzkości – ujęcie retrospektywne i współczesne*, Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego WSOWL, Wrocław 2011, s. 20.

⁹ W. Tarnowski, *op. cit.*, s. 25-35.

¹⁰ Ł. Dzięcielski, *op. cit.*, s. 22.

a Europą. Na szczęście w odpowiednim momencie pokonała ich armia brytyjska, zdobywając bazę i statki przeciwnika oraz chwytając bądź zabijając piratów arabskich.

Na kartach historii piractwa zapisali się również Polacy. Najbardziej rozpoznawczona jest historia gdańskiego kupca Pawła Beneke, żeglarza i poddanego Kazimierza Jagiellończyka. W 1473 roku napadł on na okręt florencki, który udało mu się złupić. W wyniku rabunku Beneke wzbogacił się o liczne dobra, wśród nich znalazł się obraz Hansa Memlinga – *Sąd Ostateczny*. Wszystkie „florenckie” zdobycze trafiły do Gdańska. Obraz wystawiono w kościele Mariackim. Obecnie stanowi eksponat Muzeum Narodowego w Gdańsku¹¹.

Pierwsi piraci polskiego pochodzenia pojawili się na Morzu Karaibskim w XVII wieku obok angielskich kolegów. W latach 1801-1803 ponad 5,5 tysiąca żołnierzy Legionów Polskich przybyło do Ameryki Środkowej wraz z korpusem ekspedycyjnym Napoleona, aby walczyć z buntem czarnych niewolników. Historia wspomina kapitana Ignacego Blumera oraz Józefa Olszewskiego, jako polskich piratów okradających statki u wybrzeży Haiti, Jamajki i Kuby¹².

2. PRAWNO-POJĘCIOWE ASPEKTY BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI

Definicję piractwa przedstawia artykuł 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea — UNCLOS*), sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 roku. Stanowi on, że każdy z następujących czynów stanowi piractwo:

- a) *wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:*
 - *na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskogo lub powietrznego;*
 - *przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa,*
- b) *wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskogo lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskogo lub powietrznego;*
- c) *wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach a) i b) lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów*¹³.

Artykuł 100 Konwencji stanowi obowiązek współpracy państw w zwalczaniu piractwa na morzu pełnym lub w jakimkolwiek innym miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Art. 105 nadaje pozwolenie każdemu państwu do zajęcia, na morzu pełnym lub miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa, pirackiego statku morskogo opanowanego przez piratów i znajdującego się w ich władaniu oraz aresztowania osób i zajęcie mienia znajdującego się na pokładzie. Natomiast art. 107 określa, iż tylko okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo inne statki morskie lub powietrzne, które posiadają wyraźne znaki rozpoznawcze świadczące o tym, że pozostają one w służbie rządowej są upoważnione do przejęcia statku z powodu piractwa.

W Polsce obowiązuje art. 166 Kodeksu Karnego, w którym czytamy:

¹¹ *Ibidem*, s. 23.

¹² M. Szymuś, *op. cit.*

¹³ Dz.U. z 2002 r., nr 59, poz. 543.

§ 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 wolności¹⁴.*

Art. 170 Kodeksu Karnego stwierdza: *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 10. Reasumując, polskie prawo karne określa piractwo jako przejęcie kontroli nad statkiem wodnym, zazwyczaj połączone z rozbojem, wzięciem załogi i pasażerów jako zakładników¹⁵.*

Z kolei napad rabunkowy, podając za K. Wardin, *to każdy bezprawny akt przemocy, pozbawienie wolności lub akt grabieży czy groźby skierowany przeciw statkowi, ludziom lub mieniu na burcie statku w obrębie granic podlegających jurysdykcji danego państwa¹⁶.*

Terroryzm morski jest zazwyczaj długo i drobiazgowo planowanym i zorganizowanym aktem przemocy wynikającym z motywów politycznych, religijnych, ideologicznych bądź nacjonalistycznych, wymierzonym przeciwko osobom, statkom, obiektom portowym, instalacjom na morzu. Ma on na celu wymuszenie na władzach państwowych, społeczeństwach lub konkretnych osobach, określonych zachowań¹⁷. Skutek działalności terrorystycznej na morzu powinien być, zgodnie z ideą terroryzmu, rozgłoszony przez mass media na szeroką skalę oraz powinien doprowadzić do powstania poczucia stanu zagrożenia i strachu społeczności międzynarodowej. Oddziaływanie takiego zamachu musi być niezwykle negatywne w skutkach i bolesne dla opinii publicznej bądź atakowanego kraju czy organizacji.

Istnieje możliwość, i jest to praktykowane, kooperacji między piratami morskimi a terrorystami, ale nie polega ona na przeprowadzaniu morskich ataków terrorystycznych, tylko na możliwości uprawiania piractwa morskiego dla zdobycia funduszy na funkcjonowanie organizacji terrorystycznej bądź przeprowadzenia w późniejszym czasie akcji terrorystycznej za pieniądze z tytułu aktu piractwa¹⁸.

Konwencja Rzymska (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation – SUA*) definiuje pojęcie „statek” jako urządzenie pływające jakiegokolwiek rodzaju, niezwiązane na stałe z dnem morskim, łącznie z jednostkami niewypornościowymi, urządzeniami zdolnymi do zanurzania się i wszelkimi innymi urządzeniami bez własnego napędu.

Artykuł 3 Konwencji Rzymskiej określa zakres czynów zabronionych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Podając za I. Oleksiewiczem, uznaje, że *wobec braku powszechnie uznanej definicji terroryzmu, twórcy konwencji, dążąc do zapobiegania możliwym sporom dotyczącym kwalifikacji pewnych czynów, posłużyli się podobnie jak w poprzed-*

¹⁴ Dz.U. z 1997 r., nr 88, poz. 553.

¹⁵ Od roku 1999 do 2013 z art. 166 Kodeksu Karnego wszczęto osiem postępowań karnych. Zob. Komenda Główna Policji, www.statystyka.policja.pl/st/kodeks-karny/przestepstwa-przeciwko-1/63447,dok.html [dostęp z dnia: 06.11.2014].

¹⁶ K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, Gdynia 2009, s. 91.

¹⁷ P. Pilas, *Piractwo I terroryzm morski u progu XXI w.*, www.psz.pl/tekst-17045/Pawel-Pilas-Piractwo-i-terroryzm-morski-u-progu-XXI-wieku [dostęp z dnia: 03.11.2014].

¹⁸ B. Holyst, *Terroryzm*, tom 1, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 975.

nich konwencjach terminem „przestępstwo”¹⁹. Taka kwalifikacja czynów jest posunięciem zgodnym z praktyką międzynarodową.

Art. 3 Konwencji Rzymskiej przedstawia:

1. *Osoba popełnia przestępstwo, jeśli bezprawnie i umyślnie:*
 - a) *zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą wszelkiej innej formy zastraszania, lub*
 - b) *dokonuje aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub*
 - c) *niszczy statek albo powoduje uszkodzenie statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub*
 - d) *umieszcza lub powoduje umieszczenie na statku, za pomocą jakichkolwiek środków, urządzenia lub substancji, która może zniszczyć ten statek lub spowodować jego uszkodzenie lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to zagrożenie lub możliwość zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku, lub*
 - e) *niszczy lub w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku, lub*
 - f) *przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powodując w ten sposób zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi statku, lub*
 - g) *rani albo zabija inną osobę w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek przestępstwa wymienionego w punktach od a) do f).*
2. *Osoba popełnia również przestępstwo, jeżeli:*
 - a) *usiłuje popełnić jakiegokolwiek przestępstwo wymienione w ustępie 1 lub*
 - b) *namawia inną osobę do popełnienia przestępstw wymienionych w ustępie 1, lub w jakikolwiek sposób współdziała z osobą popełniającą takie przestępstwa, lub*
 - c) *grozi, stawiając warunki lub nie stawiając warunków, jakie są przewidziane w prawie wewnętrznym, w celu zmuszenia osoby fizycznej lub prawnej do dokonania lub powstrzymania się od dokonania określonego czynu, że popełni jakiegokolwiek przestępstwo wyszczególnione w ustępie 1, artykule b), c) i f), jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku*²⁰.

Ponadto art. 2 zaznacza, że konwencja dotyczy wyłącznie statków cywilnych (nie obejmuje swoim zakresem okrętów wojennych lub wykorzystywanych przez państwo w służbie policyjnej, celnej lub pomocniczej dla marynarki wojennej)²¹.

Konwencja Rzymska podkreśla, że bardzo ważne z punktu widzenia zwalczania przestępczości międzynarodowej jest precyzyjne określenie w regulacjach prawnych, dotyczących jej zwalczania, jakie czyny niezgodne z prawem powodują zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Motywy sprawców (osobiste lub polityczne) w tym ujęciu schodzą na plan drugi i nie mają znaczenia w kwestii podjęcia działań represyjnych. Przyjęcie takiej filozofii na płaszczyźnie legislacyjnej pozwala na zanik podziału popełnianych na morzu przestępstw na piractwo i terroryzm morski²².

Należy pamiętać, że piraci morscy nie tylko atakują statki, ale również stałe platformy morskie. Dlatego wraz z Konwencją Rzymską przyjęto Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym. Państwa-strony protokołu zobowiązały się do ustanowienia jurysdykcji wobec sprawców czynów określonych w art. 2 ust. 1:

¹⁹ I. Oleksiewicz, *op. cit.*, s. 142.

²⁰ Dz.U. z 1994 r., nr 129, poz. 635.

²¹ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Waip, Warszawa 2008, s. 58.

²² I. Oleksiewicz, *op. cit.*, s. 143.

- a) *zawłaszcza lub przejmuje kontrolę nad stałą platformą za pomocą siły lub groźby użycia siły lub w jakiegokolwiek innej formie zastraszenia,*
- b) *dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na stałej platformie, jeśli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tej platformy,*
- c) *niszczy stałą platformę lub powoduje jej uszkodzenie, jeśli może to zagrozić bezpieczeństwu tej platformy,*
- d) *umieszcza lub powoduje umieszczenie na stałej platformie w jakikolwiek sposób urządzeń lub substancji mogącej zniszczyć platformę lub zagraża bezpieczeństwu tej platformy,*
- e) *rani lub zabija osoby w związku z popełnieniem przestępstw określonych w punktach a)-d)*²³.

Podobnie jak w Konwencji Rzymskiej akt usiłowania, pomocnictwa, współsprawstwa czy dopuszczenie się groźby popełnienia jednego z powyższych czynów zabronionych z art. 2 ust. 1 traktuje się jako popełnienie przestępstwa²⁴.

Ostatnim pojęciem jest zapomniane korsarstwo, którego nie należy utożsamiać z piractwem. Korsarze dokonywali ataków na statki wodne z upoważnienia monarchy w zamian za zapewnienie ochrony i zysk ze zdobytych łupów. Listy kaperskie, którymi posługiwali się korsarze, uznawała zazwyczaj wyłącznie strona wydająca je oraz sami korsarze. Korsarze działali wyłącznie w czasie wojny, co było usankcjonowane dawną instytucją prawa wojny morskiej, natomiast piraci dokonują ataków zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. Ponadto, piractwo morskie w przeciwieństwie do korsarstwa nigdy nie było działalnością legalną. Korsarstwo zostało ostatecznie zakazane w 1856 roku w tzw. deklaracji paryskiej²⁵.

3. WSPÓŁCZESNE PIRACTWO

Lata 60. XX wieku uznaje się za umowną datę odrodzenia piractwa morskiego na globalną skalę. Wzrost ilościowy pirackich ataków nastąpił po zakończeniu zimnej wojny. Niewątpliwie, podstawą każdej cywilizacji jest handel, a podstawą istnienia współczesnej cywilizacji możliwość przepływu towarów i ludzi wodnymi szlakami handlowymi. Istnieją wodne rejony na świecie, przez które krzyżują się liczne szlaki morskie albo przebiegają bardzo blisko siebie. Najczęściej są to miejsca, których przepłynięcie pozwala znacząco skrócić trasę kursu. Równie dobrym przykładem mogą być szlaki wodne łączące centra wydobywcze surowców energetycznych z obszarami jej największej konsumpcji.

Przestępstwa, przemoc, nielegalna działalność prowadzona na morzach i oceanach są najtrudniejszymi problemami do zapobiegnięcia, a przy tym jednymi z najcięższych wyzwań dla międzynarodowej społeczności. W Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa z 12 grudnia 2003 roku, dokumencie przyjętym przez Radę Europejską, piractwo uznano za nowy wymiar przestępczości zorganizowanej, której rozwój należy stale monitorować²⁶.

²³ R. Kamiński, *Konwencje i protokoły ONZ jako element zapobiegania i zwalczania terroryzmu międzynarodowego*, „Karpacki Przegląd Naukowy”, nr 4/2012, Krosno 2012, s. 81.

²⁴ T. Aleksandrowicz, *op. cit.*, s. 59.

²⁵ A. Bomba, *Piractwo morskie*, Uniwersytet Wrocławski, s. 90, www.repozytorium.uni.wroc.pl/Content/59706/04_Alina_Bomba.pdf [dostęp z dnia: 02.11.2014].

²⁶ Europejska Strategia Bezpieczeństwa „Bezpieczna Europa w Lepszym Świecie”, Bruksela 2004, s. 5; A. Bomba, *Wspólna polityka bezpieczeństwa i obrony wobec współczesnego piractwa morskiego w rogu Afryki*, s. 57, wso.wroc.pl/images/Konferencje/Katastrofy/2012/5_Bomba_Alina.pdf [dostęp z dnia: 06.11.2014].

Domniemywano, że deklaracja paryska konferencji państw morskich z roku 1856, która upoważniała każdy rząd do zatrzymywania statków pirackich oraz aresztowania i osądzania osób dopuszczających się rozbojów na morzach, położy ostatecznie kres temu procederowi. Niestety, historia potoczyła się inaczej. Piraci bardzo umiejętnie dostosowują rodzaje, zasięg i organizacje swego działania, a także uzbrojenie i wyposażenie techniczne. Innowacje technologiczne wcale nie są im obce. Paradoksem jest, że w dzisiejszych czasach ochrania się ważne instytucje, domy towarowe, fabryki, sklepy, a tak skomplikowane i drogie urządzenia transportowe, jakimi są statki wodne, w dodatku wypełnione towarami często o wartości wielu milionów dolarów, pozostawia bez opieki. Współcześni piraci stosują różne techniki do zdobycia upragnionego łupu. Atakują wszystkie statki, począwszy od rybackich trawlerów, lokalne promy, poprzez tankowce, kontenerowce, skończywszy na pasażerskich transatlantykach. Najczęściej rabują cenne ładunki, kapitańską kasę, osobiste rzeczy marynarzy i pasażerów, czasem uprowadzają statek lub załadników dla otrzymania dodatkowego okupu. Trzeba również mieć świadomość, że współczesna forma piractwa morskiego to nie tylko bezpośrednie ataki przeprowadzane na otwartym morzu, wodach terytorialnych i przybrzeżnych. Dzisiejsi piraci są powiązani w gangi i mafie, które działają zarówno na lądzie, jak i morzach. Posiadają swoich szpiegów i współpracowników w portach, firmach armatorskich, stoczniach. Szeffowie takich organizacji to często dobrze wykształceni, inteligentni ludzie, zarządzający firmą, stanowiącą przykrywkę dla nielegalnej działalności.

Upadek bipolarnego podziału świata doprowadził do wybuchu lub „rozmrózienia” rozmaitych konfliktów wewnętrznych i międzynarodowych. Sprzeczności interesów, wcześniej ukierunkowywane wyłącznie na rywalizację dwóch antagonistycznych bloków polityczno-militarnych, odżyły na nowo w realiach świata wielobiegunowego. Jedną z przyczyn odrodzenia się piractwa morskiego na początku lat 90. XX wieku było znaczące zmniejszenie obecności państwowych sił morskich na morzach i oceanach, a w konsekwencji brak kontroli akwenów wodnych. Wcześniej, w dobie rywalizacji dwóch antagonistycznie nastawionych do siebie stron, dbano o stałą, wzajemną obserwację i kontrolę. Często okręty floty radzieckiej i amerykańskiej podążały i przebywały w bliskiej sobie okolicy, aby „pilnować się” nawzajem. Taka obecność okrętów obu bloków w różnych, odległych rejonach świata znacząco podnosiła bezpieczeństwo żeglugi. Trudno parzyć się piractwem morskim na obszarach stale kontrolowanych przez oba bloki polityczno-militarne. Wraz z załamaniem bipolarnego podziału świata, Rosja jako spadkobierczyni ZSRR zrezygnowała z utrzymywania licznej floty w rejonach odległych od własnych rubieży. Inne mocarstwa morskie rozpoczęły zmniejszanie stanów liczbowych swoich flot, np. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej w 1990 r. posiadały 570 sztuk jednostek wodnych, a w roku 2001 „tylko” 337²⁷. Początek XXI wieku zmienił podejście do piractwa morskiego. Kraje ponownie postanowiły zainwestować i zmodernizować flotę. Rewolucja technologiczna spowodowała wzrost kosztów budowy i utrzymania okrętów, dlatego państwa przechodzą z ilości w jakość.

Rozpad systemu bipolarnego ukazał słabość i niemoc wielu państw. Niektóre kraje, bez ingerencji USA bądź ZSRR w ich wewnętrzne i zewnętrzne sprawy, stały się niezdolne do wypełniania podstawowych, konstytucyjnych funkcji. Takie kraje nazywamy państwami upadłymi, bez jakkolwiek funkcjonującej władzy centralnej czy stabilnej gospodarki. Jeśli dodamy do obrazu takiego tworu bezrobocie oraz duże ilości broni palnej pozostawione bez kontroli, w szczególności na kontynencie afrykańskim, ukaże się perspektywa konfliktu zbrojnego, wewnętrznego lub międzynarodowego, oraz warunki do rozwoju piractwa morskiego na pokazną, globalną skalę.

²⁷ B. Hołyst, *op. cit.*, s. 978.

Za kolebkę współczesnego piractwa morskiego uznaje się Somalię. Wody okalające Półwysep Somalijski są rejonem, gdzie dochodzi do licznych aktów piractwa. Taki stan rzeczy spowodowany jest między innymi sytuacją wewnętrzną Somalii po 1991 roku, kiedy to nastąpił upadek władzy centralnej, a wraz z nim wewnątrz krajowy chaos. Państwo zostało podzielone na rejony autonomiczne, nikt z racji braku władzy centralnej, nie ochraniał wód terytorialnych Somalii, z czego skorzystały światowe korporacje, wysyłając statki rybackie do nielegalnego połowu (wody przybrzeżne Somalii bogate są w tuńczyka). Odpowiedzią somalijskich rybaków była próba zjednoczenia się i ochrony własnych łowisk przed intruzami.

Ubóstwo społeczeństwa somalijskiego doprowadziło do sytuacji, w której rybacy przystąpili do grup zajmujących się piractwem, aby zdobyć pieniądze potrzebne do przetrwania całej rodziny. Produkt krajowy brutto na mieszkańca Somalii wynosił zaledwie 600 dolarów (2010 r.)²⁸, dla porównania w Polsce w 2010 roku – 12 304 tys. dolarów²⁹. Położenie geograficzne Somalii sprawiło, że piractwo morskie miało podstawy do rozwinięcia działalności. Najkrótsza droga wodna do Europy z Azji Południowo-Wschodniej wiedzie przez Kanał Sueski oraz Zatokę Adeńską, sąsiadującą z terytorium lądowym Somalii. Rocznie ponad 20 tysięcy statków przepływa przez wody oblewające Róg Afryki.

Drugą przyczyną rozwoju piractwa w tym rejonie była tragedia związana z dokonanymi zniszczeniami na skutek katastrofalnych fal tsunami, które dotarły do wybrzeży Somalii na początku stycznia 2005 roku. Szacuje się, że fale zniszczyły ponad 2400 łodzi rybackich³⁰, a około 55 tysięcy Somalijczyków straciło domostwa.

Tożsamy problem ze skutecznym zwalczaniem piractwa na wodach terytorialnych posiadają takie kraje, jak Sierra Leone, Liberia, Gwinea-Bissau, Mauretania czy Kolumbia. Sprawują one formalnie władzę na obszarze swoich wód, ale tak naprawdę nie posiadają floty, albo jest ona niewystarczająca, aby pełnić funkcje kontrolne. Oferowana współpraca międzynarodowa jest odmawiana, dzięki temu szerzy się piractwo morskie, przemyt narkotyków i inna nielegalna działalność.

Ataki na statki morskie przeważnie występują w tzw. wąskich gardłach, miejscach, które posiadają strategiczne znaczenie dla gospodarki międzynarodowej. Zazwyczaj na trasach głównych szlaków komunikacyjnych, w zatokach bądź cieśninach.

Wyróżniamy kilka miejsc częstego występowania aktów piractwa, jest to m.in.: Ocean Indyjski, a zwłaszcza wybrzeże Indii i Bangladeszu, a także wybrzeże Zachodniej Afryki, Morza Arabskiego, Zatoki Perskiej i Zatoki Adeńskiej.

Najbardziej niebezpiecznym miejscem jest ww. wybrzeże Somalii (włącznie z Cieśniną Bab al-Mandab), ze względu na przebiegającą tam najkrótszą trasą morską łączącą Europę z Oceanem Indyjskim. Większość ropy przesyłanej tankowcami z Zatoki Perskiej do Europy przebywa właśnie tą trasą, stając się potencjalnymi ofiarami ataku piratów. Alternatywną drogą jest trasa wokół przylądka Dobrej Nadziei, czyli szlak o wiele dłuższy, co wiązałoby się z większym nakładem finansowym oraz wydłużeniem czasu transportu³¹.

3.1. Wybrzeże Somalii

Proceder piractwa somalijskiego jest stosunkowo prymitywny. Atakowano statki na wodach terytorialnych Somalii, nad którymi nikt nie sprawuje faktycznej kontroli albo

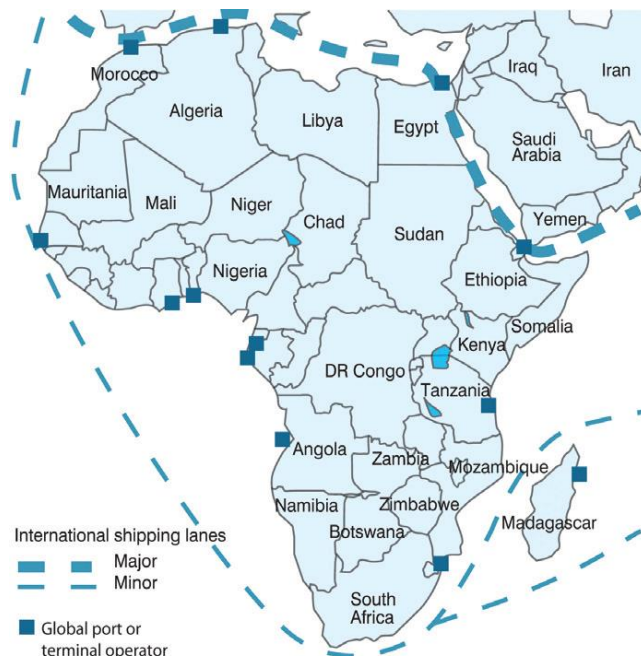
²⁸ *The World Factbook*, CIA, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2004-rank.html> [dostęp z dnia: 06.11.2014].

²⁹ The World Bank, <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD> [dostęp z dnia: 06.11.2014].

³⁰ B. Hołyst, *op. cit.*, s. 986.

³¹ Szacuje się, że droga wydłużyłaby się o 15-20 dni, co przy aproksymacji kosztów i czasu drogi, przeliczając na jeden statek, podniosłoby koszty transportu o ok. 1 mln dolarów.

w niedalekiej odległości od ich granic tak, aby można było szybko odholować pojmany statek lub samemu zbiec na wodne terytorium swojego kraju. Piraci czuli się bezpieczni, ze względu na niemożność ingerencji innych państw na wodach należących do Somalii. Warto przypomnieć, że jeśli piraci atakowaliby statki na wodach międzynarodowych, mogli być ścigani przez każdą państwową jednostkę wojenną.



Rys. 1. Międzynarodowe wodne szlaki handlowe

Źródło: <http://www.marynarz.org/images/stories/piractwo/unctad%20secretariat.jpg> [dostęp z dnia: 06.11.2014].

W 2008 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ), która odpowiada za bezpieczeństwo i pokój na świecie, zezwoliła poprzez przyjęcie rezolucji w Radzie Bezpieczeństwa ONZ, pozwalającej na wpłynięcie okrętu wojennego w obręb wód terytorialnych Somalii lub przelot samolotu wojskowego w strefie powietrznej tego państwa w celu ścigania piractwa morskiego³². Rada Bezpieczeństwa, czyli organ decyzyjny ONZ, 26 grudnia 2008 r. podjęła kolejną rezolucję nt. walki z piractwem na Półwyspie Somalijskim, według której, aby skutecznie walczyć z piratami, należy zniszczyć ich infrastrukturę na terytorium lądowym Somalii.

Pierwszy udokumentowany przypadek napadu na statek u wybrzeży Somalii miał miejsce 27 czerwca 2005 roku. Piraci zajęli statek „Semlow” płynący z Mombasy w Kenii do Bosaso w Somalilandzie (Somalii). Jednostka przewoziła 937 ton ryżu, który był darem Japonii i Niemiec dla ofiar katastrofalnych fal tsunami. Statek został wycarterowany przez pracowników programu – Światowy Program Żywnościowy. Około 300 km na północny wschód od Mogadyszu do statku podpłynęła uzbrojona szybka łódź motorowa. Załoga strzałami przed dziób oraz groźbą ostrzelania statku wymusiła na kapitanie

Pogrubiona linia przerywana wskazuje szlak morski o charakterze wodącym.

Linia przerywana wokół Przyłądka Dobrej Nadziei wskazuje szlak mniej istotny i mniej wykorzystywany.

Kwadraty koloru granatowego określają miejsca funkcjonowania globalnych operatorów portów i terminali.

³² B. Hołyst, *op. cit.*, s. 989.

zatrzymania jednostki. Piraci zajęli statek i skierowali go ku wybrzeży Somalii. Początkowo sprawcy za uprowadzenie zakładników żądali 500 tys. dolarów okupu, ale ostatecznie uwolnili załogę, zatrzymując ładunek.

Prawdziwym zaskoczeniem było uprowadzenie saudyjskiego superzbiornikowca VLCC (*Very Large Crude Carriers*) „Sirius Star”, należącego do saudyjskiego operatora Vela International Marine, które miało miejsce 15 listopada 2008 roku. Na pokładzie znajdowała się 25-osobowa załoga, w tym dwóch Polaków. Zbiornikowiec o długości 330 metrów, oddany do użytku w marcu 2008 roku, wart był 150 milionów dolarów, a 300 tys. ton ropy przewożonej w jego zbiornikach – ponad 100 milionów dolarów. Jak dotychczas był on największym porwanym przez piratów statkiem. Według rzecznika amerykańskiej 5. Floty porucznika Nathana Christensena do przejęcia kontroli nad tankowcem doszło 800 km na południowy wschód od kenijskiego portu Mombasa³³. Tak odległe miejsce ataku (morze pełne) wskazuje, że umiejętności piratów, jak również sprzęt, którym dysponują, są dalece bardziej zaawansowane niż można by się tego spodziewać. Piraci zażądali okupu w wysokości 25 mln dolarów za uwolnienie zbiornikowca wraz z załogą. Nie można było wykluczyć sytuacji, w której intencjonalnie lub przypadkowo spowodują katastrofę ekologiczną na skalę trudną do przewidzenia. Ostatecznie zbiornikowiec uwolniono 9 stycznia 2009 roku po zapłaceniu 3 mln dolarów. Paczkę z pieniędzmi zrzucano na pokład statku z awionetki. Już po uwolnieniu jednostki czterech piratów utonęło, gdy fale przewróciły łódź, którą zmierzali do brzegu.

Przewiduje się, że tylko w 2008 roku piraci z Somalii zarobili na okupach ponad 80 mln dolarów. Warto pamiętać, że tylko ułamek tej kwoty trafia w ręce biednych somalijskich piratów. Większość pieniędzy wydawana jest na utrzymanie lokalnych gangów i ich przywódców, negocjatorów, pomagających uzyskać okup, opłacenie lokalnych bojówek kontrolujących odpowiednie rejony wybrzeża Somalii oraz sponsorów piractwa, którzy inwestują w ten nielegalny proceder, a następnie za nielegalnie zdobyte pieniądze budują hotele, otwierają kawiarnie i restauracje³⁴.

W okresie od 2005 do 2010 roku istotnie wzrosły średnie kwoty okupu wypłacane piratom somalijskim. Średnia w roku 2005 wynosiła 150 tys. dolarów, a już w 2010 roku było to 5,4 mln dolarów³⁵. Największy okup, jaki do tej pory wypłacono piratom za uwolnienie statku, wyniósł 13,5 mln dolarów. Tyle kosztowało wykupienie porwanego tankowca przewożącego dwa miliony baryłek ropy, wartych 200 mln dolarów³⁶.

3.2. Afryka Zachodnia

Piraci prowadzą swoje działania również po drugiej stronie kontynentu afrykańskiego, w Zatoce Gwinejskiej, regionie bogatym w surowce energetyczne. Atakują nie tylko statki, ale również platformy i rafinerie.

³³ Piraci żądają okupu za porwany tankowiec, www.portalmorski.pl/calys_artykul.php?ida=10915 [dostęp z dnia: 16.04.2014].

³⁴ B. Hołyst, *op. cit.*, s. 987.

³⁵ Koszty piractwa morskiego, www.marynarz.org/artykuy/piractwo/33-koszty-piractwa-morskiego [dostęp z dnia: 06.11.2014].

³⁶ P. Pacek, *Somalijskie piractwo pod lupą ekonomii*, „Przegląd Morski”, 02/2012, s. 16.



Rys. 2. Zatoka Gwinejska

Źródło: http://piracywatch.net/wp-content/plugins/rss-poster/cache/5a7eb_WestAfricaMap-1.jpg
[dostęp z dnia: 25.04.2014].

W drugiej połowie lat 70., dzięki odkryciu nowych złóż ropy naftowej w Nigerii, państwo to przeżyło wzrost gospodarczy. Dzięki petrodolarom zaczęto budować m.in. nowe mieszkania, fabryki i infrastrukturę drogową. Większość towarów importowano zza granicy, transportem morskim. Port w Lagos nie był i nie mógł być dostosowany do przyjmowania tak ogromnej ilości statków wodnych. Niektóre statki musiały oczekiwać na wejście do portu kilka miesięcy, inne czekały przeszło rok. Międzynarodowi eksperci spraw morskich ten gigantyczny „korek” na redzie Lagos uznali za najgorszy przypadek portowej niemocy, jaki w ogóle zdarzył się w historii nowoczesnej żeglugi. Kolejki statków czekających na redzie w odległości 3-5 mil od brzegu były idealnym celem dla piratów. Gangi atakowały stojące statki, rabowali ładownie i kontenery, nie zapominając o cennych przedmiotach marynarzy. Początkowo piraci atakowali małe statki, ze względu na słabe uzbrojenie. Często byli to przypadkowi ludzie związani z półświatkiem przestępczym szukający okazji szybkiego zarobku. Z czasem zdobyli szybkie łodzie motorowe, automatyczną broń palną, dzięki którym stali się bardziej „profesjonalni”. Pierwszym przypadkiem piractwa w Lagos, powszechnie odnotowanym w światowej prasie, był zbrojny atak na niewielki duński statek „Lindinger Ivory”. Podczas strzelaniny, która wywiązała się między napastnikami a marynarzami, zginął kapitan, którego ciało piraci wyrzucili za burtę. Czternastu pozostałych marynarzy zostało rannych. Piraci mimo to zdołali zdemolować radiostację, ograbić kapitańską kasę i zabrać załozde wartościowe przedmioty.

Atakowali przede wszystkim statki z zawartością atrakcyjnych towarów, tj.: zegarki, magnetofony, sprzęt radiofoniczny, odzież, kosmetyki i farmaceutyki, sprzęt elektrotechniczny, opony samochodowe, szczególnie spirytualia i piwo. Następnie zrabowane przedmioty trafiały na bazyry w Lagos bądź do innych miast Nigerii. W roku 1979 uwagę na plagę piractwa w Zatoce Gwinejskiej zwrócił londyński *Financial Times*, na którego łamach można było przeczytać: *Czas już, aby przestać traktować ten rodzaj piractwa jako prywatną sprawę Nigeryjczyków, a tym bardziej jako wewnętrzną tylko sprawę Nigerii. Jest to jak najbardziej sprawa międzynarodowa, interesująca wszystkie państwa uprawiające handel z tym krajem, sprawa pracujących na międzynarodowym rynku kompanii i firm armatorskich oraz międzynarodowych towarzystw ubezpieczeniowych i banków. W najbardziej kategoryczny sposób należy przypomnieć krajom zachodniej Afryki, że to one odpowiadają za bezpieczeństwo swych portów i wód terytorialnych*³⁷.

³⁷ H. Mąka, *Piraci naszych czasów*, Wyd. GLOB, Szczecin 1987, s. 69.

Władza w Nigerii ze względu na nagminne ataki piratów traciła na autorytecie i wiarygodności. Groziło to nawet międzynarodowym bojkotem „niespokojnych” portów na czele z Lagos, co doprowadziłoby do zamknięcia głównych szlaków handlu zagranicznego tych państw i zahamowania ich dalszego rozwoju.

Przez wiele lat w tym rejonie Afryki toczyły się liczne konflikty pomiędzy klanami i plemionami, które obejmowały swym zasięgiem w przeważającej większości terytorium lądowe. Dlatego, jeśli państwa Afryki Zachodniej w tym Nigerii posiadało własne wojsko, było to wojsko lądowe. Natomiast marynarka wojenna, siły powietrzne czy morskie służby graniczne nie były traktowane priorytetowo, ponadto ich utworzenie oraz utrzymanie wymagało wysokich nakładów finansowych³⁸. Powołano Nigeryjską Obronę Wybrzeża (tzw. *Mobile Police*), złożoną ze specjalnych jednostek policji, która czuwać miała nad bezpieczeństwem wód terytorialnych. Ponadto rząd nigeryjski zobowiązał się do usunięcia ze swoich portów wszystkich łodzi wiosłowych, żaglowych i motorowych, które umożliwiają dokonywania napadów na statki handlowe różnych bander³⁹.

3.3. Azja

Do 2007 roku większe zagrożenie niż Zatoka Adeńska i Zatoka Gwinejska, ze względu na ilość ataków, stanowiła Cieśnina Malakka w Azji, łącząca Zatokę Perską i Ocean Indyjski z Morzem Południowocchińskim i Oceanem Spokojnym. Szlak handlowy wiodący ww. cieśniną jest najważniejszym węzłem wodnym między Dalekim Wschodem, Zatoką Perską a Europą. Szacuje się, że prawie połowa światowego handlu morskiego przepływa przez Cieśninę Malakka.

Współcześnie znane na całym świecie jest zjawisko pobierania „podatku rewolucyjnego” od statków przepływających nieopodal rejonów, w których swą działalność prowadzą różnego rodzaju rebelianci, partyzanci, bojownicy. W Azji znane są przypadki uprawiania takiego procederu np. w Indonezji, gdzie rebelianci na zachodzie Sumatry, prowincji Aceh pobierają ww. opłatę od statków wodnych zbliżających się do Cieśniny Malakka⁴⁰.

Na obszarach Azji w związku z wielopokoleniową tradycją, dobrą organizacją gangów i silnym ich powiązaniem rodzinnymi i sąsiedzkimi więzami z miejscowym społeczeństwem, ciężko było i jest walczyć z piractwem. Ekspedycje karne nie osiągały zamierzonych celów. Ostrzeżeni przez swoich szpiegów o zbliżającym się niebezpieczeństwie, piraci zmieniali miejsce bazy na inne, bezpieczniejsze.

Przykładem sprawnie funkcjonującego procederu piractwa w tym rejonie świata jest postać Madame Wong, nazywanej *Lady Hongkong*. W najlepszym okresie działalności dysponowała około 150 dżonkami oraz 8000 „armią” oddanych jej na śmierć i życie piratów oraz konfidentów. Madame Wong interes przejęła po mężu, który w przeszłości przekazywał chińskie tajemnice państwowe wywiadowi japońskiemu. Dzięki zarobionym pieniądзом osiadł w Hongkongu, trudnił się paserstwem, szpiegostwem, szantażem i morderstwami na zlecenie. Jednak całą swoją przedsiębiorczość i spryt wykorzystał na zorganizowanie nowego biznesu – gangu pirackiego. W powojennych warunkach nie brakowało broni oraz bezrobotnych żołnierzy, znających się na tym rzemiośle. Wraz ze swoją bandą atakował różnego rodzaju statki. W 1946 roku zastawiono na niego pułapkę. Dwa dni po akcji zatrzymania Wonga został zastrzelony podczas, rzekomej, próby

³⁸ K. Wardin, *Zatoka Gwinejska ostoją i obszarem działania współczesnych piratów morskich*, „Kwartalnik Bellona”, 4/2013, s. 68.

³⁹ H. Mąka, *Piraci naszych dni*, Szczecin 1987, s. 72.

⁴⁰ R. Ciastoń, *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, <http://www.psz.pl/116-bezpieczenstwo/rafal-ciaston-piractwo-i-terroryzm-morski-a-bezpieczenstwo-energetyczne-japonii> [dostęp z dnia: 06.11.2014].

ucieczki. Niestety, dla armatorów był to dopiero początek wielkich problemów, ponieważ interes po mężu przejęła wdowa – Madame Wong. Jej ludzie szybko zdobyli najnowocześniejszą broń: automatyczne pistolety, ciężkie karabiny maszynowe, wiązki granatów, przeciwpancerne rusznice, szybkostrzelne działa z celownikami sterowanymi podczerwienią. Ulepszyli własne jednostki pływające, wyposażając je w szybkoobrotowe silniki, radionamierniki, reflektory, radary i echosondy. Ponadto Lady Hongkong czyniła odpowiednie przygotowania na lądzie: montowała sztab swych podwładnych, sieć konfidentów i informatorów, specjalistów od nawigacji, łączności, fałszerzy dokumentów itp. Założyła własną firmę spedycyjną w ekskluzywnej dzielnicy biznesu w Hongkongu, a potem jedna po drugiej następowały dobrze przygotowane i szybko przeprowadzone akty rozboju morskiego⁴¹.

Oto kilka z nich: napad na brytyjski pięcioletni „Mallory”, płynący z Fukien, który musiał zastopować maszynę, aby uniknąć rozjechania dżonki. Po abordażu 26 uzbrojonych w pistolety maszynowe piratów natychmiast uszkodziło radiostację i silnik główny, po czym w rekordowym tempie przeładowano na dżonkę najcenniejszy ładunek o wartości 250 tys. dolarów, zabierając także sześciu pasażerów dla wymuszenia okupu. Firma Lady Hongkong nie stroniła od szantażu. Jeden z armatorów brytyjskich otrzymał list niepozostawiający żadnych złudzeń: *Wasz frachtowiec, mający odpłynąć 25 bm. zostanie obrabowany, o ile nie wpłaciecie 4000 dolarów. Zmiana terminu wyjścia z portu nie zmieni*⁴². W kolejnych zdaniach podano wskazówki co do miejsca zapłaty. Cena nie była wygórowana, więc armator zapłacił, aby nie mieć problemów, a czekanie na okręty wojenne i bezczynność statku kosztowałyby go znacznie drożej. Oprócz klasycznych napadów gang Madame Wong organizował rabunki statków stojących w portach, a w przerwach między napadami wydobywał z morza podwodne kable łączące Hongkong ze światem, by uzyskaną w ten sposób miedzią zasilić chłonny w Azji rynek metali kolorowych.

Kolejne ożywienie działalności piratów na Dalekim Wschodzie przypadło na okres lat 70. XX wieku. Wynikał z amerykańskiej militarnej interwencji w Wietnamie. Dzięki niej broń stała się dostępniejsza, co w połączeniu z nowoczesnymi technikami działania poważnie zagrażało wszystkim statkom. Piraci atakowali wielkie frachtowce (łupem piratów morskich padała kasa kapitańska, osobiste przedmioty marynarzy, cenniejsze ładunki), statki rybackie (pożywienie), międzywyspowe promy i małe kabotażowce (wartościowe przedmioty pasażerów i ich bagaże), a nawet naftowe platformy wiertnicze i poszukiwawcze (okup ze strony monopoli naftowych). Współcześni piraci nie tylko polują na dobra doczesne. Często porywają ludzi w celu otrzymania zapłaty za zakładników. W podobny sposób porywają statek i oczekują okupu za jego zwrot. Piraci, oprócz nowoczesnego sprzętu, łodzi i naturalnych kryjówek, posiadają oddanych ludzi, którzy dezinformują wojsko i policję. Swoich agentów mają we wszystkich portach, dlatego dobrze wiedzą, z jakim ładunkiem i dokąd zmierza konkretny statek wodny.

Zagrożeniem są również wybrzeża Azji Południowej – wybrzeże Indii, Sri Lanki. Po przejściu tsunami w grudniu 2004 roku sytuacja społeczno-ekonomiczna na tych obszarach pogorszyła się. Obywatele trudniący się rybołówstwem bądź turystyką, w wyniku wielkiej fali zostali bez pracy, dobytku, niektórzy stracili wszystko, aby przetrwać zajmują się piractwem. Od 2005 roku notuje się akty piractwa w Zatoce Perskiej, z wyszczególnieniem Cieśniny Ormuz, która łączy Zatokę Perską z Oceanem Indyjskim. Ataki związane są z prowadzeniem wojny w Iraku, brakiem stabilizacji w tym rejonie świata

⁴¹ H. Mąka, *op. cit.*, s. 24.

⁴² *Ibidem*, s. 26.

oraz faktem, iż rejon Zatoki Perskiej skupia cały transport surowców energetycznych do państw zachodnich.

3.4. Ameryka

Również wybrzeże Ameryki Środkowej i Południowej nie jest wolne od aktów piractwa morskiego. Różnica polega na tym, że atakowane statki nie są wyładowane surowcami energetycznymi a narkotykami. Wojna domowa w Kolumbii i liczne kartele narkotykowe są czynnikiem piratogennym.

Pierwszy udowodniony przypadek tego rodzaju zdarzył się w sierpniu 1971 roku. Na Hawajach, w jachtowym porcie Honouliuli trwały ostateczne przygotowania do podróży jachtem motorowym „Kamalii”, należącym do milionera Johna Dohany’ego. Piraci uzbrojeni w pistolety maszynowe nocą weszli na pokład jachtu. Załoga została szybko obezwładniona i zakneblowana, a jacht niezauważony wyszedł z portu. Po dwóch dniach, gdy jednostka oddaliła się od archipelagu hawajskiego, członków załogi wyrzucono za burtę. Na pocieszenie porywacze rzucili im gumową łódź ratunkową, co okazało się być błędem. Po pięciu godzinach dryfowania na pełnym morzu załoga została zauważona przez tankowiec, który z uszkodzonym silnikiem również dryfował. Szybko została zaalarmowana Straż Przybrzeżna o uprowadzeniu jachtu. Jednostka, za pomocą samolotów została namierzona i piratów ujęto. Okazali się nimi 26-letni żołnierze USA, walczący jeszcze niedawno w Wietnamie, Kerry Bryant i Mark Maynard oraz były funkcjonariusz straży przybrzeżnej 27-letni Michael Melton. Wyznali, że ich celem było potajemne zawinięcie do portu w Tajlandii, skąd zamierzali przywieźć do Stanów Zjednoczonych ogromny ładunek heroiny.

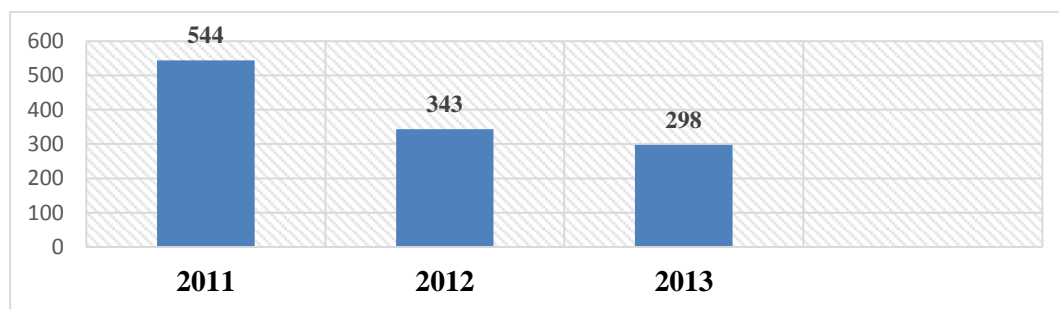
Typowość takich przypadków polega na uprowadzeniu jachtu, zabiciu załogi i wyrzuceniu ciał na pożarcie rekinom. Następnie jacht jest kierowany do portu w państwie „narkotykowym” (np. Kolumbii). Załadowuje się go kokainą, opium, heroiną bądź marihuaną i w natłoku niekontrolowanych jednostek sportowych i turystycznych, jakim jest jacht, zawija do florydzkiego portu. Sprawą niemożliwą do zrealizowania jest szczelna kontrola granicy morskiej Stanów Zjednoczonych. Dlatego piraci uprowadzają jachty, nadają im nowe nazwy, dostają doskonale podrobione dokumenty, załoga nowe paszporty i tak przygotowana jednostka jest gotowa na przemyt kontrabandy narkotykowej. Po kilku rejsach uważają jacht za „spalony” i zatapiają go na dnie morza. Zbrodnia, wydawać by się mogło, doskonała. W ten sposób wiele zaginięć jachtów na Karaibach przypisuje się niezbadanym tajemnicą tzw. Trójkąta Bermudzkiego. Ponadto w rejonie Ameryki mamy do czynienia z piractwem portowym, czyli napadaniem statków zawijających do portu.

PODSUMOWANIE

W obecnych czasach transport morski odgrywa szczególną rolę. W XX wieku całkowita wartość handlu morskiego względem handlu światowego stale rosła. Liberalizacja gospodarek państwowych oraz zwiększające się uprzemysłowienie państw spowodowało wzrost popytu na dobra konsumpcyjne i zniesienie barier dla wymiany handlowej⁴³. Prawie 95% światowego handlu przemieszczane jest morskimi szlakami komunikacyjnymi. Piractwo morskie jest jednym z głównych wyzwań stawianych przed międzynarodową społecznością. Statystyki (rys. 1) pokazują, że proceder piractwa w ostatnich latach spada. Jeszcze w 2011 roku Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) odnotowała ponad 544 zgłoszone przypadki piractwa, a w 2013 roku już tylko 298. Liczby wskazują na po-

⁴³ A. Hildebrandt, *Międzynarodowy handel morski*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, <http://ppg.ibngr.pl/gospodarka-morska/miedzynarodowy-handel-morski> [dostęp z dnia: 06.11.2014].

prawę bezpieczeństwa żeglugi, poprawę ochrony statków wodnych, czego skutkiem jest mniejsza ilość przeprowadzanych ataków piractwa morskiego.



Rys. 3. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2011-2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁴⁴.

Według dokładnych statystyk IMO, które określają obszar wodny i ilość ataków dokonanych na nim, możemy stwierdzić, że w roku 2013 najniebezpieczniejszym miejscem na wodzie było Morze Południowochińskie (tab. 1). Tak znacząca liczba ataków (142) w porównaniu do zgłoszonych 90 incydentów w 2012 roku miała miejsce m.in. na wodach Filipin i Indonezji, które są kwalifikowane do Morza Południowochińskiego, a nie rejonu Oceanu Indyjskiego.

Należy przy tym pamiętać, że IMO określa ataki piractwa według definicji z artykułu 101. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza oraz pod tożsamym słowem rozumie znaczenie „siłowego rozboju wobec statków” (rezolucji IMO – A.1025(26) z 02.12.2009).

Tabela 1. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2011-2013 wraz z uwzględnieniem rejonu ich występowania

Rejony	Rok		
	2011	2012	2013
Morze Arabskie	28	38	6
Afryka Wschodnia	223	61	20
Ocean Indyjski	63	35	31
Cieśnina Malakka	22	24	17
Północny obszar Oceanu Atlantyckiego	2	1	1
Zatoka Perska	-	1	2
Ameryka Południowa	29	21	17
Morze Południowochińskie	113	90	142
Afryka Zachodnia	61	64	54
Morze Śródziemnomorskie	2	6	8
Daleki Wschód	-	2	-
Morze Wschodniocihńskie	1	-	-
Łącznie	544	343	298

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁴⁵.

⁴⁴ Dane wg raportów dotyczących aktów piractwa i rozbojów dokonywanych na statkach w latach 2011-2013. Zob. www.imo.org [dostęp: z dnia: 04.11.2014].

Liczba aktów rozboju wobec statków, które zostały zgłoszone w 2013 r. wynosi 298, co przekłada się na spadek o 45 aktów piractwa (ok. 14%) w porównaniu z rokiem 2012. Zwiększyła się liczba ataków na Morzu Śródziemnym, których większość miała miejsce w portach w pobliżu wejścia do Kanału Sueskiego.

Autor rozróżnił akty piractwa według definicji z artykułu 101. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Tabela 2 prezentuje ataki przeprowadzone na morzach otwartych i wodach niepodlegających jurysdykcji żadnego państwa.

Tabela 2. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2011-2013 z uwzględnieniem rejonu ich występowania wg uznawanej przez ONZ definicji piractwa

Rejony	Rok		
	2011	2012	2013
Morze Arabskie	28	33	3
Afryka Wschodnia	209	42	13
Ocean Indyjski	42	7	1
Cieśnina Malakka	5	2	6
Północny obszar Oceanu Atlantyckiego	-	-	-
Zatoka Perska	-	1	-
Ameryka Południowa	6	3	1
Morze Południowochińskie	27	12	15
Afryka Zachodnia	19	25	27
Morze Śródziemnomorskie	1	-	-
Daleki Wschód	-	-	-
Morze Wschodniocihńskie	-	-	-
Łącznie	337	125	66

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁴⁶.

Zmniejszająca się ilość przeprowadzanych aktów piractwa ma związek m.in. z większą ochroną statków przez armatorów poprzez wynajmowanie firm do ich ochrony⁴⁷ bądź stosowanie nowoczesnych środków samoobrony. Takie zabezpieczenia podejmowane przez armatorów powodują wzrost kosztów obsługi transportu morskiego. Jednym z kosztów, które armatorzy są zmuszeni pokryć, ze względu na akty piractwa, są drożące składki ubezpieczeniowe. Przewoźnicy mają do wyboru cztery główne rodzaje ubezpieczeń wynikających z procedury piractwa. Są to polisy związane z ryzykiem wojennym, uprowadzeniem statku i wyłudzeniem okupu, ładunkiem oraz kadłubem. W 2008 roku Wspólny Komitet Wojenny *Lloyd's Market Association* (LMA) uznał obszar Zatoki Adeńskiej za rejon ryzyka wojennego, który podlega specyficznym (droższym) składkom ubezpieczeniowym⁴⁸.

Należy wspomnieć o akcjach podejmowanych przez międzynarodowe organizacje do walki z zagrożeniem, jakim jest piractwo morskie. W 2009 roku Komisja Europejska przeznaczyła pomoc finansową na zwiększenie zdolności państw Rogu Afryki do patrolowania własnych wód terytorialnych. Unia Europejska przyjęła rezolucje mające na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego. Natomiast 8 grudnia 2008 roku rozpoczęła się pierwsza morska operacja Unii Europejskiej „Atalanta” (EU NAVFOR Somalia), która ma za zadanie eskortować okręty Światowego Programu Żywnościowego z pomocą humanitarną dla ludności Somalii, co najważniejsze zapobiegać procederowi piractwa na

⁴⁵ Dane wg raportów dotyczących aktów piractwa i rozbojów dokonywanych na statkach w latach 2011-2013. Zob. www.imo.org [dostęp: z dnia: 04.11.2014].

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ *Koszty piractwa...*, op. cit.

⁴⁸ *Ibidem*.

wodach od Morza Czerwonego po rejon Seszeli oraz w miarę własnych możliwości ochraniać statki handlowe podążające szlakami wodnymi via Zatoka Adeńska. Misja Unii Europejskiej przejęła obowiązki po operacji Sojuszu Północnoatlantyckiego – NATO, który w rejonie Somalii operował grupą okrętów Sił Odpowiedzi NATO dbających w głównej mierze o zabezpieczenie statków z pomocą humanitarną dla ludności Somalii⁴⁹. Warto odnotować, że w operacji antypirackiej u wybrzeży Somalii bierze udział grupa okrętów chińskich (Chiny po raz pierwszy od 600 lat wysłały swoją flotę) oraz flota Japonii, która od czasów zakończenia II wojny światowej nie brała udziału w żadnej zamorskiej misji pokojowej⁵⁰.

BIBLIOGRAFIA

1. Aleksandrowicz T., *Terroryzm międzynarodowy*, Waip, Warszawa 2008.
2. Błonko K., *Aspekty prawne piractwa morskiego*, „The Maritime Worker”, 02/2011.
3. Bomba A., *Piractwo morskie*, Uniwersytet Wrocławski, http://www.repozytorium.uni.wroc.pl/Content/59706/04_Alina_Bomba.pdf.
4. Bomba A., *Wspólna polityka bezpieczeństwa i obrony wobec współczesnego piractwa morskiego w rogu Afryki*, Uniwersytet Wrocławski, wso.wroc.pl/images/Konferencje/Katastrofy/2012/5_Bomba_Alina.pdf.
5. Borkowski R., *Terroryzm*, [w:] R. Borkowski (red.), *Konflikty współczesnego świata*, Uczelniane Wydawnictwa Naukowo-Dydaktyczne, Kraków 2001.
6. Ciastoń R., *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, www.psz.pl.
7. Dzięcielski Ł., *Piractwo morskie – odrodzenie zła jako problem ludzkości – ujęcie retrospektywne i współczesne*, ZNRS WSOWL, Wrocław 2011.
8. Frąckowiak K., Jankowski P., *Przestępstwo piractwa morskiego w świetle konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA)*, „Journal of Modern Science”, 17.02.2013.
9. Hildebrandt A., *Międzynarodowy handel morski*, PPG, <http://ppg.ibngr.pl/gospodarka-morska/miedzynarodowy-handel-morski>.
10. Hołyst B., *Terroryzm*, tom 1, LexisNexis, Warszawa 2011.
11. *Index GDP per capita*, The World Bank, www.worldbank.org.
12. International Maritime Organization, www.imo.org.
13. Kamiński R., *Konwencje i protokoły ONZ jako element zapobiegania i zwalczania terroryzmu międzynarodowego*, „Karpacki Przegląd Naukowy”, nr 4/2012, Krosno 2012.
14. Komenda Główna Policji, www.policja.pl.
15. *Koszty piractwa morskiego*, <http://www.marynarz.org/artykuy/piractwo/33-koszty-piractwa-morskiego>.
16. Kubiak K., *Dziwna wojna z somalijskimi piratami*, „KOMANDOS”, 09/2011.
17. Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, TRIO, Warszawa 2009.
18. Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Wyd. Akademickie DIALOG, Warszawa 2000.
19. Mąka K., *Piraci naszych dni*, GLOB, Szczecin 1987.
20. Oleksiewicz I., *Polityka antyterrorystyczna Unii Europejskiej*, Wyd. UMCS, Lublin 2013.
21. Pacek P., *Somalijskie piractwo pod lupą ekonomii*, „Przegląd Morski”, 02/2012.
22. Pilas P., *Piractwo I terroryzm morski u progu XXI w.*, www.psz.pl/tekst-17045/Pawel-Pilas-Piractwo-i-terroryzm-morski-u-progu-XXI-wieku.

⁴⁹ B. Hołyst, *op. cit.*, s. 989.

⁵⁰ K. Kubiak, *Dziwna wojna z somalijskimi piratami*, „KOMANDOS”, 09/2011, s. 36.

23. *Piraci żądają okupu za porwany tankowiec*, http://www.portalmorski.pl/calý_artykul.php?id=10915.
24. Szymuś M., *Piractwo morskie w świecie współczesnym*, http://geopolityka.net/piractwo-morskie-swiecie-wspolczesnym/#_ftn3.
25. Tarnowski W., *Piraci rozboje morskie*, Wyd. ATLAS, Wrocław 1991.
26. *The World Factbook*, CIA, www.cia.gov.
27. Wardin K., *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, Zeszyty Naukowe AMW, Gdynia 2009.
28. Wardin K., *Zatoka Gwinejska ostoją i obszarem działania współczesnych piratów morskich*, „Kwartalnik Bellona”, 4/2013.

Akty prawne

1. Dz.U. z 1994 r., nr 129, poz. 635.
2. Dz.U. z 1997 r., nr 88, poz. 553.
3. Dz.U. z 2002 r., nr 59, poz. 543.
4. Europejska Strategia Bezpieczeństwa.
5. International Maritime Organization, Rezolucja A.1025(26), 02.12.2009.

THE PIRACY IN THE RETROSPECTIVE, CONCEPTUAL–LEGAL AND CONTEMPORARY SCOPE

Abstract: *The article presents the piracy from the three perspectives: historical, conceptual-legal and modern. It describes the historical determinants of the piracy since the Ancient Times, then in the Norman conquest in the 9th and 10th century, till the discovery of the New World by Christopher Columbus. In the second chapter, it provides a definition of the piracy under the Article 101 of United Nations Convention on the Law of the Sea from 1982 and numerous other definitions and concepts, that very often are incorrectly identified with this illegal act. The last chapter describes the contemporary scope of the piracy, shows factors that led to its present expansion and analyzes its geographic occurrence. The publication aims to demonstrate the former and contemporary piracy, as well as to collate the number of pirate attacks taking into consideration their legal base and the area of occurrence.*

Keywords: *piracy, the Law of the Sea, Somalia, International Maritime Organization (IMO)*