

Mirosław H. Koziński

Piractwo morskie a polskie prawo karne

Kwartalnik Prawa Publicznego 11/1/2, 259-277

2011

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Mirosław H. Koziński*

PIRACTWO MORSKIE A POLSKIE PRAWO KARNE

1. Uwagi wstępne

Piractwo morskie jest istotnym problemem ostatnich lat. Wydawałoby się, że tego typu działania na morzu są anachronizmem, ale tak nie jest, o czym świadczy rosnąca liczba napadów pirackich na coraz to nowych akwenach morskich. Rośnie również ilość aktów „parapirackich” bowiem mamy różnych „partyzantów” i „bojowników” morskich, którzy wymuszają „okup rewolucyjny”¹. Działania te często sztucznie upolityczniane zdają się nawiązywać do zapomnianego obecnie pojęcia „piractwa państwowego”. W obszarach morskich Indonezji, Malezji, Filipin, Sri Lanki, Liberii, Sierra Leone, Somalii i wielu innych², nierzadko trudno oddzielić działania z motywów politycznych, od zwykłego rabunku.

Jak podkreśla E. Kantorowicz piractwo jest jednym z najstarszych przestępstw międzynarodowych, a Konwencja o prawie morza z 1982 r. skodyfikowała jedynie „centuries – old customary law”³. Mimo to skuteczne ściganie

* Prof. dr hab. Mirosław H. Koziński – Akademia Morska w Gdyni; Komisja Prawa Morskiego PAN.

¹ Por. J. Porada, *Współczesne piractwo morskie – Środki obrony biernej i czynnej statków*, dostępne na: [http://www.google.pl.piractwo morskie](http://www.google.pl.piractwo+morskie), s. 1.

² Osobne badania poświęcone są piractwu na obszarach Południowej Azji. Zob. D. Johnson i E. Pladdet, *An Overview of Current Concerns in Piracy Studies and New Direction for Research*, Amsterdam 2003. Znaczący wkład w badania nad piractwem ma International Institute for Asian Studies (IIAS). Trudno obecnie wskazać obszary morskie wolne od piractwa zob. także S.C. Hanson, *Combating Maritime Piracy*, Council of Foreign Relations, <http://www.efr.org>, s. 2.

³ Por. E. Kantorowicz, *Equipment articles for the prosecution of marine piracy. Discussion Paper prepared for One Earth Future Foundation*, 2010, s. 1, dostępne na: <http://www.one-earthfuture.org>.

współczesnych piratów morskich jest bardzo trudne. Przy czym problemy stwarzają nie tyle kwestie techniczne i organizacyjne, co brak odpowiedniej „infrastruktury prawnej”. Wyjątkowo demoralizujące są przypadki zwalniania piratów złapanych na gorącym uczynku.

Nie powinno się mieszać z piractwem wszelkiego rodzaju działań przestępczych związanych z rybołówstwem (statki rybackie bez bandery) i wydobyciem mienia z morza bez zezwolenia. Poniższe uwagi ograniczymy do piractwa *sensu stricto*, którego cechy kryminalne nie budzą wątpliwości.

Jak piszą D. Johnson i E. Pladdet słowo „piractwo” wywodzi się z greckiego „peirates”⁴. Niewątpliwie ta antyczna forma działania przestępczego od początku jest związana z morzem. Kwestia piractwa, jak wspomniano, jest odwieczna. Niestety w literaturze prawniczej trudno o precyzyjną definicję tego przestępstwa, a obecnie uchwycenie istoty piractwa zakłada coraz ściślejsze wiązanie piractwa i terroryzmu morskiego. Zresztą sama istota piractwa nie jest rozumiana jednoznacznie. Część autorów uważa piractwo za przestępstwo międzynarodowe (ang. *international crime*), np. M. Halberstam⁵, E. Kantorowicz⁶, M. Bahr⁷. Są jednak inni przedstawiciele doktryny, którzy mają zdanie przeciwstawne, np. J.L. Jesus⁸, K. Randall⁹, M.H. Passman¹⁰. Ten ostatni autor podkreśla, że piractwo jest „unikalnie zlokalizowane w prawie międzynarodowym, bowiem piraci są chwytni na morzu otwartym, poza terytorium jakiegokolwiek państwa, ale karani są przez prawo krajowe konkretnego państwa”¹¹.

⁴ Ibidem, s. 2; zob. także B. Innes, *The book of pirates: buccaneers, corsairs, privateers, freebooters and all sea rovers*, London 1966, s. 8.

⁵ M. Halberstam, *Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety*, „American Journal of International Law” 1988, nr 82, s. 269.

⁶ E. Kantorowicz, *The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's*, „Harvard International Law Journal” 2004, s. 183, 191.

⁷ M. Bahr, *Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*, „Vanderbilt Journal of Transnational Law” 2007, nr 40, s. 1 i n.

⁸ J.L. Jesus, *Protection of Foreign Ships Against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects*, „International Journal of Marine and Coastal Law” 2003, s. 363 i 374. Autor ten pisze m.in.: „Piracy is not a crime by the law of nations. It is the basis of an extraordinary jurisdiction in every state to seize and prosecute and punish persons...”.

⁹ K. Randall, *Universal Jurisdiction Under International Law*, „Texas Law Review” 1988, nr 66, s. 785 i n.

¹⁰ M.H. Passman, *Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law*, „Tulane Maritime Law Journal” 2008, nr 33, s. 1–40.

¹¹ Zob. ibidem, s. 10.

2. Piractwo a terroryzm morski

Sformułowanie współczesnej definicji piractwa staje się tym bardziej skomplikowane, że faktyczne zdarzenia na morzu nie odpowiadają ugruntowanej dotychczas teorii. A przecież w zasadzie rozróżnienie między piractwem morskim i terroryzmem morskim zdaje się być czytelne. W świetle art. 101 Konwencji z Montego Bay czyn piracki charakteryzuje po pierwsze miejsce dokonania. Jest nim morze pełne i inne obszary poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa. Konwencja wyraźnie kreuje piractwo, jako przestępstwo międzynarodowe, ścigane przez wszystkie państwa. Takiego kryterium terytorialnego nie zawierają konwencje antyterrorystyczne. Tak więc czyn terrorystyczny można popełnić na obszarze międzynarodowym, jak i na obszarze pod jurysdykcją określonego państwa. Jeszcze chyba ważniejszą różnicą jest motywacja popełnienia obu rodzajów przestępstwa. Pirat powinien działać dla celów osobistych, przy czym formuły tej nie należy ograniczać wyłącznie do interesów majątkowych. Natomiast terrorysta na ogół nie działa w interesie osobistym, lecz jego motywacja opiera się na, zwykle opacznie rozumianych, inspiracjach politycznych¹², religijnych, narodowych, grupowych. O ile dla pirata czyn przestępczy jest celem, o tyle dla terrorysty jest to droga do celu. Z tym się wiąże różnica, na ogół niedoceniana, którą trafnie podkreśla K. Kubiak¹³. Autor zwraca uwagę na stosunek sprawców do zachowania anonimowości („efekt teatru”). Współcześni piraci starają się unikać pozostawiania śladów i świadków, co jest typowe dla wszelkiej przestępczości kryminalnej. Natomiast terroryści dążą do nadania swym działaniom, jak największego rozgłosu. Zwracano wielokrotnie uwagę na fakt, że terroryzmowi sprzyjają współczesne środki masowego przekazu.

¹² Polityczne motywacje niektórych działań przestępczych są bardzo eksponowane np. bojownicy z prowincji Aceh na zachodzie Sumatry, haracz pobierany od statków zbliżających się do Cieśniny Malakka nazwani podatkiem rewolucyjnym. Na polityczne motywacje swych działań na morzu zwracają uwagę także Tamilskie Tygrysy, a ostatnio także Somalijczycy. Por. R. Herbert-Burns, L. Zuker, *Drawing the Line between Piracy and Maritime Terrorism*, „Jane’s Intelligence Review” 2004, nr 9, s. 30 i n. Na upolitycznienie somalijskiego piractwa zwraca uwagę P. Lehr, *Somali Piracy, Perspectives on Terrorism*, „Journal of the Terrorism Research Initiative” 2009, vol. III, nr 4, s. 4 i n.

¹³ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, dostępne na: <http://www.wns.dsw.edu.pl>, s. 25.

Wydaje się, że istotną różnicą obu typów czynów przestępczych na morzu jest skala ich oddziaływania. Piractwo ma zasięg ograniczony jeśli chodzi o akweny morskie, a także podmioty przeciwko którym jest skierowane. Natomiast terroryzm nawet na określonym statku, czy w konkretnym regionie świata, ma zakres o wiele większy, zaś wymuszanie przez terrorystów określonych zachowań dotyczy państw i organizacji międzynarodowych. Działania terrorystyczne na morzu są wymierzone w globalną sieć handlu morskiego i stanowią element globalnej walki z gospodarką Zachodu.

Do tego co wyżej powiedziano należy dodać, że piractwo morskie charakteryzuje specyficzny *modus operandi*. Piraci muszą działać z „prywatnego statku lub samolotu” i ich czyny powinny być skierowane „przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, oraz osobom i mieniu, znajdującemu się na takich statkach”. Natomiast w różnych konwencjach antyterrorystycznych sposobów działania terrorystów opisano wiele, nawet czyny terrorystyczne, wymienione w SUA 2005¹⁴, są wyjątkowo zróżnicowane. Sądzić należy, że to nie *modus operandi* jest istotny dla uznania czynu za terrorystyczny. Takie – jak się wydaje – jest założenie, wprowadzonego w 2004 r., art. 115 § 20 k.k. Norma ta formułuje dwa, kumulatywnie ujęte, kryteria przestępstwa o charakterze terrorystycznym: górne zagrożenie sankcją (co najmniej 5 lat pozbawienia wolności), cel polegający na poważnym zastraszeniu wielu osób, zmuszeniu organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności, wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa lub organizacji międzynarodowej.

Pozornie zatem na gruncie prawa karnego daje się wyraźnie oddzielić czyny terroryzmu morskiego i piractwa morskiego. Jednak, jak wspomniano, praktyka ma z tym poważne trudności. Wielokrotnie zdarza się, że mamy wątpliwości, czy na statek napadli partyzanci, bojownicy w walce o niepodległość, czy piraci, a może wręcz terroryści, bowiem ogłaszają publicznie swoje żądania. Nieraz *modus operandi* jest typowy dla piratów, ale „nie pasuje” nam obszar na którym czynu dokonano. Jednym słowem wątpliwości w zakresie kwalifikacji prawnej powodują, że skuteczność ścigania omawianych wyżej poważnych przestępstw morskich jest więcej niż problematyczna.

¹⁴ Konwencja rzymska z 10.3.1988 r. w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635; zob. M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s. 180 i n.; autor niniejszego opracowania postuluje m.in. ratyfikację protokołu do tej konwencji z 2005 r. i jego wprowadzenie zawartych w nim regulacji do polskiego prawa karnego; zob. bliżej M.H. Koziński, *Rola norm karnych w legislacji morskiej*, „Prawo Morskie” 2010, vol. XXVI, s. 13–18.

Nic też dziwnego, że próbuje się stworzyć jakąś nową formę „super przestępstwa morskiego”. Właściwie tylko to, że wiąże się ono z żeglugą morską, pozwala je oddzielić od każdego innego czynu przestępczego.

Tego zdania jest m.in. D.R. Dillon pisząc, że IMO powinna jak najszybciej dokonać „przeglądu istniejących definicji piractwa” i połączyć cztery rodzaje przestępstw na morzu: korupcji, kradzieży, piractwa i terroryzmu. Należałoby stworzyć niejako kompleksowe przestępstwo morskie, co ułatwiłoby skuteczne jego ściganie¹⁵. Wydaje się, że na razie IMO wyraźnie odróżnia piractwo od innych przestępstw morskich, co zdaje się potwierdzać definicja tzw. armed robbery against ships, przyjęta przez IMO w Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships¹⁶ z 2001 r. Sądzić należy, że prawo karne nie zaakceptuje eksperymentu w postaci „ogólnego” przestępstwa morskiego. Potrzebne są działania idące w przeciwną stronę. Należy maksymalnie precyzyjnie ująć poszczególne czyny przestępcze na morzu i opierać się w ich ściganiu, w jak największym stopniu, na istniejących, krajowych normach karnych.

3. Wybrane antypirackie działania organizacyjne

Trudno byłoby wyliczyć wszystkie inicjatywy mające na celu zwalczanie piractwa morskiego. Dla podkreślenia znaczenia tej formy przestępczości zwrócimy uwagę na najważniejsze. Niewątpliwie najważniejszą rolę w zwalczaniu piractwa spełnia Międzynarodowe Biuro Morskie (ang. *International Maritime Bureau* – IMB). Zostało ono utworzone w 1981 r. przez paryską Międzynarodową Izbę Handlową, przy czym na Centrum IMB wybrano Kuala Lumpur, w Malezji. Jest to organizacja typu non-profit, której zadaniem jest zwalczanie przestępczości morskiej, nie tylko piractwa. Raporty IMB ilustrują skalę przestępczości na morzach świata. IMB Piracy Reporting Centre działa przez całą dobę.

Trudności z zastosowaniem obecnego prawa morza do czynów przestępczych u wybrzeży Somalii skłoniły Radę Bezpieczeństwa ONZ do zajęcia

¹⁵ Por. D.R. Dillon, *Maritime piracy: Defining the Problem*, „SAIS Review” 2005, vol. 25, nr 1, s.155 i n.

¹⁶ Resolution A.1025 (26), Annex, § 2.2 – „Armed robbery against ships means of the following acts: a/any illegal act of violence or detention or any acts of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; b/ any act of inciting or intentionally facilitating an act described above”.

się sprawami zwalczania piractwa. Już w 2005 r. przyjęto rezolucję nr 1816, upoważniającą okręty państw zwalczających piractwo do wchodzenia na somalijskie wody terytorialne. Natomiast rezolucja nr 1851 z 16.12.2008 r., która m.in. zezwala na zawieranie porozumień międzynarodowych w celu egzekwowania prawa w stosunku do piratów, dopuszcza działania nie tylko na wszystkich obszarach morskich Somalii, ale także na terytorium tego kraju.

Piractwo jest także przedmiotem zainteresowania Parlamentu Europejskiego. 23.10.2008 r. podjął on rezolucję w sprawie piractwa na morzu (2010/C 15 E/12). Rezolucja m.in. wzywa Komisję i Radę, by dążyły do zagwarantowania jak najszybszego przeglądu i uaktualnienia prawnych instrumentów IMO dotyczących piractwa i zbrojnych rabunków w celu schwytania i skazania sprawców tych zbrodni. Parlament zwraca się do Komisji i Rady, by zachęciła państwa członkowskie do ratyfikacji Protokołu SUA 2005. Z punktu widzenia rozważań zawartych w tym opracowaniu szczególnie istotna jest zachęta, by „państwa członkowskie, które jeszcze tego nie zrobiły, jak najszybciej wprowadziły do swoich wewnętrznych systemów prawnych odpowiednie przepisy UNCLOS i SUA, pozwalające na jasne wskazanie jurysdykcji, a przez to na zapewnienie ścigania karnego przy pełnej pewności prawa w razie schwytania piratów lub sprawców zbrojnych napaści na morzu”. Parlament zaleca Komisji stworzenie, w ramach nowej zintegrowanej polityki morskiej, wspólnotowego systemu współpracy i koordynacji, który pozwoliłby okrętom wojennym pływającym pod flagą jednego z państw członkowskich i znajdującym się na wodach międzynarodowych chronić statki rybackie i inne statki handlowe z państw członkowskich. Rezolucja postuluje rozszerzenie prawa pościgu na obszary morza terytorialnego państw nadbrzeżnych, które wyrażą na to zgodę. Unia Europejska na obszarach zagrożonych piractwem, realizując Europejską Politykę Bezpieczeństwa i Obrony, rozpoczęła w 2008 r. operację „Atalanta” (EU NAVFOR). Jest to pierwsze tego typu działanie UE. W ramach tej operacji siły UE mogą ujmować, przetrzymywać i wydawać piratów innym krajom¹⁷. Działania sił morskich UE wspierają także floty innych państw, jak: Rosja, Chiny, Malezja, Indie, Iran, Turcja, Korea Południowa i Singapur.

Regionalne porozumienia antypirackie istnieją także w innych częściach świata. Przykładem może być związane z Cieśniną Malakka ReCAAP (ang.

¹⁷ Por. R. Tarnogórski, *Międzynarodowe działania przeciw piratom somalijskim*, „Biuletyn Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych” 2009, nr 8 (540), s. 2; zob. także K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, *Ze-szyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej* 2009, nr 3 (179), s. 104 i n.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia).

Międzynarodowa Organizacja Morska zajmowała się piractwem w wielu swoich dokumentach. Ostatnio publikowane są przez tę organizację raporty miesięczne związane z aktami piractwa. Na szczególną uwagę zasługuje „Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships” (MSC.1/Circ.1334) z 23.6.2009 r. IMO zaleca armatorom i kapitanom, by przed skierowaniem statku w określony rejon dokonywali analizy wstępnej ewentualnych zagrożeń, korzystając z danych IMO, IMB i ReCAAP. Sugeruje się, by gotówkę przewozić wyłącznie w sejfach. W celu zapewnienia poufności trasy statku istnieje nawet możliwość wyłączenia systemu AIS. Zbyt nieliczne załogi statków zachęcają do ataku. Omawiane zalecenia IMO starają się powiązać zagrożenia pirackie z istniejącymi regulacjami Kodeksu ISPS i Kodeksu ISM. Plany ochrony statków muszą uwzględniać zagrożenia atakami nie tylko terrorystycznymi, ale i pirackimi. Podkreśla się znaczenie systemów łączności, zwracanie uwagi na informacje o niebezpieczeństwie i informacje pilne. Statki powinny stosować w swej komunikacji tzw. „standard ships’ message formats”¹⁸. Statki powinny używać w razie ataku wszelkich dostępnych środków alarmowych, w tym rakiet sygnalizacyjnych, flar itp. Zaleca się, by kapitan próbował zniechęcić atakujących odpowiednimi manewrami. Istnieje możliwość używania dla obrony statku, załogi i pasażerów różnych środków technicznych, niewyrządzających jednak napastnikom trwałych szkód, np. sieci, lin, ogrodzeń elektrycznych, urządzeń akustycznych itp. Dość skuteczne są tzw. LRAD, czyli urządzenia akustyczne dalekiego zasięgu, mogące generować dźwięk o natężeniu 151 dB na odległość do 300 metrów¹⁹. W omawianym poradniku IMO w punkcie 60 i 61 zwraca się uwagę na niecelowość uzbrajania statków i załóg. Raczej należy wykorzystywać profesjonalnych, uzbrojonych ochroniarzy. Dalej zawarte są rady dla kapitana i załogi w sytuacji, gdy piraci już weszli na pokład. Załącznikiem 7 do wspomnianego przewodnika IMO jest tzw. dekalog bezpieczeństwa (ang. *decatalogue of safety*). Wątpliwe jest, czy jego przestrzeganie może uchronić statek przed aktami

¹⁸ Załączniki 5 i 6 do omawianego dokumentu zawierają wzory takich standardowych informacji.

¹⁹ J. Porada wymienia wśród „środków obrony inwazyjnej”, także urządzenia mikrofalowe (ADS) ogrodzenia elektryczne „Secure Ship: (napięcie 9000 V). Autor ten podaje przykłady stosowania eskorty zbrojnej np. na trasie między Sri Lanką a Morzem Południowocchińskim (opancerzone patrolowce), zatrudnianie uzbrojonych strażników np. Gurkhów. J. Porada, op.cit., s. 6.

przemocy, ale zapewne warto, by kapitan i załoga mieli te wskazówki na uwadze. Po pierwsze, kapitan ma obowiązek nadzoru nad statkiem i ładunkiem, w opiece nad statkiem muszą go wspierać wszyscy członkowie załogi. Po drugie, trzeba utrzymywać jak najlepsze oświetlenie statku. Po trzecie, konieczne jest ustanowienie systemów komunikacji dla wsparcia z zewnątrz. Po czwarte, powinna być kontrola dostępu do ładunku i pomieszczeń załogi i pasażerów. Po piąte, należy dbać, by iluminatory, bulaje były zamknięte. Po szóste, nie wolno eksponować przedmiotów o znacznej wartości. Po siódme, trzymać podniesione trapy, by utrudnić wejście na statek. Po ósme, stosować alarmy adekwatne do sytuacji i wystrzegać się „heroic acts”. Po dziewiąte, pilnować poprawności służb wachtowych. Po dziesiąte, zawiadamiać policję o wszelkich przestępstwach związanych z napadem na statek. Powyższy dekalog dotyczy nie tylko piractwa w znaczeniu międzynarodowym, lecz każdego czynu przestępczego wobec statku, stąd szereg elementów poradnika dotyczy portów i kotwicowisk.

Innym dokumentem IMO już ściśle związanym z regionem wybrzeży Somalii jest dokument pt. Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off the Coast of Somalia²⁰. Zawarto w nim doświadczenia 12 organizacji morskich, na czele z International Chamber of Shipping (ICS) zmierzające do sformułowania tzw. Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia. Zawarto tu m.in. zalecenia dla armatorów i kapitanów w zakresie planowania podróży w rejonie Zatoki Adenkiej i u wybrzeży Somalii, podkreślono celowość aktywizacji tzw. Emergency Communication Plan, Ship Security Alert System (SSAS), możliwość wyłączania systemu AIS, wprowadzenie do systemów alarmowych statku Pirate Attack (PA) itp.

Wspomniane działania organizacji międzynarodowych i państw niestety wskazują na stabilizowanie się problemu piractwa. Wiele instytucji i osób zawodowo zajmuje się „walką z piractwem”, rosną koszty piractwa. Ubezpieczyciele i kręgi żeglugowe uważają, że w skali światowego obrotu morskiego kilkanaście miliardów dolarów strat, które wynikają z przestępczości morskiej, to zupełny margines. Radzi się statkom, by omijały najbardziej niebezpieczne obszary morskie. Być może, tak jak z piractwa żyją firmy ochroniarские, może już działają specjalistyczne kancelarie prawne specjalizujące się w przekazywaniu piratom okupów. Niestety problem zdaje się powszednieć²¹, a prawo jest w gruncie rzeczy niezmienione i nieskuteczne.

²⁰ MSC.1/Circ.1335 z 29.9.2009 r.

²¹ Świadczyć o tym może swoisty „cennik” za czyny pirackie; dla pirata za zabójstwo na pokładzie statku – 500\$, dla robotnika portowego za informację o cennym ładunku – 1000\$, dla

4. Propozycja regulacji antypirackich

Próbe sformułowania konkretnych regulacji prawnych, dotyczących piractwa, które mogłyby być wykorzystane w ustawodawstwach krajowych zainteresowanych państw podjął Międzynarodowy Komitet Morski (CMI). Na konferencji w Singapurze, w 2007 r., przyjęto tzw. Model National Law. CMI przyjął, słuszną tezę, że akty piractwa i przemocy na morzu powinny być ścigane przede wszystkim przez prawo krajowe²². Propozycje prawa modelowego mają na celu ujednoczenie regulacji wewnętrznych i dostosowanie ich do wymagań prawa międzynarodowego.

Prezentację propozycji CMI zacząć wypada od definicji piractwa. Definicja jest niestety dość dyskusyjna, w kontekście precyzji, jakiej wymaga się w k.k. w stosunku do sformułowania czynu zabronionego. Autorzy poszli drogą łączenia prawa międzynarodowego i krajowego. I tak piractwem jest, popełniony przez osobę lub osoby, umyślnie lub nieumyślnie, czyn bezprawny, polegający na zajmowaniu się piractwem, jako działalnością określoną w art. 15 Konwencji z 1958 r. o morzu pełnym lub art. 101 Konwencji z 1982 r. o prawie morza. Jak widać prawo jednolite nie zaleca przeniesienia definicji piractwa z konwencji do krajowego prawa karnego. Piractwem w świetle propozycji CMI ma być także bezprawny czyn osoby lub osób, popełniony umyślnie lub nieumyślnie, stanowiący działanie pirackie w rozumieniu prawa krajowego, orzecznictwa i międzynarodowego prawa zwyczajowego. Jak się wydaje prawo jednolite ma tu na myśli państwa, które nie ratyfikowały żadnej z wyżej wymienionych konwencji. Bowiem w krajach, które akceptują definicje międzynarodowe piractwa nie powinno być rozbieżności między wzorcem międzynarodowym i krajowym. Poza piractwem prawo jednolite proponuje ujednoczyć inne przestępstwo morskie, które nazywa przemocą na morzu (ang. maritime violence). Ten typ przestępstwa stanowi nawiązanie do Konwencji SUA. Tak więc karalną przemocą na morzu będą czyny przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej²³, przy czym propozycja CMI nie obejmuje jeszcze

kapitana statku za współpracę z piratami – 10.000\$, dla pirata za zdobycie ładunku – 20.000\$, dla organizatora napadu – setki tysięcy dolarów, dla zleceniodawcy, który przejmuje statek – miliony dolarów; cyt. za K. Wardin, op.cit., s. 98.

²² Wydaje się, że stanowisko to popiera IMO, gdyż obecnie prowadzi badania ankietowe wśród państw członkowskich na temat krajowych regulacji antypirackich (Circular Letter nr 2933).

²³ Bliżej na temat konwencji rzymskiej, zob. M.H. Kosiński, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu*, „Prawo

nowych czynów terroryzmu morskiego z SUA 2005, natomiast eksponuje czyny przeciwko bezpieczeństwu stałych platform wiertniczych, unormowane w protokole z 1988 r. do konwencji.

Niezwykle interesującym rozwiązaniem, zwłaszcza w związku z przepisami karnymi UE, o których dalej będzie mowa, jest uznanie za „maritime violence” umyślnego lub nieumyślnego, bezprawnego czynu osoby lub osób, narażającego na niebezpieczeństwo lub szkody w środowisku morskim, na wybrzeżu morskim, urządzeniach lub związanych z nimi interesach państwa lub państw. To typowe przestępstwo ekologiczne nie było dotychczas traktowane, jako przemoc na morzu.

Prawo modelowe kreuje dwa kontratypy dla przestępstwa piractwa i przemocy na morzu, które warto byłoby rozważyć przy formułowaniu krajowych przepisów karnych. Otóż nie popełnia tych przestępstw, kto dokonuje rozsądnych czynów ratowania osoby lub odzyskania zrabowanego mienia, albo odzyskania kontroli nad statkiem lub platformą wydobywczą. Nie jest również przestępstwem uzasadnione i proporcjonalne działanie w celu ochrony osoby, statku lub platformy wydobywczej, lub związanej z nimi własności.

Dalsze propozycje CMI dotyczą jurysdykcji i ekstradycji. Tak więc piractwo ma być ścigane w skali międzynarodowej. Przypomnijmy art. 14 konwencji genewskiej o morzu pełnym, który stwierdza, że wszystkie państwa powinny współpracować w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzach pełnych lub gdziekolwiek indziej, gdzie nie sięga jurysdykcja żadnego państwa. Analogiczne jest brzmienie art. 100 Konwencji z Montego Bay. Nasuwa się w związku z tak zakreślonym zasięgiem ścigania istotna kwestia wyłącznych stref ekonomicznych, które – jak wiadomo – nie stanowią obszaru morza pełnego. Trudno je także uznać za „other place outside the jurisdiction of any State”. Wiemy bowiem, że państwa nadbrzeżne mają w szerokim zakresie jurysdykcję (w tym nawet wyłączną) nad tymi strefami. Jednakże jurysdykcja państwa nadbrzeżnego nie dotyczy jurysdykcji karnej (ograniczenia tej jurysdykcji istnieją nawet na morzu terytorialnym w stosunku do statków obcej bandery korzystających z PNP). Wydaje się, że należałoby przyjąć w prawie modelowym bardziej wyraźną zasadę, że w piractwem w jego ujęciu konwencyjnym, są także działania w wyłącznych strefach ekonomicznych i wszystkie państwa mają wobec piratów jurysdykcję²⁴.

Morskie” 1998, vol. X, s. 81 i n., tegoż: *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej*, „Prawo Morskie” 2003, vol. XVIII, s. 101 i n., a także tegoż, *Rola norm karnych...*, s. 11 i n.

²⁴ Do kwestii tej wrócimy w dalszej części pracy, zawierającej projekt odpowiednich przepisów k.k.

Takie rozwiązanie przepisy modelowe proponują dla piractwa rozumianego w duchu regulacji wewnętrznych, orzecznictwa i zwyczajów morskich. W przypadku „piractwa” w rozumieniu niekonwencyjnym ściganie sprawców jest możliwe na terytorium państwa, jego wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, strefie przyległej, wyłącznej strefie ekonomicznej, a nawet na szelfie kontynentalnym. Naturalnie poza tym na morzu pełnym i innych obszarach poza jurysdykcją państw. Dalsze przepisy modelowe przewidują kary pozbawienia wolności i inne znane w krajowym porządku prawnym. Wysokość kar jest pozostawiona do uznania zainteresowanych państw. Podkreślić należy, że omawiane propozycje przewidują karę dla „entity with juridical personality”, czyli dla jednostek posiadających osobowość prawną. Jak się wydaje, w przypadku, gdyby nasz ustawodawca zaakceptował poniższe sugestie co do właściwej penalizacji piractwa, należałoby rozważyć odpowiednią nowelizację polskiej ustawy z 28.10.2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary²⁵. Zaslugują na wprowadzenie do polskiego prawa propozycje CMI odnośnie zgłaszania przypadków piractwa, które są rozpatrywane w danym państwie do wyznaczonego organu centralnego. Sądzić należy, że w naszym kraju powinien to być Prokurator Generalny. Obowiązek taki miałby ciążyć w zależności od rodzaju przestępstwa na kapitanie, armatorze lub właścicielu, przedstawicielu załogi, zainteresowanym ładunkiem, ubezpieczycielu i innych osobach, które mają wiedzę o ataku pirackim lub akcie przemocy na morzu. Wyznaczony organ krajowy miałby obowiązek złożyć sprawozdanie IMO i INTERPOL.

5. Regulacja piractwa w niektórych krajach

Zmiany w k.k., które postulujemy, dotyczą materii dość „egzotycznej” dla polskiego ustawodawcy karnego. Dlatego przedstawiamy kilka rozwiązań, które mogą być pomocne przy formułowaniu przepisów o piractwie w polskim prawie karnym.

Wyjątkowo pozytywnym wzorcem dla naszego ustawodawcy może być najnowsze belgijskie prawo karne. Już w pochodzącym z 1928 r. Dicyplinary and Criminal Code for the Merchant Marine występowało przestępstwo piractwa, z które mogli być karani kapitanowie i członkowie załóg statków podnoszących belgijską banderę (art. 69). Podobnie, jak w naszym art. 170

²⁵ Dz.U. Nr 197, poz. 1661 z późn. zm.

k.k., karalne było wyposażanie statków do rabunku na morzu (art.70). Uznając, że te regulacje nie są adekwatne do obecnej sytuacji 30 grudnia 2009 r. wydano dwa nowe akty prawne (Anti-Piracy Acts – APA I i APA II). APA I ma charakter materialnoprawny, zaś APA II zawiera przepisy proceduralne. Art. 2 i 3 APA I zawiera definicję piractwa międzynarodowego opartą na art. 101 i 102 UNCLOS. Przepisy belgijskie formułują także definicje: statku pirackiego i grupy piratów. Kolejny art.4 zwiera sankcje za czyny pirackie. Sankcje są surowe - od 5 lat pozbawienia wolności do dożywotniego pozbawienia wolności (jeśli nastąpiła śmierć człowieka w wyniku działań pirackich). Działania grup pirackich są zagrożone karą od 5 do 10 lat pozbawienia wolności. APA I zawiera także regulacje upoważniające dowódców okrętów belgijskich i kapitanów statków, odpowiednio upoważnionych, do stosowania różnych działań prewencyjnych wobec piratów, jak np. stosowania eskorty, prowadzenia dochodzeń wobec piratów, ochrony wojskowej dla statków, zabezpieczenia dowodów na pokładzie statków pirackich, możliwość nakazania statkowi przyjęcia wskazanego kursu itp. APA I w art. 5 § 4 dopuszcza użycie siły wobec statku i załogi, niepodporządkowującym się instrukcjom. Druga ustawa antypiracka reguluje zasady aresztowania piratów i przewozu ich do Belgii w celu ukarania. Może to być dokonywana przez okręty wojenne a nawet statki handlowe, jednak pod ochroną wojskową. O aresztowaniu piratów dowódca okrętu wojennego musi w ciągu 24 godzin zawiadomić prokuratora w Belgii. Procedura antypiracka dopuszcza sądenie sprawców czynów pirackich popełnionych poza terytorium Belgii. Art. 3 APA II wyraźnie wskazuje, których piratów można ścigać według prawa belgijskiego. Są to osoby, które popełniły: czyny pirackie na pokładzie statków podnoszących belgijską banderę, czyny skierowane przeciwko belgijskim statkom, bądź które zostały aresztowane przez belgijskie siły zbrojne.

Także w estońskim kodeksie karnym z 2001 r. § 110 wyraźnie nawiązuje do definicji piractwa zawartej w UNCLOS. Przepis mówi, że „atak, zajęcie lub zniszczenie statku na pełnym morzu lub terytorium poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa, jest zagrożone karą do 10 lat pozbawienia wolności”. Jeżeli zaś czyn taki spowoduje śmierć człowieka, znaczne szkody lub zagrożenie życia wielu osób jest zagrożony karą do 20 lat pozbawienia wolności.

Podobnie cypryjski kodeks karny z 1999 r. w art. 69 zawiera pełną treść art.101 UNCLOS.

W istotnym, z punktu widzenia położenia geograficznego, prawie karnym Kenii ściganie piratów opierało się przez lata na tradycyjnym pojęciu

*iuris Pentium*²⁶. Sądy kenijskie uznawały się za właściwe we wszystkich sprawach stanowiących czyny zabronione przez prawo międzynarodowe.

Problem somalijski spowodował, że regulację tę uznano za niewystarczającą i w nowej ustawie o żegludze morskiej (Merchant Shipping Act) z 12.2.2009 r. piractwo morskie w art. 368 zdefiniowano zgodnie z treścią art. 101 UNCLOS, zaś w art. 369 wprowadzono czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu, według art. 3 SUA. Czyny z oby tych przepisów ściga się bez względu na obywatelstwo przestępcy i miejsce popełnienia przestępstwa.

Są jednak regulacje niestety podobne do prawa polskiego, w których pod pojęciem piractwa rozumie się czyny, nie będące nim w rozumieniu prawa międzynarodowego.

Przykładem może być kodeks karny Ukrainy z 2001 r. w którym art. 466 za piractwo uważa „korzystanie dla zysku lub innej osobistej korzyści z uzbrojonego lub nieuzbrojonego statku, służącego do zajęcia innego statku, morskiego lub rzecznego, z wykorzystaniem przemocy, grabieży lub innych wrogich działań wobec załogi lub pasażerów”. Za taki czyn grozi od 5 do 12 lat pozbawienia wolności. Jeśli powyższe czyny popełnione były ponownie, albo spowodowały śmierć ludzi lub inne ciężkie skutki, kara wynosi od 8 do 15 lat pozbawienia wolności.

Jak się wydaje także Federacja Rosyjska nie posiada odpowiedniego unormowania piractwa morskiego, bowiem jej kodeks karny z 2003 r. w art. 227 uznaje za piractwo „napaść przeciwko żegludze bądź statkowi z zamiarem zaboru cudzego mienia, z użyciem siły lub groźby jej użycia”. Tak rozumiane piractwo zagrożone jest sankcją od 5 do 10 lat pozbawienia wolności. Jeżeli czyn powyższy został popełniony przy użyciu broni palnej, podlega karze pozbawienia wolności od 8 do 12 lat. Gdy powyższe czyny przestępcze są popełnione przez zorganizowaną grupę, ich skutkiem jest śmierć człowieka lub inne poważne konsekwencje, sprawcy podlegają karze od 10 do 15 lat pozbawienia wolności.

Na koniec uwaga dotycząca prawa USA. Jak wiadomo to wielkie mocarstwo dotychczas nie ratyfikowało UNCLOS. Ściganie piratów w tym kraju musi się zatem opierać na prawie krajowym. Zgodnie z USC 18 § 1651 „Whoever, on the high seas, commits the crime of piracy as defined by law of

²⁶ Takie podejście do piractwa było charakterystyczne dla anglosaskiej judykatury, zob. Privy Council – *In re piracy iure gentium*, 1934 A.C.586. Zauważmy, że już Grocjusz w swym dziele „De Iure Belli ac Pacis” uznawał piratów za „hostis humani Genesii” i uważał, że mogą ich ścigać wszystkie państwa. Nadał w wielu systemach prawnych ściganie piratów opiera się na koncepcji złamania „prawa narodów”.

nations, and afterwards brought into or found in the United States, shall by imprisoned for life". Jak stwierdza M.H. Passman²⁷, nikt nie był skazany w Stanach Zjednoczonych na podstawie tego przepisu w ciągu ostatnich 100 lat²⁸.

W sytuacji, gdy brak w USA podstawy konwencyjnej do sformułowania przepisów, będących podstawą zwalczania piractwa morskiego doktryna wprowadza najróżniejsze podstawy międzynarodowe do karania piractwa w prawie krajowym. Jedną z najbardziej oryginalnych jest koncepcja M.H. Passmana, który dopatruje się podstaw do ścigania piractwa w innych niż UNCLOS konwencjach międzynarodowych. Chodzi o konwencje genewskie, ale nie z 1958 r., lecz z 1949 r. Są to konwencje: o traktowaniu jeńców wojennych (III Konwencja genewska) i o ochronie osób cywilnych podczas wojny (IV Konwencja genewska). Nie warto przytaczać argumentacji tego autora, bowiem to stanowisko trzeba raczej traktować, jako rodzaj ciekawostki prawniczej. Pogląd ten jednak może stanowić ważki argument, za prezentowanym w tej pracy poglądem, że państwa powinny mieć właściwą, opartą na UNCLOS, regulację krajową przestępstwa piractwa morskiego.

6. Postulaty *de lege ferenda* w zakresie piractwa

Powyższe uwagi skłaniają do sugestii zarówno w odniesieniu do legislacji międzynarodowej, jak i krajowej. Jeśli chodzi o legislację międzynarodową do zwiększenia efektywności ścigania piractwa, a także innych rodzajów przestępstw morskich, w tym terroryzmu morskiego mogłoby służyć uzupełnienie przepisów międzynarodowych o „piractwo, które nie spełnia wymagań UNCLOS”, np. jeśli chodzi o obszar na którym jest dokonany akt piractwa. Przede wszystkim chodzi o wyraźną normę, że piractwem jest czyn określony w art. 101 konwencji z 1982 r., popełniony na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej. Z punktu widzenia np. takich akwenów jak Bałtyk sprawa ta ma zasadnicze znaczenie dla ścigania piratów. Zwalczanie piractwa, a także innych czynów przestępczych na morzu, utrudnia niejednoznaczność statusu prawnego statków i ich załóg. Dla uzmysłowienia tej kwestii przytoczyć można przykład autentycznego stanu faktycznego: statek wybudowany w Japonii, właściciel spółka z siedzibą na Malcie, kontrolowana przez firmę włoską,

²⁷ Zob. M.H. Passman, *op.cit.*, s. 15.

²⁸ Istniejące unormowanie piractwa w prawie amerykańskim było wielokrotnie krytykowane. Zob. np. S.P. Manfee, *Yo Heave Ho!: Updating America's Piracy Law*, „California Western International Law Journal” 1990–1991, s. 175–176.

zarządzany przez spółkę cypryjską, wycarterowany przez podmiot francuski, zarejestrowany w Panamie, finansowany przez bank brytyjski, przewożący ładunek należący do międzynarodowego koncernu naftowego, atakowany na obszarach morskich Indonezji, zatrzymany na Filipinach. Przy takim umiędzynarodowieniu trudno jest ustalić, które państwo powinno ścigać piratów, którzy zaatakowali statek. Dlatego jeśli przestępstwo morskie zostaje popełnione poza granicami jurysdykcji jednego państwa, to wszystkie państwa powinny mieć prawo i obowiązek ścigać przestępców. Taka jest generalna koncepcja art. 105 UNCLOS²⁹. Zasadniczą jednak rolę w zwalczaniu czynów przeciwko statkom nadal musi mieć państwo bandery. Zdając sobie sprawę z iluzoryczności więzi statku z niektórymi państwami bandery, wydaje się jednak, że ogólna, globalna jurysdykcja karna istotnie urealnia ściganie sprawców przestępstw na morzu. Niestety wiele państw, w tym także Polska, nie ma skutecznej regulacji karnej, dotyczącej piractwa. Dlatego byłoby ważne, by państwa czuły się nie tylko uprawnione do ścigania piratów, ale zobowiązane do ich ścigania. Potrzebna byłaby nowa regulacja konwencyjna. Wydaje się, że główną konwencją z zakresu morskiego prawa karnego staje się Konwencja rzymska z 1988 r. Ma ona już dwie części. Pierwszą sankcjonującą czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu, które przypominają tzw. przestępstwa „przemocy morskiej”. Drugą, która penalizuje czyny terroryzmu morskiego (SUA 2005). Celowe byłoby wprowadzenie do Konwencji SUA trzeciej części, która zobowiąże państwa, będące stronami tej konwencji, do penalizacji we własnych porządkach prawnych przestępstwa piractwa. Nie wystarczą modelowe przepisy, czy zalecenia IMO, trzeba stworzyć jasne zobowiązanie międzynarodowe, które nakaże karać piratów odpowiednimi normami krajowymi. Propozycja kolejnego protokołu do Konwencji SUA (antypirackiego) pozwoliłaby wykorzystać istniejące unormowania tej konwencji np. w zakresie wydawania sprawców, poszerzonej jurysdykcji itp. Te rozwiązania już przyjęły się w praktyce międzynarodowej.

Jeszcze jedna kwestia powinna znaleźć się w sugerowanym uzupełnieniu systemu SUA. Chodzi o właściwość krajowych sądów karnych w sprawach objętych konwencją. W literaturze zwraca się uwagę na to, że okręty wojenne, które ujęły piratów nie wiedzą komu ich wydać, bowiem żaden kraj nie chce ich osądzić. W jakimś sensie jest to zrozumiałe,

²⁹ „On the high seas, or any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy und under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board...”.

bowiem jak pisze wielu autorów „nikt nie chce być wysypiskiem dla trudnych problemów”³⁰.

Nie wydają się trafne propozycje, by sprawy piractwa przekazać Trybunałowi Prawa Morza, Międzynarodowemu Trybunałowi Karnemu, lub innemu sądowi międzynarodowemu. Wątpliwy i kosztowny jest także pomysł utworzenie na świecie kilku specjalnych Sądów Antypirackich. Skuteczne ściganie tego typu czynów kryminalnych mogą zapewnić jedynie sądy karne we wszystkich państwach, które przyjąłby proponowany Protokół antypiracki do Konwencji SUA. Zresztą także cytowany wyżej art. 105 UNCLOS podkreśla właściwość sądów krajowych do sądenia piratów.

Jeśli chodzi o sugestie dla polskiego ustawodawcy karnego, to wydaje się niezbędne wprowadzenie do naszego systemu prawa przestępstwa piractwa opartego na definicji z art.101 UNCLOS. Przypomnieć trzeba, że poza art.166 i 167 k.k. wdrażającymi Konwencję SUA, jest w k.k. tradycyjny przepis art.170 sankcjonujący tzw. rozbójnictwo morskie. Norma ta bez zmian istnieje w naszym porządku prawnym od prawie 80 lat. W k.k. z 1932 r. był to art. 260, a w kodyfikacji 1969 r. art. XI przepisów wprowadzających k.k. Norma ta ma następujące brzmienie: „[k]to uzbraja lub przysposabia statek morski przeznaczony do dokonywania na morzu rabunku lub na takim statku przyjmuje służbę, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10”. Nie ulega wątpliwości, że wbrew utartym opiniom nie jest to norma sankcjonująca piractwo. W świetle UNCLOS sam fakt uzbrojenia, czy przygotowania statku do rozboju na morzu nie jest jeszcze piractwem. Regulacja ta raczej przypomina VII konwencję haską z 18.10.1907 r. o przerabianiu statków handlowych na okręty wojenne³¹. Nieprawidłowo w komentarzach do k.k. nazywa się piractwem wspomniany art.166, bowiem odnosi się on do Konwencji o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej. W sumie należałoby, poza postulatami dotyczącymi wdrożenia SUA 2005, uzupełnić nasz k.k. o przestępstwo piractwa, w rozumieniu międzynarodowym.

Sądzić można, że jedną z dróg legislacyjnych, mogłaby być dodanie nowego art.166a k.k. Przepis ten mógłby mieć następujące brzmienie:

„Art. 166a § 1. Kto popełnia czyn określony w art. 166 § 1 lub czyn określone w art.280, 281 i 282, dla korzyści majątkowej lub osobistej, wyko-

³⁰ Por. S. Hanson, *Combating Marine Piracy*, Council on Foreign Relations, 2010, <http://www.efr.org>, s. 6.

³¹ Dz.U. z 1936 r., Nr 6, poz. 65; cele tej konwencji nie miały nic wspólnego z piractwem.

rzystując prywatny statek wodny lub powietrzny, przeciwko statkowi wodnemu lub powietrznemu i osobom lub mieniu na nich się znajdującemu, na obszarze morza pełnego lub miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa, lub dobrowolnie uczestniczy w działaniach statku wodnego lub powietrznego, z którego dokonywane są określone wyżej czyny, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 2. Kto działając w sposób określony w § 1, sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, w tym zagraża innym statkom wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 i 2 jest zatonięcie statku wodnego lub katastrofa statku powietrznego, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5.

§ 4. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 i 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności”.

Powyższe unormowanie spowodowałoby, że w naszym prawie karnym byłyby przestępstwo „przeciwko bezpieczeństwu morskemu”, czy „przemocy morskiej” (art. 166 k.k), które można byłoby ścigać na wszystkich obszarach morskich. Naturalnie także w stosunku do cudzoziemców przy zastosowaniu art. 110 k.k. Po uzupełnieniu o przepisy wynikające z SUA 2005 byłyby to jeden z trybów ścigania przestępczości morskiej. Drugim był art. 166a, który tworzyłby tryb właściwy dla piractwa w rozumieniu Konwencji z 1982 r. Nawiązując do modelowych przepisów, nasuwa się problem, czy poza tymi trybami nie powinien być ustanowiony tryb trzeci oparty na pojęciu tzw. krajowego piractwa. Chodzi o czyny nie zagrażające bezpieczeństwu morskemu w rozumieniu systemu SUA, lecz typowo pirackie akty zbrojnego rabunku dokonywane ze statku, wymierzone przeciwko statkowi i osobom, które się na nim znajdują, wyłącznie dla celów osobistych, dokonywane na terytorium Polski, jej wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym. Wydaje się, że takie działania przestępcze nie są wcale teorią. W polskich portach morskich i u naszych wybrzeży zdarzały się napady na statki. Gdyby ustawodawca uznał, że taka norma, dotycząca piractwa lokalnego, w naszych warunkach bałtyckich, byłaby celowa, to wzorem dla niej może być wyżej zaproponowana norma art. 166a. Należałoby jednak rozważyć, czy sankcje dla takich piratów nie powinny być nieco niższe, niż dla piratów *sensu stricto*.

Pozornie powyższe propozycje wypełniają całkowicie materię morskiej przestępczości skierowanej przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej. Mając jednak na uwadze zasadę *nullum crimen sine lege*, wypada przypomnieć

o ważnym – zwłaszcza Morzu Bałtyckim - obszarze morskim, jakim jest wyłączna strefa ekonomiczna. Zagadnienie to sygnalizowano już wyżej. Gdyby ustawodawca polski skorzystał z powyższych propozycji, to ściganie piratów w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej byłoby praktycznie niemożliwe. Skoro piractwem jest czyn popełniony wyłącznie na morzu pełnym, to nie jest nim taki sam czyn w wyłącznej strefie ekonomicznej. Wprawdzie na zasadzie art. 58 ust. 2 UNCLOS art. 88–115 konwencji, dotyczące morza pełnego, mają zastosowanie w wyłącznych strefach ekonomicznych, ale taka konstrukcja prawna w kontekście proponowanej nowej treści art. 166a k.k., mogłaby naruszać wspomnianą wyżej zasadę podstawową prawa karnego. Dlatego ustawodawca powinien rozważyć, czy nie uzupełnić proponowanego przepisu k.k. o normę następującą:

„Art. 166b. Przepis art.166a stosuje się odpowiednio, gdy czyn został popełniony na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej”.

Wydaje się, że tradycja chroni unormowanie art.170 k.k. Moglibyśmy zatem zaliczyć go do krajowego rozumienia „rozbójnictwa morskiego” i zachować w k.k.

7. Uwagi końcowe

Ustawą z 20.5.2010 r. po raz kolejny znowelizowano k.k. Między innymi dodano do k.k. definicję handlu ludźmi³². Chodziło o dostosowanie naszego prawa karnego do umowy międzynarodowej, a konkretnie Protokołu z Palermo z 15.11.2000 r. w sprawie zapobiegania, zwalczania i karania handlu ludźmi do Konwencji ONZ przeciwko międzynarodowej przestępczości zorganizowanej³³. Argumentem zasadniczym dla udoskonalenia regulacji przestępstwa handlu ludźmi i niewolnictwa było uznanie, że w tym zakresie

³² Przy okazji można zauważyć, że kwestia ta wiąże się z morskimi przepisami karnymi. UNCLOS w art. 99 reguluje bowiem problem zwalczania niewolnictwa, przy czym nie posługuje się sformułowaniami „handel niewolnikami”, „handel ludźmi”, czy „oddanie w stan niewolnictwa” charakterystycznymi dla innych konwencji, które implementuje polskie prawo karne. W morskim prawie karnym obowiązkiem państw jest penalizacja „przewozu niewolników na statkach”. Wprowadzenie do k.k. definicji „handlu ludźmi” w duchu Protokołu z Palermo, który podkreśla, że zachowanie sprawcy tego czynu może polegać m.in. na „transportie” może mieć znaczenie dla penalizacji art. 99 UNCLOS.

³³ Dz.U. z 2005 r., Nr 18, poz. 158 i 160.

polskie prawo karne narusza zasadę *nullum crimen sine lege certa*³⁴. Wspomniany wyżej czyn jest niewątpliwie tzw. „przestępstwem konwencyjnym”³⁵. Takie czyny zaś, niemające sankcji w prawie międzynarodowym, wymagają penalizacji w prawie krajowym. Dziwić może sytuacja, gdy jedne konwencje międzynarodowe są traktowane bardziej poważnie, zaś inne ustawodawca polski zdaje się całkowicie lekceważyć³⁶.

Istnieje potrzeba zwrócenia uwagi na konieczność uwzględnienia w prawie polskim norm międzynarodowych w zakresie morskiego prawa karnego. Przy tym chodzi nie tylko o wyeksponowane w tym artykule przestępstwo piractwa morskiego, które nagłośniono wskutek rosnącej fali ataków pirackich, ale także nieuzasadnioną zwłokę w ratyfikacji SUA 2005. Również zawarte w prawie Unii Europejskiej morskie normy karne np. tzw. dyrektywy sanacyjnej³⁷ nie są dotychczas wdrożone do naszego prawa.

³⁴ Por. Ł. Wieczorek, *Przestępstwo handlu ludźmi w prawie międzynarodowym* (<http://www.ipsir.uw.edu.pl>), zob. także B. Namysłowska-Gabrysiak, *Handel ludźmi. Analiza orzeczeń sądowych pod kątem zgodności z definicją zawartą w aktach międzynarodowych, w szczególności w Protokole z Palermo*, Warszawa 2006.

³⁵ Do takich przestępstw L. Gardocki zalicza także piractwo morskie – zob. tenże, *Zarys prawa karnego międzynarodowego*, Warszawa 1985, s. 120 i n.

³⁶ Zauważmy, że implementacja do polskiego prawa karnego SUA 88, zabrała polskiemu ustawodawcy 4 lata od momentu ratyfikacji. UNCLOS został ratyfikowany przez Polskę w 1998 r. (konwencja została opublikowana dopiero w 2002 r.).

³⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiej i Rady 2009/123/WE z 21.10.2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.Urz. UE 2009 Nr L 280).