

Kamil Frąckowiak

„*Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*”, B.A. Elleman, A. Forbes, D. Rosenberg (red.)¹

Kto jest właścicielem akwenów morskich? Kto ma prawo do swobodnej nawigacji przez morza i oceany? Kto jest odpowiedzialny za ochronę statków na morzu przed atakami piratów? Te istotne zagadnienia do dnia dzisiejszego są przedmiotem licznych dyskusji naukowych.

Przez większą część historii ludzkości morze otwarte było postrzegane jako niebezpieczny bezmiar wód. Na mapach żeglarskich było pokryte licznymi białymi plamami przyozdobionymi wizerunkami morskich potworów. W związku z tym zakładano, że morza i oceany nie mogą mieć właściciela i że nie mogą być okupowane ani zarządzane. Równocześnie zwalczanie aktów piractwa, mimo że niezmiernie pożądane, było poza jurysdykcją i możliwościami państw i feudalnych, i narodowych.

Piractwo morskie było i jest głównym obiektem zainteresowania wszystkich marynarek wojennych świata. Od początków istnienia państwowych wojsk morskich eliminowanie piractwa było jednym z ich głównych obowiązków. Jako anegdotę można przywołać autentyczną historię związaną z Juliuszem Cezarem, który, wykupiony z niewoli piratów morskich w 76 roku p.n.e., niezwłocznie utworzył eskadrę statków, by wzięły pomstę na jego porywaczach.

Mimo wagi problemu, jakim jest piractwo morskie, zarówno w Polsce, jak i za granicą pojawia się stosunkowo niewiele prawniczych opracowań naukowych poświęconych analizie aktów przemocy na morzu i przeciwdziałaniu zjawisku piractwa morskiego. Tym bardziej należy pozytywnie ocenić tę stosunkowo nową pozycję wydawniczą, która stara się zapełnić zasygnalizowaną lukę.

Z uwagi na dynamiczny rozwój piractwa morskiego oraz różne definicje aktów przemocy na morzu wykrywanie, przeciwdziałanie, a nawet określenie rozmiarów skali tego zjawiska staje się niezwykle trudne. Dane dotyczące piractwa morskiego w najlepszym przypadku mogą zostać uznane jedynie za orientacyjne. W związku z tym nie można opracować ściśle określonych standardów postępowania w celu eliminowania ataków pirackich. Dlatego też ocenę przestępczości morskiej poprzez historyczną i prawnoporównawczą analizę studiów przypadków należy uznać za szczególnie użyteczną.

Recenzowana publikacja składa się z 13 rozdziałów, z czego 12 zostało ujętych w trzech częściach. W rozdziale pierwszym, zatytułowanym *Współczesna historia definicji piractwa morskiego w prawie międzynarodowym*, zawarto trzy eseje poświęcone prawnej analizie wielu definicji piractwa w aktach prawa międzynarodowego. Komandor Australijskiej Królewskiej Marynarki Wojennej Penny Campbell wskazuje m.in., że definicja piractwa morskiego w aktach prawa międzynarodowego nie ulegała znacznej zmianie mimo upływu czasu. Jednocześnie zauważa, że różne organizacje międzynarodowe modyfikowały swoje definicje, by skuteczniej przeciwdziałać piractwu. Tym samym z biegiem lat wykształciło się kilka, niekiedy sprzecznych ze sobą, definicji piractwa, które funkcjonują w tej samej przestrzeni prawnej. Dokonanie

¹ Newport, Rhode Island 2010 r., Naval War College Press.

wyboru jednej z nich ma istotne znaczenie w przypadku kwestii związanych z wypłatą ubezpieczenia z tytułu odszkodowania, skutecznego ścigania karnego czy współpracy międzynarodowej w czasie antypirackich patroli przez Cieśninę Malakka.

W części pierwszej, zawierającej cztery kolejne rozdziały, autorzy skupili się na piractwie morskim w Azji Wschodniej oraz na Morzu Południowochińskim. Robert J. Antony dokonał analizy przypadków piractwa na wybrzeżu południowochińskim aż do czasów współczesnych. Jak pisze, w historii Chin za akty piractwa karano śmiercią. Do schyłkowych lat XVIII wieku urzędnicy państwowi zachowywali uprawnienia do dokonywania egzekucji natychmiast po zakończeniu procesu sądowego. W dzisiejszych Chinach syndykaty pirackie przeniosły się na południe, na wody Indonezji i Cieśniny Malakka.

Bruce A. Elleman w artykule *Rebelia Taiping, piractwo i „wojna strzał”* opisuje, w jaki sposób piractwo morskie zagrażało handlowi Imperium Brytyjskiego, szczególnie podczas Rebelii Taiping (1851–64). Z kolei za przyczynę „wojny strzał” (1856–60) autor uznaje próby zdławienia właśnie piractwa morskiego. Zauważa również, że po tej wojnie zawarto liczne chińsko-brytyjskie porozumienia, które zezwalały brytyjskiej marynarce na swobodne operowanie na wodach chińskich w celu przeciwdziałania piractwu.

W kolejnym artykule Charles W. Koburger jr. omawia zjawisko piractwa na Morzu Południowochińskim w powojennych Chinach. Podczas II wojny światowej, kiedy tradycyjne szlaki dostaw z Europy z powodu sześciu lat ciągłych walk praktycznie zamarły, akty przemocy na morzu gwałtownie wzrosły w całym regionie. Nowe państwa, powstałe w wyniku dekolonizacji, nie były szczególnie zainteresowane dławieniem piractwa, upatrując w nim *patriotyczną reakcję na morski handel międzynarodowy*.

David Rosenberg dokonuje z kolei oceny politycznej ekonomii piractwa na Morzu Południowochińskim. Pisze, że wydatnie się ono nasiliło w ciągu ostatnich dwóch dekad. Od 1990 r. ponad połowę światowych przypadków piractwa morskiego odnotowano właśnie we wspomnianym regionie. Do chwili obecnej nie wypracowano jednak, jak się zdaje, żadnego porozumienia, równomiernie rozkładającego podział ról i obowiązków pomiędzy państwa zainteresowane zwalczaniem tego zjawiska.

Część drugą publikacji poświęcono studiom przypadków aktów przemocy morskiej w południowej i południowo-wschodniej Azji. Bruce Elleman opisuje tu na przykład proceder rozbójnictwa w Wietnamie, popełnianego na tzw. ludziach łodzi. Po zakończeniu wojny wietnamskiej około trzech milionów ludności uciekło z Wietnamu, Laosu i Kambodży. Ci, którzy uciekali przez morze, stawali się ofiarami napaści lokalnych piratów żerujących na ich skromnym dobytku.

Catherine Zara Raymond analizuje piractwo i rozbójnictwo w Cieśninie Malakka. Zauważa, że w roku 2000 w tej cieśninie doszło do 75 proc. wszystkich ataków pirackich przeprowadzonych na świecie, ale np. w roku 2007 przeprowadzono ich już jedynie trzy. Ta zaskakująca zmiana jest związana, zdaniem autorki, z podejmowaniem środków zaradczych przez kapitanów statków.

Samuel Pyeatt Meneffe omawia zjawisko piractwa w Bangladeszu, którego miasto Chittagong zostało obwołane przez Międzynarodowe Biuro Morskie najniebezpieczniejszym portem na świecie. Z uwagi jednak na fakt, że port ten nie leży w pobliżu najważniejszych szlaków handlowych, rosnące zjawisko piractwa spotyka się z nikłą reakcją społeczności międzynarodowej, co w przyszłości może zagrażać bezpieczeństwu żeglugi morskiej.

Sam Bateman dokonuje analizy przestępczości morskiej na wodach południowochińskich. Autor postuluje rozszerzenie definicji piractwa morskiego o kwestię przemytu kontrabandy, nielegalnego połowu ryb i zanieczyszczenia środowiska morskiego.

Część trzecia opracowania przedstawia skalę i uwarunkowania piractwa afrykańskiego. Robert F. Turner opisuje na przykład amerykański kazus *Prezydent Thomas Jefferson i Piraci*, który skutecznie ograniczył akty piractwa w rejonie północnej Afryki. Szef państwa amerykańskiego przeznaczył bowiem dwie trzecie jednostek marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych do walki z piratami w celu ukrócenia procederu żądania okupu od rządu.

Andrew Lambert w artykule *Ograniczenia Morskiej Siły Zbrojnej: Bryg Kupiecki „Trzy Siostry”*, *Piraci Pogranicza oraz Brytyjskie Statki Wojenne* przedstawia, w jaki sposób po okresie 50-letniego spokoju po działaniach marynarki wojennej USA, Wielka Brytania stanęła przed podobnym problemem piratów atakujących statki transportowe na szlaku przez Morze Śródziemne. Rozwiązaniem problemu nie był bezpośredni atak na statki pirackie, lecz udzielenie pomocy finansowej dla Maroka, które w wysokim stopniu udoskonaliło funkcjonowanie swego wymiaru sprawiedliwości. Jeden z wniosków autora wydaje się szczególnie godny przywołania: (...) *piraci muszą żyć na łodzi, więc to na łodzi muszą zostać powstrzymani; żadne siły morskie nigdy nie będą wystarczające do przeciwdziałania piractwu.*

Arild Nodland natomiast dokonuje przeglądu skali przestępczości morskiej w Nigerii, najliczniejszym państwie Afryki. Konkluduje, że jednym ze sposobów powstrzymania piractwa jest pomoc finansowa dla władz nigeryjskich na wzmocnienie krajowego wymiaru sprawiedliwości oraz zaangażowanie Stanów Zjednoczonych i Chin w stabilizację polityczną w regionie.

Gary Wier opisuje zjawisko piractwa w Rogu Afryki i międzynarodową reakcję na gwałtowny wzrost aktywności piratów. Omawia postanowienia *Rezolucji ONZ z 22 kwietnia 2008 r.* umożliwiające dokonywanie morskich patroli międzynarodowych na wodach terytorialnych Somalii w celu przeciwdziałania piractwu. Autor jednak słusznie zauważa, że powstrzymanie piratów na morzu nie oznacza jeszcze zwycięstwa na łodzi, szczególnie, gdy rząd Somalii kontroluje jedynie dwie trzecie terytorium państwa.

Całe opracowanie kończą wnioski autorów, którzy trafnie przedstawiają i selekcjonują czynniki wpływające na rozwój piractwa morskiego oraz morskiego tranzytu międzynarodowego. Dokonują również krytycznej charakterystyki multilateralnych relacji marynarek wojennych państw przeciwdziałających aktom przemocy na morzu. Wreszcie dokonują interesującej i potrzebnej oceny wdrażania i ograniczeń antypirackich operacji morskich przy użyciu nowoczesnych technologii. Zarysowują również cele polityki międzynarodowej dotyczącej omawianego zjawiska.

Monografia *Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies*, ze względu na walory merytoryczne jest godna polecenia przede wszystkim osobom zajmującym się zjawiskiem piractwa morskiego naukowo. Książka jest cennym źródłem wiedzy, które syntetycznie przedstawia kwestie związane z historycznymi, strategicznymi oraz prawnymi aspektami tej problematyki. Opracowanie może również zaciekawić szerokie grono odbiorców profesjonalnie związanych z żegluga oraz osoby zajmujące się tym zagadnieniem hobbistycznie. Kolejną grupą, którą niniejsza publikacja może zainteresować, mogą być specjaliści z dziedziny stosunków międzynarodowych, konfliktów zbrojnych i bezpieczeństwa wewnętrznego, a także publicyści i dziennikarze. Praca ta jest także inspiracją do podejmowania dalszych poszukiwań naukowych dotyczących przedmiotowego tematu.

Recenzowana publikacja w znaczący sposób wypełnia lukę powstałą na krajowym rynku wydawniczym i bez wątpienia przyczynia się do lepszego zrozumienia zjawiska piractwa morskiego oraz związanego z nim zagrożenia dla bezpieczeństwa i ładu międzynarodowego.