

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

ROLA NORM KARNYCH W LEGISLACJI MORSKIEJ

Artykuł dotyczy dość rzadko podejmowanej problematyki morskiego prawa karnego. Inspiracją tego opracowania są coraz częstsze przestępstwa na morzu, w tym piractwo morskie. W pierwszej części opracowania omówiono podstawy polskiego prawa karnego ze szczególnym uwzględnieniem ich morskich aspektów. Autor poddaje krytyce sposób implementacji do polskiego prawa przestępstw, których ścigania wymaga konwencja o prawie morza z 1982 r.

Szczególnie podkreśla się w artykule znaczenie konwencji rzymskiej z 1988 r. (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation). Omówiono sposób jej wprowadzenia do polskiego k.k. Postuluje się ratyfikację przez Polskę protokołu do tej konwencji z 2005 r. i szybkie wprowadzenie zawartych w nim przestępstw terrorystycznych do polskiego prawa.

Obszerne rozważania obejmują przestępstwo piractwa. Autor odróżnia czyny terroru na morzu od aktów piractwa i postuluje, by w ustawodawstwach krajowych unormować piractwo w rozumieniu art. 101 konwencji z 1982 r. Jako wzorzec krajowych regulacji antypirackich przyjmuje się modelowe przepisy przygotowane przez Międzynarodowy Komitet Morski. Praca zawiera projekt odpowiednich regulacji.

Kolejna część artykułu dotyczy karnych regulacji Unii Europejskiej, zwłaszcza tzw. dyrektywy sankcyjnej 2005/2009, która wprowadza nowy poziom karania za zanieczyszczenie środowiska morskiego. Przewiduje ona uznanie określonych czynów za przestępstwa. Autor proponuje projekt implementacji takich przestępstw do polskiego prawa.

Ostatnia część artykułu dotyczy szczególnie rozpowszechnionej formy sankcji w prawie morskim, jaką stanowią kary pieniężne. Autor wyraża wątpliwości co do teoretycznych i prawnych aspektów stosowania tego typu sankcji przez organy administracji.

1. UWAGI WSTĘPNE

Normy karne, zawierające wyjątkowo skuteczne rodzaje sankcji, od lat towarzyszą legislacji morskiej. Przykładem może być nie tylko sankcjonowanie piractwa, które od czasów rzymskich zagrożone było karą śmierci, ale najbardziej chyba znany akt prawa morskiego, jakim jest Konsulat Morski¹, w którym sankcje karne występują bardzo często. Najbardziej znany jest chyba przepis o pilocie (rozdział CCL): „Jeżeli zaś zdarzy się, że zabrany pilot nie będzie znał

¹ Zob. *Konsulat Morski według wydania barcelońskiego z 1494 r.* (tłum. K. Libera), Warszawa 1957.

okolic, które miał rzekomo znać i nie będzie w stanie dotrzymać tego, co przyrzekł i do czego się zobowiązał, należy pilotowi takiemu ściąć bezzwłocznie głowę, bez litości, bez pardonu”. W trzeciej części Konsulatu, tzw. *Artykułach Króla Piotra*, można znaleźć przepisy sankcjonujące m.in. dezercję, czyli opuszczenie statku przez marynarza, z obawy przed rozbójniczymi okrętami lub przed burzą, przecięcie liny cumowniczej lub jej odcięcie, by spowodować rozbicie statku. Karą za takie czyny było „powieszenie za szyję”. Były także karane drobniejsze wykroczenia morskie, jak np. „wywołanie zwady na statku”. Winny takiego czynu był „zakuwany w kajdany, aż do przybycia do portu, gdzie wydawano go sądowi, który mógł go skazać na grzywnę w wysokości 200 soldów”.

Podobne regulacje prawne są integralnie związane z wieloma dawnymi aktami prawnymi z zakresu prawa morskiego. Obecnie wprawdzie sankcje nie są już tak daleko idące, ale dotkliwość kary pozbawienia wolności czy grzywny nadal jest znaczna. W „pełnym rozkwicie” są sankcje typu administracyjnego, zwane karami pieniężnymi. Należy je także traktować jako normy karne w legislacji morskiej. Ostatnio ten typ kar występuje nie tylko w prawie krajowym, ale często bywa stosowany przez prawo unijne.

Zastanawiające jest w związku z tym, że chociaż normy karne zarówno o pochodzeniu międzynarodowym, unijnym, jak i krajowym często spotykane są w prawie morskim, brakuje zainteresowania tą problematyką w literaturze. W zasadzie poza publikacjami autora tego opracowania² nie ma w polskim piśmiennictwie prac na ten temat³. Problemów zaś nie brakuje. Do napisania tego artykułu skłoniła autora bulwersująca sytuacja, że żaden kraj nie chce osądzić i skazać ujętych na gorącym uczynku piratów somalijskich. Drugim powodem jest niezrozumiała zwłoka Polski w ratyfikacji nowelizacji do konwencji SUA. Trzecim tzw. dyrektywa sankcyjna⁴, która powinna być jak najszybciej wprowadzona do polskiego prawa morskiego.

² Por. M.H. Kozinski, *Sankcje za nieprzebranie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu*, Prawo Morskie 1998, t. X, s. 81–90; *idem*, *Morskie aspekty w nowych kodyfikacjach karnych*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1998, nr 6, s. 217–228; *idem*, *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA)*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 101–116.

³ Inaczej jest w literaturze obcej, z nowszych opracowań książkowych zob. np.: J. Gotschalk, B.P. Flanagan, *Jolly Roger with Uzi: the Rise and Threat of Modern Piracy*, Annapolis 2000; J.S. Burnett, *Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas*, New York, Dutton 2002; R. Stuart, *In Search of Pirates*, Edinburgh-London 2002; W. Langewiesche, *The Outlaw Sea: a World of Freedom, Chaos and Crime*, New York 2004; D. Johnson, M. Valencia, *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues and Responses*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore 2005; M.N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism*, London 2009.

⁴ Dyrektywa 2005/35/WE z 7.09.2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.Urz. z 2005 r. L 255) oraz dyrektywa 2009/123/WE z 21.10.2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE (Dz.Urz. z 2009 r. L 280).

2. NORMY MORSKIEGO PRAWA KARNEGO

2.1. UWAGI WSTĘPNE

Problematyka morskiego prawa karnego jest elementem morskiego prawa publicznego, które zajmuje coraz więcej miejsca w szeroko rozumianym prawie morskim⁵. W takich dziedzinach, jak np. bezpieczeństwo morskie czy ochrona środowiska morskiego, sprawdzone od lat sankcje karne okazują się nadal niezbędne i najbardziej skuteczne. Obecnie nabiera znaczenia zwalczanie specyficznej przestępczości na morzu, jaką jest terroryzm morski, i innej przestępczości na morzu.

W cytowanych wyżej pracach zwracano uwagę na konieczność wprowadzenia do polskiego systemu prawa konwencji rzymskiej z 10.03.1988 r. w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA)⁶. Obecnie, kiedy konwencja ta już obowiązuje, trzeba zabiegać o dalsze działania legislacyjne związane ze zmianami w systemie SUA. Po raz kolejny należy również postulować zmiany w systemie prawa karnego związane z konwencją o prawie morza z 1982 r.

2.2. KODYFIKACJE KARNE

2.2.1. UWAGI OGÓLNE

W Polsce obowiązują uchwalone w dniu 6.06.1997 r. trzy ustawy karne: kodeks karny⁷, kodeks postępowania karnego⁸ i kodeks karny wykonawczy⁹. Poza tymi aktami obowiązuje znacznie obszerniejsze ustawodawstwo karne, w tym kolejne kodyfikacje. Nie ma miejsca jednak w tym artykule na całościową ich analizę, tym bardziej, że niektóre z tych regulacji mają charakter specjalistyczny, jak choćby prawo karno-skarbowe, prawo o nieletnich czy przepisy o świadku koronnym. W kontekście jednak dalszych rozważań trzeba wspomnieć jeszcze o ustawie z 28.10.2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary¹⁰.

⁵ Por. M.H. Kozłowski, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s. 7–9.

⁶ Dz.U. z 1995 r., Nr 129, poz. 635.

⁷ Dz.U. Nr 88, poz. 553 z późn. zmian.

⁸ Dz.U. Nr 89, poz. 555 z późn. zmian.

⁹ Dz.U. Nr 90, poz. 557 z późn. zmian.

¹⁰ Dz.U. Nr 197, poz. 1661 z późn. zmian.

Nie wydaje się możliwe i celowe, by w tym krótkim opracowaniu dokonywać ogólnego przeglądu obowiązującego ustawodawstwa karnego. Wypada jednak stwierdzić, że zmiany w stosunku do poprzednio obowiązujących kodeksów są daleko idące. Obecny k.k. przyjmuje w dużej mierze nowe założenia aksjologiczne i odrzuca przekonanie, że efektywność zwalczania przestępczości zależy w decydującym stopniu od surowości represji karnej.

Kodeks karny z 1997 r. odchodzi od pojęcia „społecznego niebezpieczeństwa czynu” na rzecz określenia „społecznej szkodliwości czynu”. Przy tym w art. 115 § 2 zawiera wyraźne wytyczne, służące ocenie społecznej szkodliwości czynu. Kodeks wprowadził zupełnie odmienne od dotychczasowego określenie nieumyślności czynu zabronionego. Warunkami uznania winy nieumyślnej jest brak zamiaru popełnienia czynu zabronionego i popełnienie takiego czynu na skutek niezachowania wymaganej w danych okolicznościach ostrożności oraz przewidywanie możliwości popełnienia czynu zabronionego lub możliwość takiego przewidywania. Mając na uwadze fakt, że w stosunkach morskich często popełniane są przestępstwa nieumyślne, należy zwrócić uwagę na pominięcie rozróżnienia pomiędzy lekkomyślnością a niedbalstwem.

Ustawa karna utrzymuje zasadę terytorialności polskiego prawa karnego, to znaczy, że ustawę karną polską stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium RP, jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której RP jest stroną, stanowi inaczej. Trzeba dodać w tym miejscu, że art. 115 § 3 stwierdza, że „w rozumieniu k.k. za statek wodny uważa się także stałą platformę umieszczoną na szelfie kontynentalnym”. Naturalnie ustawodawca chciał rozszerzyć zakres stosowania norm polskiego prawa karnego, ale powyższe sformułowanie może budzić wiele wątpliwości. Po pierwsze, w systemie polskich obszarów morskich nie ma pojęcia szelfu kontynentalnego. Należałoby więc stosować określenie konwencyjne szelfu kontynentalnego, które – jak widać w praktyce ostatnich lat – nie jest zbyt ściśle sformułowane. Mając na uwadze zakaz analogii w prawie karnym, wydaje się, że np. pojęcie sztuczna wyspa, instalacja i konstrukcja, stosowane w konwencji z 1982 r., nie zna ona bowiem terminu „platforma”, nie może być utożsamiane ze „stałą platformą” w rozumieniu k.k. Nasuwa się zasadnicze pytanie: a co z platformami pływającymi? W rozumieniu prawa morskiego nie są one statkami morskimi, chociaż w wielu przepisach są traktowane jak statki morskie, np. w zakresie ochrony środowiska morskiego. Kodeksowe rozumienie „statku wodnego” nie wydaje się zgodne z pojęciem „statku morskiego”, którego używają morskie konwencje międzynarodowe i k.m.

Wydatnie rozszerzono system sankcji karnych. Mamy obecnie kary, środki karne, środki probacyjne oraz środki zabezpieczające. Podstawowe znaczenie mają nadal kary, ale widać tendencję do ich ograniczania, zwłaszcza bezwzględnej kary pozbawienia wolności. Coraz większego znaczenia nabierają inne metody oddziaływania karnego, w tym środki probacyjne, stanowiąc pewną alternatywę dla kar. W systemie sankcji pozostawiono sądowi dużą swobodę

w wyborze rodzaju środka karnego i czasu jego trwania. Nie przewiduje się kary śmierci, istnieje natomiast kara dożywotniego pozbawienia wolności i kara 25 lat pozbawienia wolności. Radykalnie zmieniono charakter kary grzywny. Zamiast systemu kwotowego wprowadza się tzw. system stawek dziennych. Polega on na orzekaniu grzywny niejako w dwóch etapach. W pierwszej kolejności orzeka się liczbę stawek dziennych zgodnie z art. 33 k.k., w drugiej zaś ustala się wysokość jednej stawki według indywidualnych możliwości uiszczenia grzywny przez skazanego¹¹.

W art. 41 k.k. unormowano, jako jeden ze środków karnych, zakaz zajmowania określonego stanowiska albo wykonywania określonego zawodu. Przesłanką orzeczenia tego zakazu jest poważne nadużycie stanowiska lub zawodu przy popełnieniu przestępstwa. Zakaz ten może dotyczyć osób zajmujących różne stanowiska i wykonujących różne zawody związane z działalnością na morzu. Ten środek karny obecnie jest rzadko stosowany w stosunkach morskich, albowiem członkowie załóg statków morskich na razie podlegają sankcjom zawodowym stosowanym przez izby morskie w procesie badania wypadków morskich. Jednakże w związku z koniecznymi zmianami systemu badania wypadków morskich wymuszonymi normami prawa unijnego (powinno to – zdaniem autora – spowodować likwidację izb morskich) może powstać luka prawna w zakresie sankcji zawodowych dla marynarzy. Znaczenie wspomnianego środka karnego w postępowaniach karnych przeciwko członkom załóg statków morskich może wtedy wzrosnąć.

Nowym środkiem karnym, który może być wykorzystany w przypadku m.in. przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu, środowisku naturalnemu i bezpieczeństwu w komunikacji, a więc w sytuacjach typowych dla wypadków morskich, jest naprawienie szkody spowodowanej przestępstwem. Pokrzywdzony nie musi więc wytaczać odrębnego powództwa cywilnego, a sąd będzie zobowiązany i tak orzec naprawienie szkody, w całości lub w części, na wniosek pokrzywdzonego.

Szeroko rozbudowano w rozdziale VIII k.k. środki związane z poddaniem sprawcy próbie. Znacznie rozszerzono zakres stosowania warunkowego umorzenia postępowania karnego i warunkowego zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności. Odmienne niż dotychczas sformułowano wymogi dla warunkowego zwolnienia.

Zważywszy na międzynarodowy charakter stosunków związanych z żeglugą morską, warto odnotować, że obecne prawo karne jest znacznie bardziej zinter-

¹¹ Jak wspomniano, w ustawodawstwie morskim rozbudowany jest system tzw. kar pieniężnych, co do których charakteru prawnego można mieć wiele wątpliwości; wydaje się, że warto byłoby w stosunku do kar wymierzanych osobom fizycznym rozważyć przejście na system ich wymiaru zbliżony do sposobu określania wysokości grzywny. Warto dodać, że k.k. stanowi, że grzywny nie orzeka się, „jeżeli dochody sprawcy, jego stosunki majątkowe lub możliwości zarobkowania uzasadniają przekonanie, że sprawca grzywny nie uiszczy i nie będzie jej można ściągnąć w drodze egzekucji” (art. 58 § 2 k.k.); podobnego przepisu brakuje w systemie morskich kar pieniężnych. O karach pieniężnych będzie mowa w dalszej części opracowania.

nacjonalizowane, nawiązuje w tym zakresie raczej do dawnego k.k. z 1932 r., niż do regulacji z 1969 r. Zarówno do obywatela polskiego, jak i do cudzoziemca, który popełnił przestępstwo za granicą, stosuje się polskie prawo karne. Z punktu widzenia problematyki omawianej w tym artykule warto zwrócić uwagę na aktualne brzmienie art. 110 k.k. Odpowiedzialność cudzoziemca wchodzi jednak w grę tylko w razie popełnienia przez niego przestępstwa przeciwko interesom RP, obywatela polskiego, polskiej osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej, albo innego zagrożonego karą przekraczającą 2 lata pozbawienia wolności, pod warunkiem że sprawca znajduje się na terytorium Polski oraz nie zdecydowano się go wydać władzom miejsca popełnienia przestępstwa¹². *Novum* jest możliwość stosowania polskiej ustawy karnej do cudzoziemca, który popełnił za granicą **przestępstwo o charakterze terrorystycznym**.

Część szczególna k.k. składa się z 22 rozdziałów i różni się znacznie od dotychczasowej stratyfikacji k.k. z 1969 r. Twórcy kodeksu założyli, że jego przepisy obejmować będą wszystkie przestępstwa konwencyjne, do których wprowadzenia Polska się zobowiązała.

Warto przypomnieć, że dotychczas przestępstwa wynikające z umów międzynarodowych zawarte były w przepisach wprowadzających k.k.¹³. K.k. – nie w pełni konsekwentnie – pozostawił jednak poza częścią szczególną niektóre rodzaje przestępstw międzynarodowych. Na przykład w ustawie z 20.03.1997 r. – Przepisy wprowadzające kodeks karny¹⁴ pozostawiono art. 8 mówiący o „oddaniu osoby w stan niewolnictwa lub uprawianiu handlu niewolnikami”. Niewolnictwo od swego zarania wiązało się z żeglugą morską, dlatego warto w tym miejscu przypomnieć art. 99 konwencji o prawie morza z 1982 r., który nie tylko zabrania przewożenia niewolników na statkach i obliuguje państwa do przeciwdziałania temu procederowi, ale stwierdza, że „każdy niewolnik, który znajdzie schronienie na statku, niezależnie od jego bandery, staje się wolny *ipso facto*”. Również poza częścią szczególną k.k. pozostało inne przestępstwo międzynarodowe, które często wiąże się z żeglugą morską, a mianowicie zwalczanie handlu narkotykami i środkami psychotropowymi. W tym przypadku argumentem było dążenie do całościowej regulacji danego rodzaju przestępczości w osobnym akcie normatywnym.

¹² Art. 11 konwencji SUA uznaje przestępstwa ścigane z mocy jej przepisów za podlegające ekstradycji. Przypomnieć należy, że na mocy art. 55 Konstytucji RP z 1997 r. zakazana jest ekstradycja obywatela polskiego, jak również osoby podejrzanej o popełnienie bez użycia przemocy przestępstwa z przyczyn politycznych. W kontekście przepisów konwencji SUA, ułatwiających ekstradycję i nakazujących wręcz kapitanowi określone postępowanie ze sprawcami przestępstw przeciwko bezpieczeństwu morskemu, należy zwrócić uwagę na art. 604 k.p.k., który utrzymuje zasadę, że można odmówić wydania sprawcy, jeżeli przestępstwo zostało popełnione na polskim statku wodnym lub powietrznym.

¹³ Por. art. VIII–XI ustawy z 19.04.1969 r. (Dz.U. Nr 13, poz. 95); zob. także M.H. Koziański, *Morskie prawo...*, *op.cit.*, s. 186 i nast.

¹⁴ Dz.U. Nr 88, poz. 554.

W kontekście tych regulacji nasuwają się wątpliwości, czy polskie prawo karne należy odnosić do czterech przestępstw ściganych w skali międzynarodowej na mocy konwencji o prawie morza. Wydaje się, że wspomniana norma dotycząca niewolnictwa nie ma związku z art. 99 konwencji z Montego Bay. Przewóz niewolników na statku nie musi wyczerpywać znamion czynu polegającego na „oddaniu w stan niewolnictwa” czy „handlu niewolnikami”. Także art. 253 k.k. reguluje inne przestępstwo międzynarodowe, które może wiązać się z żeglugą morską, to znaczy handel ludźmi, nawet za ich zgodą, traktując je jako zbrodnię. Wydaje się, że samo przewożenie niewolników na statku może ujść w Polsce bezkarnie. Jak się wydaje, normy art. 8 i 253 implementują inne niż zawarte w konwencji o prawie morza antyniewolnicze normy międzynarodowe. Podobnie jest z implementacją art. 108 konwencji z Montego Bay, dotyczącego „nielegalnego handlu narkotykami i substancjami psychotropowymi uprawianego przez statki na morzu pełnym z naruszeniem konwencji międzynarodowych”. Całkowicie polskie prawo karne pomija implementację art. 109 konwencji z Montego Bay. Chodzi o penalizację „nadawania audycji z morza pełnego bez upoważnienia”. Nadawanie audycji bez upoważnienia oznacza sprzeczny z przepisami międzynarodowymi przekaz dźwiękowych audycji radiowych lub telewizyjnych ze statku lub instalacji na morzu pełnym z przeznaczeniem dla powszechnego odbioru, z wyjątkiem wezwań o ratunek. Specyficzne jest rozszerzenie przez prawo międzynarodowe jurysdykcji w tych sprawach. Osobę nadającą nielegalne audycje można postawić przed sądem państwa: bandery statku, rejestracji instalacji, którego obywatelem jest osoba nadająca, w którym przekazy nadawane z morza mogą być odbierane, w którym przekazy te zakłóciły dozwoloną łączność radiową. Prawo międzynarodowe pozwala dokonywać aresztowań osób i zatrzymywać statki, a także zajmować aparaturę nadawczą. Do tego typu działań stosuje się przepisy o prawie wizyty.

Jak się wydaje, wspomniane trzy rodzaje przestępstw morskich są na tyle specyficzne, że powinny mieć należytą, odrębną i zgodną z prawem międzynarodowym regulację w polskim prawie karnym. Czwarte z przestępstw morskich – piractwo, na tyle obecnie się zaktualizowało, że zostaną mu poświęcone odrębne uwagi.

2.2.2. IMPLEMENTACJA KONWENCJI SUA

Implementacja przepisów międzynarodowych o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej nastąpiła w Polsce z kilkuletnim „poślizgiem” – przepisy te są nadal mało znane, gdyż na szczęście nie było okazji do ich zastosowania, warto zatem jeszcze raz je zaprezentować. Konwencja rzymska zawiera w art. 3 pełne zestawienie czynów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, które państwa uczestniczące w tej konwencji zobowiązały się uznać za przestępstwa zagrożone w prawie wewnętrznym właściwą sankcją, mając na uwadze „poważny charakter tych przestępstw”. Pozosta-

wiając do uznania ustawodawców krajowych rodzaj sankcji za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu, dano wyraźną wskazówkę co do surowości sankcji karnych.

W art. 148 § 2 k.k. z 1997 r. wprowadzono nowy rodzaj kwalifikowanego zabójstwa. Z treścią art. 3 ust. 1 pkt g konwencji SUA można powiązać unormowania zawarte w art. 148 § 2 pkt 2: „kto zabija człowieka w związku z więzieniem zakładnika albo rozbojem”, pkt 3: „kto zabija człowieka w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie”, a także pkt 4: „kto zabija człowieka z użyciem broni palnej lub materiałów wybuchowych”. Za te czyny sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 12 lat, karze 25 lat pozbawienia wolności albo karze dożywotniego pozbawienia wolności. Równie surowo karane jest zabójstwo polegające na tym, że jednym czynem pozbawia się życia więcej niż jedną osobę – a do tego może dojść w przypadku aktów terrorystycznych na morzu, gdyż ich istotą jest działanie przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Wspomnianemu przepisowi konwencji, który mówi o „zranieniu w związku z popełnieniem któregoś z przestępstw konwencyjnych”, odpowiada art. 156 k.k., sankcjonujący ciężki uszczerbek na zdrowiu. Śmierć człowieka np. na statku w wyniku eksplozji materiałów wybuchowych lub łatwopalnych albo innego gwałtownego wyzwolenia energii, rozprzestrzeniania się substancji trujących, duszących lub parzących albo wyzwolenia energii jądrowej wyczerpuje znamiona przestępstwa określonego w art. 163 § 3 k.k., za które grozi kara od 2 do 12 lat pozbawienia wolności.

Konwencja SUA zabrania działań polegających na niszczeniu statku i ładunku, w tym umieszczania na statku środków, urządzeń lub substancji, które mogą zniszczyć statek albo spowodować jego uszkodzenie bądź zniszczenie albo uszkodzenie znajdującego się na nim ładunku (art. 3 ust. 1 pkt c i d). Odpowiada temu zakazowi konwencyjnemu art. 163 § 1 k.k., który karze za spowodowanie zdarzenia, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach¹⁵, mającego postać: pożaru, eksplozji materiałów wybuchowych, łatwopalnych *etc.* Za przestępstwo to grozi od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Karalne jest także spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa zdarzenia określonego w art. 163 § 1. Warto zwrócić uwagę, że k.k. z 1969 r. za spowodowanie zdarzenia powszechnie niebezpiecznego przewidywał sankcję wyższą niż obecnie, bowiem od 3 do 15 lat. Również art. 288 § 1 k.k. sankcjonuje niszczenie, uszkodzanie lub czynienie niezdatnym do użytku cudzej rzeczy, za co grozi kara od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności.

Wyraźny wpływ konwencji SUA widoczny jest w nowym art. 166 k.k., który przewiduje karę od 2 do 12 lat pozbawienia wolności wobec tego, kto stosu-

¹⁵ Mieniem w wielkich rozmiarach jest, zgodnie z art. 115 § 6 k.k., mienie, którego wartość w chwili popełnienia czynu zabronionego przekracza tysiąckrotną wysokość najniższego miesięcznego wynagrodzenia. Mając na uwadze wartość współczesnych statków morskich i ich wyposażenia, a także przewożonych ładunków, wydaje się, że art. 163 może być stosowany; mienie znacznej wartości to 200-krotność najniższego miesięcznego wynagrodzenia.

jąc podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym. Przepięstwo określone wyżej, jeśli sprowadza bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, staje się zbrodnią. Inną kwalifikowaną formą opisanego wyżej czynu jest spowodowanie śmierci człowieka lub uszczerbku na zdrowiu wielu osób. Za takie przestęstwo sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 5 lat albo karze 25 lat pozbawienia wolności. Konwencyjną genezę ma również art. 167 k.k., który sankcjonuje umieszczenie na statku wodnym lub powietrznym urządzenia lub substancji zagrażającej bezpieczeństwu osób lub mieniu znacznej wartości. Sprawca tego czynu podlega karze pozbawienia wolności od 2 miesięcy do 5 lat. Takiej samej karze podlega ten, kto niszczy, uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku urządzenie nawigacyjne albo uniemożliwia jego obsługę, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu osób. Przygotowanie do przestępstw określonych w art. 166 § 1 i 167 § 1 k.k. także jest karalne.

Wydaje się, że niezależnie od wcześniej omówionych rodzajów przestępstw, które mogą wiązać się z czynami przeciwko bezpieczeństwu morskemu, właściwą implementacją konwencji SUA są wspomniane dwa artykuły nowego k.k. Surowość sankcji karnych w art. 166 i 167 k.k. wydaje się wystarczająca. Z norm konwencyjnych brakuje w k.k. odpowiednika art. 3 ust. 1, pkt f: „kto przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powodując w ten sposób zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi statku”. Wydaje się jednak, że takie świadome wprowadzanie w błąd można uznać za sprowadzenie niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia wielu osób albo dla mienia w wielkich rozmiarach (art. 165 k.k.).

Bezpieczeństwa morskiego mogą zresztą dotyczyć także inne przepisy k.k., zwłaszcza odnoszące się do przestępstw przeciwko: bezpieczeństwu w komunikacji (np. art. 173, 174), środowisku (np. art. 182, 183, 184, 186), a nawet porządkowi publicznemu (np. art. 252, 253, 264). Zwłaszcza art. 252 k.k. może wiązać się z działaniami przeciwko statkom, ich załogom i pasażerom. Przepis ten mówi o „wzięciu zakładnika w celu zmuszenia organu państwowego lub samorządowego, instytucji, organizacji, osoby fizycznej lub prawnej albo grupy osób do określonego zachowania się”. Karą za ten czyn jest do 10 lat pozbawienia wolności, a jeśli czyn ten spowodował śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu – od 2 do 12 lat pozbawienia wolności. Przepis ten wyraźnie koresponduje z art. 3 ust. 2 pkt c konwencji SUA.

2.2.3. NOWY ETAP IMPLEMENTACJI KONWENCJI SUA

Należy mieć nadzieję, że poza wyżej przedstawionymi przepisami k.k. w najbliższym czasie do polskiego prawa karnego zostaną implementowane, tym razem bez zbędnej zwłoki, postanowienia nowelizacji konwencji SUA

przyjęte w Londynie dnia 14.10.2005 r. jako protokół do konwencji SUA (SUA 2005)¹⁶.

Trzeba zwrócić uwagę, że w okresie, gdy przygotowywano uzupełnienia konwencji SUA, IMO istotnie uzupełniło konwencję SOLAS 1974, dodając w 2002 r. do niej Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statków i Obiektów Portowych (kodeks ISPS)¹⁷, którego zasadniczym celem jest zapobieganie przestępstwom przeciwko statkom i obiektom portowym, w tym w szczególności zapobieganie czynom terrorystycznym.

SUA 2005 wprowadza m.in. nowe pojęcia, jak: „poważne obrażenia lub szkody”, broń BCJ (biologiczna, chemiczna, jądrowa) i wiele innych, związanych z poszerzeniem zakresu czynów przestępczych objętych konwencją. Nowy art. 2a poszerza zakres wyłączeń stosowania konwencji o działania zbrojne podczas konfliktów. Tak więc do istniejącego obecnie kryterium rodzaju jednostki pływającej (okręt wojenny, statek państwowy, wykonujące zadania jednostki pomocnicze marynarki wojennej, statek celny, policyjny, a także statek wycofany z żeglugi) dodaje się kryterium „sytuacyjne”, które ma być rozumiane zgodnie z międzynarodowym prawem humanitarnym. Wydaje się, że nie ułatwi to stosowania systemu SUA.

Jeśli chodzi o treść zasadniczego dla konwencji art. 3, to w zasadzie istotnych zmian nie ma. Jedynie czyn polegający na zabiciu lub zranieniu człowieka „w związku z jakimkolwiek czynem przeciwko bezpieczeństwu morskemu” przeniesiono do nowego art. 3c. Najważniejszą zmianą w konwencji jest dodanie art. 3a, który wprowadza nowy katalog czynów przeciwko bezpieczeństwu morskemu. Jak się wydaje – nawiązując do zawartej w polskim k.k. definicji terroryzmu¹⁸ – nowe czyny przestępcze dodane do konwencji muszą być czynami terrorystycznymi, bowiem art. 3a 1 (a) stwierdza, że celem tych czynów, przez ich charakter i kontekst, jest zastraszenie ludności lub zmuszenie rządu bądź organizacji międzynarodowej do dokonania lub powstrzymania się od dokonania jakiegokolwiek działania. Nowe „terrorystyczne” czyny przeciwko bezpieczeństwu żeglugi są następujące:

- wykorzystanie przeciwko statkowi, na statku albo pozbycie się ze statku jakichkolwiek **materiałów wybuchowych, radioaktywnych lub broni**

¹⁶ Protokół jeszcze nie wszedł w życie. Konieczna jest jego ratyfikacja przez 12 państw. Wydaje się, że nastąpi to jeszcze w 2010 r. Dlatego ratyfikacja protokołu przez Polskę wydaje się celowa. Można dodać, że protokół zawiera specyficzną formę zmiany załącznika do protokołu (art. 22), która polega m.in. na dodaniu do protokołu nowych umów, które zostały ratyfikowane przez 12 państw, a także możliwość zgłaszania poprawek na piśmie przez państwa uczestniczące w protokole. Jeżeli na takie poprawki wyrazi zgodę więcej niż 12 państw, to poprawka taka wejdzie w życie w trzydzieści dni od złożenia dwunastej ratyfikacji. Warto zwrócić na to uwagę w kontekście trudności z wprowadzaniem morskich norm karnych do polskiego k.m. Wydaje się, że kolejne zmiany w systemie SUA są nieuniknione, co będzie wymagać dalszych działań dostosowawczych.

¹⁷ Postanowienia Kodeksu ISPS wdraża ustawa z dnia 4.09.2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. Nr 171, poz. 1055).

¹⁸ Zob. art. 115 § 20 k.k.

BCJ w sposób, który powoduje lub może spowodować śmierć, poważne obrażenia lub szkody; warto przypomnieć, że protokół definiuje to ostatnie określenie jako: poważne uszkodzenie ciała, rozległe zniszczenia miejsca użyteczności publicznej, infrastruktury państwowej, systemu transportu publicznego, powodujące znaczne straty gospodarcze, poważne szkody w środowisku, w tym w powietrzu, glebie, wodach, roślinach lub zwierzętach;

- zrzucenie ze statku **ropy naftowej, ciekłego gazu ziemnego lub innej substancji niebezpiecznej lub szkodliwej** (chodzi o substancje inne niż w wyżej wymienionym czynie przestępczym) w takiej ilości lub stężeniu, które może spowodować poważne obrażenia lub szkody;
- korzystanie ze statku w sposób, który powoduje **śmierć lub poważne obrażenia albo szkody**; jak się wydaje, ten czyn przestępczy może polegać na celowym spowodowaniu katastrofy morskiej czy morsko-łądowej, bez wykorzystania niebezpiecznych urządzeń czy substancji. Wystarczy wykorzystać „potencjał szkodzenia” samego statku, np. doprowadzając do zderzenia z innym statkiem, nabrzeżem, urządzeniami portowymi;
- odrębnym czynem terrorystycznym jest sama **groźba** popełnienia jednego z trzech wymienionych przestępstw, bez względu na to, czy są stawiane warunki, czy nie.

Powyższe czyny, jak się wydaje, mogą być popełnione przez każdego terrorystę. Następne wymagają, zdaniem autora tego artykułu, dodatkowych kwalifikacji. Chodzi o to, że czyny są związane z przewozem morskim. Wymagają więc co najmniej współpracy przewoźnika morskiego. Konwencja używa określenia „przewozi na pokładzie statku”. Powstaje problem, czy chodzi o rozumienie słowa „przewóz” w znaczeniu potocznym, czy też w znaczeniu przyjętym we wszystkich morskich konwencjach przewozowych. Raczej mało prawdopodobne jest zawarcie umowy przewozu na tak specyficzne ładunki, które są wykorzystywane do akcji terrorystycznych; zapewne przewoźnik morski czy kapitan nie wiedzą, że „materiały wybuchowe lub radioaktywne” są w ogóle przewożone na statku. Czynem przestępczym z art. 3a 1 (b)(i) jest wyłącznie **przewóz świadomy**, tzn. gdy przewoźnik wie, jak mówi protokół, „że wspomniane substancje są przeznaczone do wykorzystania w celu spowodowania bądź groźby spowodowania śmierci lub poważnych obrażeń lub szkód w celu terrorystycznym”. Dlatego należy optować za przyjęciem szerokiego rozumienia słowa „przewozić”. Takiego „przewozu” może dokonać każdy, nawet nie mając do tego żadnego tytułu prawnego. Art. 3a 1(b) (ii, iii, iv) uznaje za czyn przestępczy świadome przewożenie broni BCJ, materiału rozszczepialnego (wbrew zasadom MAEA), a także sprzętu, materiałów lub oprogramowania, które mogą być wykorzystane do produkcji broni BCJ. Art. 3a 2 zawiera

kontratyp wyżej opisanego przestępstwa związany z przewozem pod kontrolą państwa będącego stroną układu o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej¹⁹.

Nowe morskie przestępstwo terrorystyczne jest opisane w art. 3b. Jest to czyn tak typowy, a jednocześnie tak zawile określony, że należy go bliżej przedstawić. Według tego artykułu przestępstwo konwencyjne popełnia ten, kto bezprawnie i umyślnie **przewozi na pokładzie statku osobę**, wiedząc, że popełniła ona czyn z art. 3, 3a i 3c konwencji SUA lub przestępstwo określone w każdym akcie wymienionym w załączniku i zamierza pomagać tej osobie uniknąć odpowiedzialności karnej. Z zapisu tej normy zdaje się wynikać bardziej, niż w przypadku poprzednich przepisów, że „przewóz na statku” oznacza faktyczne wykorzystanie statku nie w celach pasażerskich, lecz w każdy możliwy sposób. Tak więc tym, kto przewozi, może być każdy, np. członek załogi. Natomiast elementem tego czynu jest świadomość, że przewozi się terrorystę i celowo próbuje się ułatwić mu uniknięcie odpowiedzialności karnej. Charakterystyczne jest dla tego przestępstwa, że chodzi nie tylko o terrorystę morskiego, który naruszył konwencję SUA, ale także terrorystę, który naruszył jedną z dziewięciu umów międzynarodowych, wymienionych w załączniku (art. 7 protokołu)²⁰. Przykładowo może być uznany za terrorystę morskiego kapitan wycieczkowca, który wie, że jeden z jego 3000 pasażerów zajmuje się finansowaniem terroryzmu. Należy zauważyć, że najstarsze konwencje antyterrorystyczne pochodzą sprzed 40 lat, a protokół mówi tylko o osobie, która „popełniła czyn stanowiący przestępstwo” – czy także przed wejściem w życie nowej normy art. 3b konwencji SUA? Czyżby była to zamierzona retroakcja nowego morskiego prawa karnego wobec terrorystów?

Wreszcie nowy art. 3c konwencji SUA stwierdza, że każda osoba popełnia również przestępstwo w rozumieniu niniejszej konwencji, jeżeli:

- bezprawnie i umyślnie rani lub zabija jakąkolwiek osobę w związku z popełnieniem przestępstwa określonego w art. 3 ust.1, 3a lub 3b – porównując ten zapis z dotychczasowym, można stwierdzić, że tylko w powiązaniu z zajęciem statku lub przejęciem nad nim kontroli opisane wyżej czyny będą przestępstwami konwencyjnymi. W pozostałych sytuacjach opisanych

¹⁹ Sporządzonym w Waszyngtonie, Londynie i Moskwie dnia 1.07.1968 r.

²⁰ Są to: Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, Haga 16.12.1970 r., Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, Montreal 23.09.1971 r., Konwencja o zapobieganiu przestępstwom i karaniu sprawców przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, w tym przeciwko dyplomatom, Nowy Jork 14.12.1973 r., Międzynarodowa konwencja przeciwko braniu zakładników, Nowy Jork 17.12.1979 r., Konwencja o ochronie fizycznej materiałów jądrowych, Wiedeń 26.10.1979 r., Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów w portach lotniczych (uzupełniający Konwencję montrealską), Montreal 24.02.1988 r., Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, Rzym 10.03.1988 r. (PROT SUA), Międzynarodowa konwencja o zwalczaniu terrorystycznych ataków bombowych, Nowy Jork 15.12.1997 r., Międzynarodowa konwencja o zwalczaniu finansowania terroryzmu, Nowy Jork 9.12.1999 r.

w art. 3 będą to tylko zwykłe przestępstwa karane odpowiednimi normami prawa karnego; także związek z czynami z art. 3a i 3b powoduje, że zranienie lub zabicie człowieka będzie morskim przestępstwem terrorystycznym;

- usiłuje popełnić przestępstwo z art. 3 ust. 1, art. 3a (i), (ii) oraz wyżej przedstawionego – zapewne będzie sporym problemem uznanie za przestępstwa usiłowań w odniesieniu do niektórych przestępstw morskich, bowiem polskie prawo karne przewiduje karę za usiłowanie we wszystkich czynach przestępczych;
- uczestniczy jako współnik w przestępstwach z art. 3, 3a, 3b lub art. 3c (a) i (b) – podobnie w tym przypadku recepcja w prawie polskim może być trudna, bowiem potoczne pojęcie „wspólnika” trzeba rozumieć jak współsprawstwo, które jest karane tak jak sprawstwo;
- organizuje lub zleca innym popełnienie przestępstwa z art. 3, 3a, 3b, lub art. 3c (a) i (b) – również z tym czynem może być kłopot w polskim k.k., który zna jedynie pojęcie tzw. sprawstwa kierowniczego; być może należałoby sięgnąć do instytucji podżegania;
- przyczynia się do popełnienia jednego lub kilku przestępstw z art. 3, 3a, 3b i 3c (a) i (b) przez grupę osób działających wspólnie – także i ta forma przestępstwa nie ma wyraźnego odpowiednika w prawie polskim; być może należałoby nawiązać do pomocnictwa.

W sumie nie do pozazdroszczenia jest zadanie wprowadzenia tych nowych morskich przestępstw terrorystycznych do polskiego prawa karnego. Musi to jednak w najbliższej przyszłości nastąpić. Wydaje się, że najwłaściwszym sposobem byłoby dodanie nowego lub nowych artykułów k.k. po art. 166 albo rozbudowanie tego artykułu. Zważywszy na nowe definicje, najprawdopodobniej trzeba będzie uzupełnić art. 115 k.k. Być może, żeby sformułować normę karną implementującą art. 3b konwencji, warto by było we wspomnianym art. 115 zawrzeć katalog konwencji antyterrorystycznych. Należy zauważyć, że implementacja tych konwencji w k.k. już następuje, np. w art. 165a (finansowanie terroryzmu).

Na koniec nasuwa się ogólna uwaga co do charakteru prawnego czynów ściganych na mocy konwencji SUA. Początkowo konwencja nie stosowała określeń „terroryzm” lub „czyn terrorystyczny”, ograniczając się do pojęć „przestępstwo” lub „bezprawnych akt”²¹, co miało wyeliminować kontrowersje interpretacyjne związane z pojęciem terroryzmu²². Obecnie nie ulega najmniej-

²¹ Por. M.H. Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeżenie wymagań bezpieczeństwa morskiego...*, *op.cit.*, s. 86–88.

²² K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, <http://www.wns.dsw.edu.pl>, s. 11. Piractwo morskie cieszy się pewną popularnością w polskiej literaturze, ale problemy odpowiedzialności karnej za piractwo nie są zbyt często podejmowane – zob. L. Gelberg, *Piractwo na morzach chińskich*, Warszawa 1956; A. Walczak, *Piractwo i terroryzm*

szej wątpliwości, że SUA 2005 wpisuje się w system międzynarodowego prawa antyterrorystycznego.

2.2.4. INNE MORSKIE PRZEPISY KARNE

Wyraźnie morski charakter ma art. 123 § 1 k.k., który karze za naruszenie prawa międzynarodowego, w wyniku czego dochodzi do zabójstwa, np. rozbitków. Jest to także przestępstwo konwencyjne²³ i podlega surowej karze, tj. pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 12 lat, karze 25 lat albo dożywotniego pozbawienia wolności. Przestępstwo to znajduje się w rozdziale dotyczącym przestępstw wojennych, może więc być popełnione w szczególnych okolicznościach, natomiast należy pamiętać o międzynarodowym obowiązku udzielania pomocy osobom będącym w niebezpieczeństwie na morzu, który obciąża kapitana statku na mocy konwencji o prawie morza, SOLAS i SAR; także k.m. nakłada na kapitana taki obowiązek. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na art. 162 § 1 k.k., który przewiduje karę do 3 lat pozbawienia wolności dla osoby, która nie udziela pomocy człowiekowi znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, mogąc jej udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu²⁴.

Aspekt morski ma także przestępstwo publicznego znieważenia, zniszczenia, uszkodzenia lub usunięcia godła, sztandaru, chorągwi, bandery, flagi lub innego znaku państwowego. Zgodnie z art. 137 § 1 k.k. sprawca takiego czynu podlega karze grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

Ochrona środowiska morskiego jest jednym z głównych problemów morskiego prawa publicznego, dlatego należy odnotować wprowadzenie do k.k. nowego rozdziału, obejmującego przestępstwa przeciwko środowisku. Wydaje się, że zarówno art. 181 k.k., który eksponuje zniszczenia w świecie roślinnym lub zwierzęcym, jak i ogólna norma art. 182, sankcjonująca „zanieczyszczenie wody, powietrza i ziemi substancją albo promieniowaniem jonizującym w takiej ilości lub w takiej postaci, że może zagrozić życiu lub zdrowiu wielu osób lub spowodować zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym, w znacznych rozmiarach”, wydatnie uzupełniają w polskim ustawodawstwie istniejące in-

morski, Szczecin 2004, K. K u b i a k, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.

²³ Zob. m.in. II konwencja genewska z 12.08.1949 r. o polepszeniu losu rannych, chorych i rozbitków sił zbrojnych na morzu (Dz.U. z 1956 r., Nr 38, poz.171).

²⁴ Na paradoks polskiego systemu prawa morskiego, które nie traktuje nieudzielenia przez kapitana statku pomocy na morzu jako tzw. wypadku morskiego, zwracano już uwagę – zob. M.H. K o z i Ń s k i, *Morskie prawo...*, *op.cit.*, s. 132.

strumenty cywilnoprawne i administracyjnoprawne służące ochronie środowiska morskiego²⁵.

O wspomnianej grupie norm będzie jeszcze mowa w dalszej części artykułu poświęconej dyrektywie sankcyjnej (punkt 4.2).

Morski charakter ma również art. 288 § 3 k.k., który dotyczy przzerwania lub uszkodzenia kabla podmorskiego albo naruszenia przepisów obowiązujących przy zakładaniu lub naprawie takiego kabla. Utrzymano w tym zakresie dotychczasowe unormowanie²⁶, w tym także skalę zagrożenia od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności.

3. PIRACTWO MORSKIE A POLSKIE PRAWO KARNE

3.1. UWAGI OGÓLNE

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 liczba aktów „parapirackich” dokonywanych przez różnych „partyzantów” i „bojowników” morskich, którzy wymuszają „okup rewolucyjny”²⁷. 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 innych²⁸ nierzadko trudno oddzielić działania z motywów politycznych od zwykłego rabunku.

²⁵ Poprzednio obowiązywał art. X § 2 p.w.k.k., który przewidywał karę do dwóch lat pozbawienia wolności lub grzywny za „usuwanie ze statku oleju lub innej substancji i zanieczyszczanie przez to powierzchni morza w strefie zakazanej”; przepis ten praktycznie zastępował kary pieniężne wymierzone przez dyrektorów urzędów morskich.

²⁶ Zob. art. X § 1 p.w.k.k. Bliżej na temat konwencji o ochronie kabli podmorskich z 1884 r. zob. M.H. Kozłowski, *Problematyka prawna obszarów podmorskich*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 60 i nast.

²⁷ Por. J. Porada, *Współczesne piractwo morskie – Środki obrony biernej i czynnej statków*, [http://www.google.pl.piractwo morskie](http://www.google.pl.piractwo%20morskie), s. 1.

²⁸ Osobne badania poświęcone są piractwu na obszarach Południowej Azji – zob. D. Johnson, 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. Hanson, *Combating Maritime Piracy, Council of Foreign Relations*, <http://www.efr.org>, s. 2.

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

Jak piszą D. Johnson i E. Pladdet słowo „piractwo” wywodzi się z greckiego *peirates*²⁹. Niewątpliwie ta antyczna forma działania przestępczego od początku jest związana z morzem. Kwestia piractwa, jak wspomniano na wstępie, jest odwieczna. Niestety w literaturze prawniczej trudno o precyzyjną definicję tego przestępstwa, a obecnie uchwycenie istoty piractwa zakłóca nie tylko to, na co wyżej zwrócono uwagę, ale coraz ściślejsze wiązanie piractwa i terroryzmu morskiego.

3.2. 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. Czyn terrorystyczny można więc popełnić na obszarze międzynarodowym, jak i na obszarze pod jurysdykcją określonego państwa. Jeszcze chyba ważniejszą różnicą jest **motywacja** popełnienia obu rodzajów przestępstw. 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 politycznych³⁰, 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. Kubiak³¹. Autor ten zwraca uwagę na stosunek sprawców do zachowania anonimowości („efekt teatru”). Współcześni

²⁹ D. Johnson, E. Pladdet, *op.cit.*, s. 2, zob. także B. Innes, *The book of pirates: buccaneers, corsairs, privateers, freebooters and all sea rovers*, London 1966, s. 8.

³⁰ 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 nazwali podatkiem rewolucyjnym. Na polityczne motywacje swych działań na morzu zwracają uwagę także Tamiłskie Tygrysy, a ostatnio także Somalijczycy. Por. R. Herbert-Burns, L. Z u k e r, *Drawing the Line between Piracy and Maritime Terrorism*, Jane's Intelligence Review 2004, nr 9, s. 30 i nast. Na upolitycznienie somalijskiego piractwa zwraca uwagę P. L e h r, *Somali Piracy, Perspectives on Terrorism*, Journal of the Terrorism Research Initiative 2009, vol. III, nr 4, s. 4 i nast.

³¹ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski...*, *op.cit.*, s. 25.

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.

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 danym statku czy w konkretnym regionie świata ma zakres o wiele większy, wymuszanie zaś 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 morskiemu lub powietrznemu, oraz osobom i mieniu, znajdującemu się na takich statkach”. Natomiast w różnych konwencjach antyterrorystycznych opisano wiele sposobów działania terrorystów, nawet wyżej przedstawione czyny terrorystyczne, wymienione w SUA 2005, są wyjątkowo zróżnicowane. Należy sądzić, 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 bądź 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 są wątpliwości, czy na statek napadli partyzanci, bojownicy w walce o niepodległość, czy piraci, a może wręcz terroryści, gdyż ogłaszają publicznie swoje żądania. Nieraz *modus operandi* jest typowy dla piratów, ale „nie pasuje” obszar, na którym dokonano czynu. Jednym słowem, wątpliwości w zakresie kwalifikacji prawnej powodują, że skuteczność ścigania omawianych wyżej poważnych przestępstw morskich jest więcej niż problematyczna.

Nic też dziwnego, że próbuje się stworzyć jakąś nową formę „superprzestępstwa 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: korupcję, kradzież, piractwo i terroryzm. Należałoby stworzyć niejako kom-

pleksowe przestępstwo morskie, co ułatwiałoby skuteczne jego ściganie³². 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 Ships*³³ z 2001 r. Należy sądzić, że prawo karne nie zaakceptuje eksperymentu w postaci „ogólnego” przestępstwa morskiego. Potrzebne są działania idące w przeciwną stronę. Należy jak najbardziej precyzyjnie ująć poszczególne czyny przestępcze na morzu i w ich ściganiu w jak największym stopniu opierać się na istniejących krajowych normach karnych.

3.3. WYBRANE ANTYPIRACKIE DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE

Trudno byłoby wyliczyć wszystkie inicjatywy mające na celu zwalczanie piractwa morskiego. Dla podkreślenia znaczenia tej formy przestępczości zostaną opisane najważniejsze z tych inicjatyw. Niewątpliwie najważniejszą rolę w zwalczaniu piractwa spełnia Międzynarodowe Biuro Morskie (*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 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. W dniu 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

³² Por. D.R. Dillon, *Maritime piracy: Defining the Problem*, SAIS Review 2005, vol. 25, nr 1, s. 155 i nast.

³³ 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”.

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 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 krajom³⁴. Działania sił morskich UE wspierają także floty innych państw, takich 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 (*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 23.06.2009 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. Mała liczebność załóg statków zachęca 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

³⁴ 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*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej 2009, nr 3 (179), s. 104 i nast.

powinny stosować w swej komunikacji tzw. *standard ships' message formats*³⁵. W razie ataku powinny używać wszelkich dostępnych środków alarmowych, w tym rakiet sygnalizacyjnych, flar *etc.* 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 *etc.* Dość skuteczne są tzw. LRAD, czyli urządzenia akustyczne dalekiego zasięgu, mogące generować dźwięk o natężeniu 151 dB na odległość do 300 metrów³⁶. W omawianym poradniku IMO w pkt. 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** (*decatalogue of safety*). Wątpliwe jest, czy jego przestrzeżenie może uchronić statek przed aktami przemocy, ale zapewne warto by było, 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 oraz pomieszczeń załogi i pasażerów. Po piąte, należy dbać, by iluminatory, bulaje były zamknięte. Po szóste, nie wolno eksponować przedmiotów o znacznej wartości. Po siódme, należy 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 odnosi się nie tylko do piractwa w znaczeniu międzynarodowym, ale również do każdego czynu przestępczego wobec statku, dlatego też wiele zagadnień w poradniku 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 Somalia* (MSC.1/Circ.1335 z 29.09.2009 r.). Zawarto w nim doświadczenia 12 organizacji morskich, na czele z International Chamber of Shipping (ICS), zmierzające do sformułowania *Best Mangement Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*. W tym opracowaniu zawarto m.in. zalecenia dla armatorów i kapitanów w zakresie planowania podróży w rejonie Zatoki Adeńskiej i u wybrzeży Somalii, podkreślono celowość aktywizacji tzw. *Emergency Communication Plan, Ship Security Alert*

³⁵ Załączniki 5 i 6 do omawianego dokumentu zawierają wzory takich standardowych informacji.

³⁶ J. Porada (*op.cit.*, s. 6) wymienia wśród „środków obrony inwazyjnej” także urządzenia mi-krofalowe (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.

System (SSAS), możliwość wyłączenia systemu AIS, wprowadzenie do systemów alarmowych statku Pirate Attack (PA) etc.

Wspomniane działania organizacji międzynarodowych i państw wskazują niestety 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, że już działają kancelarie prawne specjalizujące się w przekazywaniu piratom okupów, podobnie jak firmy ochroniarskie żyjące z piractwa. Niestety problem zdaje się powszednieć³⁷, a prawo jest w gruncie rzeczy niezmienione i nieskuteczne.

3.4. PROPOZYCJA REGULACJI ANTYPIRACKICH

Próbę 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 krajowe³⁸. Propozycje prawa modelowego mają na celu ujednoczenie regulacji wewnętrznych i dostosowanie ich do wymagań prawa międzynarodowego.

Prezentację propozycji CMI wypada zacząć 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, na co zwracano uwagę przy typizacji czynów zabronionych w SUA 2005. 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

³⁷ 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 kapitana statku za współpracę z piratami – 10.000 \$, dla pirata za zdobycie ładunku – 20.000 \$, dla organizatora napadu – setki tysięcy dolarów, dla zleceniodawcy, który przejmie statek – miliony dolarów; cyt. za K. Wardin, *op.cit.*, s. 98.

³⁸ Wydaje się, że stanowisko to popiera IMO, gdyż obecnie prowadzi badania ankietowe wśród państw członkowskich na temat krajowych regulacji antypirackich (*Circular Letter* nr 2933).

jednolite ma tu na myśli państwa, które nie ratyfikowały żadnej z wyżej wymienionych konwencji. Bowiern w krajach, które akceptują definicje międzynarodowe piractwa, nie powinno być rozbieżności między wzorcem międzynarodowym a krajowym. Poza piractwem prawo jednolite proponuje ujednoczyć inne przestępstwo morskie, które nazywa **przemocą na morzu (*maritime violence*)**. Ten typ przestępstwa stanowi nawiązanie do konwencji SUA. Karalną przemocą na morzu będą więc wyżej omówione czyny przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, przy czym propozycja CMI nie obejmuje jeszcze 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 tworzy dwa **kontratypy: dla przestępstwa piractwa i przemocy na morzu**, które warto byłoby rozważyć przy formułowaniu krajowych przepisów karnych. Według tego prawa nie popełnia tych przestępstw ten, 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. Piractwo ma więc być ścigane w skali międzynarodowej. Art. 14 konwencji genewskiej o morzu pełnym 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 tym 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*. Wiadomo 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 piractwem – w jego ujęciu konwencyjnym – są także działania w wyłącznych strefach ekonomicznych i wszystkie państwa mają jurysdykcję wobec piratów. 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 również 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 pozostawiono do uznania zainteresowanych państw. Należy podkreślić, że omawiane propozycje przewidują karę dla *entity with juridical personality*, czyli dla jednostek posiadających osobowość prawną. Jak się wydaje, w sytuacji gdyby polski 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 kary. Zaslugują na wprowadzenie do polskiego prawa propozycje CMI odnośnie do zgłaszania przypadków piractwa, które są rozpatrywane w danym państwie, wyznaczonemu organowi centralnemu. Należy sądzić, że 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 Interpolowi.

3.5. POSTULATY *DE LEGE FERENDA* W ZAKRESIE PIRACTWA

Powyższe uwagi skłaniają do sugestii zarówno w odniesieniu do legislacji międzynarodowej, jak i krajowej. W przypadku legislacji międzynarodowej 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 można przytoczyć przykład autentyczny: statek wybudowany w Japonii, właścicielem jest spółka z siedzibą na Malcie, kontrolowana przez firmę włoską, statek 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 Indo-

nej, zatrzymany na Filipinach. Przy takim umiędzynarodowieniu trudno jest ustalić, które państwo powinno ścigać piratów, atakujących statek. Z tego powodu, jeśli przestępstwo morskie zostaje popełnione poza granicami jurysdykcji jednego państwa, wszystkie państwa powinny mieć prawo i obowiązek ścigać przestępców. Zasadniczą jednak rolę w zwalczaniu czynów przeciwko statkom nadal musi odgrywać państwo bandery. Zdając sobie sprawę z iluzoryczności więzi statku z niektórymi państwami bandery, wydaje się jednak, że ogólna, **globalna jurysdykcja karna istotnie urzeczywistnia ściganie sprawców przestępstw na morzu**. Niestety wiele państw, w tym także Polska, nie ma skutecznej regulacji karnej dotyczącej piractwa. Dlatego byłoby ważne, aby 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 morskemu, które przypominają omawiane wyżej 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 na podstawie odpowiednich norm krajowych. Propozycja kolejnego **protokołu do konwencji SUA** (antypirackiego) pozwoliłaby wykorzystać istniejące unormowania tej konwencji, np. w zakresie wydawania sprawców, poszerzonej jurysdykcji *etc.* Te rozwiązania już się przyjęły 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 przedmiotu zwraca się uwagę na to, że okręty wojenne, które ujęły piratów, nie wiedzą, komu ich wydać, żaden bowiem kraj nie chce ich osądzić. W jakimś sensie jest to zrozumiałe, gdyż, jak pisze wielu autorów, „nikt nie chce być wysypiskiem dla trudnych problemów”³⁹.

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 utworzenia na świecie kilku specjalnych sądów antypirackich. Skuteczne ściganie tego typu czynów kryminalnych **mogą zapewnić jedynie sądy karne** we wszystkich państwach, które przyjęłyby proponowany protokół antypiracki do konwencji SUA.

Jeśli chodzi o sugestie dla polskiego ustawodawcy karnego, to wydaje się niezbędne wprowadzenie do naszego systemu prawa przestępstwa piractwa

³⁹ Por. S. Hanson, *Combating Marine Piracy*, Council on Foreign Relations 2010, <http://www.efr.org>, s. 6.

opartego na definicji z art. 101 UNCLOS. Trzeba przypomnieć, że poza omówionymi wyżej przepisami k.k. wdrażającymi konwencję SUA, jest w k.k. tradycyjny przepis art. 170 sankcjonujący tzw. **rozbójnictwo morskie**. Norma ta bez zmian istnieje w polskim 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: „Kto 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 wojenne⁴⁰. Nieprawidłowo w komentarzach do k.k. nazywa się piractwem wspomniany art. 166, odnosi się on bowiem do konwencji o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej. W sumie należałoby, poza wcześniejszymi postulatami dotyczącymi wdrożenia SUA 2005, uzupełnić nasz k.k. o **przestępstwo piractwa**.

Można sądzić, że jedną z dróg legislacyjnych mogłoby 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 czyny określone w art. 280, 281 i 282 dla korzyści majątkowej lub osobistej, wykorzystując 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 niż 3 lata.

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

§ 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 niż 5 lat. § 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 niż 5 lat albo karze 25 lat pozbawienia wolności”.

Powyższe unormowanie spowodowałoby, że w polskim prawie karnym byłoby 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 byłby to jeden z trybów ścigania przestępczości morskiej. Drugim byłby art. 166a, który tworzyłby tryb właściwy dla piractwa w rozumieniu konwencji z 1982 r. Nawiązu-

⁴⁰ Dz.U. z 1936 r., Nr 6, poz. 65; cele tej konwencji nie miały nic wspólnego z piractwem.

jąc do modelowych przepisów, nasuwa się problem, czy poza tymi trybami nie powinien być ustanowiony tryb trzeci, oparty na pojęciu tzw. krajowego piractwa. Chodzi nie o czyny zagrażające bezpieczeństwu morskiemu 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 polskich warunkach bałtyckich byłaby celowa, to wzorem dla niej mogłaby być wyżej zaproponowana norma art. 166a. Należałoby jednak rozważyć, czy sankcje dla takich piratów nie powinny być nieco niższe niż dla piratów *sensu stricto*.

Wydaje się, że tradycja chroni art. 170 k.k. – można by go zaliczyć do krajowego rozumienia „rozbójnictwa morskiego” i zachować w k.k.

Na koniec tych sugestii warto jeszcze nawiązać do pojęcia terroryzmu morskiego. Czy należałoby wprowadzić do k.k. taki typ czynu przestępczego? Jak wspomniano, k.k. definiuje czyn terrorystyczny, ale poza nowym art. 165 nie widać zastosowania tego pojęcia w k.k. Jak się wydaje, każdy czyn przestępcy z k.k., jeśli spełni dyspozycję art. 115 § 20, może być uznany za przestępstwo terrorystyczne. Mogłyby więc to być czyny z art. 166, 166a i 170 k.m. Nasuwa się jedynie pytanie, czy nie powinno być w k.k. wyraźnej normy dla przestępstw morskich, że popełnienie ich jako przestępstw terrorystycznych powoduje np. obostrzenie przewidzianej dla nich kary, w rozumieniu art. 38 k.k.

4. SANKCJE KARNE W PRAWIE UNII EUROPEJSKIEJ

4.1. DYREKTYWA KARNA 2008

W prawie unijnym od dawna stosuje się różne sankcje, w szczególności w prawie ochrony środowiska. Zanim zostanie omówiona dyrektywa sankcyjna, wypada nawiązać do ogólniejszych regulacji UE. Trzeba do nich zaliczyć bez wątpienia dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/99/WE z 19.11.2008 r. w sprawie ochrony środowiska przez prawo karne⁴¹. Parlament Europejski zgodził się koncepcją „zobowiązującą państwa członkowskie do stosowania sankcji karnych wobec niezgodnych z prawem działań, popełnia-

⁴¹ Dz.Urz. z 2008 r. L 328.

nych umyślnie lub wyniku rażącego niedbalstwa, które mogą prowadzić do utraty życia lub uszczerbku na zdrowiu ludzi lub szkodzić powietrzu, wodzie, glebie, roślinom i zwierzętom”. Nie ma w tym opracowaniu potrzeby szczegółowej analizy tej dyrektywy, gdyż tylko w pewnym zakresie może ona mieć zastosowanie w prawie morskim. Warto jednak zwrócić uwagę na wyraźną tendencję legislacji unijnej do penalizacji naruszeń prawa ekologicznego⁴². Nie ulega wątpliwości, że jej implementacja do polskiego prawa karnego jest konieczna i będzie dotyczyć rozdziału XXII k.k. – Przepięstwa przeciwko środowisku. Zapewne warto byłoby podjąć wspólne prace legislacyjne nad wdrażaniem tej dyrektywy z pracami legislacyjnymi nad wdrożeniem dyrektywy sankcyjnej, o której będzie dalej mowa, a być może także nad implementacją protokołu SUA 2005, w zakresie tzw. terroryzmu ekologicznego. Nowelizacji zgodnej z dyrektywą karną ulegną zapewne art. 182, 183, 185, 171, 184, 186 k.k. Będą także nowelizowane i inne ustawy, zawierające normy karne w zakresie ochrony środowiska naturalnego, w tym ustawa z 20.04.2004 r. o substancjach zubażających warstwę ozonową⁴³. Problematyka ochrony atmosfery ma wyraźny aspekt morski.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na propozycję nowego przestępstwa w tej ustawie, które miałyby polegać na „działaniu wbrew zakazom lub bez dochowania warunków, o których mowa w art. 4, 5, 6–13, 15, 17 i 24 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1005/2009 z 16.09.2009 r. w sprawie substancji zubażających warstwę ozonową”⁴⁴. Na przykładzie tej regulacji można zilustrować problem, który może się pojawić. Otóż ustawodawstwo morskie zna wiele „wykroczeń morskich” związanych z tzw. substancjami kontrolowanymi w rozumieniu wspomnianej ustawy. Zagrożone są zwykle karami pieniężnymi. Natomiast przestępstwo wyżej proponowane ma być zagrożone karą do 2 lat pozbawienia wolności, a nieumyślnie popełnione – grzywną lub ograniczeniem wolności. Nie można dopuścić, by w systemie prawa takie same naruszenia przepisów ekologicznych były różnie karane w prawie karnym i prawie morskim.

Trudna do implementacji w polskim prawie karnym jest odpowiedzialność karnoprawna osób prawnych. Wspominają o tym art. 6 i 7 dyrektywy. Wskazano już wyżej, że polskie prawo karne zna tzw. **odpowiedzialność podmiotów zbiorowych**. Nie jest pewne, czy twórcom prawa unijnego chodzi o taką właśnie odpowiedzialność karną. Trzeba jednak uznać, że nie sposób modyfikować ogólnych zasad polskiego prawa karnego w tym zakresie. Należy więc uznać za właściwą implementację art. 16 pkt 8 ustawy z 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych, przy czym należy uzupełnić ten punkt o nowe prze-

⁴² W propozycji Komisji Europejskiej za czyny określone w dyrektywie karnej proponowano kary pozbawienia wolności od 5–10 lat i od 300 000 do 1,5 mln euro grzywny.

⁴³ Dz.U. Nr 121, poz. 1236 z późn. zmian.

⁴⁴ Dz.Urz. z 2009 r. L 286.

stępstwa, m.in. z ustawy z zubażaniu warstwy ozonowej. Mając na uwadze rozważania zawarte w tej pracy, można zwrócić uwagę, że odpowiedzialnością z ustawy z 2002 r. objęte są przestępstwa o charakterze terrorystycznym.

4.2. DYREKTYWA SANKCYJNA 2005/2009

Obecnie obowiązującą dyrektywę sankcyjną poprzedzała dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/35/WE z 7.09.2005 r.⁴⁵ w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa. Początek surowym sankcjom karnym w zakresie ochrony środowiska morskiego dała niewątpliwie decyzja ramowa Rady 2005/667/WSiSW, m.in. wprowadzająca karę pozbawienia wolności dla kapitanów statków, z których dokonano zanieczyszczenia. Ten akt prawa unijnego spotkał się z dużym oporem w kręgach żeglugowych. Decyzję ramową uznano za nieważną na mocy wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w dniu 23.10.2007 r.⁴⁶. Mimo wątpliwości co do stosowania w prawie unijnym sankcji karnych, a zwłaszcza określania ich wysokości, co powinno pozostać w gestii państw członkowskich, dyrektywa sankcyjna obowiązuje dalej, a nawet została znowelizowana dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z 21.10.2009 r. zmieniającą dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa⁴⁷.

Na wstępie trzeba zacytować fragment dyrektywy sankcyjnej z 2005 r., który wyznacza jeden z głównych celów tej regulacji: „Środki o charakterze odstrasżającym stanowią integralną część polityki Wspólnoty w zakresie bezpieczeństwa morskiego, ponieważ gwarantują powiązanie odpowiedzialności każdego z podmiotów transportujących drogą morską ładunki zanieczyszczające z możliwością nałożenia na nie sankcji; zachodzi zatem potrzeba wprowadzenia skutecznych, odstrasżających i proporcjonalnych sankcji, w celu zapewnienia skutecznej ochrony środowiska”. Natomiast dyrektywa sankcyjna z 2009 r. podkreśla, że „sankcje karne, stanowiące wyraz dezaprobaty innego rodzaju niż wyrażana przez kary administracyjne, znacznie wzmocnią przestrzeganie obowiązujących przepisów przeciwdziałających zanieczyszczeniom ze statków”. Dyrektywa w zakresie merytorycznych standardów zanieczyszczenia opiera się na MARPOL 73/78, nawet w załączniku prezentuje rodzaj syntetycznego ujęcia wymagań tej konwencji. Na potrzeby legislacji morskiej trzeba zwrócić uwagę na zakres stosowania dyrektyw sankcyjnych. Sankcje za zanieczyszczenie mają dotyczyć **wszystkich statków, bez względu na banderę**, z wyjątkiem okrętów wojennych, pomocniczych jednostek marynarki wojennej

⁴⁵ Dz.Urz. z 2005 r. L 255.

⁴⁶ Sprawa C-440/05, Komisja przeciwko Radzie, Zbiór Orzeczeń 2007, s. 1–9097.

⁴⁷ Dz.Urz. z 2009 r. L 280.

i statków będących własnością państwa lub obsługiwanych przez państwo i wykorzystywanych w danym momencie wyłącznie w niekomercyjnej służbie państwowej. Jeśli chodzi o obszary morskie, których zanieczyszczenie ma być sankcjonowane przez krajowe normy prawne, to są to obszary morskie zarówno krajowe, jak i międzynarodowe. A więc wody wewnętrzne, zwłaszcza portowe, morze terytorialne państw członkowskich, a nadto wody tzw. cieśnin konwencyjnych (konwencja z Montego Bay), na których obowiązuje prawo przejścia tranzytowego, wody wyłącznych stref ekonomicznych i równoważnych państw członkowskich i cały obszar morza pełnego. Taki zakres regulacji karnej stwarza dla legislatora problemy podobne, jak w przypadku piractwa i innych morskich przestępstw międzynarodowych. Zasadnicze obowiązki nałożone dyrektywami sankcyjnymi polegają na:

- zapewnieniu, że każde usunięcie substancji ze statku, bez względu na przyczyny, w tym także przypadków mniejszej wagi, przez wyżej wymienione statki i na wskazanych wyżej obszarach, jeśli zostało dokonane umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania, będzie stanowić naruszenie prawa, a każda osoba fizyczna lub prawna, która się tego dopuściła, zostanie pociągnięta do odpowiedzialności;
- uznaniu za przestępstwo powyższych naruszeń prawa, z wyjątkiem „przypadków mniejszej wagi, w których popełniony czyn nie powoduje pogorszenia jakości wody”; przy czym powtarzające się takie wypadki mogą być uznane za przestępstwo;
- wprowadzeniu za powyższe naruszenia prawa skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji, zarówno wobec osób fizycznych, jak i prawnych.

Ustawodawca polski ma obowiązek zrealizować cele dyrektywy sankcyjnej do 16.11.2010 r. Jest to zatem sprawa pilna. Jak się wydaje, główne trudności mogą polegać na dostosowaniu zapisów unijnych do systemu polskiego prawa karnego. Skoro muszą to być nowe przestępstwa ekologiczne, to dobrze byłoby wprowadzić je przy okazji zmian przepisów k.k. o ochronie środowiska, o czym była wyżej mowa. Zważywszy jednak na typowo morski charakter tych przepisów, innym wariantem jest wprowadzenie ich do którejś z ustaw o ochronie środowiska morskiego. To rozwiązanie miałoby tę zaletę, że mogłoby być przygotowane w Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego.

Jedną z możliwości byłoby uzupełnienie ustawy z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki⁴⁸. Należałoby w tej ustawie dodać nowy rozdział 6a – Przepisy karne. Rozdział ten mógłby zawierać następujące regulacje:

⁴⁸ Dz.U. Nr 47, poz. 243 z późn. zmian.

„Rozdział 6a Przepisy karne

Art. 35a⁴⁹ § 1. Kto zanieczyszcza środowisko przez usunięcie ze statku, w tym wodorolotu, poduszkiowca, statku podwodnego, jakiegokolwiek substancji zanieczyszczającej, w rozumieniu załączników I i II do konwencji, o której mowa w art. 6 pkt 1, na obszarze wód wewnętrznych, morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej, a także w cieśninie morskiej używanej do żeglugi międzynarodowej, w której obowiązuje prawo przejścia tranzytowego, bądź na morzu pełnym, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 3.

§ 2. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 działa nieumyślnie, podlega karze grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

§ 3. Nie stanowi przestępstwa niewielkie zanieczyszczenie, które nie powoduje pogorszenia jakości wód morskich lub śródlądowych.

§ 4. W wypadku powtarzających się niewielkich zanieczyszczeń, które łącznie mogą prowadzić do pogorszenia jakości wód morskich lub śródlądowych, sprawca czynu podlega karze określonej w § 1, przy czym sąd może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary.

Art. 35b. Za czyny określone w art. 35a § 1 i 4 odpowiadają także podmioty zbiorowe, jeżeli czyny te zostały popełnione przez osoby fizyczne sprawujące funkcję kierowniczą w podmiocie zbiorowym, działające samodzielnie lub jako członek organu tego podmiotu zbiorowego, na podstawie prawa do reprezentowania, upoważnienia do podejmowania decyzji, uprawnienia do sprawowania kontroli, jeżeli przyniosło to lub mogło przynieść podmiotowi zbiorowemu korzyść, chociażby niemajątkową”.

Na koniec tych rozważań konstatacja jest niemal oczywista: nie ma przestępstwa w systemie polskiego prawa karnego bez winy. O winie zaś mogą orzekać tylko sądy. Należy więc zdecydowanie odróżnić powyższe normy od wszelkiego typu sankcji krajowych i unijnych, które zostaną dalej omówione. Odpowiedzialność bowiem typu administracyjnego polega na samym wyczerpaniu znamion ustawowych deliktu administracyjnego⁵⁰. Co do pojęcia winy zwrócono uwagę, że formuła unijna „umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania” nie znajduje adekwatnych odpowiedników w systemie prawa polskiego⁵¹. Nasuwa się refleksja, że tego typu morskie sprawy karne

⁴⁹ Numeracja nawiązuje do istniejącej w ustawie z 1995 r.

⁵⁰ Por. M. Wincenciak, *Sankcje w prawie administracyjnym i procedura ich wymierzania*, Kraków 2008, s. 100 i nast.

⁵¹ D. Pyć, *Konieczność wprowadzenia zmian do polskiego porządku prawnego w związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z 21.10.2009 r. zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Gdynia 2009, s. 4.

wyjątkowo dobrze „pasowałyby” do sądów morskich⁵², a nie zwykłych sądów karnych.

5. KARY PIENIĘŻNE

Problematyka kar pieniężnych jest stosunkowo najlepiej znana, gdyż od dwudziestu lat stanowią one integralną część większości ustaw morskich. Jak już wspomniano, istnieje zasadniczy problem w rozróżnianiu sankcji karnych od sankcji administracyjnych. W. Radecki wskazuje, że w licznych ustawach regulujących stosunki społeczne metodą administracyjną występuje obszerna grupa kar pieniężnych określanych w taki sam sposób, jak typizuje się przestępstwa lub wykroczenia. Stosowany w tym przypadku tryb administracyjny sugeruje, że chodzi o odpowiedzialność administracyjną, ale to pojęcie jest wyjątkowo niejasne. Według tego autora oba pojęcia: „odpowiedzialność administracyjna” i „delikt administracyjny” są teoretycznie niedopracowane⁵³. Również Z. Godecki ma wiele zastrzeżeń co do stosowania kar pieniężnych⁵⁴. Autor wyjątkowo ostro krytykuje niejednorodność sankcji zawartych w morskich karach pieniężnych. Potępia wręcz system kar pieniężnych związany z ustawą z 19.02.2004 r. o rybołówstwie⁵⁵. Rzeczywiście, jest to rozwiązanie zdumiewające, bowiem cały system kar pieniężnych jest zawarty nie w ustawie, lecz w akcie wykonawczym do ustawy⁵⁶. Z. Godecki słusznie krytykuje poziom legislacyjny tego aktu prawnego. Do jego uwag można dodać jeszcze jedno kuriozum prawne: poza 166 czynami sankcjonowanymi karami pieniężnymi, rozporządzenie zawierało normy sankcjonujące rybaków, które można nazwać „otwartymi”, np. „za naruszenia w inny sposób przepisów ustawy, aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie oraz przepisów Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej”. Czyn zagrożony sankcją nie był więc ściśle określony. Polskie i unijne prawo rybołówstwa obejmuje tysiące norm, naruszenie ich może polegać np. na ich nieznamości. Czy za to należy karać? Nic dziwnego, że system rybackich kar pieniężnych został zaskarżony do Trybunału Konstytucyjnego. W orzeczeniu z dnia 7.07.2009 r. omówione wyżej najbardziej kontrowersyjne przepisy wspomnianego rozporządzenia Ministra

⁵² M.H. Koziński, *Projekt ustawy o sądach morskich*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 229 i nast.

⁵³ Por. W. Radecki, *Kary pieniężne w polskim systemie prawnym. Czy nowy rodzaj odpowiedzialności karnej?*, Przegląd Prawa Karnego 1996, nr 14–15, s. 5 i nast.

⁵⁴ Zob. bliżej Z. Godecki, *Krytycznie o instytucji kar pieniężnych w ustawach morskich*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 77 i nast.

⁵⁵ Dz.U. Nr 62, poz. 574.

⁵⁶ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa z 21.04.2005 r. w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenie przepisów o rybołówstwie, Dz.U. Nr 76, poz. 671.

Rolnictwa i Rozwoju Wsi zostały uchylone⁵⁷. Z. Godecki wyraźnie wątpi w konstytucyjność morskich kar pieniężnych⁵⁸. Obecnie (opierając się na orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego i NSA), jak się wydaje, administracyjne kary pieniężne są akceptowane w polskim systemie prawnym, ale nadal poddaje się tę formę „karania” krytyce. Przykładowo, J. Zaborowski twierdzi, że brakuje wyraźnych kryteriów odróżnienia kar administracyjnych od sankcji karnych i gdyby kara pieniężna spełniała te same funkcje, co kara kryminalna, to jej wymierzanie przez organy administracji publicznej naruszałoby konstytucyjną zasadę wymierzania kar przez sądy⁵⁹.

Autor tego opracowania, dostrzegając wady systemu morskich kar pieniężnych, nie wahał się już w 1998 r. uznać je za instytucje „karnoprawne” i stwierdzić, że tego typu karnoprawna metoda regulacji stanowi trwały element regulacji prawnomorskich⁶⁰. Wydaje się, że teza ta potwierdza się w polskim ustawodawstwie, a nadto kary pieniężne stały się najczęstszym sposobem implementacji prawa unijnego.

Niemal w każdym akcie prawa unijnego występuje standardowy zapis:

„Państwa członkowskie ustanowią system sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych z zastosowaniem niniejszej dyrektywy i podejmą wszelkie niezbędne działania, aby sankcje te były stosowane. Przewidziane sankcje będą skuteczne, proporcjonalne i odstraszające”⁶¹.

Bywa, że nie wszystkie normy unijne są sankcjonowane i wtedy akt prawa unijnego wskazuje⁶², które normy muszą w prawie krajowym być objęte sankcją. Prawo unijne nie mówi wprost, że powinny to być kary pieniężne, i jak wskazano wyżej – ostatnio zaczyna wymuszać penalizację karami z k.k., ale dotychczas administracja morska zwykle wprowadzała nowy czyn, za który groziła kara pieniężna.

Nie ma ani potrzeby, ani możliwości analizowania wszystkich kar pieniężnych w polskim prawie morskim. Nie licząc wspomnianych kar rybackich, jest

⁵⁷ Dz.U. Nr 112, poz. 936; zob. także Z. Godecki, *Legislacja morska miejscowa. Krytycznie o ustawodawcy i administracji morskiej*, Gdańsk 2009, s. 283.

⁵⁸ Z. Godecki, *Krytycznie...*, op.cit., s. 85, *idem*, *Legislacja...*, op.cit., s. 195.

⁵⁹ Por. J. Zaborowski, *Uwagi na temat konstytucyjności kar administracyjnych*, [w:] *Problemy współczesnego ustrojoznawstwa* (red. J. Dobkowski), Olsztyn 2007, s. 414.

⁶⁰ Por. M.H. Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeganie...*, op.cit., s. 90.

⁶¹ W niektórych tłumaczeniach używa się określeń „współmierne” i „dostateczne”. Powyższa formuła dotyczy także rozporządzeń unijnych, toteż mimo że obowiązują one na terenie krajów członkowskich, muszą być implementowane w zakresie sankcji.

⁶² Na przykład Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z 19.11.2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.Urz z 2008 r. L 323) w art. 30 stwierdza: „Państwa członkowskie ustanowią system sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych na mocy art. 1, 3, 5, 7, 9–15, 17–19, 22–24 i 29 oraz załączników I i II”. Z innego powodu podobny zapis występuje w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE w sprawie ubezpieczeń armatorów od roszczeń morskich (Dz.Urz. z 2009 r. L 131).

ich kilkadziesiąt. Swoistym *novum* uzupełniającym dotychczasowe wysokości kar pieniężnych są kary do kwoty 50 000 SDR⁶³.

Trzeba odnotować jeszcze jedną nowość w morskim systemie sankcji, która jednak przypomina rozwiązania sprzed wejścia w życie ustawy z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Chodzi o ustawę z 1.07.2005 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz o zmianie niektórych innych ustaw⁶⁴. Wprowadziła ona do ustawy z 12.9.2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych⁶⁵ cały nowy rozdział 5a – *Przepisy karne*. W art. 12a wprowadzono siedem nowych wykroczeń morskich związanych z obowiązkami w zakresie zdawania odpadów, przy czym termin „wykroczenie” należy w tym wypadku rozumieć w ścisłym słowa znaczeniu, a nie w sensie szerszym, jako każdy czyn zagrożony karą pieniężną. W nowym rozdziale stwierdza się w ust. 2 *expressis verbis*, że za wspomniane wykroczenia grozi kara grzywny, a do orzekania w tych sprawach stosuje się Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia⁶⁶.

Trudno kwestionować różnorodność sankcji w stosunkach morskich. Wydaje się, że im więcej typów sankcji „karnych”, tym większe prawdopodobieństwo, że zagrożenie dla sprawców będzie skuteczne, proporcjonalne i odstraszaające”. Jednak w polskim systemie każda ustawa morska inaczej karze za dość podobne czyny. Sformułowania zakresu czynów zabronionych (deliktów administracyjnych czy – jak nazwano je w tej pracy – „wykroczeń morskich”) odbiegają często w rażący sposób od form przyjętych w prawie karnym.

Pilnym zadaniem ustawodawcy jest krytyczny przegląd dotychczasowych norm formułujących kary pieniężne. Po pierwsze, będzie się to wiązać z koniecznością wprowadzenia nowych przestępstw morskich, o czym wyżej była mowa. Wydaje się, że mogą one uczynić bezprzedmiotowymi niektóre wykroczenia ekologiczne. Po drugie, jest niemal pewne, że Polska nadal **nie sankcjonuje, nawet karami pieniężnymi, niektórych czynów wskazanych przez prawo unijne**. Po trzecie, należałoby rozważyć, czy nie byłoby stosowne, by wszystkie normy „karne” prawa morskiego zebrać w jednym akcie prawnym (jest ich, z rybackimi, już przeszło 200).

⁶³ Dotychczas dla armatora kara wynosiła do 1 mln SDR, a dla pozostałych osób naruszających normy morskiego prawa administracyjnego do 20-krotności przeciętnego wynagrodzenia. Nowe kwoty kar występują np. w: art. 36a, art. 36c (dla dostawcy paliwa żeglugowego), art. 37a (nawiązujący wprost do unijnych przepisów o zakazie stosowania związków cynoorganicznych) ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1995 r.

⁶⁴ Dz.U. Nr 203, poz. 1683.

⁶⁵ Dz.U. Nr 166, poz. 1361 z późn. zmian.

⁶⁶ Ustawa z 24.08.2001 r., Dz.U. Nr 106, poz. 1148 z późn. zmian.

6. UWAGI KOŃCOWE

Wiele postulatów *de lege ferenda* zostało zawartych w odpowiednich częściach tego opracowania. Niestety, jeden wniosek ogólny nasuwa się wyraźnie: w Polsce brakuje koordynacji w zakresie tworzenia morskiego prawa karnego. Istnieje poważna trudność w tym zakresie, gdyż minister sprawiedliwości te specjalistyczne normy morskie traktuje marginesowo i nie ma w tym resorcie zrozumienia dla potrzeb legislacji morskiej. Z kolei minister infrastruktury nie czuje się upoważniony do przygotowywania nowelizacji k.k. W sumie prace rozpoczyna się, gdy jest nagła potrzeba i grożą sankcje unijne lub może dojść do kompromitacji na forum międzynarodowym. Zdaniem autora tego artykułu należałoby zorganizować posiedzenie Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Karnego i Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego dla omówienia stanu morskiego prawa karnego i najbliższych planów legislacyjnych.

Przedstawione opracowanie nie pretenduje do ocen ostatecznych. Wywołane zostało raczej potrzebami praktycznymi, a nie badaniami nad teorią prawa karnego. Może zatem wzbudzi dyskusję wśród specjalistów od prawa karnego. Wydaje się, że problemów teoretycznych znalazłoby się więcej, niż podniesiono w tym artykule. Na przykład od lat jest wątpliwe, czy zbiorcze określenie „statek wodny” odpowiada wymaganiom stosunków morskich. Inną kwestią jest też uznanie za statek wyłącznie „stałej platformy umieszczonej na szelfie kontynentalnym”. Po pierwsze, dlaczego tylko stałej, po drugie, polskie prawo nie zna pojęcia szelfu kontynentalnego.

W sumie praca poświęcona morskiemu prawu karnemu wydaje się celowa, wypełnia bowiem lukę w tej wyraźnie zaniedbanej w naszym piśmiennictwie prawniczym problematyce.

CRIMINAL LAW IN MARITIME LEGISLATION

(Summary)

This article takes on seldom discussed subject of maritime criminal law. It draws inspiration from growing number of offenses being committed at sea, including acts of piracy. The first part of the report explores basics of Polish criminal law with particular attention paid to its maritime aspects. The author criticizes the method of implementation into Polish law of maritime offenses as required by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982).

The study notes in this context the significance of Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA 1988) and in particular its implementation into Polish Criminal Code. The author advocates ratification of the 2005 Protocol to the SUA Convention

by Poland and speedy inclusion of terrorism offenses defined therein into Polish law.

Much attention is being paid to the offense of piracy. The author distinguishes between an act of terrorism at sea and an act of piracy and recommends adoption of definition of piracy by domestic legal systems as set forth in UNCLOS Article 101. Domestic regulations are modeled after legal framework adopted by Comité Maritime International (CMI). The study includes draft legislation.

Next the author discusses criminal law of the European Union, including the Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements (as amended by the Directive 2009/123/EC). The Directive introduces a new level of sea pollution enforcement by way of, inter alia, criminalizing certain acts. The author suggests introducing those offenses into Polish law.

Finally, the study examines financial penalties commonly applied in maritime law. The author voices skepticism as to theoretical and legal grounds for administration of those sanctions by maritime authorities.