



*Zjawisko piractwa jako zagrożenie
dla bezpieczeństwa morskiego w XXI wieku*





Zjawisko piractwa jako zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego w XXI wieku

Autor

Barbara SZUSTKIEWICZ

Promotor pracy

Prof. dr hab. Miron LAKOMY

Wydawca

Alioth Foundation

foundation.alioth.group

Warszawa

2024

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być reprodukowana lub przedrukowana bez zgody Alioth Foundation.

Spis treści

Wstęp	5
Rozdział I. Pojęcie bezpieczeństwa morskiego	8
1.1. Pojęcie bezpieczeństwa w nauce	8
1.2. Klasyfikacja bezpieczeństwa	17
1.3. Bezpieczeństwo morskie – istota pojęcia	23
Rozdział II. Pojęcie piractwa w nauce	30
2.1. Definicja piractwa w dyskursie naukowym	30
2.2. Geneza zjawiska piractwa	39
2.3. Zjawisko piractwa w świetle prawa międzynarodowego	48
Rozdział III. Piractwo jako zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego	55
3.1. Charakterystyka współczesnego piractwa	55
3.2. Metody działania współczesnych piratów	72
3.3. Sposoby przeciwdziałania piractwu w XXI wieku	79
Zakończenie	88
Bibliografia	91
Spis rysunków	102
Spis wykresów	102

Wstęp

Wieloaspektowość bezpieczeństwa sprawia, że potrzeba jego zapewnienia zauważalna jest na wszystkich płaszczyznach ludzkiego życia. Natomiast, z punktu widzenia niniejszej pracy, szczególnie istotna jest ona w sferze morskiej. Akweny wodne stanowią bowiem zdecydowaną większość globu, zajmując około siedemdziesięciu jeden procent powierzchni Ziemi. Co więcej, są niezwykle atrakcyjne pod względem znajdujących się na ich obszarze zasobów i surowców, wśród których wymienić można między innymi bursztyny, perły, ryby i owoce morza, a także ropę naftową czy gaz ziemny. Spełniają także rolę szlaków transportowych i komunikacyjnych, które wykorzystuje się zarówno do przemieszczania się ludzi, jak i przewozu towarów czy szeroko pojętego ładunku. W obliczu gospodarczego znaczenia akwenów morskich nie powinien dziwić fakt, iż zmagają się one z wieloma czyhającymi na ich obszarach niebezpieczeństwami. W niniejszej pracy dyplomowej podjęto więc temat jednego z nich, jakim jest piractwo morskie, a także stwarzanych przez owe zjawisko zagrożeń w XXI wieku. Wybór wskazanego okresu czasowego nie jest przypadkowy. Co prawda, fenomen ten nie jest problemem nowym, jego historia sięga bowiem dziejów starożytnych. Natomiast jego współcześnie znana forma wykształciła się w czasie wielkich odkryć geograficznych. Niemniej jednak, to właśnie na przestrzeni XX i XXI wieku doszło do renesansu piractwa morskiego, a także do jego znacznego rozwoju w obecnym stuleciu. W celu przeciwdziałania omawianemu zjawisku społeczność międzynarodowa podejmuje wzmoczoną współpracę, zwłaszcza poprzez inicjatywy wprowadzane w ramach organizacji międzynarodowych. Ponadto, na pokładach statków wdraża się zaawansowane rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa morskiego, które również mają się przyczyniać do zapobiegania nielegalnym aktom. Wskazane przedsięwzięcia nie są jednak wystarczające, bowiem morscy przestępcy nadal pozostają aktywni, a skala ich działalności jest znacząca. Biorąc więc pod uwagę, że problem piractwa morskiego pozostaje realnym zagrożeniem, słuszne wydaje się stwierdzenie, iż wybrany temat jest jak najbardziej zasadny z perspektywy nauk o bezpieczeństwie.

Problem badawczy przyjęty w niniejszej pracy dyplomowej zawiera się w następującym pytaniu: jakie są zagrożenia bezpieczeństwa morskiego w XXI wieku wynikające ze zjawiska piractwa? Celem głównym jest zatem wyjaśnienie, w jaki sposób oraz na jaką skalę piractwo morskie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego. W realizacji owego celu pomocne mogą być też odpowiedzi na następujące cele szczegółowe:

1. Przedstawienie istoty bezpieczeństwa oraz jego morskiej dziedziny.
2. Zaprezentowanie pojęcia piractwa morskiego w nauce i prawie międzynarodowym.
3. Scharakteryzowanie zjawiska piractwa we współczesnym świecie.
4. Wskazanie metod działania piratów oraz sposobów przeciwdziałania im.

Główna hipoteza pracy zakłada, iż piractwo stanowi jedno z czołowych zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego w XXI. Stwarza bowiem wyzwanie dla transportu morskiego oraz żeglugi

drogą morską, a także jest przykładem zjawiska o charakterze asymetrycznym. Co istotne, w obliczu ataku piratów w niebezpieczeństwie znajdują się nie tylko dobra materialne, ale także zdrowie i życie członków załogi napadniętego statku. Warto także nadmienić, iż skala omawianego problemu we współczesnym świecie pozostaje znacząca.

Na tej podstawie wyróżniono również następujące hipotezy szczegółowe, które pomogą w lepszym zrozumieniu przedmiotu rozważań niniejszej pracy:

1. Jedną z podstawowych potrzeb każdego człowieka jest bezpieczeństwo, którego szczególną dziedzinę stanowi bezpieczeństwo morskie. Odnosi się ono do tak zwanego „bezpiecznego uprawiania morza”¹, a zakresem swoim obejmuje zarówno ochronę zdrowia i życia ludzkiego, jak i mienia czy środowiska morskiego.
2. W dyskursie naukowym podejmowane są liczne rozważania definicyjne na temat piractwa morskiego. Niemniej jednak, żadna z wypracowanych w ten sposób propozycji nie uzyskała miana wiodącej, dlatego niezmiennie ważna w tym zakresie jest przyjęta praktyka międzynarodowa uregulowana w przepisach prawnych.
3. Piractwo morskie rozwinęło się wraz z początkiem wykorzystania akwenów wodnych do przemieszczania się ludzi oraz przewożenia towarów i ładunków. Natomiast na przełomie XX i XXI wieku doszło do jego renesansu, a największą aktywność piratów odnotowuje się w regionach o kluczowym znaczeniu dla transportu i żeglugi drogą morską².
4. Nie sposób wskazać jednego modus operandi piratów, bowiem metody działania piratów różnią się w zależności od obszaru ich występowania. Niemniej, owemu zjawisku przeciwdziałano na wielu płaszczyznach, między innymi poprzez współpracę międzynarodową w tymże zakresie czy wdrażanie tak zwanych „dobrych praktyk”.

Dla prawidłowego zbadania powyższych założeń zastosowano charakterystyczne dla nauk społecznych metody badawcze – zarówno jakościowe, jak i ilościowe. Po pierwsze, wykorzystano analizę i krytykę piśmiennictwa, nie tylko w przypadku monografii, ale także artykułów naukowych. Było to pomocne w odniesieniu do prac polskojęzycznych, a również tych napisanych w języku angielskim. Wskazana metoda posłużyła przede wszystkim do scharakteryzowania piractwa morskiego. Fundamentalne znaczenie w tym aspekcie miało przedstawienie definicji omawianego zjawiska oraz odróżnienie go od pokrewnych mu kategorii, takich jak terroryzm morski, korsarstwo oraz zbrojne napady rabunkowe. Ponadto, wskazano jego etiologię oraz przyczyny renesansu na przestrzeni XX i XXI wieku, regiony jego występowania, a także modus operandi współczesnych piratów oraz sposoby przeciwdziałania im. Metoda ta była także przydatna w celu zaprezentowania istoty bezpieczeństwa oraz jego morskiej dziedziny, istotnej z punktu widzenia niniejszej prac. Po drugie, wykorzystano analizę

1. A. Szulczewski: Bezpieczeństwo morskie. W: Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego. Dziedziny bezpieczeństwa. Red. A. Urbanek, Słupsk, Wydawnictwo Społeczno-Prawne, 2013, s. 312.

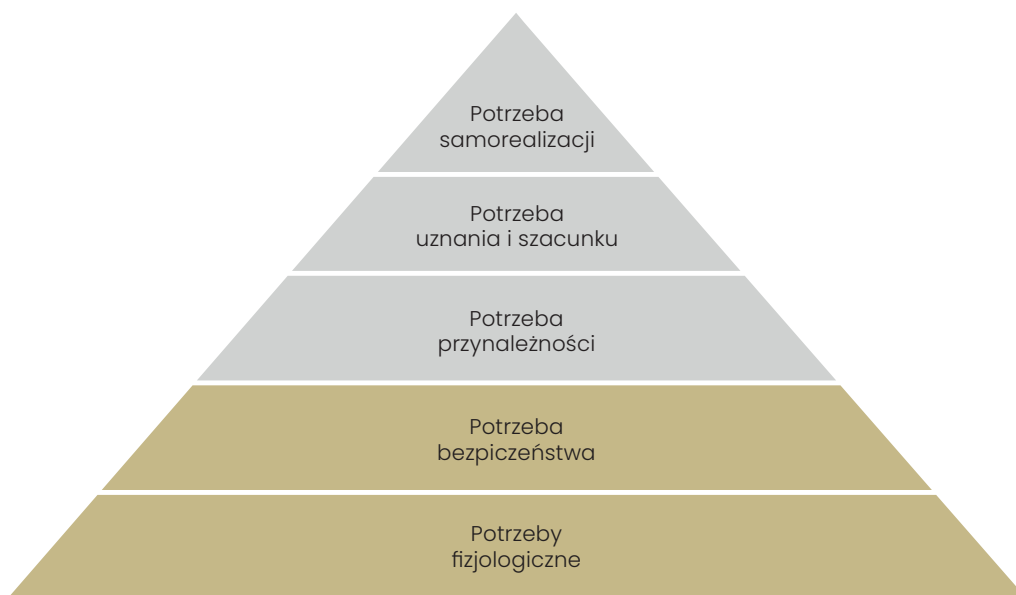
2. E. Bombińska: Unia Europejska wobec zagrożeń współczesnym piractwem morskim. „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2016, t. 17, z. 8, cz. II, s. 200.

ilościową, która umożliwiła określenie skali omawianego problemu. W konsekwencji tego wskazano również częstotliwość oraz skuteczność aktów piractwa. Co istotne, dokonano tego nie tylko w wymiarze ogólnym, lecz zobrazowano też liczebność ataków na poszczególnych obszarach zmagających się z tym fenomenem. Pomocna w tymże aspekcie była także metoda komparatywna, która pozwoliła na porównanie danych statystycznych i wskazanie rejonu dotkniętego największą aktywnością piratów. Po trzecie, zastosowano analizę historyczną, przydatną do omówienia genezy piractwa morskiego oraz jego ewolucji na przestrzeni wieków, od czasów starożytnych aż do współczesności. Natomiast analiza instytucjonalno-prawna została wykorzystana do zaprezentowania aktów prawa międzynarodowego regulujących kwestię omawianego zjawiska. Kluczowe w tym aspekcie było przedstawienie pojęcia jurysdykcji uniwersalnej oraz przesłanek, których spełnienie jest konieczne do zakwalifikowania incydentu jako piractwo. Ponadto, posłużono się kilkoma podstawowymi metodami badawczymi, takimi jak opis, synteza czy wnioskowanie, czego celem było uzyskanie wiedzy o całokształcie analizowanego problemu.

Rozdział I. Pojęcie bezpieczeństwa morskiego

1.1. Pojęcie bezpieczeństwa w nauce

Podając rozważania nad bezpieczeństwem już na początku należy podkreślić, iż stanowi ono jedną z naczelných potrzeb ludzkich, a co za tym idzie, również społeczności międzynarodowej oraz samych państw. W pierwszej połowie XX wieku amerykański psycholog – Abraham Maslow – stworzył hierarchię potrzeb zwaną od jego nazwiska „Piramidą Maslowa”. Z czasem została ona zobrazowana w postaci trójkąta podzielonego na poziomy, które kolejno odpowiadają potrzebom niższego i wyższego rzędu. Pierwsze z nich są priorytetowe, muszą zostać zaspokojone w pierwszej kolejności, a dopiero po ich realizacji można spełnić te drugie³. Rysunek numer 1 przedstawia wspomnianą piramidę, gdzie kolorem zielonym wyszczególnione zostały potrzeby podstawowe. Dzięki temu zauważyć można, że w tej hierarchii bezpieczeństwo znajduje się na drugim poziomie, a tym samym stanowi jeden z dwóch najważniejszych wymogów do prawidłowego funkcjonowania każdego człowieka.



Rys. 1. Piramida Maslowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: A. Maslow: Motywacja i osobowość. Przeł. J. Radzicki. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2013.

3. R. Klamut: Bezpieczeństwo jako pojęcie psychologiczne. „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej. Ekonomia i Nauki Humanistyczne” 2012, nr 286, z. 19(4/2012), s. 42–43.

W tym miejscu istotne wydaje się również podkreślenie, że zgodnie z Powszechną deklaracją praw człowieka bezpieczeństwo stanowi także jedno z praw człowieka, co znajduje wyraz w artykule numer trzy tegoż aktu. Jego zapis jest następujący: „każdy człowiek ma prawo do życia, wolności i bezpieczeństwa swej osoby”⁴. Słuszne wydaje się więc stwierdzenie, iż zawarcie tego zagadnienia w jednym z pierwszych artykułów, sugeruje jego szczególne znaczenie oraz kluczową rolę dla całej ludzkości.

Dla zrozumienia istoty bezpieczeństwa niezmiernie ważne jest przytoczenie jego etymologii, czyli źródła pochodzenia. Należy tutaj wskazać na język łaciński, gdzie pojęcie to brzmi „securitas”, co pochodzi od słów „sine cura”, a to z kolei w dosłownym tłumaczeniu oznacza „bez pieczy”⁵. Warto więc zauważyć, że omawiany wyraz w słownictwie polskim stworzony został z dwóch części składowych, co można przedstawić jako „bez-pieczęństwo”, co też pokrywa się z tłumaczeniem jego łacińskiego odpowiednika. Pierwsza część – „bez” – to przedrostek, który pełni tutaj niejako funkcję zaprzeczenia, natomiast druga – „pieczęństwo” – wywodzi się od wyrazu „piecza” oznaczającego opiekę, ochronę, troskę⁶. Słusznym wydaje się więc, że pod względem etymologicznym bezpieczeństwo należy rozumieć jako poczucie pewności i spokoju, wynikające z braku konieczności zastosowania ochrony, która w panującej sytuacji jest zbyteczna, co jest równoznaczne z brakiem zagrożeń w postaci napaści zewnętrznej oraz wolnością od niebezpieczeństw. Oddziaływanie łaciny jest szczególnie istotne i nie należy umniejszać jego znaczenia, gdyż przez długi czas, bo aż do XIX wieku, stanowiła ona oficjalny język w Polsce⁷. Co więcej, jej wpływ przetrwał do dziś, o czym świadczy chociażby fakt, że odpowiedniki wspomnianego wyrazu w innych językach to „security” (język angielski) czy „la sécurité” (język francuski)⁸. Wanda Decyk-Zięba dodatkowo wskazuje, że słowo „bezpieczeństwo” w języku polskim pojawiło się w okresie staropolskim⁹, a w słownikach znajduje się od XVI wieku¹⁰.

Przedstawiona etymologia wyrazu ukazuje jego klasyczne rozumienie, które jeszcze kilka dekad temu było ściśle związane z wymiarem militarnym¹¹, czyli stosowaniem siły, przemocy oraz przymusu. Jednak we współczesnym świecie bezpieczeństwo stało się niezwykle szeroką kategorią, a co za tym idzie, postrzeganie jego znaczenia się pogłębiło, na co wpływ miało zakończenie zimnej wojny oraz rozpad układu bipolarnego. Wynika to z faktu, iż już w chwili powstania pojęcia „securitas”, czyli od czasów starożytnego Rzymu, największym zagrożeniem na arenie międzynarodowej była agresja ze strony innych państw i związane z tym ryzyko wybuchu wojny. Taki stan rzeczy utrzymywał się przez wieki, aczkolwiek wspomniane wydarzenia w znacznym stopniu doprowadziły do zmniejszenia

4. Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 217 A (III): Powszechna deklaracja praw człowieka. Paryż, 10.12.1948, s. 2.

5. O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopeć (red.): *Vademecum bezpieczeństwa*. Kraków, Wydawnictwo LIBRON, 2018, s. 67.

6. M. Brzeziński: Problem tożsamości bezpieczeństwa w świetle etymologii języka polskiego. W: *Metodologiczne i dydaktyczne aspekty bezpieczeństwa narodowego*. Red. W. Kitler, T. Kośminder, Warszawa, Wydawnictwo Difin, 2015, s. 149.

7. L.F. Korzeniowski: *Podstawy nauk o bezpieczeństwie*. Wydanie II. Warszawa, Wydawnictwo Difin, 2017, s. 93.

8. E. Nowak, M. Nowak: *Zarys teorii bezpieczeństwa narodowego*. Warszawa, Wydawnictwo Difin, 2011, s. 13.

9. W. Decyk-Zięba: Etymologia i znaczenie słowa bezpieczeństwa. W: *Bezpieczeństwo międzynarodowe. Polska-Europa-Swiat*. Red. J. Zajac, A. Włodkowska-Bagan, M. Kaczmarek, Warszawa, Wydawnictwo WDInP, 2015, s. 35.

10. *Ibidem*, s. 47.

11. A. Czupryński: *Bezpieczeństwo w ujęciu teoretycznym*. W: *Bezpieczeństwo. Teoria – Badania – Praktyka*. Red. A. Czupryński, B. Wiśniewski, J. Zboina, Józefów, Wydawnictwo CNBOP-PIB, 2015, s. 17.

możliwości zaistnienia konwencjonalnego konfliktu. Z tego powodu rozumienie omawianego terminu zostało poszerzone i zaczęło wykraczać poza jego tradycyjne aspekty, w związku z czym zaprzestano łączyć go jedynie z kwestiami militarnymi. W ten sposób w literaturze przedmiotu doszło do podziału bezpieczeństwa na sposoby jego postrzegania, które Joseph S. Nye nazwał negatywnym i pozytywnym¹². Maciej Serowaniec oraz Wojciech Włoch określają je kolejno jako bezpieczeństwo „od” oraz „do”¹³, a Jacek Czaputowicz wskazuje, że dotyczą one wartości „złych” i „dobrych”¹⁴. Wynika z tego, że pierwszy z nich łączy się z tradycyjnym rozumieniem omawianego terminu, a co za tym idzie, ograniczony jest jedynie do aspektów militarnych, na co uwagę zwraca między innymi Katarzyna Świerszcz¹⁵. Oznacza on wolność od zagrożeń, a więc jest równoznaczny z możliwością przetrwania i kontynuowaniem fizycznego istnienia jednostek. Słuszne wydaje się jednak stwierdzenie, iż jest to dość wąskie ujęcie, a tym samym na swój sposób również ograniczone oraz niepełne, ponieważ świat jest w nim postrzegany jedynie z perspektywy potencjalnych niebezpieczeństw. Z tego powodu ten sposób postrzegania bezpieczeństwa, choć stanowi podstawę istnienia ludzkiego, został zepchnięty na drugi plan. Wynika to również z faktu, iż w postzimnowojennym łańdź międzynarodowym siła relatywnie traci na znaczeniu¹⁶. W tej sytuacji nie powinno dziwić powstanie szerszego rozumienia bezpieczeństwa, zwanego pozytywnym. Wyraża się on, obok instynktownej potrzeby przetrwania, w możliwości swobodnego rozwoju, realizacji celów, prawidłowym funkcjonowaniu oraz dążeniu do dobrobytu i wysokiej jakości życia. „Bez pieczy” rozumiane jest tutaj jako brak nadzoru i kontroli, a podmiot taki jest wolny i niezależny¹⁷. Można więc wywnioskować, że bezpieczeństwo nie powinno być określane jedynie przez zdolność do samego istnienia, ale i poprzez wcześniej wymienione wyższe wartości, gdyż życie nie może być ograniczane tylko do faktu egzystencji. Nie powinno więc dziwić, iż w literaturze przedmiotu naukowcy i badacze w zdecydowanej większości przyznają prym postrzeganiu pozytywnemu. Niemniej jednak nie należy umniejszać przy tym roli rozumienia negatywnego, gdyż nie tylko pozostaje on podstawowym aspektem bezpieczeństwa, ale także możliwe jest, że z czasem sytuacja na arenie międzynarodowej ulegnie zmianie, siła i przymus znów zyskają na znaczeniu, a tym samym wybuch konwencjonalnej wojny w skali globalnej ponownie stanowić będzie jedno z głównych zagrożeń.

Równie ważną do poruszenia kwestią jest definicja bezpieczeństwa. Już na początku rozważań dotyczących tego zagadnienia należy podkreślić, iż po dziś dzień nie została skonstruowana taka, która w pełni wyczerpywałaby szeroki zakres omawianego terminu. Niewątpliwie utrudnia

12. Podano za: R. Zięba: O tożsamości nauk o bezpieczeństwie. „Zeszyty Naukowe AON” 2012, nr 1(86), s. 12.

13. M. Serowaniec, W. Włoch: Kategoria bezpieczeństwa w ujęciu prawnofilozoficznym. „Studia Iuridica Toruniensia” 2016, t. 18, s. 162.

14. J. Czaputowicz: Bezpieczeństwo międzynarodowe. Współczesne koncepcje. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2012, s. 28.

15. K. Świerszcz: Bezpieczeństwo państwa w czasach współczesnych w ujęciu podmiotowo-aksjologicznych wyzwań. „Przegląd nauk o obronności” 2016, nr 1-2/2016, s. 67.

16. Profesjonalne, 2008, s. 16.

17. J. Świniarski: O znaczeniach nazwy złożonej bezpieczeństwo. „Studia Bezpieczeństwa Narodowego” 2017, r. 7, nr 12, s. 28.

18. K.A. Wojtaszczyk: Bezpieczeństwo państwa – konceptualizacja pojęć. W: Bezpieczeństwo państwa. Red. K.A. Wojtaszczyk, A. Materska-Sosnowska, Warszawa, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, 2009, s. 11.

to jego interdyscyplinarność, gdyż stanowi on przedmiot badań większości nauk, a zwłaszcza tych skupiających się na stosunkach międzynarodowych, politologii, socjologii czy prawie¹⁸. Ponadto, próbując wypracować stosowną definicję bezpieczeństwa napotkać można również inne trudności. Dla zarysowania owego problemu przytoczone zostaną tego przykłady.

Zacząć należy od prawdopodobnie największego problemu, jakim jest fakt, iż w swoim ogólnym rozumieniu bezpieczeństwo stanowi tak obszerną kategorię, że określenie jego istoty w sposób syntetyczny wydaje się być niezwykle kłopotliwe, o ile w ogóle możliwe. Jerzy Stańczyk zwrócił uwagę na istotną kwestię, jaką jest wieloznaczność i polisemantyczność analizowanej kategorii pojęciowej. Innymi słowy, bezpieczeństwo stanowi tak pojemny termin, że nie da się stworzyć syntetycznej definicji, która zawierałaby w sobie wszystkie jego określenia¹⁹. Można natomiast wskazać na jego konkretne rodzaje, co tym samym przyczynia się do znacznego zawężenia zakresu pojęciowego, dzięki czemu niewątpliwie staje się on wtedy łatwiejszy do zdefiniowania. Kolejna trudność polega na tym, że termin ten można postrzegać zarówno na poziomie indywidualnym, jak i narodowym, a także międzynarodowym, przez co brakuje zgodności co do tego, z której perspektywy powinno się go określać²⁰. Z tym problemem łączy się również kwestia poczucia bezpieczeństwa, czyli osobistego wrażenia bezpieczeństwa. Są to dwie odrębne kategorie²¹, jednak wzajemnie się przenikające. W efekcie skutkuje to tym, że subiektywny charakter poczucia może zaburzać obiektywne postrzeganie tego drugiego. Inną przeszkodę stanowi fakt, iż bezpieczeństwo przez jedną grupę naukowców i badaczy postrzegane jest jako stan, przez inną jako proces, a niektórzy określają je jednocześnie jako jedno i drugie. Pokazuje to, że rozbieżność stanowisk pojawia się nawet w przypadku określenia tak podstawowej kwestii. Ostatnią, wartą do przytoczenia trudnością, jest to, że pojęcie bezpieczeństwa jest sporne w swej naturze, co podkreśla między innymi Stanisław Zbigniew Bukowski²². Rozumieć przez to należy, że – z uwagi na względność omawianego terminu – każdy człowiek może rozumieć go w inny sposób, na przykład z powodu indywidualnych priorytetów, światopoglądu czy wartości, którymi dana osoba kieruje się w życiu²³. W tej perspektywie bezpieczeństwo można przykładowo porównać z pojęciem piękna – to, co dla jednej osoby jest ładne, dla kogoś innego może być brzydkie i odwrotnie. Tak samo jest z bezpieczeństwem, a więc dwie osoby mogą postrzegać je w odmienny sposób.

Mając na uwadze powyżej przytoczone kwestie, nie powinien dziwić fakt, iż w praktyce międzynarodowej brakuje definicji bezpieczeństwa. Na próżno bowiem jest jej szukać w konwencjach czy aktach prawa międzynarodowego, które jedynie stosują owe pojęcie lub opisują jego konkretne rodzaje, a nie ogólne rozumienie. Na przykładzie Polski można dodatkowo stwierdzić, iż sytuacja ma się podobnie w przypadku ustrojodawstwa i ustawodawstwa krajowego. Niemniej jednak termin ten powszechnie

19. J. Stańczyk: *Formułowanie kategorii pojęciowej bezpieczeństwa*. Poznań, Wydawnictwo FNCE, 2017, s. 85.

20. S.Z. Bukowski: *Wprowadzenie do teorii bezpieczeństwa w stosunkach międzynarodowych*. Koszalin, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, 2015, s. 9.

21. J. Gołębiowski: *Anatomia bezpieczeństwa*. Warszawa, Wydawnictwo Difin, 2015, s. 61.

22. S.Z. Bukowski: *Wprowadzenie do teorii...*, op. cit., s. 10–11.

23. P. Głogowska, P. Zdrojewska, H. Wagner: *Bezpieczeństwo i zagrożenia – wzajemne relacje*. „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2016, nr 20(3), s. 26.

funkcjonuje w życiu codziennym, usłyszeć go można również w mediach czy publicznych debatach, a przede wszystkim stosowany jest w piśmiennictwie naukowym. Badacze i naukowcy wychodzą z wieloma propozycjami na wyjaśnienie bezpieczeństwa, co więcej często bywają one częściowo zbieżne, jednak żadna z nich nie została zaakceptowana jako wiodąca. Z tego powodu w literaturze przedmiotu zauważyć można mnogość definicji. Słusznym więc wydaje się być przytoczenie i przeanalizowanie części z nich, co w efekcie pozwoli na przedstawienie istoty znaczenia terminu, jakim jest bezpieczeństwo.

Bez wątpienia zacząć należy od definicji stworzonych przez dwóch czołowych znawców tematyki bezpieczeństwa, polityki zagranicznej oraz stosunków międzynarodowych. Pierwszy z nich, Ryszard Zięba, omawiane pojęcie definiuje jako „pewność istnienia i przetrwania, stanu posiadania oraz funkcjonowania i rozwoju podmiotu”²⁴, przy czym wspomniana pewność nie tylko stanowi wynik braku zagrożeń, ale także wynika z działalności samego podmiotu, a także jest zmienna w czasie, co oznacza, że jest procesem społecznym. Z kolei drugi, Roman Kuźniar, termin ten tłumaczy jako „brak zagrożeń dla istnienia (niepodległości), integralności, niezależności, tożsamości i zdolności do rozwoju państwa”²⁵. Należy zauważyć tutaj bezpośrednie powiązanie z podmiotem, jakim jest państwo. Takie rozumienie skupia się więc na nim, co wydaje się być błędnym podejściem, ponieważ bezpieczeństwo nie ogranicza się jedynie do tej formy zbiorowości, lecz stanowi o wiele obszerniejszą kategorię, w zakresie której mieszczą się również indywidualne jednostki ludzkie czy szeroko rozumiana społeczność międzynarodowa. Inny ekspert tejże tematyki, Jacek Czaputowicz, pisze natomiast, że jest ono „naczelną potrzebą ludzi i oznacza stan spokoju, pewności, który daje brak poczucia zagrożenia”²⁶. Warto podkreślić, iż autor odwołuje się do ogółu społeczeństwa, przez co rozumieć można każdą istotę rozumną żyjącą na Ziemi. Jest to istotne, ponieważ to właśnie jednostki ludzkie organizują się poprzez współpracę, a następnie tworzą coraz to większe struktury, na przykład grupy społeczne oraz etniczne, narody, państwa, organizacje międzynarodowe czy nawet szeroko rozumianą społeczność międzynarodową, co świadczy o tym, iż to właśnie człowiek stanowi podstawę poszczególnych podmiotów funkcjonujących na arenie międzynarodowej. W związku z powyższym słuszne wydaje się być zastosowanie antropocentryzmu przy konstruowaniu znaczenia omawianego terminu. Potwierdzeniem tego może być stanowisko Stanisława Kozieja, który przyjmuje, że w przypadku podejścia pragmatycznego do bezpieczeństwa zawsze należy analizować je w kontekście społecznym²⁷. Istotny w tej kwestii jest także fakt, człowiek jest wręcz „podstawowym składnikiem”²⁸ bezpieczeństwa, co stwierdza Andrzej Czupryński.

24. R. Zięba: Pojmowanie bezpieczeństwa międzynarodowego w XXI wieku. W: *Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku*. Red. R. Zięba, Warszawa, Wydawnictwo Poltext, 2018, s. 18.

25. R. Kuźniar, B. Balcerowicz, A. Bieńczyk-Missala, P. Grzebyk, M. Madej, K. Pronińska, M. Sułek, M. Tabor, A. Wojciuk: *Bezpieczeństwo międzynarodowe*. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, 2012, s. 15.

26. J. Czaputowicz: *Bezpieczeństwo międzynarodowe...*, op. cit., s. 22.

27. S. Koziej: *Wstęp do teorii i historii bezpieczeństwa* (skrypt internetowy). Warszawa/Ursynów, 2010, s. 20., https://koziej.pl/wp-content/uploads/2017/09/Teoria_i_historia_bezpieczenstwa.pdf (dostęp: 01.03.2022).

28. A. Czupryński: *Bezpieczeństwo w ujęciu...*, op. cit., s. 19.

29. L. Chojnowski: *Bezpieczeństwo. Zarys teorii*. Słupsk, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej, 2015, s. 13.

Rozważania definicyjne w tym zakresie podjęli również inni badacze. Lech Chojnowski przedstawia je jako „stan spokoju, pewności, braku obaw, lęku i strachu w odniesieniu do najważniejszych wartości podmiotu (...)”²⁹. Propozycja Jana Gołębiowskiego jest następująca: „cel, wartość i najwyższa potrzeba narodu, wspólnot, społeczności i każdej jednostki”³⁰. Z kolei Leszek F. Korzeniowski stwierdza, że jest to „stan obiektywny będący funkcją poziomu zagrożeń i potencjału obronnego”³¹, a Marcin Lasoń sugeruje, że oznacza ono „stan niezagrożenia, spokoju, pewności ochrony przez niebezpieczeństwami i zdolności do obrony przed nimi”³². Natomiast Stanisław Lis proponuje następujące wyjaśnienie: „stan, który daje jednostkom ludzkim poczucie pewności (przetrwania oraz warunków rozwoju i aktywności) i gwarancje jej zachowania, a także możliwość doskonalenia się jednostek ludzkich”³³.

Oprócz definicji naukowych warto również zwrócić uwagę na te słownikowe, w których bezpieczeństwo przedstawione jest między innymi jako „naczelna potrzeba, wartość i cel każdego realnego bytu, mające zapewnić jego przetrwanie, funkcjonowanie i rozwój, a także realizację interesów”³⁴, „stan, który daje poczucie pewności i gwarancję jego zachowania oraz szansę na doskonalenie”³⁵ czy zwięźle jako „stan niezagrożenia, spokoju, pewności”³⁶.

Analizując te przykładowo przytoczone definicje zauważyć można, iż najczęściej znajduje się w nich odwołanie do spokoju, czyli takiej sytuacji, w której możliwe jest normalne funkcjonowanie, a jednostka nie mierzy się z żadnym kryzysem, rozumianym jako przełomowa okoliczność, powodująca zmianę w dotychczasowym życiu, a tym samym wymagająca interwencji w celu jej przywrócenia do stanu pierwotnego. Spokój w definicjach bezpieczeństwa nieodzownie łączy się z pewnością, która nie tylko oznacza przekonanie o możliwości egzystencji, ale i możliwości rozwoju, doskonalenia i poprawy jakości życia. Należy więc stwierdzić, iż bezpieczeństwo, oprócz swego istnienia, pozwala jednostce również na dążenie do wyższych wartości. Nic więc dziwnego, że część badaczy i naukowców określa je mianem naczelnej potrzeby. Istotne wydaje się także ponowne podkreślenie, iż bezpieczeństwa, jako kategorii ogólnej, nie można tłumaczyć z perspektywy innej niż poziom jednostki ludzkiej. Takie podejście wydaje się być słuszne, ponieważ opisywane pojęcie występuje wtedy samodzielnie. Sytuacja ta jednak ulega zmianie, gdy stosuje się je wraz z określonym desygnatem, na przykład: bezpieczeństwo narodowe, bezpieczeństwo międzynarodowe, bezpieczeństwo ekonomiczne, bezpieczeństwo społeczne, bezpieczeństwo militarne itd. Mowa jest wtedy o ujęciu podmiotowym lub przedmiotowym bezpieczeństwa, co zostanie rozwinięte w kolejnej części niniejszej pracy.

W obliczu przedstawionych wcześniej problemów, które pojawiają się przy próbach definiowania

30. J. Gołębiowski: *Anatomia...*, op. cit., s. 87.

31. L.F. Korzeniowski: *Podstawy nauk...*, op. cit., s. 95.

32. M. Lasoń: *Bezpieczeństwo w stosunkach międzynarodowych*. W: *Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku. Wybrane problemy*. Red. E. Cziomer, Kraków, Oficyna Wydawnicza AFM, 2010, s. 9.

33. S. Lis: *Pojęcie i wybrane typy bezpieczeństwa*. W: *Bezpieczeństwo. Wybrane aspekty*. Red. A. Szylar, B. Zięba-Kołodziej, P. Maciaszczyk, Tarnobrzeg, Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. prof. Stanisława Tarnowskiego, 2015, s. 20.

34. J. Pawłowski, B. Zdrodowski, M. Kuliczkowski (red.): *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa*. Toruń, Wydawnictwo Adam Marszałek, 2020, s. 20.

35. A. Ciupiński: *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*. Warszawa, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2010, s. 13.

bezpieczeństwa, rozsądnym rozwiązaniem wydaje się być podział tychże propozycji ze względu na ich rodzaj. Przykładowo Jerzy Stańczyk, biorąc pod uwagę punkty odniesienia, wyodrębnił ich aż siedem – anatomiczne, horyzontalne, kontekstowe, wertykalne, paradygmatowe, typologiczne oraz alternatywne³⁷. Przedstawił je również poprzez ich „septagonalne zestawienie”, a następnie podjął próbę skrupulatnej oraz wnikliwej analizy każdego z nich³⁸. Inną propozycją podziału jest ta stworzona przez Eugeniusza Moczuka, który wskazał na: podmiotowe, podmiotowo-psychologiczne, podmiotowo-wliczające oraz przedmiotowe³⁹.

W opozycji do przytoczonych wcześniej trudności występujących przy tworzeniu definicji bezpieczeństwa, warto również wskazać na aspekty, co do których panuje powszechna zgodność. Tym sposobem w literaturze przedmiotu udało się wypracować konsensus między innymi co do takich kwestii, jak niemierzalność, stopniowalność czy relacyjność. Pierwszy termin oznacza, że nie istnieją określone kryteria mierzalności, a z tego powodu bezpieczeństwo można oceniać jedynie na podstawie tego, jak w danej sytuacji jest ono odczuwane oraz postrzegane⁴⁰. Co więcej, niemożliwe jest osiągnięcie pełnego bezpieczeństwa⁴¹. Wynika to z faktu, iż różnorodne zagrożenia zawsze istniały, istnieją i istnieć będą, gdyż wpisują się one w naturę świata, a więc nie da się ich z niego wyeliminować⁴². Z kolei przez drugi termin należy rozumieć, że bezpieczeństwo jest zmienne w czasie, a z tego powodu ulega pomniejszeniu lub powiększeniu, co skutkuje tym, iż w danym momencie jest się mniej lub bardziej bezpiecznym⁴³. Relacyjność natomiast świadczy o tym, że bezpieczeństwo zawsze odnosi się do jakiegoś podmiotu, na przykład człowieka, grupy ludzi, państwa czy szeroko rozumianych uczestników stosunków międzynarodowych⁴⁴.

Na zakończenie rozważań dotyczących pojęcia bezpieczeństwa w nauce należy dodać, iż nieodzownie jest ono łączone z innymi terminami, takimi jak na przykład zagrożenie, wyzwanie, ryzyko czy niebezpieczeństwo, z którymi też pozostaje w permanentnej relacji. Spośród wskazanych kluczowe jednak wydaje się być to pierwsze, czego potwierdzeniem może być fakt, iż pojawia się ono w definicjach najczęściej. Jego wagę podkreśla również stwierdzenie, że bezpieczeństwo tak naprawdę nie istniałoby bez zagrożeń⁴⁵, gdyż nie byłoby wtedy przyczyny do jego wytworzenia. W tym kontekście Zbigniew Ciekankowski pisze o zagrożeniach jako o „podstawowej kategorii”⁴⁶ przedmiotu będącego tematem niniejszych rozważań. Można więc przyjąć ich rozumienie jako destrukcyjnego zjawiska mającego negatywny wpływ na bezpieczeństwo. Przyczyniają się one do jego kształtowania, co tym samym ma

36. S. Dubisz (red.): *Wielki słownik języka polskiego PWN*. T. 1, A–G. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2018, s. 243.

37. J. Stańczyk: *Formułowanie kategorii...*, op. cit., s. 88–89.

38. Zob. Ibidem, s. 90–180.

39. E. Moczuk: *Bezpieczeństwo jako kategoria analizy socjologicznej*. „Ius et Administratio” 2013, nr 3, s. 87–88.

40. O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopeć (red.): *Vademecum...*, op. cit., s. 69.

41. J. Czaputowicz: *Bezpieczeństwo międzynarodowe...*, op. cit., s. 25.

42. S. Kamiński: *Wpływ wielokulturowości na system bezpieczeństwa narodowego*. „Wiedza Obronna” 2013, nr 3, s. 55.

43. J. Czaputowicz: *Bezpieczeństwo międzynarodowe...*, op. cit., s. 23.

44. J. Stańczyk: *Formułowanie kategorii...*, op. cit., s. 42.

45. J. Piwowarski: *Fenomen bezpieczeństwa. Pomiedzy zagrożeniem a kulturą bezpieczeństwa*. Kraków, Wydawnictwo Apeiron, 2015, s. 22.

swoje odzwierciedlenie w jego stanie. Ryszard Zięba zwraca jednak uwagę na częsty błąd, jakim jest mylne utożsamianie zagrożeń z wyzwaniami. Te drugie oznaczają bowiem nowy stan rzeczy, w którym dochodzi do konieczności wypracowania odpowiedniej reakcji. Natomiast w sytuacji, gdy nie uda się ich w porę rozstrzygnąć, stają się one zagrożeniami⁴⁷. Ponadto, podlegają one stałej ewolucji, co można zobrazować poprzez porównanie dwóch skrajnych etapów rozwoju zagrożeń, czyli przeszłości oraz teraźniejszości. Człowiek mierzy się bowiem z ich różnymi formami od zarania dziejów, a więc od początku istnienia gatunku. Jako przykład tych, które kiedyś doskwierały jednostkom ludzkim, można wskazać na dzikie zwierzęta oraz na drugiego człowieka, ponieważ ówczasie, dążąc do przetrwania, ludzie rywalizowali ze sobą między innymi o pożywienie. Dziś jednak trudno wyobrazić sobie takie podejście do zagrożeń, gdyż na przestrzeni lat doszło do zmian uwarunkowań funkcjonowania ludzkości⁴⁸. Doprowadził do tego ciągle postępujący rozwój cywilizacji, za sprawą którego doszło do polepszenia warunków życia, a to z kolei wytworzyło potrzebę zabezpieczenia wszystkich dziedzin życia. Powstały także tak zwane „nowe zagrożenia”, które cechuje „amorficzność, asymetryczność i nieprzewidywalność”⁴⁹. Jako ich przykład można wskazać na wojny hybrydowe⁵⁰, terroryzm⁵¹ czy proliferację broni masowego rażenia⁵². Skutkiem wspomnianej ewolucji jest także wszechobecność zagrożenia we współczesnym świecie⁵³.

Mając na uwadze powyższe, wymienić można wiele zdarzeń narażających ludzi, państwa czy całą społeczność międzynarodową na utratę bezpieczeństwa, jednak przyjmując najpowszechniej przywoływaną typologię ze względu na źródła zagrożenia, wskazać można podział na naturalne oraz cywilizacyjne. Do pierwszej grupy należy zaliczyć wszystkie zagrożenia wywołane siłami natury, takie jak trzęsienia ziemi, powodzie, pożary, susze czy gwałtowne zjawiska atmosferyczne⁵⁴. Pierwotnie to właśnie one były głównym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo⁵⁵, jednak jak już wcześniej wspomniano, wraz z upływem czasu równie groźne stały się te drugie. Natomiast w zakresie kolejnej grupy mieszczą się zagrożenia wynikające z aktywności ludzkości⁵⁶. Innymi słowy, są to wszystkie negatywne oddziaływania na bezpieczeństwo, do których doprowadza sam człowiek. Inną, równie często przytaczaną typologią, jest podział zagrożeń na militarne oraz niemilitarne. W literaturze przedmiotu można jednak spotkać się z opinią, że takie rozróżnienie w warunkach współczesnego

46. Z. Ciekankowski: Rodzaje i źródła zagrożenia bezpieczeństwa. „Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza” 2010, nr 1, s. 28.

47. R. Zięba: Bezpieczeństwo międzynarodowe po..., op. cit., s. 26.

48. Ł. Roman: Istota współczesnych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa. „Journal of Modern Science” 2015, t. 4/27, s. 215.

49. J. Czaja: Bezpieczeństwo euroatlantyckie. Nowe zagrożenia, nowe wyzwania. „Krakowskie Studia Międzynarodowe” 2004, nr 4, s. 15.

50. K. Pluta, A. Starzyk: Współczesne wyzwania i zagrożenia geopolityczne a bezpieczeństwo narodowe Polski i Węgier – analiza porównawcza. W: Człowiek wobec zagrożeń współczesności. Red. V. Tanaś, W. Welskop, Łódź, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu i Nauk o Zdrowiu, 2017, s. 117.

51. R. Zięba: Pojmowanie bezpieczeństwa..., op. cit., s. 33.

52. R. Zięba: Współczesne wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa międzynarodowego. „Stosunki Międzynarodowe – International Relations” 2016, nr 3, t. 52, s. 12–18.

53. P. Lubiewski, A. Drózd: Zagrożenie – rozważania na gruncie teorii. „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy” 2020, nr 34(1), s. 77.

54. O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopeć (red.): Vademecum..., op. cit., s. 362–365.

55. M. Tryboń, I. Grabowska-Lepczak, M. Kwiatkowski: Bezpieczeństwo człowieka w obliczu zagrożeń XXI wieku. „Zeszyty Naukowe SGSP” 2011, nr 41, s. 194.

56. Ibidem, s. 192.

świata ma zbyt ogólnikowy i niedookreślony charakter⁵⁷. Kończąc ten wątek, należy jeszcze podkreślić, iż przytoczone typologie stanowią jedynie przykłady, bowiem w literaturze przedmiotu występują także inne klasyfikacje, jednak w niniejszej pracy przywołane zostały tylko te najpopularniejsze.

Istotne jest również, że termin „zagrożenie” stanowi także przeciwieństwo bezpieczeństwa. Rozumie się przez to, iż podmiot w pewnej sytuacji może być bezpieczny, jednak jeśli ulegnie ona diametralnej zmianie, staje się on zagrożony i odwrotnie. Z tego powodu w literaturze przedmiotu można spotkać stwierdzenie, iż wskazane słowo jest antonimem tego drugiego⁵⁸, co oznacza, że ma przeciwstawne znaczenie. Należy jednak podkreślić, iż owe pojęcie nie jest jedynym pełniącym taką rolę, ponieważ w tym kontekście wskazuje się również na termin „niebezpieczeństwo”⁵⁹. Potwierdzeniem tego może być fakt, iż Jacek Czaputowicz opisując relację między nim a bezpieczeństwem, używa określenia „binarna opozycja”⁶⁰, co też potwierdza jego przeciwstawność. Warto również zauważyć, iż wskazane wyrazy są tak bliskie znaczeniowo, że często stosowane są zamiennie jako synonimy⁶¹. Finalnie można więc uznać, że zarówno termin „zagrożenie”, jak i „niebezpieczeństwo”, może stanowić przeciwieństwo bezpieczeństwa⁶².

Konkludując więc całość tychże rozważań, można dojść do wniosku, iż bezpieczeństwo jest podstawą ludzkiego życia – zarówno w wąskim zakresie, który oznacza przetrwanie i swoistą możliwość egzystencji, jak również w szerokim, przez który rozumie się zdolność do rozwoju, dążenia do wyższych wartości i polepszania warunków życia. Należy jednak stwierdzić, iż stanowi ono tak dynamiczną, a zarazem abstrakcyjną kategorię, że sformowanie jego jednej, w pełni adekwatnej, definicji wydaje się być karkołomnym zadaniem. Przeszkodą na drodze do tego celu jest nie tylko ciągła ewolucja i poszerzanie zakresu bezpieczeństwa, ale także brak zgodności badaczy i naukowców co do niektórych jego kluczowych aspektów, które zostały wcześniej zaprezentowane. Nie powinno więc dziwić, iż pojawiają się głosy, że jej wypracowanie jest wręcz niemożliwe⁶³. Mimo to słuszne wydaje się być stwierdzenie, że nie należy porzucać podejmowanych w tym celu prób, a wręcz przeciwnie – kontynuować starania w tym kierunku, zwłaszcza w badaniach prowadzonych w ramach nauk społecznych. Nawet jeśli działania te nie doprowadzą do utworzenia stosownej definicji, to pozwolą na lepsze zrozumienie istoty bezpieczeństwa, a także poszerzą horyzonty poznawcze osób zajmujących się rozważaniami nad tym zagadnieniem, co w rezultacie w przyszłości może przyczynić się do zgodności w kwestii znaczenia tego terminu.

57. P. Głogowska, P. Zdrojewska, H. Wagner: *Bezpieczeństwo i zagrożenia...*, op. cit., s. 29.

58. Zob. W. Czajkowski: *Psychologia bezpieczeństwa. Wyzwania i zagrożenia*. Kraków, Wydawnictwo Apeiron, 2017, s. 144.; L.F. Korzeniowski: *Podstawy nauk...*, op. cit., s. 113.; A. Czupryński: *Bezpieczeństwo w ujęciu...*, op. cit., s. 9.; E. Kołodziński: *Wprowadzenie do zarządzania bezpieczeństwem*. Czasopismo internetowe „Zagadnienia Inżynierii Bezpieczeństwa” 2009, <http://www.uwm.edu.pl/mkzk/download/wprowadzenie.pdf> (dostęp: 15.03.2022); T. Szubrycht: *Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa*. „Zeszyty naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2006, nr 4(167), s. 89.

59. M. Baranowski: *Bezpieczeństwo społeczne w perspektywie socjologicznej*. W: *Zagrożenia bezpieczeństwa na przełomie XX i XXI wieku. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze i polityczne*. Red. A. Bartuś. Chorzów, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, 2016, s. 33.

60. J. Czaputowicz: *Bezpieczeństwo międzynarodowe...*, op. cit., s. 29.

61. L.F. Korzeniowski: *Podstawy nauk...*, op. cit., s. 112.

62. J. Piwowarski: *Fenomen bezpieczeństwa...*, op. cit., s. 13.

63. M. Serowaniec, W. Włoch: *Kategoria bezpieczeństwa...*, op. cit., s.161.

1.2. Klasyfikacja bezpieczeństwa

Zauważyć można, iż na przestrzeni lat upowszechniło się łączenie omawianego przedmiotu badań nauk o bezpieczeństwie z różnymi jego określnikami, zwłaszcza z epitetami znajdującymi się zaraz po nim. Tym sposobem, nie tylko w środowisku naukowym, ale również w codziennym użytku, spotkać można na przykład takie wyrażenia, jak poruszane w niniejszej pracy bezpieczeństwo morskie, ale także bezpieczeństwo ekologiczne, bezpieczeństwo militarne czy bezpieczeństwo międzynarodowe oraz wiele innych. Występująca we współczesnym świecie liczebność desygnatów poruszanego terminu pozwala na stwierdzenie, że wysoce prawdopodobnym jest powstanie jego kolejnych określników w przyszłości. Wynika to przede wszystkim z naturalnego rozwoju ludzkości, dzięki któremu bezpieczeństwo znajduje zastosowanie na nowych płaszczyznach. Najlepszym przykładem potwierdzającym słuszność tego stwierdzenia wydaje się być termin „cyberbezpieczeństwo”, który jeszcze sto lat temu był czymś niewyobrażalnym, ponieważ nie było podstaw do jego istnienia, natomiast obecnie jest powszechnie używany.

W sytuacji występowania mnogości rodzajów bezpieczeństwa, które zostały uszczegółowione poprzez przypisanie im odpowiednich desygnatów, prawidłowym zabiegiem wydaje się być ich usystematyzowanie. W tym celu w literaturze przedmiotu wypracowana została stosowna klasyfikacja, której twórcą jest – wspomniany już wcześniej znawca omawianej tematyki – Ryszard Zięba. Autor ten dokonał podziału bezpieczeństwa na dwa ujęcia, które w swoich pracach określa również mianem wymiarów. Są to kolejno bezpieczeństwo podmiotowe oraz przedmiotowe. Przytoczona klasyfikacja jest także tą najczęściej spotykaną w literaturze przedmiotu – w swoich pracach stosują ją również między innymi Eugeniusz Nowak oraz Maciej Nowak, Jacek Czaputowicz, Leszek F. Korzeniowski, Jan Gołębiowski czy Lech Chojnowski. Jako ciekawostkę natomiast można potraktować fakt, iż ostatni ze wskazanych znawców tematyki, zaproponował połączenie wskazanych wymiarów i utworzenie bezpieczeństwa podmiotowo-przedmiotowego⁶⁴. Ryszard Zięba natomiast, oprócz wcześniej wymienionych ujęć, wyróżnia też trzecie, które określa jako funkcjonalne lub procesualne⁶⁵. Józef Kukułka także proponuje podział na trzy wymiary bezpieczeństwa, które pokrywają się z tymi zasugerowanymi przez Ziębę⁶⁶. Można jednak zauważyć, że ostatnie z ujęć jest stosunkowo rzadziej przytaczane przez innych badaczy i naukowców, którzy w zdecydowanej większości swoją uwagę poświęcają jedynie wymiarowi podmiotowemu oraz przedmiotowemu. Niemniej, w niniejszej pracy wszystkie zostały poddane analizie.

Pierwszy wymiar, zgodnie ze swoją nazwą, odnosi się do podmiotu, co Leszek F. Korzeniowski obrazuje poprzez pytanie „bezpieczeństwo kogo, czego?”⁶⁷. Sugeruje to, iż owe ujęcie skupia się na

64. Zob. L. Chojnowski: *Bezpieczeństwo. Zarys...*, op. cit., s. 133–135.

65. R. Zięba: *Bezpieczeństwo międzynarodowe po...*, op. cit., s. 16.

66. Podano za: M. Lutostański: *Podstawy bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej: studium problemów teoretycznych*. Toruń, Wydawnictwo Adam Marszałek, 2015, s. 91.

67. L.F. Korzeniowski: *Podstawy nauk...*, op. cit., s. 97.

„czyimś” bezpieczeństwie⁶⁸, przez co rozumieć należy bezpieczeństwo konkretnego podmiotu. Można więc wywnioskować, że chodzi tutaj o człowieka oraz tworzone przed niego zbiorowości, gdyż – jak już zostało to wcześniej przedstawione – to właśnie on stanowi podstawę omawianego pojęcia. W odniesieniu do tego wymiaru Andrzej Czupryński określa człowieka mianem „podstawowego elementu”⁶⁹. Ludzie natomiast, w celu zapewnienia bezpieczeństwa, od zarania dziejów organizują się w większe struktury, co też ułatwić ma jego zagwarantowanie. Najefektywniejszą zbiorowością ludzką w tym zakresie jest państwo⁷⁰, które zarazem jest najważniejszym elementem systemu międzynarodowego oraz podstawowym uczestnikiem stosunków międzynarodowych⁷¹. Można więc stwierdzić, że dzięki temu każdy kraj nie tylko kształtuje bezpieczeństwo we własnych granicach, ale również i poza nimi, gdyż mają one zasadniczy wpływ na te w skali międzynarodowej. W związku z tym w ujęciu podmiotowym wyodrębnia się:

- bezpieczeństwo narodowe (zwane też państwowym⁷²), które dodatkowo podzielić można na wewnętrzne oraz zewnętrzne⁷³,
- bezpieczeństwo międzynarodowe, wśród którego wyróżnia się globalne oraz regionalne⁷⁴.

Pierwsza kategoria ma zastosowanie w przypadku pojedynczych krajów, a co za tym idzie, dotyczy także funkcjonujących w ich granicach grup społecznych oraz narodów. Z kolei druga ma o wiele większy zakres⁷⁵, ponieważ odnosi się do systemu międzynarodowego. Charakteryzuje więc społeczność międzynarodową, w tym przede wszystkim grupy państw, ale uwzględnia także innych aktorów mających wpływ na ład areny międzynarodowej. Ta kategoria wydaje się być szczególnie interesująca, ponieważ według niektórych autorów może być dodatkowo rozumiana przez pryzmat pojedynczych państw uczestniczących w stosunkach międzynarodowych. Ryszard Zięba zauważa, że w granicach bezpieczeństwa międzynarodowego mieszczą się również zewnętrzne aspekty bezpieczeństwa poszczególnych państw⁷⁶. Podmioty te są bowiem zasadniczą częścią składową systemu międzynarodowego, dlatego też zauważyć trzeba, że samo ich istnienie wywiera wpływ na arenę międzynarodową, a tym samym przyczynia się do kształtowania ładu i bezpieczeństwa w skali globalnej.

Należy jednak podkreślić, iż ich rola we współczesnym świecie ulega stopniowemu zmniejszeniu na rzecz aktorów niepaństwowych, co jest zauważalne od chwili zakończenia zimnej wojny i rozpadu układu bipolarnego. Zjawisko to dotyczy przede wszystkim organizacji międzynarodowych, które

68. L. Chojnowski: *Bezpieczeństwo. Zarys...*, op. cit., s. 89.

69. A. Czupryński: *Bezpieczeństwo w ujęciu...*, op. cit., s. 21.

70. E. Nowak, M. Nowak: *Zarys teorii...*, op. cit., s. 21.

71. S. Bieleń: *Tożsamość uczestników stosunków międzynarodowych. W: Teorie i podejścia badawcze w nauce o stosunkach międzynarodowych*. Red. R. Zięba, S. Bieleń, J. Zajac, Warszawa, Wydział Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego, 2015, s. 162.

72. M. Lutostański: *Podstawy bezpieczeństwa...*, op. cit., s. 91.

73. L. Chojnowski: *Bezpieczeństwo. Zarys...*, op. cit., s. 83.

74. E. Nowak, M. Nowak: *Zarys teorii...*, op. cit., s. 20.

75. R. Zięba: *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego: koncepcje – struktury – funkcjonowanie*. Wydanie czwarte poprawione i rozszerzone. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, 2004, s. 55.

76. R. Zięba: *Bezpieczeństwo międzynarodowe po...*, op. cit., s. 17.

częściowo przejmują zadania państw, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii społecznych, politycznych i gospodarczych, ale także omawianego zagadnienia bezpieczeństwa⁷⁷. Przykładem tego mogą być Unia Europejska (UE – ang. *European Union*, EU), Rada Europy (RE – ang. *Council of Europe*, CoE), Sojusz Północnoatlantycki (ang. *North Atlantic Treaty Organization*, NATO) czy Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ – ang. *United Nations*, UN) wraz z jej wyspecjalizowanymi agendami. Niemniej jednak, równie aktywne są organizacje pozarządowe, jak chociażby Amnesty International (AI) i Międzynarodowa Izba Handlowa (MIH – ang. *International Chamber of Commerce*, ICC). Rozwój systemu międzynarodowego w takim kierunku wskazuje na to, że działalność państw na wielu płaszczyznach jest niewystarczająca lub nieefektywna, dlatego więc inni aktorzy przejmują i wypełniają ich obowiązki⁷⁸. Z tego powodu również nie powinno dziwić powstanie nowej kategorii, jaką jest bezpieczeństwo ludzkie (ang. *human security*), zwane także bezpieczeństwem jednostki⁷⁹. Termin ten został spopularyzowany wraz z opublikowanym w 1994 roku Raportem Programu Narodów Zjednoczonych do spraw Rozwoju⁸⁰ (ang. *United Nations Development Programme*, UNDP). Niewątpliwie cechuje go antropocentryzm, gdyż skupia się bezpośrednio na człowieku, a nie tworzonej przez niego większej zbiorowości w postaci państwa czy społeczności międzynarodowej. Jego celem jest więc ochrona ludzkiego życia oraz jego godności⁸¹. Istotne jednak jest, aby podkreślić, że koncepcja ta nie stoi w opozycji do bezpieczeństwa narodowego, lecz stanowi jego dopełnienie⁸². Konkludując należy więc stwierdzić, iż kraje pozostają podstawową formą organizacji ludzkości w skali globalnej oraz jednym z najważniejszych uczestników stosunków międzynarodowych. Nie ulega jednak wątpliwości, że współczesna struktura systemu światowego, a tym samym bezpieczeństwo, nie są już w takim stopniu państwowocentryczne⁸³, jak to miało miejsce w przeszłości.

Warto również zaznaczyć, iż w przypadku wymiaru podmiotowego bezpieczeństwa w literaturze można spotkać wyróżnienie jego podmiotów oraz przedmiotów referencyjnych⁸⁴. Poprzez te pierwsze należy rozumieć tego, kto jest za nie odpowiedzialny i je gwarantuje, natomiast te drugie oznaczają tego, komu ma ono być zagwarantowane. Marcin Adamczyk trafnie określił je kolejno jako „dawców” oraz „biorców” bezpieczeństwa⁸⁵. W tradycyjnym rozumieniu w obu przypadkach „punktem wyjścia” było państwo, jednak ze względu na zmiany w środowisku międzynarodowym we współczesnym świecie ich liczba się zwiększyła. Tym sposobem do podmiotów referencyjnych zalicza się także różnych aktorów

77. A. Antczak: Rola aktorów niepaństwowych w kształtowaniu bezpieczeństwa. „Środkowoeuropejskie Studia Polityczne” 2017, nr 3, s. 145.

78. Ibidem, s. 149.

79. R. Zięba: Pojmowanie bezpieczeństwa..., op. cit., s. 19.

80. A. Czuba: Miejsce jednostki we współczesnym pojmowaniu bezpieczeństwa. „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności” 2016, nr 1(2), s. 64.; Zob. United Nations Development Program: Human Development Report 1994. New York, 1994, http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/255/hdr_1994_en_complete_nostats.pdf (dostęp: 16.04.2022).

81. K.P. Marczuk: Pojęcie i zakresy human security. W: Trzy wymiary współczesnego bezpieczeństwa. Red. S. Sulowski, M. Brzeziński, Warszawa, Dom Wydawniczy Elipsa, 2014, s. 49.

82. Ibidem, s. 40.

83. S. Lis: Pojęcie i wybrane..., op. cit., s. 20.

84. J. Czaputowicz: Bezpieczeństwo międzynarodowe..., op. cit., s. 25.

85. M. Adamczyk: Teoretyczne wprowadzenie do badań nad bezpieczeństwem. W: Polska-Europa-Świat wczoraj i dziś. Red. M. Debita, M. Adamczyk, Poznań, Wydawnictwo MEDIA-EXPO Wawrzyniec Wierzejewski, 2017, s. 65.

niepaństwowych, jak na przykład korporacje transnarodowe czy organizacje międzynarodowe, a do przedmiotów referencyjnych między innymi jednostki ludzkie, grupy społeczne, mniejszości etniczne, a nawet środowisko naturalne⁸⁶.

Na zakończenie analizy bezpieczeństwa podmiotowego należy dodać, że jego wskazane kategorie wzajemnie na siebie oddziałują, a co za tym idzie, są one również współzależne. Nie ulega bowiem wątpliwości, że poziom bezpieczeństwa poszczególnych państw wpływa na bezpieczeństwo areny międzynarodowej i odwrotnie. Zależność ta ma miejsce od wieków, jednak we współczesnym świecie jest szczególnie zauważalna, zwłaszcza z uwagi na rozwój globalizacji w ostatnich dekadach, która doprowadza do zacieśnienia powiązań oraz złożonej korelacji państw na różnych płaszczyznach⁸⁷.

Drugim wymiarem, który należy scharakteryzować, jest bezpieczeństwo przedmiotowe. Jak sama nazwa wskazuje, jest ono postrzegane z perspektywy przedmiotu, co tym samym oznacza, że dotyczy jego treści. Innymi słowy, odnosi się ono do każdego sektora, rozumianego również jako płaszczyzna, obszar czy sfera życia, który jest na swój sposób istotny z perspektywy podmiotu bezpieczeństwa, a co za tym idzie, znajduje się w jego interesie oraz poświęca on mu swoją uwagę⁸⁸. Leszek Chojnowski trafnie przedstawił to poprzez pytanie „jakich dziedzin dotyczy?”⁸⁹. W jego zakresie można więc wymienić w szczególności: bezpieczeństwo militarne, bezpieczeństwo społeczne, bezpieczeństwo ekonomiczne, bezpieczeństwo ekologiczne, bezpieczeństwo kulturowe, bezpieczeństwo polityczne, bezpieczeństwo informacyjne, bezpieczeństwo energetyczne, a także wiele innych. Natomiast z punktu widzenia niniejszej pracy warto również dodać dziedzinę, jaką jest bezpieczeństwo morskie. Przytoczone przykłady pokazują, że obecnie bezpieczeństwo we wskazanym ujęciu wykracza poza tradycyjny czynnik militarny⁹⁰, na co wpływ miały między innymi takie wydarzenia, jak zakończenie zimnowojennej rywalizacji na linii Zachód-Wschód, zamachy z 11 września 2001 roku na wieże World Trade Center oraz budynek Pentagonu, rozwój cywilizacyjny czy postęp technologiczny⁹¹. Należy więc stwierdzić, iż zwiększenie znaczenia czynników innych niż militarne wynika z dostrzeżenia ich szczególnego wpływu na arenę międzynarodową, co też znalazło swoje odzwierciedlenie w postaci poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa, które zostały wskazane wcześniej. To prowadzi do konkluzji, że na przestrzeni lat ujęcie przedmiotowe stało się o wiele obszerniejszą kategorią niż miało to miejsce w przeszłości, a co więcej, ulega ona stałemu rozszerzaniu, co też potwierdza wieloaspektowość bezpieczeństwa. Z tego powodu można więc uznać, że wymiar przedmiotowy stanowi katalog otwarty⁹², a tym samym należy spodziewać się, że w przyszłości powstaną kolejne rodzaje mieszczące się w jego zakresie. W

86. Ibidem, s. 66.

87. J. Zajęc: Bezpieczeństwo państwa. W: Bezpieczeństwo państwa. Red. K.A. Wojtaszczyk, A. Materska-Sosnowska, Warszawa, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, 2009, s. 21.

88. A. Czupryński: Bezpieczeństwo w ujęciu..., op. cit., s. 23.

89. L. Chojnowski: Bezpieczeństwo. Zarys..., op. cit., s. 125.

90. R. Kuźniar: Niebezpieczeństwa nowego paradygmatu bezpieczeństwa. W: Bezpieczeństwo międzynarodowe czasu przemian. Zagrożenia – Koncepcje – Instytucje. Red. R. Kuźniar, Z. Lachowski, Warszawa, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, 2003, s. 210.

91. M. Adamczyk: Teoretyczne wprowadzenie..., op. cit., s. 66–67.

92. A. Rogozińska: Zagrożenia jako główny determinant bezpieczeństwa międzynarodowego. „Rocznik Nauk Społecznych” 2021, t. 13(49), nr 2, s. 55.

odniesieniu do tej kwestii Ryszard Zięba zauważa nawet możliwość występowania jego „mnogości rodzajów”⁹³.

W tym miejscu trzeba jednak zastanowić się czy rozszerzanie katalogu bezpieczeństwa w ramach ujęcia przedmiotowego jest słusznym posunięciem? Nie ulega bowiem wątpliwości, że nie należy dopuścić do jego nadmiernego zwiększania poprzez tworzenie coraz to nowych rodzajów bezpieczeństwa, gdyż może skutkować to zbytnią mnogością terminów. Marcin Adamczyk w tym kontekście pisze wręcz o „swoistej modzie” na wydzielanie jego kolejnych dziedzin⁹⁴. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż powstawanie nowych kategorii powinno być uzasadnione z perspektywy nauk o bezpieczeństwie oraz istotne dla procesów poznawczych. Co więcej, nowopowstałe rodzaje powinny pokrywać się z rzeczywistym zapotrzebowaniem na ich istnienie, przez co rozumie się ich powszechne użycie oraz zastosowanie w praktyce, a nie jedynie być fikcyjnie tworzone dla samego faktu rozbudowywania wymiaru przedmiotowego. Z pewnością także powinny być one ściśle określone, precyzyjne oraz skonkretyzowane, ponieważ w innym przypadku może dość sytuacji, w której w użyciu będą rodzaje tożsame znaczeniowo, co tylko utrudni zrozumienie ich istoty. Powyższe rozważania można więc podsumować następującym wnioskiem – rozszerzanie katalogu bezpieczeństwa w ramach ujęcia przedmiotowego jest słuszne, aczkolwiek każdy z nowopowstałych rodzajów powinien mieć wyraźnie wskazany zakres znaczeniowy, a tworzenie zbyt zbliżonych tematycznie kategorii jest niepożądane, gdyż może to doprowadzić do powielania ich istoty oraz istnienia nadmiaru terminów. Należy przy tym pamiętać, że każda stworzona w przyszłości dziedzina bezpieczeństwa znajdująca się w zakresie ujęcia przedmiotowego powinna przyczyniać się do lepszego i łatwiejszego rozumienia tejże problematyki, a nie wręcz odwrotnie, jej utrudniania i komplikowania.

Kończąc analizę wymiaru przedmiotowego bezpieczeństwa warto jeszcze dodać, iż jego poszczególne sektory, podobnie jak to było w przypadku wymiaru podmiotowego, często bywają współzależne. Tym sposobem w sytuacji, gdy dochodzi do naruszenia jednego z nich, implikacje zauważalne są także w innych⁹⁵. Przykładowo więc, w wyniku wybuchu wojny cierpi nie tylko bezpieczeństwo militarne, ale także ekonomiczne, społeczne, ekologiczne czy energetyczne. Konsekwencją tego jest między innymi ograniczenie wymiany handlowej, przewartościowanie priorytetów kapitału i zwiększenie ilości przekazywanych zasobów finansowych na cele wojskowe (bezpieczeństwo ekonomiczne), z jej powodu ludzie najczęściej zmuszeni są do ucieczki ze swojego dotychczasowego miejsca zamieszkania, szerzy się bezrobocie, co też doprowadza do zmniejszania dobrobytu, a możliwości rozwoju są drastycznie ograniczone, o ile w ogóle możliwe (bezpieczeństwo społeczne), z powodu walk, wybuchów oraz bombardowań cierpi także flora i fauna (bezpieczeństwo ekologiczne), a zniszczeniu często ulega również infrastruktura odpowiedzialna za wydobywanie surowców i dostarczanie energii oraz paliwa lub ich dostawa z innych państw w obliczu wojny jest niemożliwa

93. R. Zięba: Teoria bezpieczeństwa. W: Teorie i podejścia badawcze w nauce o stosunkach międzynarodowych. Red. R. Zięba, S. Bieleń, J. Zajac, Warszawa, Wydział Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego, 2015, s. 89.

94. M. Adamczyk: Teoretyczne wprowadzenie..., op. cit., s. 69.

95. L. Chojnowski: Bezpieczeństwo. Zarys..., op. cit., s. 131.

(bezpieczeństwo energetyczne). Przytoczony przykład obrazuje więc korelację występującą pomiędzy różnymi rodzajami bezpieczeństwa przedmiotowego, co prowadzi do konkluzji, iż problemy jednego z jego sektorów mogą skutkować konsekwencjami również w innych.

Na zakończenie rozważań dotyczących przedstawionych wymiarów bezpieczeństwa należy jeszcze przyrzeć się ich hierarchizacji. Naukowcy i badacze bowiem są raczej zgodni co do tego, że nadrzędny jest wymiar podmiotowy, a zatem stanowi on podstawę do analizy bezpieczeństwa⁹⁶. Z tego powodu wymiar przedmiotowy często określa się mianem „pomocniczego”⁹⁷ czy „uzupełniającego”⁹⁸ względem tego drugiego ujęcia, a także przyjmuje się, że ma ono służyć jako „narzędzie”⁹⁹ do jego kształtowania. Niemniej w literaturze przedmiotu pojawiają się także głosy, iż to bezpieczeństwo przedmiotowe jest powszechniejsze¹⁰⁰. Kwestia ta jednak wydaje się nie ulegać wątpliwości, ponieważ wymiar ten ma zastosowanie w praktycznie wszystkich dziedzin życia ludzkiego. Słuszne więc wydaje się stwierdzenie, iż sam fakt jego rozpowszechnienia nie skutkuje odebraniem prymu ujęciu podmiotowemu.

Ostatni z wymiarów nazywany jest funkcjonalnym, choć w literaturze przedmiotu często można spotkać jego alternatywną nazwę, jaką jest wymiar procesualny. Ujęcie to charakteryzowane jest poprzez kryterium czasowe, dlatego też jego istota mieści się w stwierdzeniu, że bezpieczeństwo może być postrzegane dwojako: po pierwsze jako proces, a po drugie jako stan¹⁰¹. Problem ten został już wcześniej omówiony przy okazji analizy trudności w definiowaniu bezpieczeństwa, jednak w tym miejscu słuszne wydaje się być rozwinięcie tejże kwestii. Bezpieczeństwo jest bowiem zjawiskiem zmiennym w czasie¹⁰². Fakt ten wynika nie tylko z jego ewolucji¹⁰³ oraz dynamiki¹⁰⁴, ale także z oddziaływania na nie różnych czynników, wśród których przykładowo można wskazać na obecnie panujące zagrożenia i wyzwania¹⁰⁵, postęp cywilizacyjny czy globalizację¹⁰⁶. Rozwojowi podlegają także metody oraz środki jego gwarantowania¹⁰⁷. W ogólnym rozrachunku zmieniają się więc zarówno jego obiektywne, jak i subiektywne aspekty¹⁰⁸. Prowadzi to do wniosku, że każdy jego stan to swojego rodzaju „etap”¹⁰⁹ lub „faza przejściowa”¹¹⁰, które to następują po sobie na przestrzeni czasu, a w połączeniu tworzą całościowy proces. W efekcie potwierdza to racjonalność podejścia, w którym przyjmuje się, że bezpieczeństwo

96. Ibidem, s. 136.

97. P. Majer: W poszukiwaniu uniwersalnej definicji bezpieczeństwa wewnętrznego. „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2012, nr 7(4), s. 11.

98. L. Chojnowski: Bezpieczeństwo. Zarys..., op. cit., s. 77.

99. A. Czupryński: Bezpieczeństwo w ujęciu..., op. cit., s. 22.

100. R. Harabin: Bezpieczeństwo, istnienie, zagrożenie. Relacyjna typologizacja bezpieczeństwa i wnioski dla teorii zarządzania kryzysowego. „The Peculiarity of Man” 2018, nr 27, s. 215.

101. M. Adamczyk: Teoretyczne wprowadzenie..., op. cit., s. 56.

102. M. Lasoń: Bezpieczeństwo w stosunkach..., op. cit., s. 15.

103. R. Zięba: Pojmowanie bezpieczeństwa..., op. cit., s. 21.

104. T. Walek: Wielowymiarowość bezpieczeństwa – zarys problematyki. W: 17. międzynarodna vedecká konferencia „Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí” 2012, Fakulta špeciálneho inžinierstva ŽU, Žilina, 30. – 31. máj 2012, s. 708., <http://fbiw.uniza.sk/rks/2012/articles/clanky/walek.pdf> (dostęp: 05.05.2022).

105. R. Zięba: Instytucjonalizacja bezpieczeństwa..., op. cit., s. 47.

106. M. Fałdowski: Współczesny wymiar bezpieczeństwa. „Zeszyty Naukowe SGSP” 2018, nr 66, s. 115.

107. R. Zięba: Bezpieczeństwo międzynarodowe po..., op. cit., s. 21.

108. R. Zięba: O tożsamości..., op. cit., s. 9.

109. R. Rosicki: O pojęciu i istocie bezpieczeństwa. „Przegląd Polityczny” 2010, nr 3, s. 31.

110. M. Cieślarczyk: Metody i techniki badawcze stosowane w badaniach problemów bezpieczeństwa. W: Bezpieczeństwo. Teoria – Badania – Praktyka. Red. A. Czupryński, B. Wiśniewski, J. Zboina. Józefów, Wydawnictwo CNBOP-PIB, 2015, s. 63.

stanowi zarówno stan, jak i proces, a nie jedynie jedno ze wskazanych. Natomiast wymiar funkcjonalny (procesualny) zakłada możliwość ich samodzielnej analizy, gdzie bada się jego konkretne stadium obowiązujące w danym momencie (stan) lub jego kolejne stadia na przestrzeni określonego czasu (proces). Ważne przy tym jest, aby sprecyzować analizowaną perspektywę czasową – przeszłość, teraźniejszość lub przyszłość^{III}.

Konkludując rozważania dotyczące klasyfikacji bezpieczeństwa należy stwierdzić, że w literaturze przedmiotu występuje wiele jego podziałów, które zależą od przyjętego kryterium. Potrzeba klasyfikacji wynika natomiast z faktu, iż nie tylko w piśmiennictwie naukowym, ale i w codziennym życiu, spotkać można różne rodzaje bezpieczeństwa, które formułowane są poprzez przypisanie do niego odpowiedniego desygnatu. Ich mnogość, a także ciągły rozwój ludzkości, prowadzą do stwierdzenia, że wysoce prawdopodobne jest wytworzenie kolejnych rodzajów w przyszłości. Dotyczy to zwłaszcza wymiaru przedmiotowego bezpieczeństwa, bowiem odnosi się ono do dziedzin działalności człowieka, a zauważyć należy, że zakres aktywności ludzkiej na przestrzeni czasu tylko się zwiększał. Natomiast z powodu rozwoju cywilizacyjnego słusznym wydaje się, że tendencja ta będzie się utrzymywać.

Obok wspomnianego wymiaru przedmiotowego analizie poddano również wymiar podmiotowy. Te dwa ujęcia stanowią bowiem najczęściej stosowaną w literaturze przedmiotu klasyfikację. Ich przedstawienie pozwoliło na wysnucie wniosku, iż funkcję nadrzędną w badaniu bezpieczeństwa pełni wymiar podmiotowy. Natomiast – nie mniej ważny – wymiar przedmiotowy stanowi dopełnienie tego pierwszego. Istotna jest także korelacja poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa w obrębie wspomnianych ujęć, dlatego również i ta kwestia została poruszona. Ponadto, powołując się na znawcę tematyki bezpieczeństwa, jakim jest Ryszard Zięba, przywołano i przedstawiono jeszcze jeden wymiar, zwany funkcjonalnym lub procesualnym. To pozwoliło na omówienie spornej kwestii, czyli postrzegania bezpieczeństwa jako procesu lub stanu, a następnie przedstawienie stosownych wniosków.

1.3. Bezpieczeństwo morskie – istota pojęcia

Już na początku rozważań na temat pojęcia, jakim jest bezpieczeństwo morskie, zauważyć można, że składa się ono z dwóch części składowych – są to kolejno „bezpieczeństwo” oraz „morskie”. Pierwsze ze wskazanych zostało już przedstawione w poprzednich podrozdziałach niniejszej pracy, dlatego też można od razu przejść do analizy tego drugiego. Zacząć należy od tego, że jest to epitet, który pełni tutaj rolę desygnatu bezpieczeństwa, a więc określa jego rodzaj. Jeśli chodzi o jego znaczenie, to najprościej można je przedstawić za pomocą stwierdzenia, że słowo „morskie” charakteryzuje wszystko to, co odnosi się do morza i ma z nim związek. W tym miejscu można także stwierdzić, iż bezpieczeństwo

III. J. Buczyński: Teoria bezpieczeństwa: procedury i metody badawcze. „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2011, nr 2, s. 53.

morskie jest jedną z kategorii mieszczących się w wymiarze przedmiotowym bezpieczeństwa¹¹². Nie ulega bowiem wątpliwości, że morze stanowi jeden z obszarów działalności człowieka, który to od zarania dziejów jest niezmiennie istotny dla całej ludzkości, między innymi ze względu na jego zasoby i bogactwa, chociażby w postaci ryb, bursztynów oraz pereł czy też możliwość transportu i komunikacji drogą morską. Jego szczególne znaczenie było zauważane już wieki temu, czego potwierdzeniem są maksymy podkreślające jego wartość, jak na przykład „ktokolwiek rządzi morzem, rządzi handlem; ktokolwiek rządzi handlem światowym, rządzi bogactwem świata i w konsekwencji samym światem” . Słowa te przypisuje się żyjącemu w epoce królowej Elżbiety żeglarzowi, który nazywał się Walter Raleigh. Pokazuje to, że rola morza oraz jego niezwykła waga były zauważalne w Anglii już na przełomie XVI i XVII wieku. Natomiast żyjący w latach 1840–1914 amerykański geostrateg Alfred Thayer Mahan stwierdził, że „ktokolwiek rządzi falami, rządzi światem”¹¹⁴.

Przechodząc do definiowania pojęcia, jakim jest bezpieczeństwo morskie, można przyjąć, że w szerokim rozumieniu oznacza ono „taki stan warunków na morzu, przy którym zagrożenie dla zdrowia, życia i mienia oraz środowiska morskiego nie przekracza akceptowalnego poziomu ryzyka”¹¹⁵. Jest to jednak ogólne pojmowanie tego terminu, gdyż zagłębiając się w ową tematykę zauważyć należy, że bezpieczeństwo morskie może być rozumiane dwojako, w zależności od przyjętego kontekstu oraz perspektywy jego postrzegania. Wynika to z anglosaskiego rozróżnienia w postaci dwóch terminów, które w języku angielskim brzmią *maritime safety* oraz *maritime security*. Zarysowanie ich istoty jest konieczne z uwagi na fakt, że w języku polskim zarówno wyraz *safety*, jak i *security*, można przetłumaczyć jako „bezpieczeństwo”. W tej sytuacji należy więc przedstawić ich zakres znaczeniowy w celu zobrazowania występujących między nimi różnic, co też pozwoli na zrozumienie odmienności wskazanych pojęć.

Bezpieczeństwo morskie w myśl pierwszego terminu, czyli *maritime safety*, jest tym, do którego polska praktyka odwołuje się zdecydowanie częściej. Jednak jak zauważa Dorota Pyć, choć występuje ono w powszechnym użytku, to na gruncie prawa nie została wypracowana jego definicja¹¹⁶. Można założyć, że wynika to z faktu, iż w aktualnym znaczeniu pojęcie to powstało stosunkowo niedawno, bowiem rozwija się od około pięćdziesięciu lat¹¹⁷. Niemniej jednak, sięgając do różnych źródeł dostrzec można pewną zgodność co do jego znaczenia, gdyż najczęściej określa się je jako „bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia od zagrożeń środowiskowych i operacyjnych, które niesie za sobą żegluga

112. M. Zięcina, K. Ficoń, W. Sokołowski: Bezpieczeństwo morskie państwa jako kategoria typologiczna bezpieczeństwa narodowego. „Systemy Logistyczne Wojsk” 2021, z. 54, s. 27–28.

113. Tłumaczenie własne na potrzeby niniejszej pracy. Oryginalny zapis: „For whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself”. Zob. W. Raleigh: A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c.

114. Tłumaczenie własne na potrzeby niniejszej pracy. Oryginalne brzmienie: „Whoever rules the waves rules the world”. Zob. A. Mahan: The Influence of Sea Power upon History: 1660–1783. Boston, Little, Brown and Company, 1890.

115. J. Urbański, W. Morgaś, C. Specht: Bezpieczeństwo morskie – ocena i kontrola ryzyka. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2008, nr 2(173), s. 53.

116. D. Pyć: Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego. „Prawo Morskie” 2019, nr 36, s. 120.

117. M.H. Koziński: Ustawa o bezpieczeństwie morskim – stan de lege lata i postulaty de lege ferenda. „Prawo Morskie” 2021, nr 28, s. 52.

morska”¹¹⁸. Uwagę należy zwrócić tutaj na odwołanie do żeglugi, gdyż stanowi ona wyraz aktywności ludzkiej na morzu. Na tej podstawie można więc przyjąć, że w ogólnym znaczeniu przez bezpieczeństwo morskie rozumie się bezpieczeństwo działalności człowieka na tymże obszarze¹¹⁹. Bezpośrednie odwołanie do tej kwestii można zauważyć na przykład w definicji znajdującej się w Strategicznej Koncepcji Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 roku. W tymże dokumencie bezpieczeństwo morskie tłumaczy się bowiem jako „przeciwstawianie się lub minimalizowanie subiektywnie ocenianych zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, które są efektem technicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne”¹²⁰. Dodatkowo należy zauważyć, że na przestrzeni lat zakres znaczeniowy *maritime safety* uległ poszerzeniu. Tradycyjnie obejmował on jedynie bezpieczeństwo jednostek ludzkich, statków oraz znajdującego się na ich pokładach ładunku w perspektywie zagrożeń wynikających z naturalnej żywiołowości morza, a także aktywności innych użytkowników tego akwenu¹²¹. Obecnie jednak odnosi się ono także do kwestii ekologicznych, w szczególności do ochrony środowiska morskiego. Znajduje to odzwierciedlenie w większości definicji, a w ramach potwierdzenia można przytoczyć tę zawartą w Leksykonie Bezpieczeństwa Morskiego. W tejże, oprócz pierwotnego znaczenia omawianego terminu, znalazł się również zapis, że pojęcie to oznacza „bezpieczeństwo tego środowiska od zanieczyszczeń będących produktem ubocznym działalności ludzkiej na morzu oraz na obszarze zlewnisk akwenów morskich”¹²². To prowadzi do konkluzji, że we współczesnym świecie zakres znaczeniowy bezpieczeństwa określanego jako *maritime safety* wykracza poza klasyczne niebezpieczeństwa zagrażające działalności ludzkiej na akwenach morskich, obejmując również ochronę samego środowiska morskiego przed negatywnym oddziaływaniem tejże aktywności.

Z kolei poprzez bezpieczeństwo morskie określane za pomocą terminu, jakim jest *maritime security*, rozumie się ochronę przed wszelką nielegalną działalnością, która ma miejsce na obszarze morza¹²³. W szczególności ma więc ono zastosowanie w odniesieniu do terroryzmu i piractwa na tychże akwenach oraz zagrożeń im podobnych¹²⁴. Ponadto, w jego zakresie znajduje się przeciwdziałanie takiej przestępczej aktywności, jak wykorzystanie morza w celu proliferacji broni, przemytu osób, narkotyków i innych nielegalnych towarów, nielegalnego rybołówstwa, zanieczyszczania środowiska morskiego

118. Zob. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska: Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć. 2. wydanie. Warszawa, Wydawnictwo C.H. Beck, 2020, s. 48–49.; W. Adamczak, J. Nawrot: Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia *maritime safety* i *maritime security*. „Gdańskie Studia Prawnicze” 2015, t. 33, s. 19–20.; M. Zięcina, K. Ficoń, W. Sokołowski: Bezpieczeństwo morskie państwa..., op. cit., s. 35.; Cz. Dyrz, W. Morgaś, J. Urbański: Maritime safety, security and defense of today and tomorrow. „Annual of Navigation” 2009, nr 15, s. 13.; R.K. Miler: Bezpieczeństwo transportu morskiego. Warszawa, Wydawnictwo PWN, 2015, s. 81.; K. Formela, T. Neumann, A. Weinrit: Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General. „The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation” 2019, vol. 13, nr 2, s. 286.; Archiwalna Strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: Bezpieczeństwo morskie, <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/bezpieczenstwo-morskie> (dostęp: 09.05.2022).

119. W. Adamczak, J. Nawrot: Bezpieczeństwo morskie – uwagi..., op. cit., s. 19.

120. Biuro Bezpieczeństwa Narodowego: Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa–Gdynia, 2017, s. 73.

121. J. Nawrot: Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego. Warszawa, Wydawnictwo C.H. Beck, 2019, s. LXXI.

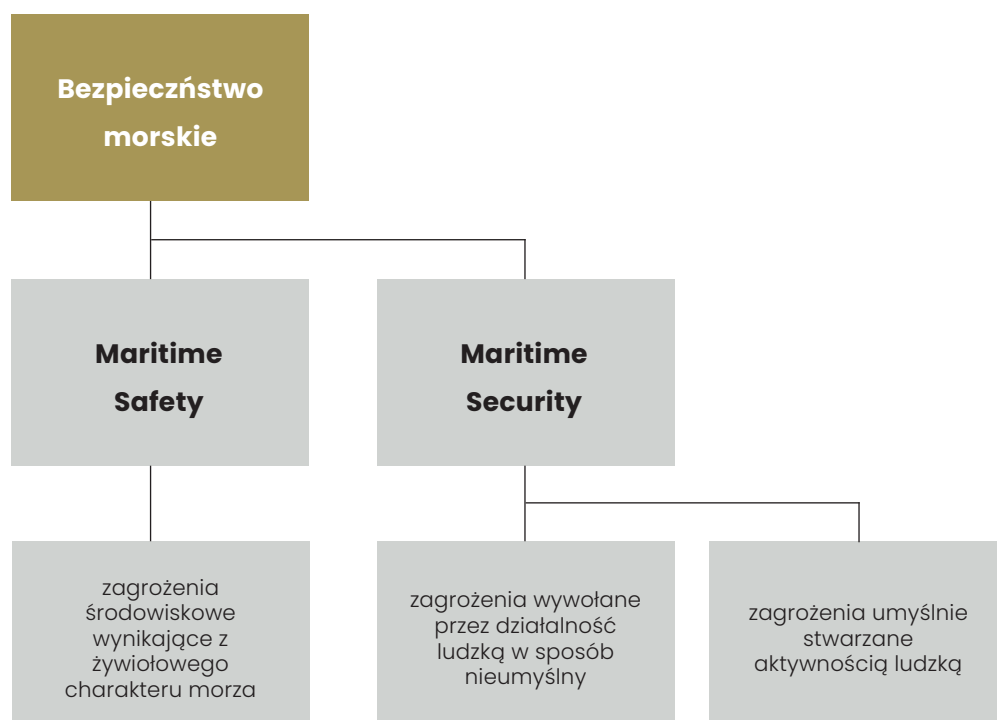
122. Podano za: M. Zięcina, K. Ficoń, W. Sokołowski: Bezpieczeństwo morskie państwa..., op. cit., s. 33.

123. W. Adamczak, J. Nawrot: Bezpieczeństwo morskie – uwagi..., op. cit., s. 22.

124. Cz. Dyrz, W. Morgaś, J. Urbański: Maritime safety, security and defense..., op. cit., 13–14.

czy eksploatacji zasobów morskich¹²⁵. Innymi słowy, *maritime security* oznacza zabezpieczenie ludzkiej działalności na morzu, a także służących do żeglugi statków oraz portów morskich, przed różnymi niedozwolonymi i bezprawnymi aktami¹²⁶.

Porównując *maritime safety* i *maritime security* można więc zauważyć, że oba terminy dotyczą bezpieczeństwa morskiego, jednak różnią się oddziaływującymi na nie zagrożeniami. W przypadku tego pierwszego chodzi bowiem o niebezpieczeństwa wynikające ze specyfiki morza, które są niezależne od ludzi, a także o zabezpieczenie samego środowiska morskiego przed zagrożeniami wywołanymi przez człowieka w sposób nieumyślny, gdzie błędy ludzkie oraz niedoskonałość gatunku należy postrzegać jako coś naturalnego. Przeciwnieństwem tego jest natomiast drugie ze wskazanych pojęć, gdyż w jego zakresie mieszczą się wszystkie umyślne i celowo stwarzane przez człowieka zagrożenia, które cechuje nielegalność oraz bezprawność. Skonkludować to można stwierdzeniem, iż kluczową rolę w odróżnieniu *maritime safety* i *maritime security* odgrywa kwestia intencjonalności¹²⁷. W celu łatwiejszego zrozumienia istoty wskazanych terminów, ich rozróżnienie zostało zobrazowane w postaci rysunku numer 2. W tym miejscu należy jeszcze podkreślić, iż oba pojęcia odnoszą się do ogółu ludzkości, a to oznacza, że bezpieczeństwo morskie rozpatruje się w skali globu, co też świadczy o jego transgranicznym i uniwersalnym charakterze¹²⁸.



Rys. 2. Podział bezpieczeństwa morskiego na maritime safety oraz maritime security

Źródło: Opracowanie własne.

125. C. Bueger: What is Maritime Security?. "Marine Policy" 2015, vol. 53, s. 159.

126. D. Pyć: Bezpieczeństwo jako funkcja..., op. cit., s. 121.

127. J. Nawrot: Międzynarodowe prawo..., op. cit., s. LXX.

128. M. Zięcina, K. Ficoń, W. Sokołowski: Bezpieczeństwo morskie państwa..., op. cit., s. 34.

Na podstawie powyższych rozważań można stwierdzić, że zastosowanie w przypadku wskazanych terminów kalki językowej, doprowadziłoby do braku rozróżnienia pomiędzy nimi, gdyż oba w dosłownym tłumaczeniu oznaczałyby „bezpieczeństwo morskie”. W tej sytuacji można jednak odwołać się do wypracowanych już przekładów. Ich analiza pozwala zauważyć, że panuje zgodność co do przyznania *maritime safety* znaczenia „bezpieczeństwo morskie”, jednak przetłumaczenie *maritime security* przysparza o wiele większych trudności. Przykładowo, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego w dokumencie o nazwie „Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej” przekłada je jako „bezpieczeństwo morskie państwa”¹²⁹. Poprawność tego tłumaczenia wydaje się być jednak wątpliwa, gdyż dodanie odniesienia do podmiotu, jakim jest państwo, jest bezpodstawne. Jak bowiem zostało wskazane, zarówno *maritime safety*, jak i *maritime security*, cechuje transnarodowość, a co za tym idzie, mają one międzynarodowy zasięg¹³⁰. Z tego powodu określanie tego drugiego poprzez dołączenie słowa „państwa” świadczy o ignorowaniu jego istoty, a to bez wątpienia jest błędne. Ponadto, samo pojęcie „bezpieczeństwo morskiego państwa” można postrzegać jako odrębną kategorię, która funkcjonowała już przed powstaniem przytoczonego dokumentu. Potwierdzeniem tego może być chociażby praca Janusza Markiewicza, który to wspomniany termin określa mianem „części składowej bezpieczeństwa narodowego”¹³¹, a jego istnienie przypisuje jedynie krajom będącym w bezpośrednim sąsiedztwie morza, a więc mających dostęp do takiego akwenu wodnego. Warto przy tym zauważyć, że literaturze przedmiotu pojawiają się również przeciwnicy wyszczególniania tejże kategorii, jak na przykład Andrzej Makowski, który pejoratywnie nazywa je „nowym bytem”¹³², negując przy tym użycie tego pojęcia, co też argumentuje brakiem jego odpowiednika w praktyce międzynarodowej. Wydaje się jednak, że istnienie takiej kategorii jest słuszne z uwagi na fakt, iż zasadniczo różni się ona od bezpieczeństwa morskiego, a to z kolei sugeruje, że utożsamianie ich jest błędem. Tomasz Szubrycht wskazuje trzy kluczowe odmienności: 1. punkt odniesienia (przyjęcie perspektywy międzynarodowej lub państwowej); 2. podmiot oceniający poziom bezpieczeństwa (wszyscy użytkownicy morza lub konkretny kraj, jego organy i społeczeństwo); 3. akwenty morskie kształtujące owe bezpieczeństwo (morza całego globu lub ograniczenie do akwenów przybrzeżnych, co rozumie się jako zasięg narodowy¹³³)¹³⁴. Można więc stwierdzić, że w zakresie bezpieczeństwa morskiego państwa mieszczą się między innymi takie kwestie, jak rola morskich sił zbrojnych i ich wpływ na bezpieczeństwo tego podmiotu¹³⁵.

W literaturze przedmiotu można spotkać również tłumaczenie *maritime security* jako

129. Biuro Bezpieczeństwa Narodowego: Strategiczna Koncepcja..., op. cit., s. 22.

130. Z. Kopacz, W. Morgaś, J. Urbański: Próba przedstawienia zasad stosowania formalnej oceny bezpieczeństwa morskiego (FSA). „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2006, nr 4(167), s. 15.

131. J. Markiewicz: Pojęcie i charakter bezpieczeństwa morskiego. „Obronność. Zeszyty Naukowe” 2014, nr 1(9), s. 119.

132. A. Makowski: Czy regulacje Konwencji o Prawie Morza z 1982 roku są właściwe w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa na morzu?. „Prawo Morskie” 2013, t. 29, s. 181.

133. M. Będźmirowski, R. Kościelniak: Bezpieczeństwo morskie państwa – Lekkie Nawodne Siły Uderzeniowe. „Przedsiębiorczość i Zarządzanie” 2017, t. 18, z. 5, cz. II, s. 240.

134. T. Szubrycht: Współczesne aspekty..., op. cit., s. 96–97.

135. Zob. T. Szubrycht: Bezpieczeństwo Morskie Państwa: zarys problemu. Gdynia, Wydawnictwo AMW, 2011.

„bezpieczeństwo na morzu”¹³⁶. Wydaje się jednak, że takie określenie jest zbyt ogólne, przez co nie oddaje istoty tego pojęcia. Co więcej, niektórzy uważają je za równoznaczne z terminem „bezpieczeństwo morskie”, a jak zostało wcześniej wskazane, powszechnie przyjmuje się, że te z kolei odpowiada *maritime safety*¹³⁷. Inną propozycją jest przekład *maritime security* jako „ochrona morska”¹³⁸. Takie tłumaczenie wydaje się być o wiele bardziej trafne, a już z pewnością najbardziej odpowiednie ze wszystkich dotychczas przytoczonych. Niemniej jednak w polskiej praktyce brakuje konsekwencji w rozróżnianiu *safety* jako „bezpieczeństwo” oraz *security* jako „ochrona”, na co szczególną uwagę zwraca Justyna Nawrot¹³⁹. Skutkuje to więc tym, że często są one stosowane zamiennie, jako synonimy, w efekcie czego zarówno *maritime safety*, jak i *maritime security*, przez wielu pojmowane jest po prostu jako „bezpieczeństwo morskie”. Błąd ten zauważyć można zarówno w oficjalnych dokumentach państwowych, jak i w pracach naukowych, debatach publicznych czy w powszechnym użyciu przez społeczeństwo i politycznych decydentów. W obliczu problemów z wyraźnym rozróżnieniem wspomnianym terminów, w niniejszej pracy postuluje się przyjęcie szerokiego rozumowania bezpieczeństwa morskiego, w skład którego wchodzi obie kategorie. Natomiast w sytuacji odwołania do któregoś ze wskazanych pojęć, słusznym wydaje się być zastosowanie jego angielskojęzycznej nazwy, przynajmniej do czasu zwiększenia w Polsce świadomości różnicy występującej pomiędzy wyrazami *security* oraz *safety*. Takie podejście nie tylko pozwoli na zachowanie istoty poszczególnych kategorii, ale także zniweluje problem z przypisaniem im odpowiedniego tłumaczenia w języku polskim.

Bezpieczeństwo morskie jest także przedmiotem różnych regulacji prawnych – zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. Do najważniejszych, mających zastosowanie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, należy zaliczyć Ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim¹⁴⁰ oraz Ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich¹⁴¹. Ich nazewnictwo sugeruje więc, że odpowiadają one kolejno *maritime safety* oraz *maritime security*¹⁴². Natomiast wśród globalnych dokumentów wskazać można na sporządzoną 1.11.1974 roku w Londynie Międzynarodową konwencję bezpieczeństwa życia na morzu (ang. *International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*)¹⁴³ oraz wchodzący w jej skład Międzynarodowy kodeks ochrony statku i infrastruktury portowej (ang. *International Ship and Port Facility Security, ISPS*), podpisanej 2.11.1973 roku w Londynie Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (ang. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL*)¹⁴⁴ czy sporządzoną 10.03.1988 roku w

136. Zob. A. Makowski: Czy regulacje Konwencji..., op. cit., s. 182.; M. Zięcina, K. Ficoń, W. Sokołowski: Bezpieczeństwo morskie państwa..., op. cit., s.35.

137. Cz. Dyrz: Bezpieczeństwo morskie a nawigacja. Projekt „Meteorological and Oceanographic (METOC) support of activities at sea”, marzec 2020, s. 3., https://www.researchgate.net/publication/339944006_Bezpieczenstwo_morskie_a_nawigacja_Maritime_safety_and_navigation (dostęp: 21.05.2022).

138. Zob. R.K. Miler: Bezpieczeństwo transportu..., op. cit., s. 84.; A. Makowski: Czy regulacje Konwencji..., op. cit., s. 180.

139. Zob. J. Nawrot: O potrzebie wyraźnego rozróżnienia pojęć „bezpieczeństwo” i „ochrona” w prawie polskim. Uwagi na tle polskiej legislacji morskiej. „Prawo i Więzy” 2015, nr 4(14).

140. Dz.U. 2011 nr 228 poz. 1368.

141. Dz.U. 2008 nr 171 poz. 1055.

142. J. Nawrot: Kierunki zmian w prawie o bezpieczeństwie morskim. „Studia Prawa Publicznego” 2017, nr 2(18), s. 106.

143. Dz.U. 1984 nr 61 poz. 318.

144. Dz.U. 1987 nr 17 poz. 101.

Rzymie Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (ang. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA*)¹⁴⁵. Wszystkie ze wskazanych aktów prawnych zostały wydane przez działającą od 1959 roku Międzynarodową Organizację Morską (ang. *International Maritime Organisation, IMO*)¹⁴⁶, co też sugeruje, że jest ona naczelną organizacją zajmującą się szeroko pojętym bezpieczeństwem morskim. Natomiast inną, istotną zwłaszcza z perspektywy Polski oraz pozostałych państw Unii Europejskiej, jest funkcjonująca od 2002 roku Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (ang. *European Maritime Safety Agency, EMSA*)¹⁴⁷. Na zakończenie należy jeszcze podkreślić, że powyżej przytoczone akty międzynarodowe stanowią jedynie przykłady wybrane w celu zobrazowania omawianego zagadnienia, a więc nie wyczerpują katalogu międzynarodowych regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa morskiego.

Całość tychże rozważań można podsumować stwierdzeniem, że bezpieczeństwo morskie, podobnie jak wcześniej analizowane bezpieczeństwo, stanowi niezwykle obszerną kategorię. W jego zakresie znajduje się bowiem nie tylko ochrona zdrowia i życia ludzkiego, ale także mienia (statków służących do żeglugi, ładunków znajdujących się na ich pokładach czy portów morskich) oraz samego środowiska morskiego. Katalog zagrożeń jest równie szeroki, a dodatkowo ich charakter wpływa na to, do której kategorii bezpieczeństwa morskiego się odnoszą: te, które są umyślnie stwarzane aktywnością ludzką w sposób nielegalny i bezprawny, odpowiadają *maritime security*, a z kolei zagrożenia środowiskowe wynikające z żywiołowego charakteru samego morza lub takie wywołane przez działalność ludzką nieumyślnie, oznaczają *maritime safety*. W Polsce jednak pojawiają się trudności z właściwym przełożeniem tychże terminów z języka angielskiego na polski. Wynika to z faktu, iż zarówno *security*, jak i *safety*, przyjęło się tłumaczyć jako „bezpieczeństwo” poprzez zastosowanie kalki językowej. W tym przypadku jest to jednak niedopuszczalne, bowiem doprowadza do zatarcia różnic występujących pomiędzy *maritime safety* i *maritime security*. W tej sytuacji słusznym wydaje się więc być stosowanie wskazanych pojęć w ich oryginalnym zapisie aż do chwili, gdy w polskiej praktyce zauważalna będzie większa świadomość rozróżnienia angielskich wyrazów *safety* oraz *security*, które to należy tłumaczyć kolejno jako „bezpieczeństwo” oraz „ochrona”.

145. Dz.U. 1994 nr 129 poz. 635.

146. Wspecjalizowana agenda Organizacji Narodów Zjednoczonych. Zob. Strona Internetowa International Maritime Organisation, <https://www.imo.org/> (dostęp: 28.05.2022).

147. Zob. Strona Internetowa European Maritime Safety Agency, <https://www.emsa.europa.eu/> (dostęp: 28.05.2022).

Rozdział II. Pojęcie piractwa w nauce

2.1. Definicja piractwa w dyskursie naukowym

Niewątpliwie chcąc przedstawić istotę pojęcia, jakim jest piractwo morskie, wpierv należy przybliżyć zagadnienie zagrożeń asymetrycznych. Potrzeba ta wynika z faktu, iż przedmiot niniejszych rozważań zaliczany jest właśnie do tejże kategorii¹⁴⁸.

Asymetria wywodzi się od słowa pochodzenia greckiego – „asymmetria” – i rozumiana jest jako „brak lub naruszenie symetrii”¹⁴⁹, co też może być utożsamiane z zaburzeniem równowagi, powstaniem dysproporcji oraz dominacji. Przekładając więc wskazane pojmowanie na analizowaną płaszczyznę, można wywnioskować, iż zagrożenia asymetryczne to takie zagrożenia, które odbiegają od normy i wykraczają poza tradycyjny zakres zagrożeń, a zatem są zasadniczo od nich odmienne¹⁵⁰. Z tego powodu cechuje je niekonwencjonalny charakter, przez co też nie powinien dziwić fakt określania ich mianem działań nieuczciwych czy niesprawiedliwych¹⁵¹. Jednakowoż, zagłębiając się w istotę omawianego zagadnienia, należy zwrócić uwagę na fakt, że jest to pojęcie niejednoznaczne i z tego powodu dokonuje się jego podziału. Pierwsze jego postrzeganie odnosi się do sytuacji, w której to pomiędzy stronami konfliktu występuje zróżnicowanie potencjałów, zwłaszcza wojskowych. W efekcie takiego stanu rzeczy jeden z podmiotów decyduje się na zastosowanie niekonwencjonalnych metod, środków oraz technik działania, takich jak na przykład wykorzystanie broni masowego rażenia czy technologii informatycznych¹⁵². Należy przy tym podkreślić, iż podmiot ten może być zarówno państwowy, jak i niepaństwowy. Owemu podejściu nadano miano zagrożeń asymetrycznych *sensu largo*, choć w literaturze przedmiotu można je spotkać również pod nazwą ujęcia wojskowego. Z kolei drugi sposób postrzegania, czyli zagrożenia asymetryczne *sensu stricto*, zwane także ujęciem politologicznym, skupia się na aktywności podmiotów pozapaństwowych, a zatem organizacji terrorystycznych, transnarodowej przestępczości zorganizowanej i ugrupowań im podobnym¹⁵³. Problem stanowi fakt, iż grupy te nie przestrzegają powszechnie przyjętych norm, zasad ani reguł, a także nie zważają na ograniczenia prawne, co w efekcie pozwala im na większą swobodę działania¹⁵⁴. Co więcej, ich

148. A. Szpak: Piractwo morskie jako przykład asymetrycznego zagrożenia dla bezpieczeństwa międzynarodowego. Przypadek piractwa somalijskiego. „Olsztyńskie Studia Afrykanistyczne: Afryka w systemie bezpieczeństwa międzynarodowego. Bezpieczeństwo ekologiczne i społeczno-ekonomiczne” 2016, t. 4, s. 31.

149. A. Szubrycht: Analiza podobieństw operacji militarnych innych niż wojna oraz działań pozwalających zminimalizować zagrożenia asymetryczne. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2006, nr 1(164), s. 141.

150. A. Szpak: Piractwo morskie jako..., op. cit., s. 32.

151. A. Zagórska: Bezsilność prawa wobec współczesnych zagrożeń asymetrycznych – nielegalna migracja jako źródło terroryzmu. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2017, t. 11, nr 2, s. 42.

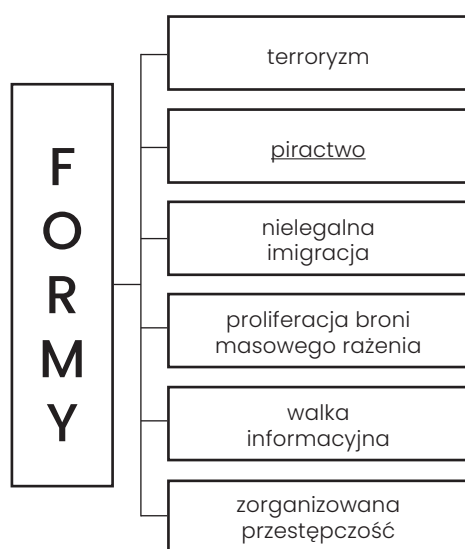
152. Z. Ciekanowski: Działania asymetryczne jako źródło zagrożeń bezpieczeństwa. „Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza” 2009, nr 3, s. 52–53.

153. A. Zagórska: Bezsilność prawa wobec..., op. cit., s. 43.

154. A. Szubrycht: Analiza podobieństw operacji..., op. cit., s. 143.

aktywność charakteryzuje transnarodowość oraz aterytorialność¹⁵⁵. W ramach konkluzji warto dokonać porównania przytoczonych ujęć zagrożeń asymetrycznych, co też pozwoli na stwierdzenie, iż istotą tego pierwszego jest specyficzny charakter sposobu działania danego podmiotu, natomiast drugie skupia się na charakterze samego podmiotu¹⁵⁶.

Powyższa analiza zagrożeń asymetrycznych potwierdza więc słuszność przypisania piractwa morskiego do zakresu tejże kategorii. Co istotne, można także zauważyć, iż wpisuje się ono zarówno w ramy ujęcia wojskowego, jak i politologicznego. Nie ulega bowiem wątpliwości, że piraci stanowią podmiot niepaństwowy, a stosowane przez nich metody, środki i techniki działania są bezprecedensowe, co tym samym pozwala na stwierdzenie, iż piractwo jest zagrożeniem asymetrycznym sensu stricto oraz sensu largo. Warto w tym miejscu jednak podkreślić, że stanowi ono jedno z kilku zagrożeń tego typu na akwenach wodnych, co też zostało zilustrowane przez Krzysztofa Rokicińskiego i w niniejszej pracy zostało przedstawione za pomocą rysunku numer 3.



Rys. 3. Formy zagrożeń asymetrycznych na morzu według K. Rokicińskiego

Źródło: K. Rokiciński: Wybrane aspekty zagrożeń asymetrycznych na morzu w funkcji wykorzystania sił morskich. „Zeszyty naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2005, nr 1(160), s. 156.

155. E. Sadowska: Zagrożenia asymetryczne – definicja, świadomość społeczna i rola we współczesnym świecie. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2017, t. 11, nr 2, s. 24.

156. Z. Ciekanowski: Działania asymetryczne jako..., op. cit., s. 52.

Przechodząc do rozważań terminologicznych dotyczących pojęcia piractwa morskiego, już na początku warto wskazać jego etymologię. Korzeni słowa „pirat” należy bowiem szukać w języku greckim, gdzie brzmi ono „*peiratēs*”¹⁵⁷, co oznacza „napadający na morzu”¹⁵⁸. Pochodzić ma od takich słów jak „*pejra*” („próba”) ¹⁵⁹, „*pejrao*” („usiłować, starać się osiągnąć”) ¹⁶⁰ oraz „*peirán*” („próbować szczęścia w walce, próbować szczęścia na morzu”) ¹⁶¹. Następnie, jak podaje Jacek Machowski, wyraz ten z języka greckiego został przejęty przez łacinę¹⁶². „*Pirata*” w tymże języku znaczy „próbować szczęścia na morzu”¹⁶³, co też pozwala na stwierdzenie, iż utożsamia się je z greckim tłumaczeniem. Natomiast pod wpływem języka starożytnych Rzymian słowo to zakorzeniło się w innych językach europejskich¹⁶⁴ – na przykład: „*pirate*” (język angielski), „*le pirate*” (język francuski), „*der Pirat*” (język niemiecki) czy „*pirata*” (język włoski, język hiszpański). Wynika więc z tego, że w formach zbliżonych do łacińskiego „*pirata*” funkcjonuje ono po dziś dzień w różnych państwach europejskich¹⁶⁵. Inną etymologię przywołuje Ryszard K. Miler, który to pojęciu piractwa przypisuje pochodzenie od słowa „*pierato*” („ci, którzy dopuszczają się ataków wbrew prawu, atakują bezprawnie”) ¹⁶⁶. Ciekawostkę stanowi informacja, że żaden ze wspomnianych wyrazów nie był jednak pierwszym określeniem pirata. Pierwotnie bowiem, jak wskazuje Michał Panacheda, w tym celu używano słowa „*lejstes*” pochodzącego od indoeuropejskiego „*leis*”, co oznaczać ma „łup” albo „zdobycz” tudzież „łupieżcę” lub „zbrojnego rabusia”¹⁶⁷. Niemniej jednak, słuszne wydaje się stwierdzenie, iż każde z wyżej przytoczonych słów, a także ich tłumaczenia, pokrywają się z istotą piractwa, która zostanie przedstawiona w dalszej części niniejszej pracy.

W następnej kolejności poruszyć należy kwestię definicji piractwa morskiego. Jak zauważa Kamil Frąckowiak, było ono już definiowane „wielokrotnie i na wiele sposobów”¹⁶⁸, jednak żadna z wypracowanych w ten sposób propozycji nie jest traktowana jako wiodąca. Innymi słowy, nie istnieje jedna powszechnie uznawana definicja piractwa¹⁶⁹. Co ciekawe, Alfred P. Rubin już w 1987 roku wskazywał, że posiada ono co najmniej sześć różnych znaczeń¹⁷⁰. Co za tym idzie, można sobie jedynie wyobrazić ile nowych powstało

157. Znaleźć można także zapis w formie „*pejrates*” lub „*peirats*”. Zob. Ł. Dzięcielski: Piractwo morskie – odrodzenie zła jako problem ludzkości – ujęcie retrospektywne i współczesne. „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego” 2011, nr 1, s. 18.; D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska: Leksykon prawa morskiego..., op. cit., s. 260.; D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa morskiego. Wybrane problemy. Warszawa, Wydawnictwo Difin, 2017, s. 22.

158. Zob. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium prawnokarne i kryminologiczne. Olsztyn, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, 2015, s. 24.; M.H. Koziński: Piractwo morskie a polskie prawo karne. „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2011, t. 11, nr 1/2, s. 260.; T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec piractwa morskiego. „Państwo i Prawo” 2009, nr 10, s. 18.; K. Frąckowiak, P. Jankowski: Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym. „Studia Elckie” 2012, nr 14, s. 494.

159. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 22.

160. Ł. Dzięcielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 18.

161. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 22-23.

162. J. Machowski: Piractwo w świetle historii i prawa. Warszawa, Wydawnictwo Akademickie DIALOG, 2000, s. 11.

163. M. Janikowski, S. Zarychta: Piractwo morskie – ogólnościowy problem. „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2009, cz. 1, s. 31.

164. J. Machowski: Piractwo w świetle..., op. cit., s. 11.

165. T. Łoposzko: Starożytni piraci Morza Śródziemnego. Lublin, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 1994, s. 8.

166. R.K. Miler: Bezpieczeństwo transportu..., op. cit., s. 89.

167. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu retrospektywnym, pojęciowo-prawnym oraz współczesnym. „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego” 2015, nr 1, s. 20.

168. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 24.

169. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze starego zagrożenia. „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis: Studia de Securitate” 2019, nr 9(4), s. 152-153.

170. Zob. A.P. Rubin: The Law of Piracy. „Denver Journal of International Law & Policy” 1987, t. 15, nr 2, s. 173-174.

przez przeszło trzydzieści lat. W tym miejscu warto więc przytoczyć i przeanalizować część z dotychczas stworzonych definicji w celu przybliżenia istoty terminu, jakim jest piractwo morskie.

Na początku należy zwrócić uwagę na tę zawartą w artykule 101 Konwencji o prawie morza sporządzonej przez Organizację Narodów Zjednoczonych 10 grudnia 1982 roku w Montego Bay (ang. *United Nations Convention on the Law of the Sea*, UNCLOS). Definicja ta nie tylko jest przytaczana przez większość badaczy i naukowców, ale przede wszystkim jest najczęściej stosowana w praktyce. Zgodnie z jej zapisami przesłankami piractwa morskiego są: cel osobisty, wymóg dwóch statków oraz ograniczenie terytorialne w postaci morza otwartego lub miejsca niepodlegającego jurysdykcji żadnego państwa. Natomiast jej istotność wynika z faktu, iż stanowi podstawę do podejmowania działań antypirackich na świecie¹⁷¹. Niemniej jednak, słusznym wydaje się, aby w tym miejscu poprzestać jedynie na tychże informacjach, a dokładną analizę przeprowadzić w stosownej części niniejszej pracy, poświęconej zjawisku piractwa w świetle prawa międzynarodowego.

Sięgając po definicje słownikowe napotkać można zwięzłe opisy, jak ten zawarty w Wielkim Słowniku Języka Polskiego Polskiej Akademii Nauk, gdzie piractwo zostało przedstawione jako „napady na okręty”¹⁷². Z kolei Słownik Języka Polskiego Państwowego Wydawnictwa Naukowego tłumaczy, że pirat to „członek załogi okrętu, który na morzu napada i rabuje inne statki”¹⁷³. Na tej podstawie można więc wywnioskować, iż piractwo to napadanie i rabowanie innych statków na morzu. W innym opracowaniu PWN piractwo tłumaczy się jako „rabunek i inne akty przemocy dokonywane na pełnym morzu przez prywatne statki”¹⁷⁴. Podobny zapis znaleźć można w Słowniku Współczesnego Języka Polskiego, w którym to zostało ono przedstawione jako „rabunek i inne akty przemocy, dokonywane przez prywatne statki na pełnym morzu lub w miejscu nie podlegającym prawodawstwu żadnego państwa (...)”¹⁷⁵. Porównywalne definicje znajdują się także w anglojęzycznych słownikach – na przykład: „atakowanie statków w celu okradzenia ich”¹⁷⁶, „rozbój na morzu dokonywany przez piratów”¹⁷⁷ czy „przestępstwo atakowania statków na morzu w celu ich okradzenia”¹⁷⁸.

Z kolei w źródłach encyklopedycznych znaleźć można definicję piractwa, która przedstawia je jako „rozbójnictwo morskie, bezprawne akty przemocy (pozbawienie wolności, rabunek) dokonywane na morzu pełnym lub na obszarze nie podlegającym jurysdykcji państwa przez prywatne statki lub

171. A. Bomba: Piractwo morskie. W: Organizacje międzynarodowe w działaniu. Red. A. Florczak, A. Lisowska, Wrocław, OTO Agencja Reklamowa, 2014, s. 88.

172. Piractwo. Wielki Słownik Języka Polskiego, <https://wsjp.pl/haslo/podglad/11777/piractwo/1868075/morskie> (dostęp: 05.09.2022).

173. Piractwo. Słownik Języka Polskiego Państwowego Wydawnictwa Naukowego, <https://sjp.pwn.pl/slovniki/piractwo.html> (dostęp: 05.09.2022).

174. S. Dubisz (red.): Wielki słownik języka polskiego PWN. T. 3, O–Q. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2018, s. 493.

175. Podano za: D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 23.

176. Ang. „the act of attacking ships in order to steal from them”. Piracy. Cambridge English Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/piracy> (dostęp: 05.09.2022).

177. Ang. „robbery at sea carried out by pirates”. Piracy. Collins Online Dictionary, <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/piracy> (dostęp: 05.09.2022).

178. Ang. „the crime of attacking ships at sea in order to steal from them”. Piracy. Oxford Learner's Dictionaries, <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/english/piracy> (dostęp: 05.09.2022).

samoloty działające w prywatnym interesie (...)”¹⁷⁹. Natomiast anglojęzyczne odpowiedniki opisują je jako niewłaściwe zachowania nautyczne¹⁸⁰, takie jak najazdy na wybrzeża czy przechwytywanie statków na morzu pełnym. W myśl tejże definicji, do aktów piractwa kwalifikuje się także napady, porwania oraz morderstwa, jednak żeby tak było, wpierw muszą zostać spełnione pewne przesłanki. Pierwszym warunkiem jest to, aby w takim wydarzeniu obecna była łódź, a drugim, aby miało one związek z wodą – inaczej rzecz ujmując: aby miało miejsce na akwenie wodnym. Jak zostało bowiem podkreślone, „jeśli nie ma wody i łodzi, jest się zwykłym bandytą”¹⁸¹.

W dyskursie naukowym również podejmowane są próby zdefiniowania piractwa morskiego. Kamil Frąckowiak pisze, że jest ono „działalnością przestępczą na morzu, która nie stanowi aktu wypowiedzianej lub uznawanej wojny”¹⁸². Następnie podaje, że ataki pirackie to bezprawne akty gwałtu, zatrzymania lub grabieży, których ofiarą padają statki, osoby lub mienie i które są motywowane celami osobistymi. Daria Olender z kolei przedstawia jego istotę jako „dążenie do sukcesu w pozbawieniu oponenta jego majątku na drodze zbrojnego napadu”¹⁸³. Natomiast Alina Bomba definicję tego zjawiska zawiera w związłym opisie, w którym tłumaczy, że piractwo „polega na napadaniu na statki na morzach i oceanach oraz rabowaniu ich”¹⁸⁴, a William Blackstone określił je jako „popętnianie aktów kradzieży i grabieży na morzu pełnym (...)”¹⁸⁵.

W tym miejscu warto również przytoczyć definicję stworzoną przez Międzynarodowe Biuro Morskie (ang. *International Maritime Bureau*, IMB)¹⁸⁶, w której to piractwo morskie określa się jako „akt wejścia (lub próba takowego) na pokład dowolnego statku z widocznym zamiarem kradzieży lub innego przestępstwa oraz z zamiarem lub możliwością użycia w tym celu siły”¹⁸⁷.

Ważne jest, aby podkreślić, że w niektórych przypadkach można spotkać praktykę, w której to piractwo morskie definiuje się wraz z innym zjawiskiem, jakim są zbrojne napady rabunkowe (ang. *armed robbery*)¹⁸⁸. Jak stwierdza Elżbieta Bombińska, takie podejście zauważyć można zarówno w przypadku Międzynarodowej Organizacji Morskiej, jak i Międzynarodowego Biura Morskiego¹⁸⁹. Postępowanie to

179. Piractwo. Encyklopedia Państwowego Wydawnictwa Naukowego, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/piractwo;4009520.html> (dostęp: 06.09.2022).

180. Są to takie zachowania, które mają związek z żeglarstwem, a więc dochodzi do nich na akwenach wodnych. Zob. Nautyczny. Słownik Języka Polskiego Państwowego Wydawnictwa Naukowego, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/nautyczny.html> (dostęp: 06.09.2022).

181. Ang. „if there’s no water and no boat, you’re just a regular bandit”. Pirates, Privateers, Corsairs, Buccaneers: What’s the Difference?. Encyclopedia Britannica, <https://www.britannica.com/story/pirates-privateers-corsairs-buccaneers-whats-the-difference> (dostęp: 06.09.2022).

182. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 27.

183. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 23.

184. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 87.

185. Podano za: T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 22.

186. Definicję tą IMB posługiwało się w swoich corocznych raportach aż do 2009 roku, kiedy to zrezygnowano z niej na rzecz tej zawartej w artykule 101 Konwencji o prawie morza. Zob. H. Anyiam: The legalities of Gulf of Guinea maritime crime with suggested solutions. Center for International Maritime Security, 17 July 2014, <https://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/> (dostęp: 06.09.2022).

187. ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Annual report. 1 January – 31 December 2009. ICC IMB, London, January 2010, s. 3.

188. Wymienne stosuje się również określenia „zbrojny napad” i „napad rabunkowy”.

189. E. Bombińska: Unia Europejska wobec..., op. cit., s. 199.

wynika z trudności ich rozdzielenia w statystykach, gdyż oba działania cechuje kryminalny charakter¹⁹⁰. Należy jednak wskazać dzielące je różnice, wśród których wyróżnić można zasięg terytorialny oraz sposób jurysdykcji. Zbrojne napady rabunkowe bowiem, w przeciwieństwie do piractwa morskiego, mają miejsce na wodach terytorialnych oraz podlegają prawodawstwu danego państwa¹⁹¹. Podstawę tego rozróżnienia stanowi Rezolucja A 922 (22) Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w której to zawarto „Kodeks postępowania przy badaniu zbrodni pirackich i zbrojnych napadów rabunkowych na statki”¹⁹². Jako przykład definicji przedstawiającej te dwa procedury łącznie może posłużyć ta stworzona przez Katarzynę Wardin, w której określono je jako „bezprawne czyny skierowane przeciwko statkom, ludziom i ich mieniu oraz przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, bez względu na to, czy wystąpiły na wodach terytorialnych czy na pełnym morzu”¹⁹³. Inny przykład stanowi definicja Magdaleny Łuczowskiej, która to tłumaczy je pisząc, iż „charakteryzują się one działaniami na tle kryminalnym w formie przemocy, motywowanymi chęcią grabieży i rabunku, niosą zagrożenie dla życia załóg i pasażerów, bezpieczeństwa statków oraz prowadzą do utraty, bądź zniszczenia mienia i przewożonych ładunków”¹⁹⁴.

Przytoczone przykłady, zarówno angielsko, jak i polskojęzyczne, podkreślają kryminalny charakter analizowanego procederu. Sugerują to takie zwroty, jak „napad”, „rabunek”, „rozbój”, „grabież” czy „kradzież”. Jednocześnie wiele z nich stanowi także cel, dla którego piraci decydują się na atak. Na podstawie przedstawionych definicji wywnioskować należy również, że działania pirackie charakteryzuje wykorzystanie siły i przemocy. Nie ulega przy tym wątpliwości, że ich ofiarą padają statki. Można jednak przypuszczać, iż przyjęto szerokie rozumienie tego słowa, pod którym kryją się nie tylko statki sensu stricto, ale także znajdujący się na ich pokładach ludzie (zarówno załoga, jak i pasażerowie) oraz ładunek i wszelkie mienie. W większości z przytoczonych definicji znaleźć można również określenie miejsca ataków, jakim jest morze. Należy jednak zauważyć brak zgodności co do jego charakteru. W niektórych przypadkach bowiem doprecyzowano je jako „morze pełne”¹⁹⁵, w innych natomiast ograniczono zapis do wspomnianego słowa.

Kończąc rozważania na temat definicji piractwa morskiego, warto zwrócić jeszcze uwagę, iż niektóre z nich są zaledwie zdawkowe. Z tego powodu brakuje w nich nawet podstawowych kwestii, jak na przykład wskazania obszaru, na którym dochodzi do pirackich ataków. Wydaje się bowiem, że prawidłowym postępowaniem jest zawarcie w definicji piractwa zapisu mówiącego o tym, że ataki te mają miejsce na akwenach wodnych. Potrzeba ta wynika z ciągłego rozwoju świata i cywilizacji, w

190. K. Wardin: Piractwo morskie i jego implikacje dla bezpieczeństwa morskiego w drugiej dekadzie XXI wieku – casus Somalii. „Przegląd Strategiczny” 2017, nr 10, s. 193.

191. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów związane z piractwem morskim w aspekcie geologiczno-prawnym. Czasopismo „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2018, r. 19, nr 12, s. 922.

192. M. Łuczowska: Piractwo i terroryzm morski jako zagrożenia transportu morskiego. Czasopismo „Logistyka” 2010, nr 2, s. 739.

193. K. Wardin: Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2009, nr 3(178), s. 92.

194. M. Łuczowska: Piractwo i terroryzm morski jako..., op. cit., s. 739.

195. Morza pełne (ang. high seas), zwane też morzami otwartymi, to takie morza, które nie podlegają zwierzchnictwu żadnego kraju. Innymi słowy, są to obszary ogólnodostępne, będące wspólnym dziedzictwem wszystkich państw na świecie. Zob. Konwencja o morzu pełnym. Genewa, 29.04.1958 (Dz.U. 1963 nr 33 poz. 187).

wyniku których w obecnych czasach słowo „piractwo” nie kojarzy się już jedynie z piratami morskimi, ale również z drogowymi czy komputerowymi. Równie ważne jest, aby przy formowaniu definicji zadbać o precyzyjne słownictwo. Przykładowo, w przypadku stosowania słowa „statek” warto doprecyzować jego charakter, bowiem bez tego zwiększają się możliwości interpretacyjne i w efekcie może być ono błędnie zrozumiane jako statek powietrzny lub kosmiczny. Niepokojący natomiast jest fakt, iż w definicjach piractwa morskiego brakuje wzmianki o działaniach piratów w formie porwań dla okupu. Trafna w tej kwestii wydaje się być uwaga Mirosława H. Kozińskiego. Zauważa on bowiem, iż problem w sformułowaniu w obecnych czasach adekwatnego wyjaśnienia wynika z tego, że „faktyczne zdarzenia na morzu nie odpowiadają ugruntowanej dotychczas teorii”¹⁹⁶. Prawdopodobnie więc jest to spowodowane przyjmowaniem błędnej perspektywy przy rozważaniach, polegającej na spoglądaniu na zjawisko jedynie przez pryzmat starożytnego piractwa. Współcześnie jednak, jak pokazuje wiele przypadków w historii, oprócz pierwotnej formy ataków piraci często decydują się także na wspomniane porwanie dla okupu. Jak można więc zauważyć, piractwo morskie ulega naturalnemu procesowi rozwoju wraz z ewolucją cywilizacji, dlatego też słusznym wydaje się być zaakcentowanie tego faktu w jego definicji.

Przedstawiając istotę piractwa morskiego warto także odróżnić je od dwóch pokrewnych mu zjawisk. Pierwsze z nich to korsarstwo, zwane również kaperstwem¹⁹⁷. Stanowi ono historyczny proceder, gdyż istniało aż do roku 1856, kiedy to zostało zakazane w Deklaracji paryskiej¹⁹⁸. Zasadniczo polegało ono na tym samym, co piractwo, a więc na grabieży na morzu. Różniło się jednak tym, że było działaniem zgodnym z prawem, bowiem ataki i rabunki dokonywane były za przyzwoleniem władzy państwowej. Depenalizacja tego czynu była możliwa dzięki wręczeniu korsarzowi (kaperowi), czyli kapitanowi statku, tak zwanego „listu kaperskiego”. Dokument ten wyłączał jego odpowiedzialność prawną¹⁹⁹ i pozwalał na atakowanie wrogich statków, jednak za cenę części ze zdobytych łupów²⁰⁰. Jak zauważają Mirosław Janikowski oraz Stanisław Zarychta, był więc on „osobnikiem uprawiającym piractwo w majestacie prawa swojego kraju”²⁰¹. Z kolei Angus Konstam wymownie ocenił tę profesję pisząc, że „kaper zatrudniony przez jedno państwo jest dla drugiego piratem”²⁰². Co istotne, korsarze działali tylko i wyłącznie w czasie wojny, a co za tym idzie, wykorzystywani byli jako środek do walki zbrojnej na morzu²⁰³. Jest to zatem kolejna cecha odróżniająca korsarstwo od piractwa. Ponadto, ich działalność często polegała również na zwalczaniu samych piratów²⁰⁴, dlatego też pojęć tych nie należy utożsamiać. Natomiast innym pokrewnym zjawiskiem jest terroryzm morski. Stanowi on odmianę szeroko pojętego terroryzmu,

196. M.H. Koziński: *Piractwo morskie a polskie...*, op. cit., s. 261.

197. Zob. R. Bierzaniek, J. Symonides: *Prawo międzynarodowe publiczne*. Wydanie VIII zmienione. Warszawa, Wydawnictwo Wolters Kluwer, 2004, s. 426–427.

198. K. Kubiak: *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*. Warszawa, Wydawnictwo TRIO, 2009, s. 14.

199. T. Iwanek: *Prawo międzynarodowe wobec...*, op. cit., s. 26.

200. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 24–25.

201. M. Janikowski, S. Zarychta: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 32.

202. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia najsłynniejszych morskich rozbójników*. Przeł. S. Patlewicz. Warszawa, Wydawnictwo Bellona, 2020, s. 37.

203. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 24.

204. A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 90.

dla którego po dziś dzień nie wypracowano powszechnie uznawanej definicji²⁰⁵. Fakt ten przyczynia się do trudności z prawidłowym określeniem jego morskiej kategorii, której początki datuje się na lata 60 XX wieku²⁰⁶. Najprościej byłoby więc stwierdzić, iż oznacza ona działalność terrorystyczną mającą miejsce na akwenach morskich. Wydaje się jednak, że taki opis stanowiłby jedynie swojego rodzaju skrót myślowy, gdyż nie przedstawia w pełni istoty omawianego zjawiska. Z reguły więc przyjmuje się podejście strukturalne polegające na wyróżnieniu morskiej odmiany terroryzmu wraz z jej szczególnymi cechami oraz uwarunkowaniami²⁰⁷. Najczęściej przywoływaną definicją jest ta stworzona przez Radę do spraw Bezpieczeństwa i Współpracy w Regionie Azji i Pacyfiku (ang. *Council for Security and Cooperation in the Asia-Pacific*, CS-CAP). Według niej terroryzm morski to „działania podejmowane w środowisku morskim, przy użyciu lub przeciwko statkom, stałym platformom na morzu lub w porcie oraz przeciwko ich pasażerom tudzież personelowi, a także przeciwko obiektom lub infrastrukturze nadbrzeżnej, włączając w to obiekty turystyczne, obszary portu oraz miasta portowe”²⁰⁸. Wynika więc z tego, że obszar występowania terroryzmu morskiego jest o wiele większy niż piractwa, gdyż w jego zakres wchodzi wszystkie strefy morskie, a nie tylko morza pełne. Z tego powodu Magdalena Łuczowska dokonała ich podziału na ataki terrorystyczne od strony lądu oraz od strony morza²⁰⁹. W przytoczonej definicji brakuje jednak pewnego elementu rozróżniającego te dwa zjawiska, który w literaturze przedmiotu postrzegany jest jako kluczowy. Mowa tu o motywie podejmowanych działań. Jak wcześniej wskazano, piraci działają z powodu pobudek osobistych, najczęściej rabunkowych, kierując się chęcią zysku, natomiast terroryści mają zgoła odmienny cel. Ich działalność jest bowiem motywowana politycznie, religijnie oraz ideologicznie i ma na celu wywołanie pożądanej reakcji ze strony władz państwowych, społeczeństw oraz osób fizycznych²¹⁰. Trafnie określił to Mirosław H. Koziński pisząc, że „o ile dla pirata czyn przestępczy jest celem, o tyle dla terrorysty jest to droga do celu”²¹¹. Szeroko pojęci terroryści dążą bowiem do wywołania publicznej grozy i strachu wśród ludności na całym świecie²¹². Z tego powodu chcą wywołać tak zwany „efekt teatru”. Nie inaczej jest w przypadku ich morskich odpowiedników. Odróżnia więc to ich od piratów, którzy ukrywają swoje czyny i starają się nie zostawiać śladów po swoich przestępczych działaniach²¹³. Wspomniany efekt teatru polega na dotarciu

205. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska: *Leksykon prawa morskiego...*, op. cit., s. 403.

206. Za pierwszy akt terroryzmu morskiego uznaje się porwanie statku pasażerskiego Santa Maria w 1961 roku. Zob. A. Makowski: *Ochrona statków morskich przed atakami terroru*. „Prawo Morskie” 2007, t. 23, s. 92.; A. Łysik: *Terroryzm morski. Współczesne zagrożenie w transporcie międzynarodowym*. „Zeszyty naukowe Uniwersytetu Gdańskiego: Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego” 2012, nr 9, s. 76.; B. Biderman: *Terroryzm morski*. „Securo: Współczesny terroryzm” 2016, nr 3, s. 90.

207. K. Frąckowiak: *Cechy dystynktywne terroryzmu morskiego w ujęciu fenomenologicznym*. „Studia Prawnoustrojowe” 2015, nr 29, s. 84.

208. Podano za: J. Yau Meng Wee: *Maritime terrorism threat in Southeast Asia and its challenges*. „Pointer” 2017, vol. 43, nr 2, s. 33.

209. Zob. M. Łuczowska: *Piractwo i terroryzm morski jako...*, op. cit., s. 737–738.

210. K. Wardin: *Współczesne piractwo morskie...*, op. cit., s. 92.; Zob. K. Wardin: *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*. Warszawa, Wydawnictwo Bel Studio, 2007, s. 21.

211. M.H. Koziński: *Piractwo morskie a polskie...*, op. cit., s. 261.

212. K. Frąckowiak, P. Jankowski: *Piractwo somalijskie a polskie...*, op. cit., s. 497.

213. Stwierdzenie to niewątpliwie jest prawdziwe w odniesieniu do działań rabunkowych piratów, jednak należy zastanowić się, czy jest równie słuszne w przypadku porwania dla okupu. Wydaje się bowiem, że nagłośnienie sprawy w środkach masowego przekazu doprowadziłoby do poruszenia opinii publicznej. Ta z kolei wywierałaby coraz większy wpływ na decydentów, co w efekcie pozwoliłoby piratom na osiągnięcie zamierzonych celów.

do jak największego audytorium, zwróceniu na siebie uwagi i zdobyciu rozgłosu. We współczesnym świecie takim działaniom sprzyjają media, a co za tym idzie, terroryści w przeciwieństwie do piratów nie pozostają anonimowi²¹⁴. Inną istotną różnicą występującą pomiędzy tymi dwoma zjawiskami jest zasięg generowanych przez nie zagrożeń. Należy bowiem zauważyć, że piractwo morskie ograniczone jest do konkretnych obszarów na świecie, co też pozwala w pewnym stopniu je prognozować²¹⁵. Natomiast w przypadku terroryzmu morskiego, jak zauważają Agnieszka Kapusta i Bartosz Kasolik, sprawcy mają „pełną swobodę w wyborze miejsca, czasu, obiektu i sposobu przeprowadzenia ataku”²¹⁶. Działania terrorystów mogą mieć zasięg globalny, a co za tym idzie, niezwykle trudno jest je przewidzieć. Z tego powodu problem ten nie powinien być marginalizowany czy bagatelizowany, nawet jeśli terroryzm morski na przestrzeni trzydziestu lat stanowił jedynie 2% ogółu ataków terrorystycznych²¹⁷. W tym miejscu warto również wspomnieć, iż pomiędzy omawianymi zjawiskami występują także pewne powiązania. Jak wskazuje Kamil Frąckowiak, „organizacje przestępcze uczą się od siebie nawzajem”²¹⁸. Zdarzają się bowiem sytuacje, w których terroryści wykorzystują pirackie metody w celu zdobycia środków na własną działalność²¹⁹. Natomiast piraci równie często współpracują z terrorystami, wykonując ich polecenia²²⁰. W efekcie tychże powiązań Douglas R. Burgess postuluje nawet powstanie nowej kategorii, którą określa jako „piraterroryzm” (ang. *piraterrorism*)²²¹.

W ramach podsumowania tychże rozważań dokonać można zwięzłego porównania, w którym to piractwo morskie zostanie zestawione z korsarstwem oraz terroryzmem morskim. Zasadniczą różnicą występującą pomiędzy piractwem a kaperstwem jest aspekt legalności. Pierwsze ze wspomnianych zjawisk jest bowiem nielegalne, za to drugie swojego czasu było działaniem zgodnym z prawem. Niemniej jednak korsarstwo zostało zakazane w 1856, a zatem stanowi historyczny proceder. Istotną odmiennością jest także fakt, iż korsarze działali jedynie w czasie wojny, a dodatkowo, wykorzystywani byli do walki z piractwem morskim. Z kolei terroryzm morski różni się od analizowanego problemu przede wszystkim motywem podejmowanych działań. W przeciwieństwie do anonimowych piratów, terroryści dążą do wywołania tak zwanego „efektu teatru”, przyciągnięcia uwagi środków masowego przekazu i zdobycia rozgłosu. Zjawiska te są odmienne także pod względem obszaru występowania oraz zasięgu zagrożeń. Terroryzm nie jest bowiem ograniczony terytorialnie jedynie do morza pełnego, a jego sprawcy mają swobodę działania, przez co stwarzane przez nich zagrożenia mogą być określane w skali światowej.

214. A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 90.

215. A. Ratkowska: *Piractwo i terroryzm morski*. „*Studia Prawnicze*” 2010, z. 2(184), s. 60.

216. A. Kapusta, B. Kasolik: *Piractwo – nowe oblicze...*, op. cit., s. 156.

217. A. Łysik: *Terroryzm morski. Współczesne...*, op. cit., s. 73.

218. K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 79.

219. A. Skwarski: *Problematyka działań pirackich na akwenach wodnych, rozwój zjawiska, metody zwalczania*. „*Studia Administracji i Bezpieczeństwa*” 2018, nr 4, s. 129.

220. K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 79.

221. Podano za: K. Frąckowiak: *Cechy dystynktywne...*, op. cit., s. 87.

2.2. Geneza zjawiska piractwa

We współczesnym świecie większość ludzi wyobraża sobie pirata jako postać, którą charakteryzuje między innymi opaska na oko, specyficzny kapelusz zwany „trikornem”, drewniana noga, hak zamiast ręki, wielki statek z reguły będący trójmasztowcem, piracka bandera zwana „Jolly Roger” czy zwierzęcy towarzysz w postaci papugi lub małpy zasiadającej na ramieniu. Wydawać by się mogło, że są to nieodłączne elementy każdego pirata, jednak jest to błędne myślenie. Taki obraz został bowiem zbudowany w oparciu o stereotypy, które mają niewiele wspólnego z prawdą historyczną. Innymi słowy, utarł się on w ludzkiej świadomości na podstawie wzorca przedstawianego i powielanego w dziełach kultury, zwłaszcza w filmach i literaturze. Nie ulega bowiem wątpliwości, że mówiąc o piratach na myśl od razu przychodzi postać Jacka Sparrowa z serii filmów „Piraci z Karaibów”, Kapitana Haka z napisanej przez Jamesa Matthewa Barrie książki „Piotruś Pan” czy Johna Silvera, znanego też jako Długi Johny, z powieści „Wsypa skarbów” autorstwa Roberta Louisa Stevensona. Wynika więc z tego, iż już od najmłodszych lat wpajane jest błędne postrzeganie piratów, które dalekie jest od rzeczywistości. Benerson Little takie wyobrażenie określa mianem „romantycznego wizerunku”²²². W tym miejscu należy jednak przyznać, iż pośród dzieł zakłamujących obraz piratów znaleźć można również takie, które dość wiernie przedstawiają ich rzeczywistą charakterystykę. Przykład tego stanowi chociażby film zatytułowany „Kapitan Phillips”, w którym to ukazano współczesnych piratów somalijskich²²³.

Z powodu tendencji do utrwalania błędnego postrzegania zjawiska, jakim jest piractwo, niezwykle ważne wydaje się być przybliżenie jego genezy. W założeniu bowiem pozwoli to na lepsze zrozumienie jego istoty. Już na wstępie należy zauważyć, iż w literaturze przedmiotu spotkać można różnorodne sformułowania mające wyznaczać początek tego procederu. Mowa tu o takich określeniach, jak: „od początku ludzkiej obecności na morzu”²²⁴, „od czasów konstrukcji statku i rozpoczęcia transportu morskiego”²²⁵, „z chwilą rozpoczęcia wymiany handlowej przy wykorzystaniu szlaków morskich”²²⁶, „kiedy to pierwsi ludzie rozpoczęli podbój mórz i oceanów”²²⁷, „z rozwojem żeglugi morskiej”²²⁸, „równie długo jak morski handel”²²⁹, „od początku prowadzenia przez człowieka działalności morskiej”²³⁰ czy „od początków żeglugi”²³¹. Pojawiają się także zdania, iż stanowi ono „jeden z najstarszych zawodów świata”²³² oraz że „piractwo od zawsze towarzyszyło ludzkości”²³³. Co istotne, przytoczony katalog

222. B. Little: Złoty wiek piratów. Prawda i mity o piratach. Kraków, Wydawnictwo Astra, 2017, s. 13.

223. B. Stępień, P. Łubiński: Kapitan Phillips w Zatoce Adeńskiej: refleksje na temat przestrzegania praw człowieka na morzu i zwalczania piractwa. „Krytyka Prawa. Niezależne studia nad prawem” 2021, vol. 13, nr 1, s. 238.

224. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 38.

225. A. Skwarski: Problematyka działań pirackich..., op. cit., s. 130.

226. J. Padzik: Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmiana. „Bezpieczeństwo Narodowe” 2013, nr 1(25), s. 86.

227. Ł. Dziecielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 19.

228. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 87.

229. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu piractwa morskiego po zimnej wojnie. W: Społeczeństwo a wojna. Kryzysy społeczne – retrospekcja i współczesność. Red. M. Bodziany, Wrocław, Wydawnictwo WSOWL, 2015, s. 266.

230. M. Kopczewski, Z. Ciekankowski: Zagrożenie współczesnego świata – piractwo – historia i współczesność. „Bezpieczeństwo publiczne” 2018, nr 12, s. 102.

231. A. Bartosiewicz: Charles Vane i złota era piractwa. „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Historica” 2016, nr 96, s. 57.

232. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 266.

składa się jedynie z wybranych sformułowań, które służą tutaj jako przykłady, bowiem istnieje o wiele więcej podobnych określeń. Na podstawie tych przywołanych można jednak zauważyć, iż ciężko jest precyzyjnie wskazać konkretny moment w historii ludzkości, który stanowiłby początek piractwa morskiego. Badacze i naukowcy w tym celu stosują raczej epitety o charakterze ogólnym, które odnoszą się do bliżej nieokreślonego czasu. Takie postępowanie nie powinno jednak dziwić, gdyż nie zachował się jakikolwiek dowód, który precyzowałby moment narodzin piractwa. Ponadto, jak słusznie zauważa Philip de Souza, ówczasie nawet nie funkcjonowało takie określenie²³⁴. Z tego powodu było one po prostu utożsamiane z wojną. W związku z tym należy przyjąć, iż jest ono bezpośrednio związane z rozpoczęciem transportu ludzi oraz dóbr materialnych drogą morską. Innymi słowy, piractwo stanowi implikację tego sposobu przemieszczania, a więc bez niego nie miałoby podstaw do powstania. Natomiast warto zauważyć, że zdarzają się próby zawężenia korzeni tego procederu, co przykładowo uczynił Stanisław Ducin wskazując na I połowę II tysiąclecia przed naszą erą²³⁵.

Pierwsza udokumentowana wzmianka dotycząca piractwa morskiego pochodzi z 1350 roku przed naszą erą z terenów starożytnego Egiptu²³⁶. Mianowicie, jest nią wiadomość skierowana do faraona o nagminnych atakach pirackich na wybrzeże państwa, która to została zapisana na kamiennej tabliczce²³⁷. Za sprawą pochodzenia tejże inskrypcji Łukasz Dzieścielski określił kraj faraonów mianem „kolebki piractwa”²³⁸. Jednakże, niektórzy znawcy tematyki sugerują, iż pierwsze informacje pojawiły się jeszcze wcześniej – około pięciu tysięcy lat temu²³⁹. Nie przytaczają jednak przy tym żadnego dowodu na potwierdzenie słuszności takiej tezy, dlatego uwagę tę należy uznać raczej za ciekawostkę aniżeli fakt. Natomiast źródłem pierwszych wzmianek na temat piractwa w starożytnej Grecji są dzieła Homera pochodzące z około VIII wieku przed naszą erą²⁴⁰. Wynika więc z tego, iż pojęcie piractwa w Helladzie pojawiło się znacznie później niż w starożytnym Egipcie.

Wspomniana kamienna tabliczka jest więc dowodem na to, że piraci występowali już w starożytności. Nie powinien przy tym dziwić fakt, iż pochodzi ona z państwa posiadającego dostęp do Morza Śródziemnego. Żegluga morska funkcjonowała bowiem w tej części świata już od 2850 roku przed naszą erą²⁴¹, a jego basen stanowił idealne miejsce do prowadzenia pirackiej działalności. Było tak między innymi za sprawą intensywnej wymiany handlowej prowadzonej tamtejszymi szlakami²⁴², co też było równoznaczne ze znacznym ruchem statków na tychże akwenach. Jednakże, w czasach starożytnych piractwo polegało przede wszystkim na napadach na nadbrzeżne miasta,

233. B. Stępień, P. Łubiński: *Kapitan Phillips...*, op. cit., s. 238.

234. P. de Souza: *Piraci w świecie grecko-rzymskim*. Przeł. J. Lang. Zakrzewo, Wydawnictwo Replika, 2008, s. 34.

235. S. Ducin: *Mitrydates VI Eupator a rozwój piractwa w I połowie I wieku p.n.e. w świetle rzymskiej literatury*. W: *Ideologia i propaganda w starożytności. Materiały konferencji Komisji Historii Starożytnej PTH, Rzeszów 12–14 września 2000*. Red. L. Morawiecki, P. Berdowski, Rzeszów, Wydawnictwo Biblioteka Frazy, 2004, s. 185.

236. Ł. Dzieścielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 19.

237. A. Skwarski: *Problematyka działań pirackich...*, op. cit., s. 130.

238. Ł. Dzieścielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 19.

239. Zob. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 35.; A. Bomba: *Uwarunkowania renesansu...*, op. cit., s. 266.

240. P. de Souza: *Piraci w świecie...*, op. cit., s. 35.

241. J. Padzik: *Piractwo morskie: historyczna...*, op. cit., s. 85.

242. M. Panacheda: *Piractwo morskie w ujęciu...*, op. cit., s. 21.

a napaści dokonywane na morzu zyskały na znaczeniu w późniejszym czasie²⁴³. Z tego powodu do rozwoju omawianego zjawiska szczególnie przyczyniła się zróżnicowana linia brzegowa basenu Morza Śródziemnego. Oferowała bowiem piratom schronienie w postaci skał i grot, a zbocza, góry oraz nadbrzeżne wzniesienia stanowiły znakomite punkty wykorzystywane do obserwacji²⁴⁴. Nie powinien dziwić więc fakt, iż w obliczu zagrożenia ze strony piratów, w miastach nadbrzeżnych często budowano fortyfikacje lub palisady służące do obrony przed takimi napadami²⁴⁵.

Pierwszą społecznością zajmującą się piractwem byli Licyjczycy²⁴⁶, o których wspominało się już w XIV wieku przed naszą erą w egipskich pismach. Dowód na to stanowi list napisany do faraona przez króla jednego z cypryjskich miast, w którym to informuje o pirackich atakach przeprowadzanych przez lud Lukii²⁴⁷ na tenże kraj²⁴⁸. Ponadto, wykorzystywali oni linię brzegową Licji, pełną wąskich przesmyków i niewielkich zatoczek, do ataków na statki stosujące żeglugę przybrzeżną²⁴⁹. Sto lat później zniknęli jednak z kart historii, prawdopodobnie za sprawą Ludów Morza²⁵⁰, które to miały włączyć piratów licyjskich w swoje szeregi²⁵¹. Natomiast ośrodkiem stanowiącym swoiste lęgowisko osób trudniących się piractwem była Cylicja²⁵². Nie powinno dziwić, że zjawisko to rozwinęło się akurat tam, gdyż jej linia brzegowa charakteryzowała się kamienistym wybrzeżem, pełnym skalistych przylądków oraz zatok²⁵³. Wynika więc z tego, że była wręcz idealnym miejscem do rozkwitu zjawiska piractwa, bowiem takie ukształtowanie pozwalało na przeprowadzanie niespodziewanych ataków oraz oferowało piratom liczne kryjówki i schronienia. Tym samym wybrzeże mogło być także z łatwością bronione²⁵⁴. Początkowo Cylicjczycy działali jedynie we wschodniej części Morza Śródziemnego, jednak z czasem skierowali się także na zachód. To właśnie piraci cylicjczycy w 75 roku przed naszą erą zaatakowali statek zmierzający ku Rodos i wzięli do niewoli znajdujących się na nim ludzi, wśród których był wówczas dwudziestopięcioletni Juliusz Cezar²⁵⁵. W tym miejscu warto również dodać, iż większość ówczesnych piratów w okresie zimowym rezygnowała uprawianego procederu. Wynikało to z częstotliwości występowania burz oraz żywiołowości Morza Śródziemnego, którego wody były przez to wzburzone²⁵⁶. Cylicjczycy stanowili jednak

243. T. Łoposzko: *Starożytni piraci Morza...*, op. cit., s. 8.

244. Ł. Dzięcielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 20.

245. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych złodziei do współczesnych przestępców*. Przeł. P. Mączka. Bremen, Wydawnictwo MAK Verlag, 2009, s. 7.

246. Licja znajdowała się na terenie dzisiejszej Turcji, a dokładniej na południowym wybrzeżu Azji Mniejszej. W literaturze można spotkać się również z jej nazwą zapisywaną w formie „Likia”, „Lycja” tudzież „Lykia”.

247. Spotkać można również zapis w formie „Lukka”. Plemię to utożsamia się właśnie z Licyjczycami. Zob. T. Łoposzko: *Starożytni piraci Morza...*, op. cit., s. 18.

248. Ibidem, 12.

249. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 12.

250. Grupa nomadów składająca się z kilku plemion pochodzących prawdopodobnie ze wschodniej części Morza Śródziemnego. Twórcy pierwszej konfederacji pirackiej. Ludy Morza zostały rozbite przez Ramzesa III około 1175 roku przed naszą erą w bitwie na delcie Nilu. Zob. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 10-12.; T. Łoposzko: *Starożytni piraci Morza...*, op. cit., s. 13-29.; T. Falba: *Wikingowie epoki brązu*. Portal Morski, 10.12.2021, <https://www.portalmorski.pl/wiadomosci/historia/49874-wikingowie-epoki-brazu> (dostęp: 07.11.2022).

251. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 9.

252. Cylicja znajdowała się na terytorium współczesnej Turcji, w południowo-wschodniej Azji Mniejszej, na wschód od wspomnianej wcześniej Licji.

253. Ibidem, s. 15.

254. S. Ducin: *Mitrydates VI Eupator...*, op. cit., s. 186.

255. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 29.

256. Ibidem, s. 12.

wyjątek od tej reguły. Pośród ludów pałających się piractwem można również wymienić między innymi Fenicjan i Greków²⁵⁷ czy Kreteńczyków i Ligurów²⁵⁸. Należy również zwrócić uwagę na Tyrreńczyków, którzy to mieli bezustannie przeprowadzać pirackie ataki. Ich notoryczność miała osiągać taką skalę, że stali się „synonimem pirata”²⁵⁹. Stanisław Ducin z kolei do ośrodków pirackich zalicza także region Dalmacji, Sardynii, Sycylii oraz Syrii²⁶⁰. Natomiast ciekawą teorię w tym zakresie wysnuł Tadeusz Łoposzko sugerując, że sami Egipcjanie mogli trudnić się piractwem. Autor domniema, że okręty egipskie jako pierwsze zajmowały się tymże procederem. Zwraca uwagę, iż w ówczesnym czasie nie tylko handel morski, ale również wyprawy wojenne były powiązane z rozbojem oraz napadami grabieżczymi na miasta portowe. Według Łoposzko właścicielami takich okrętów był zarówno sam faraon, jak i bogaci Egipcjanie²⁶¹. Wynika więc z tego, że w pierwszym przypadku byłoby to korsarstwo, natomiast drugi można by było określić mianem piractwa morskiego. Jednak, jak podkreśla sam pomysłodawca, nie istnieją dowody potwierdzające słuszność tejże teorii. W efekcie stanowi ona jedynie ciekawą hipotezę, którą ciężko potwierdzić tudzież obalić z uwagi na brak stosownych przekazów źródłowych.

Jak już wcześniej wspomniano, początkowo stawiano znak równości pomiędzy piractwem morskim a wojną. Z tego też powodu piraci przez pewien czas byli błędnie postrzegani jako jednostki pozytywne. Działania pirackie były bowiem uważane za chwalebne i godne szacunku, gdyż miały świadczyć o wyjątkowych zdolnościach osób trudniących się ową profesją. Tukidydes pisał w odniesieniu do tego zajęcia, iż towarzyszy mu „coś w rodzaju chwały”²⁶². Sądzone nawet, że piraci byli kimś na kształt ówczesnych przedsiębiorców²⁶³. Z tego powodu piractwo, jako sposób na zarobek, było akceptowalne, pod warunkiem, że skierowane było przeciwko cudzoziemcom²⁶⁴. Z czasem jednak owe podejście uległo zmianie, gdyż wraz z rozwojem handlu morskiego, pirackie ataki coraz bardziej doskwierały społecznościom ówczesnego świata. Gdy plaga tego zjawiska dręczyła wszystkie państwa starożytne, piratów uznano za *hostis generis humani*. Określenia ich jako „wrogów rodzaju ludzkiego” dokonał Ciceron²⁶⁵. Piractwo w basenie Morza Śródziemnego w szczególności szkodziło interesom Cesarstwa Rzymskiego. Nie powinno więc dziwić, że w głównej mierze to właśnie to starożytne państwo dążyło do jego wyeliminowania. W tym celu, przykładowo, pod koniec II wieku przed naszą erą stworzono *lex de piratis persequendis*, czyli ustawę o zwalczaniu piractwa²⁶⁶. Oprócz kroków o charakterze prawnym podejmowano również działania militarne. Wśród Rzymian walczących ze zjawiskiem piractwa wymienić można między innymi Kwintusa Metellusa, Marka Antoniusza, Publiusza Serwiliusza Watię czy Lucjusza Metellusa²⁶⁷. Jednak dopiero za sprawą Gnejusza Pompejusza, zwanego Wielkim, udało się rozprawić

257. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska: Leksykon prawa morskiego..., op. cit., s. 260.

258. M. Kopczewski, Z. Ciekankowski: Zagrożenie współczesnego świata..., op. cit., s. 103.

259. B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 18.

260. S. Ducin: Mitrydates VI Eupator..., op. cit., s. 186.

261. T. Łoposzko: Starożytni piraci Morza..., op. cit., s. 11-12.

262. Podano za: B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 15.

263. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 266.

264. R. Haywood, R. Spivak: Maritime Piracy. Abingdon, Wydawnictwo Routledge, 2012, s. 24.

265. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 39.

266. S. Ducin: Mitrydates VI Eupator..., op. cit., s. 187.

267. Zob. T. Łoposzko: Starożytni piraci Morza..., op. cit., s. 175-179.

z tymże problemem. Pod koniec 67 roku przed naszą erą Senat przyznał mu ogromne uprawnienia, co też miało pozwolić na osiągnięcie zamierzonego celu, czyli oczyszczenia *Mare Nostrum*²⁶⁸ z piractwa. Siły i środki, którymi dysponował w dzisiejszych realiach byłyby równe „ponad połowie budżetu i sił zbrojnych USA”²⁶⁹. Wiosną 66 roku przed naszą erą, w przeciągu czterdziestu dni, Gnejusz zlikwidował piractwo w zachodniej części Morza Śródziemnego. Dokonał tego poprzez jego podział na trzynaście stref i powierzeniu każdej z nich władzy legata²⁷⁰. Ci natomiast dokonali zsynchronizowanych ataków na pirackie kwatery, co skutkowało masowymi kapitulacjami²⁷¹. Następnie Pompejusz skierował się w stronę Cylicji, którą Rzymianie oblegli, w wyniku czego piraci poddali się²⁷². Tym samym w zaledwie trzy miesiące Gnejusz Pompejusz uwolnił Morze Śródziemne od zjawiska piractwa morskiego. Ten stan rzeczy trwał do momentu upadku Cesarstwa Rzymskiego, a sytuacja w basenie *Mare Internum*²⁷³ ponownie została opanowana za sprawą Bizancjum w VI wieku²⁷⁴. Na zakończenie tejże analizy warto pochylić się jeszcze raz nad wcześniej przytoczonym cytatem Łukasza Dzięcielskiego i stwierdzić, że kolebką piractwa był nie tylko Egipt, ale i cały basen Morza Śródziemnego.

Po zaprezentowaniu początków omawianego zjawiska, należałoby także przyjrzeć się sylwetce osób trudzącym się tymże zajęciem. Przedstawienie skrupulatnej charakterystyki pierwotnych piratów wydaje się być jednak karkołomnym zadaniem. Gdyby było inaczej, to możliwe, że wyobrażenie piratów we współczesnym świecie byłoby zgoła odmienne. Trudność ta wynika z faktu, który w niniejszej pracy był już przywoływany, czyli braku konkretnych przekazów źródłowych w tym zakresie. Nielicznym dowodem, na którym można się oprzeć, są płaskorzeźby. Przykładowo, te umieszczone w Medinet Habu²⁷⁵ przedstawiają wspomniane wcześniej Ludy Morza. Na ich podstawie oraz posiłkując się opisem Tadeusza Łoposzko wolno przyjąć, iż wielkość ich okrętów porównywalna była z jednostkami egipskimi. Były one także stosunkowo szerokie oraz miały płaskie dno. Dzięki temu były lżejsze, a co za tym idzie, zwinniejsze, co z pewnością przydawało się w czasie pirackich napaści. Jednak ich lekkość oznaczała również mniejszą stabilność, co zapewne utrudniało walkę podczas bitew²⁷⁶. Cechą charakterystyczną tychże okrętów były zdobienia dziobu oraz rufy w postaci głów zwierząt, z reguły ptaków. Wyposażone były w wiosła, ale posiadały również żagiel znajdujący się na maszcie pośrodku okrętu. Na jego szczycie umieszczona była pierwotna wersja bocianiego gniazda służąca do obserwacji²⁷⁷. Natomiast chcąc zobrazować ówczesnego pirata należy przypomnieć, iż zjawisko piractwa często było identyfikowane z wojną. To tym samym pozwala na przypuszczenie, że piraci mogli wyglądać jak zwykli wojownicy. Najprawdopodobniej byli jednak gorzej uzbrojeni niż armie państw starożytnego świata. Z drugiej strony

268. Z łaciny „nasze morze”, jedno z określeń Morza Śródziemnego, stosowane przez starożytnych Rzymian.

269. A. Konstam: Świat Piratów. Historia..., op. cit., s. 19.

270. B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 30.

271. A. Konstam: Świat Piratów. Historia..., op. cit., s. 20–21.

272. Ibidem, s. 21.

273. Z łaciny „morze wewnętrzne”, jedno z określeń Morza Śródziemnego.

274. M. Kopczewski, Z. Ciekanowski: Zagrożenie współczesnego świata..., op. cit., s. 103.

275. Zespół ruin znajdujących się w starożytnych egipskich Tebach, w skład którego wchodzi między innymi świątynia Ramzesa III.

276. T. Łoposzko: Starożytni piraci Morza..., op. cit., s. 24.

277. Ibidem, s. 16.

niewykluczone jest, iż w ramach pirackiej działalności również i takie łupy udawało się im pozyskać. Jeśli natomiast chodzi o pochodzenie społeczne ówczesnych piratów, to najczęściej były to osoby z najniższych grup społecznych, które w tenże sposób dążyły do poprawy swojej sytuacji materialnej. Ponadto, często piratami byli wygnańcy polityczni, przestępcy czy zbiegli niewolnicy, a więc zasadniczo ludzie, którzy nie mieli lepszej alternatywy na życie. Czasem dla zdobycia rozgłosu zostawały nimi także osoby z wyższych sfer²⁷⁸.

Piraci występowali również w kolejnych epokach historii. W średniowieczu najważniejsze szlaki handlowe znajdowały się na akwenach wodnych północnej Europy Północnej, a dokładniej na Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym oraz kanale La Manche²⁷⁹. Był więc to czas „najstłynniejszych żeglarzy i jednocześnie piratów”²⁸⁰ czyli Normanów, bardziej znanych pod nazwą „Wikingowie”. Co ciekawe, słowo „wiking” pochodzi z języka staronordyckiego i tłumaczy się je właśnie jako „piractwo”²⁸¹. Z reguły jednak nie postrzega się ich z takiej perspektywy, powszechnie kojarzeni są po prostu jako wyśmienici żeglarze oraz wojownicy. Niemniej jednak, ich działalność miała pirackie znamiona, bowiem „polegali na swoich statkach i łodziach, szybkich i zwrotnych, uderzali z zaskoczenia”²⁸². Trudny klimat Półwyspu Skandynawskiego, ograniczone tereny oraz przeludnienie niewątpliwie przyczyniły się do powzięcia przez nich tejże przestępczej aktywności. Z tego powodu w czasie swoich wypraw Normanowie nie tylko łupili i grabili, ale także szukali ziem do zamieszkania²⁸³. To, co dodatkowo wyróżniało ich na tle innych piratów był fakt, iż oprócz atakowania miejscowości wybrzeżnych stosowali także ekspansję rzeczną, dzięki czemu docierali do terenów w głębi lądu²⁸⁴. Przyjmuje się, że ich pierwszy atak miał miejsce w 793 roku, kiedy to napadli na Lindisfarne w Anglii. Najeźdźcy splądrowali wtedy klasztor, zamordowali większość mnichów, a pozostałych porwali w celu sprzedaży jako niewolników²⁸⁵. Piracka działalność Wikingów trwała około dwieście lat, aż do XI wieku. Prawdą jest, iż byli oni niezwykle brutalni i bezwzględni, dopuszczali się rabunków, gwałtów oraz innych okrucieństw. Z drugiej strony posiadali także swój wewnętrzny kodeks postępowania porównywalny do kodeksu rycerskiego. Dzięki temu wytworzyli swojego rodzaju „piracką społeczność”²⁸⁶. Jego zasady były surowe, karano przestępstwa dokonane wobec własnych ludzi, a najgorsze czyny podlegały nawet karze śmierci. Wikingowie kierowali się w życiu honorem i uważali go za najważniejszą cnotę²⁸⁷, dlatego nie powinno dziwić, że wszelkie łupy sprawiedliwie dzielono. Warto tutaj wspomnieć, iż oprócz piractwa zajmowali się także kupiectwem oraz wymianą handlową²⁸⁸. Jednak tym, co najbardziej ich charakteryzowało, niewątpliwie były ich łodzie, zwane drakkarami. Wyposażone były w jeden żagiel, a także w wiosła. W celu ochrony obsługujących

278. A. Bartosiewicz: *Charles Vane...*, op. cit., s. 58.

279. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 48.

280. M. Kopczewski, Z. Ciekankowski: *Zagrożenie współczesnego świata...*, op. cit., s. 103.

281. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 53.

282. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 23.

283. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 38.

284. Ł. Dzieciński: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 21.

285. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 34.

286. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 57.

287. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 36.

288. M. Kopczewski, Z. Ciekankowski: *Zagrożenie współczesnego świata...*, op. cit., s. 104.

je osób na burtach zawieszano okrągłe tarcze, które zdobione były herbami Wikingów. Dziób oraz rufa były wygięte i udekorowane rzeźbami smoczych głów²⁸⁹. To nie tylko gwarantowało rozpoznawalność, albowiem chodziło także o aspekt psychologiczny, jakim było wzbudzenie strachu i grozy. Jak już wcześniej wspomniano, Normanowie byli wspaniałymi żeglarzami, a dzięki swoim umiejętnościom mogli osiągać nawet do 15 węzłów prędkości, czyli około 30 km/h²⁹⁰. Ich łodzie miały smukłą sylwetkę, nie były sztywne oraz zostały świetnie wyważone, dzięki czemu były szybkie i zwrotne²⁹¹.

Niezwykle ważnym okresem w dziejach piractwa był czas wielkich odkryć geograficznych. To właśnie wtedy wytworzyło się ono w formie, jaką zna współczesna ludzkość²⁹². Rozwój handlu morskiego i otwarcie nowych szlaków transportowych przełożyły się bowiem także na postęp zjawiska piractwa morskiego. Był to czas intensywnej wymiany handlowej między tak zwanym Nowym Światem a Europą. Wśród transportowanych towarów było wiele cennych produktów, takich jak na przykład srebro, złoto, kruszce, tkaniny czy monety. W tym kontekście niezmiernie istotnym wydarzeniem było podpisanie w 1494 roku traktatu z Tordesillas, w którym to Hiszpania i Portugalia podzieliły między sobą nowoodkryte tereny. Pierwszemu ze wskazanych państw pozwoliło to między innymi na wywożenie złota Majów i Azteków czy szmaragdów i pereł z Morza Karaibskiego²⁹³. Ponadto, obywatele innych państw europejskich przybywających na tereny hiszpańskiej strefy wpływów traktowano jako intruzów. Nic więc dziwnego, że w konsekwencji doprowadziło to do reakcji ze strony innych krajów, zwłaszcza Anglii. W efekcie na znaczeniu zyskali wtedy korsarze, których zadaniem było atakowanie hiszpańskich transportów, co też miało być sposobem na wynagrodzenie strat²⁹⁴. Z czasem jednak sytuacja się ustabilizowała, a konflikt angielsko-hiszpański dobiegł końca. Ich następcami zostali bukanierzy, zwani również flibustierami, czyli karaibscy piraci napadający na hiszpańskie statki²⁹⁵. Składali się z angielskich, holenderskich oraz francuskich zbiegów, przez co często byli na rozkazy swoich ojczystych państw. Nie walczyli jednak między sobą, nawet gdy stosunki między poszczególnymi krajami nie układały się pomyślnie. Było wręcz przeciwnie, bowiem zintegrowali się w ramach tak zwanego „Bractwa Wybrzeża”. Nie stanowiło ono jednolitej organizacji, a raczej luźną koalicję jednostek mających wspólny cel, dzielających niechęć do władz hiszpańskich oraz kierujących się demokratycznymi zasadami²⁹⁶. Ich ostoją była niewielka wyspa o nazwie Tortuga znajdująca się u wybrzeży Hispanioli²⁹⁷, a później także Jamajka, New Providence czy Madagaskar²⁹⁸. Karaiby były dogodnym miejscem do prowadzenia pirackiej działalności, co wynikało z ich specyfiki. Składały się bowiem z wielu niezamieszkanymi wysp, a także zatok wykorzystywanych do niespodziewanych ataków bądź jako kryjówek²⁹⁹. Bukanierzy odznaczałi

289. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 52.

290. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 36.

291. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 51.

292. A. Skwarski: *Problematyka działań pirackich...*, op. cit., s. 131.

293. Ł. Dziecielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 22.

294. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 38–39.

295. A. Bartosiewicz: *Charles Vane...*, op. cit., s. 59.

296. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 107–109.

297. Obecnie bardziej znana pod nazwą „Haiti”.

298. A. Bartosiewicz: *Charles Vane...*, op. cit., s. 61.

299. *Ibidem*, s. 60.

się charakterystycznym modus operandi, które polegało na atakowaniu po zmroku dla zwiększenia powodzenia akcji. W tym celu używali niewielkich, jednomasztowych jednostek o nazwie pinasa, którymi podpływali do rufy swojego celu, a następnie, wykorzystując element zaskoczenia, wchodzili na pokład i obezwładniali załogę³⁰⁰. Oczywiście posiadali przy tym zabezpieczenie w postaci broni, choć nie zawsze musieli jej używać. Co ciekawe, czasem zdarzało się nawet, że zatapiali własne okręty dla zwiększenia motywacji do działania. W tym miejscu warto również wspomnieć o pirackich banderach. Powszechnie przyjmuje się, iż piraci używali tak zwanej „Jolly Roger”, co jest błędem. Rzeczywistość była bowiem z goła odmienna, ponieważ stosowali oni bandery ojczystych państw, co też miało dawać iluzję legalności ich działań. Dopiero w późniejszym czasie pojawiły się flagi czarne, będące wezwaniem do kapitulacji, oraz czerwone, stanowiące informację „nie bierzemy jeńców”³⁰¹. Oprócz wspomnianej wcześniej pinasy Aleksandra Bartosiewicz wymienia jeszcze następujące statki wykorzystywane przez piratów: slup, szkuner, brygantyna, bryg, fregata, bark oraz galeon³⁰². Niemniej jednak, słuszne wydaje się być stwierdzenie, że zaczynając piracką działalność operowano mniejszymi jednostkami typu kanoe, a w posiadanie większych konstrukcji wchodziło dopiero w skutek udanego ataku. Ówczesni piraci byli także wzorem postrzegania piratów we współczesnym świecie, jednakże ich wizerunki zostały wyidealizowane i przemienione na potrzeby takich dzieł jak „Wyspa skarbów”, „Piotruś Pan” czy „Piraci z Karaibów”. Co prawda, nosili oni nakrycie głowy, na przykład w postaci kapelusza, jednak nie ma dowodów na to, że zakładali także bandany. Długie włosy ze względów bezpieczeństwa nie zwisały swobodnie, raczej bywały spięte z tyłu, zaplecione w harcap lub dredy. Jeśli chodzi o opaskę na oku, to noszenie jej nie było powszechną praktyką, lecz wyjątkiem od reguły w sytuacji, gdy pirat rzeczywiście stracił oko w walce. Inne ozdoby również nie były szczególnie popularne, kolczyki czy naszyjniki były więc wyjątkowym widokiem. Tatuaze, zwane „prochowymi plamami”, także nie były znakiem rozpoznawczym piratów, ponieważ nosiły je też inne osoby, na przykład żeglarze. Główną broń pirata stanowił muszkiet, a dodatkowo zbrojono się w jeden lub dwa pistolety oraz kordelas lub rapier. Ubranie z kolei składało się z koszuli oraz pludrów, które z czasem zamieniono na spodnie marynarskie, a na górę zakładano krótką kurtkę lub płaszcz. Na szyi nierzadko znajdowała się chusta. Na nogi wkładano skórzane buty podkute metalowymi flekami, a nie wysokie buty z szerokimi cholewkami, które we współczesnej świadomości wydają się być nieodłącznym elementem pirackiej garderoby. Ponadto, piraci faktycznie pili rum, palili fajki lub cygara, a także żuli tytoń. Prawdą również jest, że byli niezwykle wulgarni i nadużywali bluźnierstw. Benerson Little dodatkowo stwierdza, iż ówczesny pirat „od stóp do głów śmierdzi potem, smołą, rumem i prochem strzelniczym, a czasem także krwią”³⁰³.

Nie ulega wątpliwości, że w tymże czasie zjawisko piractwo stało się poważnym zagrożeniem. Doszło wtedy bowiem do jego największego rozwoju, zwiększyła się nie tylko liczba piratów, ale i obszar

300. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 105.

301. B. Little: *Złoty wiek piratów...*, op. cit., s. 37.; O banderach pirackich – zob. Ibidem, s. 29–59.; A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 179.

302. A. Bartosiewicz: *Charles Vane...*, op. cit., s. 61–62.

303. B. Little: *Złoty wiek piratów...*, op. cit., s. 24.; O wizerunku piratów – zob. Ibidem, s. 12–25.

ich działania. Wtedy także zjawisko to przeżywało swój tak zwany „złoty wiek” lub „złotą erę”, którego ramy czasowe szacuje się na lata 1700–1730³⁰⁴. Był to też czas aktywności kilku najbardziej znanych piratów, na przykład Edwarda Teacha zwanego Czarnobrodym, Henryego Morgana, Bartholomeusza Robertsa, Charlesa Vanea i wielu innych. Mimo iż profesja ta zdominowana była przez mężczyzn, to nie można zapomnieć o udziale kobiet w tymże procederze. Spośród sławnych piratek wymienić można między innymi Anne Bonny, Mary Read, Marie-Anne Dieu-le-veult czy Grace O'Malley³⁰⁵. Panie z reguły ukrywały swoją płeć zakładając męskie ubrania typowe dla piratów, a na głowach dodatkowo nosiły chusty. Tak jak ich męscy odpowiednicy byli również stosownie uzbrojeni. Na zakończenie tego wątku należy dodatkowo zwrócić uwagę na Cheng I Sao jako na reprezentantkę piractwa chińskiego³⁰⁶.

W tym miejscu warto jeszcze wspomnieć o piratach berberyjskich. Arabskie piractwo istniało bowiem w Zatoce Perskiej już od XIII wieku, jednak najbardziej rozwinęło się między XVIII a XIX wiekiem. Wtedy to właśnie jej wybrzeże wymownie określano mianem „Wybrzeża Piratów”³⁰⁷. Ich działalność polegała na atakowaniu osób pielgrzymujących do Mekki oraz Medyny, ale skierowana była także w statki Brytyjskiej Kampanii Wschodnioindyjskiej³⁰⁸. Tamtejsi piraci bliscy byli sparaliżowania szlaku na linii Indie-Europa, jednak sytuacja w tym regionie została w porę opanowana przez Wielką Brytanię. Tym samym przestępcy ci zostali wyeliminowani w pierwszych dziesięcioleciach XIX wieku³⁰⁹. Co ciekawe, nie był to jedyny obszar pirackiej działalności Arabów. Od VII wieku aż do 1830 roku byli bowiem również aktywni na Morzu Śródziemnym³¹⁰. Do najślawniejszych piratów berberyjskich należeli bracia Barbarossa³¹¹.

Jako ciekawostkę można potraktować informację, iż nawet Polacy mieli swój udział w pirackim procederze. Karty historii w tej kwestii wspominają o Pawle Beneke, Ignacym Blumerze, Wincentym Kobylńskim, Kazimierzu Luxie czy Józefie Olszewskim³¹². Polskie piractwo rozwinęło się zwłaszcza, gdy dwie półbrygady legionistów w celu tłumienia lokalnego powstania zostały wysłane na Haiti, a dokładniej na San Domingo. To właśnie po tym wydarzeniu część z byłych żołnierzy zaczęła parać się tą przestępczą profesją.

Kończąc analizę genezy zjawiska piractwa morskiego należy jeszcze dodać, iż zostało ono stłumione w XIX wieku³¹³. Sytuacja ta nie trwała jednak długo, bowiem piraci powrócili już w XX wieku. Natomiast przełom XX i XXI wieku powszechnie uznaje się za okres, kiedy to ów proceder przeżywał

304. Zob. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 151–229; B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 145–165; B. Little: *Złoty wiek piratów...*, op. cit.

305. O piratkach – zob. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 139–141; A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 168–171; B. Little: *Złoty wiek piratów...*, op. cit., s. 218–236.

306. O piractwie chińskim – zob. M. Kopczewski, Z. Ciekanowski: *Zagrożenie współczesnego świata...*, op. cit., s. 109–110; A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 279–297.

307. Ł. Dziecielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 22.

308. M. Panacheda: *Piractwo morskie w ujęciu...*, op. cit., s. 21.

309. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 183.

310. Zob. M. Kopczewski, Z. Ciekanowski: *Zagrożenie współczesnego świata...*, op. cit., s. 103–104; A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 73–95.

311. O piratach berberyjskich – zob. J. Machowski: *Piractwo w świetle...*, op. cit., s. 90–113.

312. O polskim piractwie – zob. Ł. Dziecielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 23–24; M. Panacheda: *Piractwo morskie w ujęciu...*, op. cit., s. 22.

313. B. Stępień, P. Łubiński: *Kapitan Phillips...*, op. cit., s. 238.

swoisty renesans. Kwestia ta zostanie rozwinięta w dalszej części niniejszej pracy.

2.3. Zjawisko piractwa w świetle prawa międzynarodowego

Określenie przez Cyserona piratów jako *hostis humani generis* stało się powszechnie panującą zasadą, a także fundamentem stworzonych w późniejszym czasie norm prawnych w tymże zakresie³¹⁵. Na tej podstawie można więc wywnioskować, iż piractwo morskie uważane jest za zbrodnię przeciwko prawu narodów (łac. *delictum iuris gentium*)³¹⁶. Innymi słowy, stanowi ono zbrodnię prawa międzynarodowego publicznego.

W świecie nowożytnym pierwsze przepisy prawne odnoszące się do zjawiska piractwa zostały przyjęte na terenie Anglii i datowane są na 1536 rok³¹⁷. Nie powinno przy tym dziwić, że to właśnie państwo wyspiarskie wiodło prym w tworzeniu tego rodzaju norm prawnych. Kolejne regulacje w tymże kraju pojawiły się w roku 1698, 1721, 1744 oraz 1850, a ich charakter został zaakcentowany poprzez nadanie im nazwy „*Piracy Acts*”. Natomiast w roku 1926, za sprawą Ligi Narodów, podjęto pierwszą próbę zdefiniowania piractwa morskiego w prawie międzynarodowym. Stworzony projekt odnosił się jedynie do ataków dokonywanych z pobudek prywatnych, a więc nie obejmował tych popełnianych z powodów politycznych³¹⁸. Ostatecznie prace zakończyły się jednak fiaskiem i stosowna konwencja nie została uchwalona. Następnym krokiem na drodze do kodyfikacji międzynarodowych przepisów prawnych dotyczących piractwa morskiego był tak zwany projekt harwardzki (ang. *Harvard Draft Convention*). Stanowił on prywatną inicjatywę naukową, zawierającą dziewiętnaście artykułów oraz komentarz, która powstała na Uniwersytecie Harvarda w Stanach Zjednoczonych w roku 1932³¹⁹. Projekt ten jest o tyle istotny, iż kolejne akty prawne wzorowane były właśnie na jego zapisach. Przyjęto w nim znacznie szersze spojrzenie na problem omawianego zjawiska, bowiem w jego zakresie definicyjnym uwzględniono nie tylko piractwo *sensu stricto*, a wszystkie akty agresji dokonywane na morzu otwartym³²⁰. Aczkolwiek założono przy tym, że sprawca musi kierować się celami osobistymi. Tym samym skutkowało to stworzeniem luki prawnej dla ataków motywowanych politycznie oraz tych przeprowadzanych w imieniu państwa. Biorąc jednak pod uwagę kontekst historyczny można zakładać, że takie postępowanie wynikało przede wszystkim z chęci rozróżnienia pirackiego procederu od działań wojennych podejmowanych na akwenach wodnych³²¹. Łukasz Kułaga z kolei zakłada, iż mogło to wynikać

314. J. Padzik: Piractwo morskie: historyczna..., op. cit., s. 91.

315. M. Kopczewski, Z. Ciekankowski: Zagrożenie współczesnego świata..., op. cit., s. 103.

316. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze..., op. cit., s. 153.

317. J. Padzik: Piractwo morskie: historyczna..., op. cit., s. 89; Jednakże pierwsza ustawa w tym zakresie pojawiła się w tymże państwie jeszcze wcześniej, bo już w 1391 roku – zob. J. Machowski: Piractwo w świetle..., op. cit., s. 15.

318. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 40.

319. J. Machowski: Piractwo w świetle..., op. cit., s. 16.

320. K. Frąckowiak, P. Jankowski: Piractwo somalijskie a polskie..., op. cit., s. 494–495. W zakresie definicji piractwa zawartej w projekcie harwardzkim znalazło się w sumie osiem czynów – zob. B. Fieducik: The definition of piracy under article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea – an attempted legal analysis. „Białostockie Studia Prawnicze” 2011, z. 10, s. 67.

321. T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 24.

z postrzegania piractwa jako „zbrodni przeszłości”³²². Co ciekawe, projekt ten nadawał państwom więcej możliwości reagowania na omawiany proceder aniżeli późniejsze regulacje prawne³²³. Następnie, w roku 1958, przyjęte zostały cztery Konwencje genewskie: I. o morzu terytorialnym, II. o morzu pełnym, III. o rybołówstwie i konserwacji zasobów biologicznych mórz pełnych oraz IV. o szelfie kontynentalnym. Z perspektywy problemu poruszanego w niniejszej pracy najważniejsza była Konwencja o morzu pełnym (ang. *Convention on the High Seas*), która weszła w życie w roku 1962. W Polsce natomiast została ratyfikowana 22 maja tego samego roku. W jej artykułach 14–21 znaleźć można zagadnienia dotyczące zjawiska piractwa³²⁴. Należy tutaj podkreślić, iż podczas prac nad nimi w znacznym stopniu bazowano na dorobku wypracowanym we wspomnianym wcześniej projekcie harwardzkim³²⁵. Podobną praktykę przyjęto także przy tworzeniu kolejnego aktu prawnego, czyli Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Jak bowiem zauważa Jacek Machowski, w przeciwieństwie do jej pozostałych zapisów, zagadnienia traktujące o piractwie zostały niemalże w niezmienionej formie zaczerpnięte z wcześniejszych regulacji prawnych³²⁶. Prace nad tą konwencją trwały od 1974 roku, a zwieńczone zostały w 1982 roku w Montego Bay³²⁷. Problemowi piractwa poświęcone zostało w sumie osiem artykułów w części VII dotyczącej morza pełnego. Są to kolejno: art. 100. „obowiązek współpracy w zwalczaniu piractwa”, art. 101. „definicja piractwa”, art. 102. „akty piractwa popełnione przez okręt wojenny, rządowy statek morski lub powietrzny, którego załoga zbuntowała się”, art. 103. „definicja pirackiego statku morskiego lub powietrznego”, art. 104. „zachowanie lub utrata przynależności państwowej przez piracki statek morski lub powietrzny”, art. 105. „zajęcie pirackiego statku morskiego lub powietrznego”, art. 106. „odpowiedzialność za zajęcie bez dostatecznych podstaw” oraz art. 107. „statki morskie lub powietrzne, które są uprawnione do zajęcia z powodu piractwa”³²⁸. Konwencja ta została ratyfikowana przez 168 podmiotów, spośród których 164 stanowią państwa członkowskie Organizacji Narodów Zjednoczonych, a pozostałe to posiadająca status obserwatora Palestyna, Unia Europejska oraz Wyspy Cooka i Niue³²⁹. W Polsce została przyjęta 2 lipca 1998 roku. Należy przy tym zauważyć, że Organizacja Narodów Zjednoczonych liczy w sumie 193 państwa, co też prowadzi do wniosku, iż nie wszyscy jej członkowie zdecydowali się na jej zatwierdzenie. Przykład takiego kraju stanowią Stany Zjednoczone³³⁰.

Słusznym wydaje się, aby w tym miejscu przeanalizować najważniejsze, z perspektywy niniejszej pracy, zapisy Konwencji z Montego Bay. Na początku należy przyjrzeć się definicji omawianego zjawiska, która znajduje się w artykule 101. Zgodnie z jej zapisami piractwo to każdy z następujących czynów:

1. „Wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych

322. Ł. Kułaga: Zwalczanie współczesnego piractwa morskiego w świetle regulacji Konwencji o prawie morza z 1982 r. oraz innych regulacji prawnomiędzynarodowych. W: Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r. W piętnastą rocznicę wejścia w życie. Red. C. Mika, K. Marciniak, Toruń, Wydawnictwo TNOiK „Dom Organizatora”, 2009, s. 228.

323. Ibidem, s. 227.

324. Zob. Konwencja o morzu pełnym..., op. cit.

325. B. Fieducik: The definition of piracy..., op. cit., s. 67.

326. J. Machowski: Piractwo w świetle..., op. cit., s. 16–17.

327. Miasto położone na północno-zachodnim wybrzeżu Jamajki.

328. Zob. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Montego Bay, 10.12.1982 (Dz.U. 2002 nr 59 poz. 543).

329. Who has ratified UNCLOS?. Curtis, <https://www.curtis.com/glossary/public-international-law/unclos> (dostęp: 09.01.2023).

330. T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 32.

przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony: a) na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takowego; b) przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

2. Wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego.
3. Wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach 1 i 2 lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów³³¹.

Na podstawie przytoczonej definicji wskazać można przesłanki piractwa morskiego, do których zalicza się: cel osobisty, wymóg dwóch statków oraz zakres geograficzny w postaci morza otwartego lub miejsca niepodlegającego jurysdykcji żadnego kraju. Wynika z tego, że w danym czynie muszą wystąpić wszystkie ze wskazanych elementów. Natomiast jeśli nie wykazuje któregośkolwiek z nich, to nie może być on zakwalifikowany jako akt piractwa. Nie ulega więc wątpliwości, iż ogranicza to możliwości klasyfikacji nielegalnych działań na akwenach wodnych jako omawianego zjawiska. Szacuje się, że jedynie 1/5 przestępstw morskich spełnia wszystkie wymagane przesłanki³³². Należy przy tym jeszcze raz podkreślić, iż zapisy dotyczące piractwa morskiego w Konwencji o prawie morza były wzorowane na regulacjach zawartych w Konwencji o morzu pełnym, a ta z kolei bazowała na projekcie harwardzkim. Porównując kolejno artykuł 101 oraz artykuł 15 ze wspomnianych konwencji można wręcz zauważyć, że znajdujące się w nich definicje są dokładnie takie same. Tym samym oznacza to, że obecnie funkcjonujące objaśnienie definicyjne tak naprawdę opiera się na postrzeganiu piractwa, które zostało wypracowane w latach 30 XX wieku na Uniwersytecie Harvarda. Z tego powodu słusznym wydaje się być stwierdzenie, iż należałoby stworzyć nową definicję na gruncie prawa międzynarodowego, która uwzględniałaby rozwój piractwa oraz odpowiadałaby współczesnym realiom.

Analizując pierwszą z wymienionych przesłanek trzeba podkreślić, iż wymóg celów osobistych³³³ jej tutaj pojmowany w sposób szeroki. Oznacza to, że nie jest on równoznaczny jedynie z grabieżą i chęcią zysku, lecz odnosi się do wszystkich prywatnych motywacji danej osoby. Jak bowiem zauważa Tomasz Iwanek, w aktach prawnych zastosowano epitet „osobisty” w celu odróżnienia od celów publicznych (państwowych)³³⁴. Niemniej jednak, na wzór wcześniejszych regulacji prawnych, ramy obowiązującej definicji nie obejmują piractwa państwowego oraz politycznego. Skutkuje to między innymi potrzebą skodyfikowania kwestii terroryzmu morskiego w stosownej regulacji prawnej, przyjęcia w tymże zakresie protokołu dodatkowego do Konwencji z Montego Bay lub chociażby uznania go za „szczególną formę”³³⁵ piractwa. Natomiast druga przesłanka skutkuje wyłączeniem z zakresu definicji

331. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie..., op. cit.

332. Ł. Kułaga: Zwalczanie współczesnego piractwa..., op. cit., s. 228.

333. Inaczej zwane prywatnymi lub indywidualnymi.

334. T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 25.

335. Ibidem, s. 27.

ewentualnych buntów i sytuacji przejścia statku przez jego załogę. Jest tak, ponieważ w przepisie wyraźnie wskazano, iż działalność piracka musi być wymierzona przeciwko „innemu statkowi”. Jeśli więc czyn o charakterze pirackim dokonany zostanie w ramach jednego statku, to nie będzie on kwalifikowany jako analizowany proceder. Wyjątek od tej reguły został przewidziany w artykule 102, w którym to dopuszczono taką możliwość w przypadku okrętu lub rządowego statku morskiego. Niemniej jednak odstępstwo to nie ma zastosowania w odniesieniu do statków prywatnych. Ostatnia z przesłanek określa zakres geograficzny zjawiska piractwa. Jednak zanim przeprowadzona zostanie jej analiza, wpierw dla lepszego zrozumienia istoty tego zagadnienia warto przedstawić podział obszarów morskich. Zasadniczo dzielą się one na trzy grupy:

- obszary wchodzące w skład terytorium państwowego: morskie wody wewnętrzne, morza terytorialne, wody archipelagowe,
- obszary podlegające ograniczonej jurysdykcji lub suwerenności państwa nadbrzeżnego: morski pas przyległy, wyłączna strefa ekonomiczna³³⁶, szelf kontynentalny,
- obszary poza granicami jurysdykcji państwowej: morze otwarte, dno mórz i oceanów³³⁷.

W kwestii zakresu geograficznego wyróżnia się dwa przypadki. Po pierwsze, piractwo może mieć miejsce na morzu otwartym (pełnym) definiowanym jako „wszelkie części morza nie należące do morza terytorialnego ani do państwowych wód wewnętrznych”³³⁸. Wynika więc z tego, iż są to wody morskie będące dobrem międzynarodowym i nie podlegające zwierzchnictwu żadnego kraju³³⁹. Natomiast drugą możliwość stanowi „miejsce niepodlegające jurysdykcji żadnego państwa”. Należy jednak zauważyć, że w praktyce wskazać można tylko jeden taki obszar³⁴⁰. Jest nim Antarktyda, którą czasem określa się mianem *terra nullius*, co z łaciny tłumaczy się jako „ziemia niczyja”. Choć kilka państw rości sobie prawa do jej poszczególnych części, to zgodnie obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi kontynent ten nie jest własnością żadnego kraju na świecie³⁴¹. W odniesieniu do zakresu geograficznego piractwa morskiego warto jeszcze przywołać pewną ciekawostkę. Mianowicie, w kilkakrotnie już przywoływanym projekcie harwardzkim zasięg działalności pirackiej był postrzegany znacznie szerzej. Dokument przewidywał bowiem taką możliwość również na morzach terytorialnych. Niemniej jednak konwencje powstałe na bazie owego projektu zrezygnowały z podobnego zapisu. Zgodnie z aktualnymi przepisami prawa międzynarodowego przestępstwa morskie dokonane na wodach terytorialnych

336. Państwa nadbrzeżne nie posiadają jednak prawa do jurysdykcji karnej w wyłącznej strefie ekonomicznej, a obszary te podlegają jurysdykcji uniwersalnej. Wynika więc z tego, że mogą one również być miejscem występowania piractwa morskiego. Zob. M.H. Koziński: *Piractwo morskie a polskie...*, op.cit., s. 268.

337. W literaturze przedmiotu zauważyć można rozbieżności w odniesieniu do podziału obszarów morskich. Prawdopodobnie wydaje się być, iż wynika to z przyjęcia różnych podstaw ich kwalifikacji. Z tego powodu podział przedstawiony w niniejszej pracy został opracowany poprzez ich syntezę oraz obiektywną selekcję obszarów wspomnianych najczęściej. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides: *Prawo międzynarodowe publiczne...*, op. cit., s. 219-236.; D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska: *Kodeks morski. Komentarz*. Warszawa, Wydawnictwo Wolters Kluwer, 2022, s. 71-72.; K. Wardin: *Model reagowania na zagrożenia piractwem morskim*. Warszawa, Wydawnictwo Bel Studio, 2014, s. 79-80.; M.H. Koziński: *Morskie prawo publiczne*. Gdynia, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, 2015, s. 27-30.

338. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie..., op. cit.

339. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides: *Prawo międzynarodowe publiczne...*, op. cit., s. 229-230.

340. Ł. Kułaga: *Zwalczanie współczesnego piractwa...*, op. cit., s. 233.

341. Zob. R. Bierzanek, J. Symonides: *Prawo międzynarodowe publiczne...*, op. cit., s. 243-244.

stanowią zbrojne napady rabunkowe³⁴². Szacuje się, że skutkowało to ograniczeniem kwalifikacji działań przestępczych jako piractwa o 85–90%³⁴³. Innymi słowy, choć czyny dokonywane na obszarze mórz terytorialnych mają charakter piracki, to nie mogą zostać zaklasyfikowane jako piractwo sensu stricto, ponieważ nie mieszczą się w jego zakres definicyjny.

Warto przyrzeć się także artykułowi 105 Konwencji z Montego Bay. Stanowi on niezwykle ważny zapis, gdyż jest podstawą do stosowania wobec zjawiska piractwa jurysdykcji uniwersalnej³⁴⁴. Przyjmuje się nawet, iż proceder ten był jednym z pierwszych problemów, który jej podlegał. W efekcie tego represję piractwa uważa się wręcz za pierwowzór tejże jurysdykcji³⁴⁵. Już bowiem w starożytności zakładano, że sprawcy omawianego zjawiska łamią regułę *mare liberum*³⁴⁶, a jej naruszenie uderza w interesy całej ludzkości, co tym samym upoważnia do ich powszechnego zwalczania³⁴⁷. Zasada represji wszechświatowej daje więc możliwość ścigania jednostek pirackich oraz karania piratów zgodnie z prawem krajowym podmiotu, który dokonuje zajęcia. Oznacza to, że nie jest istotne pochodzenie morskich przestępców ani bandery, pod którą pływają³⁴⁸. Tym samym należy zauważyć, że w przypadku piractwa dochodzi do odstępstwa od zasady wyłącznej jurysdykcji państwa bandery na rzecz represji powszechnej³⁴⁹. Jednostki posiadające prawo do takiego zatrzymania zostały wskazane w artykule 107 Konwencji z Montego Bay. Natomiast państwo, które podejmuje się pościgu, osądzenia i ukarania takich osób robi to na rzecz dobra całej społeczności międzynarodowej oraz w jej imieniu³⁵⁰. Zasadność jurysdykcji uniwersalnej, oprócz pogwałcenia reguły *mare liberum*, opiera się w tym przypadku na dwóch założeniach. Po pierwsze, piractwo charakteryzuje się wyjątkową szkodliwością dla transportu, handlu i żeglugi morskiej w skali światowej. Po drugie, sprawcy tego procederu stanowią powszechne zagrożenie dla wszystkich państw, gdyż atakują bez rozróżnienia, a więc ich ofiarą mogą paść statki każdego kraju. Co więcej, piraci traktowani są jako osoby nieposiadające obywatelstwa i działające ogólnoswiatowo, a co za tym idzie, nie podlegają jurysdykcji żadnego konkretnego państwa³⁵¹. Podjęcie pirackiej działalności jest bowiem równoznaczne ze zrzeczeniem się obywatelstwa, a podstaw tejże zasady należałoby szukać w historii starożytnej³⁵². W tym miejscu warto również zwrócić uwagę na

342. Zagadnienie zbrojnych napadów rabunkowych zostało już w niniejszej pracy przedstawione przy okazji analizy definicji piractwa morskiego w dyskursie naukowym.

343. Ł. Kułaga: Zwalczanie współczesnego piractwa..., op. cit., s. 234.

344. Zwana również zasadą represji wszechświatowej, zasadą uniwersalności lub represją powszechną. Zob. K. Masło: Międzynarodowa odpowiedzialność karna jednostek za zbrodnie przeciwko ludzkości. Warszawa, Wydawnictwo Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości, 2020, s. 53–65.; D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska: Leksykon prawa morskiego..., op. cit., s. 485–486.; M. Jeżewski: Uniwersalna jurysdykcja karna w prawie międzynarodowym. „Kwartalnik Prawa Publicznego” 2003, nr 2.

345. J. Zajadło: Uniwersalna jurysdykcja – kilka uwag filozoficznoprawnych. „Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny” 2005, z. 3, s. 68.

346. Z łaciny „wolność mórz”. O zasadzie wolności morza – zob. R. Bierzanek, J. Symonides: Prawo międzynarodowe publiczne..., op. cit., s. 230.; Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie..., op. cit., art. 87.

347. T. Ostropolski: Jurysdykcja uniwersalna wobec piractwa morskiego w prawie międzynarodowym. „Państwo i Prawo” 2011, nr 2, s. 48.

348. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska: Leksykon prawa morskiego..., op. cit., s. 261.

349. M. Zajac: Wyjątki od wyłącznej jurysdykcji państwa bandery na morzu pełnym jako przejaw rządów prawa w międzynarodowym porządku prawnym. W: Rządy prawa i europejska kultura prawna. Red. A. Bator, J. Helios, W. Jedlecka, Wrocław, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2014, s. 61.

350. T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 31.

351. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 45.

352. T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 31.

artykuł 100 Konwencji z Montego Bay. Znajdujący się w nim zapis ma przyczyniać się do efektywniejszego ścigania piractwa w skali światowej poprzez nałożenie na państwa obowiązku współpracy w tymże zakresie. Użyto przy tym określenia „w możliwie najszerszym zakresie”³⁵³, co pozwala na wysunięcie wniosku, że przepis ten ma ogólny charakter. Nie skonkretyzowano bowiem sposobów działania ani katalogu metod czy środków służących zakładanemu celowi. Artykuł ten stanowi więc między innymi podstawę takich przedsięwzięć jak operacje militarne skierowane przeciwko zjawisku piractwa³⁵⁴. Natomiast z uwagi na niedoprecyzowanie ram współpracy wydawać by się mogło, że jej zakres jest nieograniczony. Jest to jednak błędne myślenie, ponieważ należy przy tym mieć na uwadze obszar występowania piractwa. Przepis prawny dotyczący współpracy, zgodnie z przesłanką zawartą w definicji omawianego procederu, obowiązuje więc tylko na morzu otwartym oraz miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Innymi słowy, obowiązek kooperacji sięga jedynie do granic mórz terytorialnych. Niewątpliwie utrudnia to walkę ze zjawiskiem piractwa, ponieważ dane państwo może nie posiadać sił i środków do ujęcia morskich przestępców lub instrumentów prawnych do ich ukarania, czy może wręcz nie wykazywać takiej woli³⁵⁵.

Jak zostało wskazane, Polska jest sygnatariuszem Konwencji o morzu pełnym, a także Konwencji o prawie morza. Co za tym idzie, obowiązują ją przepisy zawarte w tychże umowach międzynarodowych. W związku z dokonaną analizą zagadnienia jurysdykcji uniwersalnej słusznym wydaje się więc, aby na zakończenie przedstawić regulacje wymierzone w zjawisko piractwa w polskim prawodawstwie. Podstawę penalizacji tego czynu stanowią przepisy zawarte w Kodeksie karnym, a ściślej rzecz ujmując w jego rozdziale XX zatytułowanym „przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu”. Kluczową rolę w tej kwestii odgrywają artykuły 166 oraz 170. W pierwszym z nich przeczytać można, że:

„§ 1. Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12”³⁵⁷.

Natomiast drugi stanowi, iż:

„Kto uzbraja lub przysposabia statek morski przeznaczony do dokonania na morzu rabunku lub na takim statku przyjmuje służbę, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10”³⁵⁸.

W tym miejscu warto przypomnieć, iż w skali światowej piractwo morskie uważane jest za zbrodnię prawa narodów. Mając to na uwadze może się wydawać, że jego zakres karny w krajowym prawodawstwie nie jest szczególnie wysoki. Górna granica sankcji w przytoczonych artykułach wynosi

353. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie..., op. cit.

354. K. Błonko: Aspekty prawne piractwa morskiego. „The Maritime Worker. Czasopismo marynarzy, stoczników, portowców” 2011, nr 2(27), s. 5.

355. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 46.

356. Szerzej o tychże artykułach – zob. K. Frąckowiak, P. Jankowski: Przygotowanie do piractwa morskiego w polskim prawie karnym – analiza krytyczna. „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2013, cz. 1, s. 17–30.

357. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. 1997 nr 88 poz. 553). Stan prawny na styczeń 2023. Należy bowiem zauważyć, iż w marcu tego roku wejdzie w życie nowe brzmienie wskazanego artykułu. W efekcie tego katalog podmiotów zostanie poszerzony o „publiczne środki transportu lądowego”, a górna granica kary zostanie zwiększona do 15 lat. Zob. Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2022 poz. 2600).

358. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks..., op. cit.

bowiem kolejno 12 oraz 10 lat pozbawienia wolności. Niemniej jednak, należy przy tym zauważyć, iż przytoczone artykuły odnoszą się bezpośrednio do zajęcia statku oraz rozbójnictwa na morzu. Innymi słowy, stosowane są jedynie do tych konkretnych czynów zabronionych. Natomiast, jak zauważają Kamil Frąckowiak i Piotr Jankowski, piraci w swojej działalności mogą również wypełniać znamiona innych przestępstw, jak na przykład „zabójstwa (art. 148), umieszczenia niebezpiecznego urządzenia lub substancji na statku (art. 167), wytwarzania lub obrotu substancjami niebezpiecznymi (art. 171), zakładnictwa (art. 252), udziału w zorganizowanej grupie przestępczej albo związku mającego na celu dokonanie przestępstwa (art. 259), rozboju (art. 280), wymuszenia rozbójniczego (art. 282)”³⁵⁹. Jeśli więc taka sytuacja miałaby miejsce, to wymierzona kara finalnie mogłaby okazać się surowsza. Ponadto, w kolejnych paragrafach artykułu 166 można także znaleźć przesłanki podwyższające górną granicę karalności nawet do 25 lat. Są one następujące:

„§ 2. Kto, działając w sposób określony w § 1, sprowadza bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 3. jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności”³⁶⁰.

Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę na rozróżnienie, które zostało zastosowane w ostatnim paragrafie. Jeśli bowiem w sytuacji zajęcia statku przez piratów zginie choćby jedna osoba, to jest to równoznaczne z wypełnieniem znamion tego czynu zabronionego. Natomiast jeśli w tym samym przypadku dojdzie do ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, to wymogiem jest, aby szkoda ta dotyczyła wielu osób.

Kończąc analizę zjawiska piractwa w świetle prawa międzynarodowego należy jeszcze zaakcentować istnienie przepisów prawa międzynarodowego będących przeciwśrodkami tego procederu. Przykładowo, tego rodzaju przepisy znaleźć można we wspomnianej już wcześniej Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej. Niemniej jednak, słusznym wydaje się, aby kwestię tę rozwinąć w stosownym rozdziale niniejszej pracy dotyczącym sposobów przeciwdziałaniu piractwu morskiemu.

359. K. Frąckowiak, P. Jankowski: *Piractwo somalijskie a polskie...*, op. cit., s. 501.

360. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks..., op. cit. Stan prawny na styczeń 2023. Zmiany, które zostaną wprowadzone w marcu bieżącego roku skorygują zapis w § 2 na „od lat 3 do 20”, natomiast w § 3 na „od lat 5 do 25”. Zob. Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy..., op. cit.

Rozdział III. Piractwo jako zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego

3.1. Charakterystyka współczesnego piractwa

Podając się zadania przedstawienia charakterystyki współczesnego piractwa morskiego już na początku należy zauważyć, iż różni się ono od swojego archetypu. Co prawda, ich ideologiczne podstawy są tożsame, jednak rozwój zjawiska doprowadził do zróżnicowania ich specyfiki. Jak już wcześniej w niniejszej pracy wspomniano, piractwo na przestrzeni wieków ulegało ewolucji wraz z postępem cywilizacyjnym, tym samym przystosowując się do aktualnej rzeczywistości. Alina Bomba w tej kwestii pisze o „zmieniającym się środowisku”³⁶¹, do którego omawiany proceder sukcesywnie się adaptował. Co więcej, istotny jest również fakt, iż charakter piractwa morskiego różni się w zależności od obszaru jego występowania. Innymi słowy, wpływ wywiera na nie aspekt geopolityczny. Zanim jednak przeanalizowana zostanie specyfika zjawiska, słusznym wydaje się być, aby wpierw przybliżyć jego podstaw, a więc źródła oraz przyczyny renesansu na przestrzeni XX i XXI wieku.

Analizując literaturę przedmiotu zauważyć można zgodność co do etiologii piractwa. Naukowcy i badacze najczęściej wskazują na jego następujące źródła: słabe struktury państwowe, ubóstwo, słabość regulacji prawnych, akceptację społeczną, stosunkowo niski poziom ryzyka i kosztów, dogodne położenie geograficzne, tradycje oraz atrakcyjność mórz. Należy jednak przy tym podkreślić, iż do rozwoju tego zjawiska wystarczy, że występują tylko kilka z nich. Innymi słowy, aby doszło do rozkwitu tego przestępczego procederu, nie ma konieczności zaistnienia wszystkich ze wskazanych czynników.

We współczesnym świecie kwestia słabych struktur państwowych i ich wpływu na rozwój piractwa morskiego zyskała szczególny wymiar za sprawą krajów afrykańskich, z których znaczna część klasyfikowana jest jako państwa dysfunkcyjne (ang. *fragile state*)³⁶². Łukasz Dzięcielski pisząc o nich

361. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 265.

362. W polskiej literaturze przedmiotu zauważyć można mnogość pojęć będących określeniem tak zwanego „fragile state” – na przykład: państwo upadłe, państwo kruche, państwo wrażliwe, państwo dysfunkcyjne, państwo słabe, państwo upadające czy państwo w stanie rozkładu. Spośród przytoczonych najczęściej spotykanym jest termin „państwo upadłe”. Niemniej jednak, takie nazewnictwo ma pejoratywny wydźwięk i może być postrzegane jako stygmatyzacja. Z tego powodu niektórzy znawcy tejże tematyki postulują zastąpienie tego pojęcia mianem „państw dysfunkcyjnych”. W tej kwestii znamieną jest także zmiana nazwy jednego z czołowych rankingów zajmującego się badaniem tego problemu. Mianowicie, w 2014 roku „Failed States Index” został przemianowany na „Fragile States Index”, co też kolejno przetłumaczyć można jako „Indeks Państw Upadłych” oraz „Indeks Państw Kruchych”. Więcej o państwach dysfunkcyjnych – zob. G. Gil: Upadanie państwa w stosunkach międzynarodowych po zimnej wojnie. Lublin, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej 2015.; R. Kłosowicz, A. Mania (red.): Problem upadku państw w stosunkach międzynarodowych. Kraków, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 2012.; R. Kłosowicz (red.): Państwa dysfunkcyjne i ich destabilizujący wpływ na stosunki międzynarodowe. Kraków, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 2013.; R. Kłosowicz (red.): Państwa dysfunkcyjne i międzynarodowe wysiłki zmierzające do ich naprawy. Kraków, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 2014.; W. Kitler (red.): Państwa nieuznawane i upadłe w prawie i bezpieczeństwie międzynarodowym: wyzwanie czy zagrożenie. Warszawa, Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Zeszyt Problemowy nr 3 (78), 2015.; A. Szpak: Fenomen „państw upadłych” w świetle prawa międzynarodowego. Toruń, Wydawnictwo „Dom Organizatora”, 2014.; J. Zajadło: Prawo międzynarodowe wobec problemu państwa upadłego. „Państwo i Prawo” 2005, nr 2, s. 3-20

podkreśla wręcz ich „podstawową rolę”³⁶³ w kreowaniu omawianego zjawiska. Takie cechy państw dysfunkcyjnych, jak niemożność kontroli terytorium i granic, rozkład władzy i struktur państwowych, konflikty wewnętrzne, niedobór sił i środków potrzebnych do egzekwowania obowiązującego prawa lub wręcz zanik prawa i porządku, utrata monopolu na stosowanie siły czy nie zaspakajanie podstawowych potrzeb obywateli niewątpliwie są aspektami sprzyjającymi szeroko pojętej działalności przestępczej. Natomiast w przypadku państwa nadbrzeżnych dodatkowym obszarem tejże aktywności mogą być właśnie akweny wodne, tym samym przybierając formę piractwa morskiego. Potwierdzenie tego może stanowić przypadek Somalii. W kraju tym omawiany problem osiągnął taką skalę, że w literaturze, dyskursie politycznym czy mediach powszechnie funkcjonuje już termin „piratów somalijskich”.

Drugie ze wskazanych źródeł stanowi ubóstwo, czyli fatalna sytuacja finansowa osób podejmujących piracką działalność. Jak zauważa Marcin Roloff, obszary dotknięte problemem piractwa³⁶⁴ są wyraźnie biedniejsze od tych, gdzie ono nie występuje³⁶⁵. Członkowie społeczeństw żyjących w nędzy szukają bowiem możliwości na poprawę swojej egzystencji, przy czym często korzystają z każdej okazji do wzbogacenia się. W efekcie decydują się sięgnąć po alternatywy sposób na zarobek, jakim jest przestępstwo. Piractwo staje się więc dla nich najłatwiejszym źródłem utrzymania³⁶⁶. Co więcej, ich katastrofalna sytuacja finansowa sprawia, że nie mają nic do stracenia, a fakt ten dodatkowo skłania do podjęcia nielegalnej działalności. To sprawia, że ubóstwo bezpośrednio łączy się z innym czynnikiem, jakim jest perspektywa wysokich zysków w porównaniu do niskiego poziomu ryzyka i kosztów. Obietnica nagrody finansowej jest bowiem niezwykle atrakcyjną motywacją, tym bardziej jeśli zarobek ma pochodzić z okupu³⁶⁷. Ponadto, Katarzyna Wardin zwraca także uwagę na rolę klęsk naturalnych oraz migracji wywołanych czystkami na tle etnicznym. Jak słusznie zauważa, przyczyniają się one do ograniczenia możliwości znalezienia uczciwego źródła dochodu i popychają jednostki w stronę piractwa morskiego³⁶⁸.

Kolejnym źródłem jest słabość regulacji prawnych mających na celu zwalczanie zjawiska. Nawet podstawowy akt prawny w tej materii, czyli Konwencja o prawie morza z 1982 roku, posiada ograniczenia, które zostały już wcześniej w niniejszej pracy przedstawione. Słusznym wydaje się jednak, aby w tym miejscu chociażby przypomnieć, iż był to wymóg spełnienia wszystkich definicyjnych przesłanek piractwa, a także wykluczenie mórz terytorialnych z zakresu obowiązku współpracy w jego zwalczaniu. Także zasada jurysdykcji uniwersalnej bywa problematyczna, ponieważ podjęcie pościgu, zatrzymanie oraz ukaranie piratów zgodnie z prawem krajowym wiąże się z kosztami, których państwa często nie chcą ponosić. Z drugiej strony w literaturze przedmiotu zwraca się również uwagę na liberalny charakter niektórych przepisów obowiązujących na obszarach morskich. Mianowicie, takie zasady jak wolność mórz czy swoboda żeglugi dają prawo do przepływania przez otwarty akwen

363. Ł. Dzięcielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 27.

364. Regiony te zostaną przedstawione w dalszej części tego rozdziału.

365. M. Roloff: Piractwo w Cieśninie Malakka. „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego” 2015, nr 2, s. 27.

366. Ł. Dzięcielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 27.

367. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 36–37.

368. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 89–90.

wodny wszystkim jednostkom³⁶⁹. To natomiast przyczynia się do ograniczenia możliwości działań prewencyjnych wymierzonych w piractwo morskie³⁷⁰. W efekcie tego, jak wskazuje Łukasz Dzięcielski, łatwiej jest przeciwdziałać atakom pirackim aniżeli zwalczać samo zjawisko³⁷¹.

W następnej kolejności w literaturze przedmiotu wskazuje się na akceptację społeczną analizowanego zjawiska. Jest to czynnik o podłożu kulturowym, który bezpośrednio łączy się z innym źródłem piractwa, jakim są tradycje. Oznacza to, że przesłanki te funkcjonują w ścisłej korelacji. Wynika to z faktu, iż w niektórych regionach proceder ten występował już w przeszłości, a co za tym idzie, współcześni piraci kultywują tę nielegalną działalność. Tym samym, w takich społecznościach przestępczość morska dokonywana w celach zarobkowych jest postrzegana jako normalna i jest powszechnie akceptowalna. Jako przykład może tu posłużyć Morze Południowochińskie. Zarówno historycznie, jak i współcześnie, obszar ten stanowił miejsce działalności piratów z uwagi na obecny tam szlak transportowy pomiędzy Azją i Europą³⁷². Co więcej, jak wskazuje Katarzyna Wardin, omawiane zjawisko opiera się na „klanowości i rodzinnych regułach”³⁷³. Należy więc zauważyć, że są to również zasady charakterystyczne dla ludności Azji oraz Afryki, co tylko potęguje aprobatę i przyzwolenie dla tego procederu w tychże miejscach. Niezwykle istotne jest, aby nie umniejszać wagi kulturowych źródeł piractwa morskiego, bowiem w mentalności społecznej nie da się nanieść poprawek tak łatwo, jak chociażby w regulacjach prawnych.

Kolejnym czynnikiem wskazywanym jako źródło piractwa jest dogodne położenie geograficzne. Okoliczność tę można rozumieć dwojako. Po pierwsze, obecność morskich szlaków komunikacyjnych znacząco wpływa na zwiększenie zaangażowania w piracką działalność. Żegluga, handel oraz transport drogą morską przekładają się na intensywność ruchu statków, które z kolei stanowią atrakcyjny cel ataku. Należy tu podkreślić pewną zależność, na którą uwagę zwraca Katarzyna Wardin. Mianowicie, im więcej jednostek wykorzystuje dane szlaki, tym sytuacja ta jest korzystniejsza dla piratów³⁷⁴. Wynika to z faktu, iż duże natężenie przyczynia się do mnożenia okazji napadu, tym samym zwiększając możliwości działania morskich przestępców. Kwestia ta łączy się z drugim rozumieniem, jakim są uwarunkowania geograficzne obszarów zmagających się z problemem piractwa. Na rozwój zjawiska wpływa bowiem ukształtowanie linii brzegowej, a zwłaszcza występowanie cieśnin, zatok oraz przesmyków. W takich okolicznościach statki zmuszone są chociażby do zmniejszenia prędkości czy płynięcia blisko brzegu, a ze względu na zawężenie obszaru panuje tam większe zatłoczenie³⁷⁵. Ponadto, takie warunki nie tylko pozwalają na niespodziewany atak, ale również zapewniają piratom kryjówkę po przeprowadzonej akcji³⁷⁶. Współczesne piractwo morskie koncentruje się więc w regionach, w których obecne są intensywnie uczęszczane szlaki komunikacyjne. Obszary te zostaną przedstawione w dalszej części

369. Ibidem, s. 95.

370. A. Skwarski: Problematyka działań pirackich..., op. cit., s. 135.

371. Ł. Dzięcielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 28.

372. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 35.

373. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 101.

374. Ibidem, s. 90.

375. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 29.

376. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 90.

niniejszej pracy.

Jako ostatnie źródło analizowanego problemu należy wskazać na atrakcyjność mórz. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż bez żeglugi, handlu oraz transportu ludzi i towarów drogą morską piractwo nie miałoby podstaw do powstania i rozwoju. Jak już zostało wcześniej w niniejszej pracy zauważone, jest ono bowiem implikacją takiego sposobu przemieszczania. W tym miejscu warto przypomnieć, że woda stanowi około siedemdziesiąt jeden procent powierzchni Ziemi. Natomiast dziewięćdziesiąt pięć procent wymiany handlowej na świecie odbywa się właśnie drogą morską³⁷⁷. Nie będzie więc przesadą stwierdzenie, iż rola transportu wodnego jest nieoceniona. Z tego powodu morza i oceany są niezwykle atrakcyjne nie tylko z perspektywy międzynarodowego handlu, ale również z punktu widzenia chcących wykorzystać tę okoliczność przestępców. Nie powinno zatem dziwić, że obszary te stały się miejscem bezprawnych działań w postaci piractwa morskiego.

Mówiąc o współczesnym piractwie nie sposób nie zwrócić uwagi na renesans tego zjawiska na przełomie XX i XXI wieku. Najogólniej rzecz ujmując, przyczyną takiego stanu rzeczy były zmiany w ówczesnej sytuacji na arenie międzynarodowej. Takie wydarzenia jak zakończenie zimnej wojny, rozpad Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich czy upadek systemu bipolarnego przyczyniły się do rozwoju piractwa morskiego na przestrzeni wieków. W literaturze przedmiotu uwagę zwłaszcza zwraca się na dwa wynikające z tego czynniki.

Pierwszy z nich stanowi wzrost liczby konfliktów zbrojnych na świecie, zarówno tych o charakterze międzynarodowym, jak i wewnętrznym. Zależność ta wiązała się z faktem, iż dotychczas wszelkie spory oraz starcia kanalizowane były w ramach rywalizacji pomiędzy blokiem zachodnim a wschodnim³⁷⁸. Natomiast po rozpadzie systemu dwubiegunowego, państwa dotąd znajdujące się pod parasolem bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych i ZSRR, pozostawiono samym sobie. W obliczu braku kontroli i ingerencji ze strony tychże mocarstw, rozgorzały konflikty pomiędzy poszczególnymi krajami oraz wewnętrzne sprzeczności. Wojny toczyły się z reguły na lądzie, dlatego też głównie inwestowano w tenże rodzaj wojsk³⁷⁹. Jednocześnie ignorowano więc potrzeby pozostałych sił zbrojnych, w efekcie czego marynarka wojenna pozostawała niedofinansowana. To z kolei przekładało się na ograniczenie jej możliwości zabezpieczenia obszarów morskich, dzięki czemu piraci cieszyli się większą swobodą działania. Jednak antagonizmy, zaszłości historyczne i różnice interesów zauważalne były zwłaszcza w przypadku państw wielonarodowych, których społeczności do tej pory żyły w „sztucznie utrzymywanych tworach”³⁸⁰. Wraz ze zmieniającą się sytuacją na arenie międzynarodowej, potęgowały się więc nastroje separatystyczne, narodowościowe i nacjonalistyczne oraz nasilały dążenia narodów do samostanowienia³⁸¹. To doprowadziło do rozpadu, zjednoczenia czy też secesji wielu podmiotów, co z kolei skutkowało powstaniem nowych państw. Jednak nie wszystkie z nich poradziły sobie z nową

377. K. Kubiak: *Przemoc na oceanach...*, op. cit., s. 25.

378. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 58.

379. K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 86.

380. K. Wardin: *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem...*, op. cit., s. 94.

381. K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 85.

rzeczywistością, co tym samym doprowadziło do ich osłabienia. W niektórych przypadkach efektem tego był rozwój zjawiska państw dysfunkcyjnych³⁸². Podmioty te między innymi nie były w stanie sprawować jurysdykcji i egzekwować prawa na podległych im obszarach morskich, a to doprowadziło do eskalacji problemu piractwa morskiego³⁸³.

Natomiast drugim czynnikiem jest zmniejszenie obecności marynarek wojennych państw, zwłaszcza mocarstw, na akwenach wodnych po zakończeniu zimnej wojny. Społeczeństwa poszczególnych krajów oczekiwały bowiem zastosowania tak zwanej „dywidendy pokoju”, czyli ograniczenia wydatków na zbrojenia na rzecz zysku gospodarczego³⁸⁴. Należy przy tym zauważyć, że dotychczasowa rywalizacja międzyblokowa miała również miejsce na morzach i oceanach. Obecność na danym obszarze sił morskich jednej ze stron konfliktu skutkowałą pojawieniem się na nim również okrętów oponenta³⁸⁵. Dzięki temu regiony te były stale patrolowane, a to z kolei pozytywnie wpływało na bezpieczeństwo żeglugi³⁸⁶. W efekcie pośrednio hamowano także ekspansję piractwa morskiego³⁸⁷. Jednak w momencie ograniczenia liczebności okrętów, a w niektórych przypadkach wręcz zaniku ich obecności na akwenach międzynarodowych³⁸⁸, doszło do wytworzenia swoistej próżni. Sytuację tę wykorzystwały nie tylko zorganizowane grupy przestępcze, handlarze bronią czy przemycnicy narkotyków, ale również morscy przestępcy. W tej kwestii słuszna jest uwaga Łukasza Dzieścielskiego, który zauważa, że „piraci otrzymali wolną przestrzeń do działania”³⁸⁹. Zastniata pustka została więc wypełniona między innymi przez pirackie rzemiosło, co spowodowało rozwój tego zjawiska.

Jak zostało przedstawione, zarówno wzrost liczby konfliktów zbrojnych na świecie, jak i zmniejszenie obecności marynarek wojennych państw na akwenach wodnych, bezpośrednio przyczyniły się do renesansu piractwa morskiego na przestrzeni XX i XXI wieku. Okoliczności te były pokłosiem zakończenia zimnej wojny, rozpadu ZSRR oraz upadku systemu bipolarnego. Niemniej jednak, warto również przyrzeć się innym czynnikom, które w owym czasie pośrednio wpłynęły na eskalację problemu piractwa.

Rewolucja technologiczna niewątpliwie zadziałała na korzyść piratów, przy czym zrobiła to na dwa sposoby. Pierwszy jest stosunkowo oczywisty, bowiem proces ten zwiększył możliwości działania morskich przestępców. Obecnie wykorzystują oni osiągnięcia, które usprawniają ich mobilność oraz pozwalają na lepszą lokalizację potencjalnych celów³⁹⁰. Używają nie tylko innowacyjnego sprzętu nawigacyjnego i obserwacyjnego, ale również nowoczesnej broni. Niemniej jednak, słusznym wydaje się, aby kwestię tę rozwinąć w dalszej części niniejszej pracy, dotyczącej metod działania współczesnych piratów. Natomiast drugim sposobem, w jaki rewolucja technologiczna pośrednio wpłynęła na owe zjawisko, jest rozwój marynarek wojennych państw. W ogólnej perspektywie jest to pozytywna

382. Ł. Dzieścielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 27.

383. K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 86.

384. K. Wardin: *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem...*, op. cit., s. 94.

385. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 59.

386. K. Kubiak: *Przemoc na oceanach...*, op. cit., s. 26.

387. J. Padzik: *Piractwo morskie: historyczna...*, op. cit., s. 91.

388. A. Ratkowska: *Piractwo i terroryzm...*, op. cit., s. 63.

389. Ł. Dzieścielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 28.

390. E. Bombińska: *Unia Europejska wobec...*, op. cit., s. 201.

okoliczność, aczkolwiek należy zauważyć, że wiąże się ze zwiększeniem wydatków na budowę okrętów. Z tego powodu redukuje się ich produkcję, stawiając nie na ilość, a na jakość. W odniesieniu do kwestii zwalczania piractwa morskiego jest to jednak błędne podejście. Przekłada się to bowiem na zmniejszenie liczby jednostek znajdujących się we flotach państw, a w dalszej perspektywie również na możliwości patrolowania akwenów wodnych. Krzysztof Kubiak w tym aspekcie stwierdza wręcz, że „w wielu przypadkach bardziej jest potrzebny trzydziestoletni trałowiec w miejscu napadu na statek niż supernowoczesny krążownik epoki gwiazdnych wojen dwieście mil dalej”³⁹¹.

Do eskalacji problemu piractwa przyczyniła się również jego marginalizacja w skali międzynarodowej. Taki błąd popełniono bowiem na początku XXI wieku. Wynikało to z faktu, iż społeczność międzynarodowa skupiła się na wojnie z terroryzmem, tym samym zmniejszając swoje zainteresowanie sytuacją na obszarach morskich³⁹². Przyjęto wówczas mylne założenie, że do zwalczania analizowanego zjawiska wystarczą lokalne siły zainteresowanych państw, bez konieczności angażowania pomocy z zewnątrz³⁹³. W efekcie pozwoliło to piratom na swobodę działania oraz rozwój przestępczego procederu, co trwało aż do 2008 roku³⁹⁴, kiedy to rozpoczęto pierwsze operacje morskie o charakterze antypirackim.

Kończąc niniejszą analizę warto jeszcze raz podkreślić, iż do rozkwitu przedstawianego zjawiska nie muszą zaistnieć wszystkie z przedstawionych źródeł. Nawet w sytuacji wystąpienia jedynie kilku z nich może bowiem dojść do jego rozwoju. Co więcej, wiele z podstawowych przesłanek piractwa morskiego można również zauważyć w przypadku jego renesansu, który miał miejsce na przestrzeni XX i XXI wieku. Wynika więc z tego, że mimo upływu lat nie zniwelowano czynników będących przyczynami omawianego problemu. Słuszność tego stwierdzenia najlepiej obrazuje przykład regulacji prawnych, które nadal nie zostały dopracowane oraz dostosowane do współczesnych realiów, tym samym pozostając nieadekwatne, niedostateczne oraz pełne niedociągnięć.

Nie ulega jednak wątpliwości, że częstotliwość działań podejmowanych przez piratów w poszczególnych rejonach zmieniała się na przestrzeni lat³⁹⁵. Z tego powodu nasuwa się wniosek, iż nawet obszary dotknięte problemem piractwa morskiego podlegają ewolucji tego zjawiska. Potwierdzenie tego może stanowić fakt, iż w roku 1988 wyróżniano jedynie trzy obszary występowania omawianego procederu, którymi były Zatoka Gwinejska, Cieśnina Malakka oraz wybrzeża Brazylii³⁹⁶. Rozwój piractwa i dynamicznie zachodzące w jego zakresie przemiany doprowadziły jednak do wzrostu liczby akwenów zagrożonych tą formą przestępczości morskiej. Analiza przypadków ataków pirackich może również prowadzić do wniosku, że wody Europy oraz Ameryki Północnej są współcześnie obszarami wolnymi od badanego problemu³⁹⁷. Wydaje się to jednak ryzykownym założeniem, gdyż może to skutkować

391. K. Kubiak: *Przemoc na oceanach...*, op. cit., s. 27.

392. A. Bomba: *Uwarunkowania renesansu...*, op. cit., s. 271.

393. E. Bombińska: *Unia Europejska wobec...*, op. cit., s. 201.

394. K. Wardin: *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem...*, op. cit., s. 94.

395. E. Bombińska: *Unia Europejska wobec...*, op. cit., s. 199.

396. A. Kapusta, B. Kasolik: *Piractwo – nowe oblicze...*, op. cit., s. 157.

397. K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 39.

marginalizacją zjawiska w tychże regionach. Słuszne wydaje się więc stwierdzenie, że nie należy ignorować potencjalnego zagrożenia ze strony piratów, nawet jeśli aktualnie nie są oni obecni na danym akwenie. Potwierdzenie tego może stanowić chociażby fakt, że w lipcu 2009 roku na Morzu Bałtyckim odnotowano ich aktywność wymierzoną w fiński statek towarowy „Arctic Sea”³⁹⁸.

Jak już wcześniej zostało wspomniane, aspekt geopolityczny ma duży wpływ na piractwo morskie. Chcąc więc przedstawić charakterystykę analizowanego zjawiska, w tym miejscu należy zaprezentować regiony jego występowania. Słusznym wydaje się bowiem stwierdzenie, że takie postępowanie pozwoli na lepsze zrozumienie jego specyfiki. Historycznie rzecz ujmując, wraz z upływem wieków piraci obecni byli na całym świecie. Jacek Machowski w tej kwestii pisze, że „nie ma na Ziemi objętego żegluga akwenu morskiego, na którym w tej czy innej epoce nie występowałoby zjawisko piractwa”³⁹⁹. Niewątpliwie więc obrazuje to nie tylko skalę omawianego problemu, ale także trudność w jego zwalczeniu. Natomiast warto zauważyć, że obecnie przestępcy morscy powrócili na akweny, które pierwotnie również były obszarem takiej działalności⁴⁰⁰. Tym samym można wskazać cztery regiony, w których współcześnie odnotowuje się ich największą aktywność. Są to kolejno:

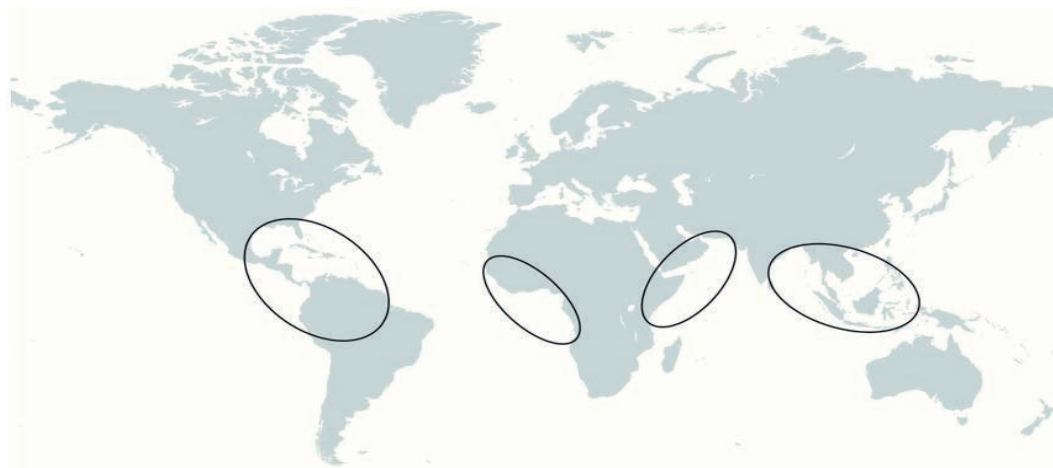
1. Azja Południowo-Wschodnia, zwłaszcza Cieśnina Malakka, Morze Południowocchińskie oraz wody indonezyjskie, a także Zatoka Bengalska;
2. Afryka Wschodnia, zwłaszcza Róg Afryki, Zatoka Adeńska oraz wody Oceanu Indyjskiego wraz z Morzem Arabskim;
3. Afryka Zachodnia, głównie Zatoka Gwinejska;
4. Ameryka Środkowa i Południowa, przede wszystkim Morze Karaibskie.

W tym miejscu należy jeszcze zauważyć, iż w literaturze przedmiotu występują rozbieżności w kwestii kwalifikacji poszczególnych regionów. Niektórzy badacze wskazują bowiem także piąty obszar, jakim jest subkontynent indyjski. W jego zakresie znajdują się między innymi północne wybrzeża Oceanu Indyjskiego, Zatoka Bengalska, Morze Arabskie, Cieśnina Ormuz czy Zatoka Perska. Wydaje się jednak, że różnica w klasyfikacji wynika z subiektywnej selekcji dokonanej przez tychże uczonych, gdyż praktyka ta nie jest wiodąca. W niniejszej pracy przyjęto więc podział na cztery wspomniane już regiony, co też zostało przedstawione na rysunku numer 4. Tym samym do analizy obszaru Azji Południowo-Wschodniej dołączono Zatokę Bengalską, a do regionu Afryki Wschodniej dodano Morze Arabskie, Cieśninę Ormuz oraz Zatokę Perską. Takie podejście wydaje się słuszne z uwagi na fakt, iż kwalifikacja ta jest najczęściej spotykana w literaturze przedmiotu, a także jest zbieżna z tą przyjętą przez Międzynarodowe Biuro Morskie.

398. T. Szubrycht: Transport morski – ekonomiczne wymiary współczesnych zagrożeń asymetrycznych. Czasopismo „Logistyka” 2010, nr 2, s. 1305.; Zob. M. Cyran: Porwanie na wodach Bałtyku. Portal Spraw Zagranicznych, 01.08.2009, <https://psz.pl/91-europa/porwanie-na-wodach-baltyku> (dostęp: 18.03.2023); Poszukiwania Arctic Sea. Portal Morski, 14.08.2009, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/13116-poszukiwania-arctic-sea> (dostęp: 18.03.2023); M. Sankowski: Atak piracki na Bałtyku: tajemnicza historia Arctic Sea 5 lat później. Defence24, 24.07.2014, <https://defence24.pl/atak-piracki-na-baltyku-tajemnicza-historia-arctic-sea-5-lat-pozniej> (dostęp: 18.03.2023).

399. J. Machowski: Piractwo w świetle..., op. cit., s. 12.

400. T. Iwanek: Prawo międzynarodowe wobec..., op. cit., s. 19.



Rys. 4. Główne regiony występowania piractwa morskiego we współczesnym świecie

Źródło: Opracowanie własne.

W celu charakterystyki współczesnego piractwa należy przyjrzeć się specyfice poszczególnych regionów jego występowania. Już na początku tychże rozważań trzeba zauważyć, że zjawisko piractwa koncentruje się przede wszystkim na obszarach, które odgrywają kluczową rolę dla transportu morskiego oraz współczesnej żeglugi⁴⁰¹. Innymi słowy, największą aktywność piratów odnotowuje się w pobliżu morskich szlaków komunikacyjnych, które są intensywnie uczęszczane i zatłoczone. Kluczowe znaczenie w tej kwestii odgrywają tak zwane „wąskie gardła” (ang. choke points). Są to cieśniny i kanały, które odpowiadają za skrócenie szlaków lub stanowią swoistą „bramę” do innych akwenów wodnych⁴⁰². Z tego powodu transport morski jest niejako zmuszony do korzystania z tras prowadząc przez takie miejsca. Ich ominięcie wiązałoby się bowiem z nadłożeniem drogi, co jest równoznaczne z przedłużeniem podróży. To z kolei doprowadziłoby do wzrostu kosztów przewozu, a tym samym także transportowanych towarów czy surowców⁴⁰³. Żegluga przez takie strefy wiąże się jednak z ryzykiem nie tylko ze względu na ich szerokość i głębokość, ale także z uwagi na wzmożony ruch w ich obszarze⁴⁰⁴. Nie powinna więc dziwić obecność morskich przestępców w „wąskich gardłach”, ponieważ miejsca te stanowią atrakcyjne punkty dla ich działalności. Jednocześnie fakt ten negatywnie wpływa na bezpieczeństwo żeglugi i transportu morskiego w tychże rejonach.

W regionie Azji Południowo-Wschodniej największą aktywność piratów odnotowuje się na Morzu Południowochińskim, wodach indonezyjskich oraz w Cieśninie Malakka. Jej najwęższy punkt wynosi jedynie dwa i pół kilometra szerokości⁴⁰⁵. Wiedzie tędy szlak handlowy łączący Daleki Wschód z Europą oraz Bliskim Wschodem, przez który przepływa ponad pięćdziesiąt tysięcy statków rocznie. Przekłada się to na dzienną liczbę około jedenastu milionów transportowanych baryłek ropy naftowej⁴⁰⁶.

401. E. Bombińska: Unia Europejska wobec..., op. cit., s. 200.

402. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 93.

403. K. Wardin: Zagrożenie bezpieczeństwa transportu ropy naftowej i piractwem morskim. Projektowana budowa kanału Kra w Tajlandii w celu ominięcia Cieśniny Malakka. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2008, t. 3, s. 135.

404. K. Wardin: Cieśniny – „wąskie gardła” transportu morskiego. Czasopismo „Logistyka” 2010, nr 2, s. 438.

405. B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 175.

406. A. Konstam: Świat Piratów. Historia..., op. cit., s. 304.

Piracka działalność w tej części świata wykształciła się już w czasach starożytnych, co pozwala na stwierdzenie, że omawiany proceder jest silnie zakorzeniony w społeczeństwie tego rejonu⁴⁰⁷. Należy przy tym wskazać, iż pierwotnie ataki miały charakter incydentalny i epizodyczny. Obecnie jednak nie stanowią już okazjonalnych przypadków, lecz odbywają się w ramach działalności bojowników i rebeliantów, a nawet gangów i zorganizowanych grup przestępczych⁴⁰⁸. Współcześnie, dla zubożałej ludności lokalnej, jest to bowiem sposób na życie, a piractwo stanowi profesję będącą głównym źródłem ich utrzymania. Okolicznościami, które pogłębiły tenże problem na przestrzeni XX i XXI wieku były napięta sytuacja polityczna oraz kryzys ekonomiczny. Mówiąc o pierwszym czynniku należy zwrócić uwagę na ówczesne konflikty występujące pomiędzy sąsiadującymi krajami. Zwłaszcza Malezja i Indonezja pozostawały państwami zwaśnionymi, co utrudniało patrolowanie obszarów zagrożonych pirackimi atakami⁴⁰⁹. Wpływało to przede wszystkim na sytuację w Cieśninie Malakka, gdyż obszar ten należy do wód terytorialnych wspomnianych podmiotów⁴¹⁰. Na przestrzeni ostatnich lat można jednak zauważyć poprawę w tym zakresie, co wynika z transnarodowej kooperacji i zwiększenia monitoringu żeglugi na tym akwenie⁴¹¹. Natomiast drugi czynnik miał miejsce pod koniec lat dziewięćdziesiątych i doprowadził do utraty oszczędności i tak już ubogiej ludności⁴¹². Zaistniała sytuacja stanowiła więc impuls do podjęcia pirackiej działalności, przy czym wielu nie porzuciło możliwości łatwego dochodu nawet po zakończeniu kryzysu⁴¹³. Warto zwrócić także uwagę na tamtejsze ukształtowanie geograficzne, które jest wyjątkowo korzystne dla piratów. Występuje bowiem wiele naturalnych kryjówek między innymi w postaci niezamieszkanego wysepek, namorzyn i mielizn, gęsto zalesionych wybrzeży, rzek czy wąskich zatok i cieśnin⁴¹⁴.

Z kolei w obszarze Azji Południowej i północnych wybrzeży Oceanu Indyjskiego piractwo morskie rozwinęło się na skutek tsunami z 2004 roku. Katastrofa naturalna doprowadziła bowiem do pogorszenia sytuacji materialnej lokalnej społeczności. Rybacy oraz osoby dotychczas zajmująca się turystyką, w obliczu utraty dobytków oraz braku środków utrzymania, podjęli się więc tejże nielegalnej profesji⁴¹⁵. Przypadki pirackiej działalności odnotowuje się tu zwłaszcza w Zatoce Bengalskiej, a ściślej rzecz ujmując, u wybrzeży Indii oraz Bangladeszu.

W przypadku regionu Afryki Wschodniej piractwo morskie skupia się w obrębie tak zwanego Rogu Afryki (ang. *Horn of Africa*). Otoczony jest on wodami Oceanu Indyjskiego oraz Zatoki Adeńskiej, która poprzez Cieśninę Bab al-Mandab łączy się z Morzem Czerwonym. Przebiega tędy najkrótszy szlak transportowy pomiędzy Azją i szeroko rozumianym Zachodem⁴¹⁶. Przewozi się nim między innymi ropę

407. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 127.

408. K. Wardin: Piractwo morskie i jego..., op. cit., s. 194.

409. M. Janikowski, S. Zarychta: Piractwo morskie..., op. cit., s. 34-35.

410. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów..., op. cit., s. 923.

411. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 54.

412. M. Janikowski, S. Zarychta: Piractwo morskie..., op. cit., s. 34.

413. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 272-273.

414. M. Roloff: Piractwo w Cieśninie..., op. cit., s. 27.

415. A. Skwarski: Problematyka działań pirackich..., op. cit., s. 134.

416. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 59.

naftową wydobywaną w krajach Zatoki Perskiej⁴¹⁷. Kolebką morskiej przestępczości w tymże rejonie jest Somalia, której linia brzegowa wynosi ponad trzy tysiące kilometrów. Specyfika omawianego zjawiska wynika z wydarzeń, które miały miejsce w tym państwie na przełomie XX i XXI wieku i których implikacją był rozwój działalności piratów somalijskich⁴¹⁸. Wynika więc z tego, że wśród tamtejszej ludności nie występują historyczne korzenie piractwa. Somalia od lat znajduje się w czołówce państw dysfunkcyjnych⁴¹⁹, a jak już wcześniej zostało przedstawione, podmioty te bezpośrednio wpływają na rozwój omawianego zjawiska. Katarzyna Wardin w tej kwestii stwierdza wprost, że „upadek państwa somalijskiego jest przyczyną istnienia piractwa w Rogu Afryki”⁴²⁰. Rozwój analizowanego problemu w tymże regionie wiąże się z obaleniem autorytarnych rządów Siada Barre w 1991 roku. W kolejnych latach skutkowało to między innymi wybuchem wojny domowej, rozpadem kraju na mniejsze podmioty i kryzysem ekonomicznym. W obliczu rozkładu instytucji państwowych oraz braku kontroli morza terytorialnego, wody Somalii stały się dogodnym miejscem nielegalnych połowów oraz wyrzucania radioaktywnych i toksycznych odpadów⁴²¹. Fakt ten został wykorzystany przez obce bandery, co tym samym zaszkodziło lokalnym rybakom. W zaistniałej sytuacji zorganizowali się więc w grupy, których celem było patrolowanie i ochrona zagrożonych akwenów wodnych⁴²². Tym samym pełnili niejako rolę straży przybrzeżnej. Co ciekawe, sami siebie uważali za „obrońców mórz”⁴²³. Z czasem spostrzegli jednak, że działalność ta jest o wiele bardziej opłacalnym zajęciem aniżeli rybołówstwo, gdyż okupy z zatrzymanych jednostek przynosiły większe zyski⁴²⁴. Porzucili więc swój dotychczasowy legalny zarobek na rzecz piractwa. Ponadto, sytuację mieszkańców pogorszyła fala tsunami z 2004 roku, w efekcie której doszło do „upadku rybołówstwa”⁴²⁵. Ludność utraciła bowiem swoje dobytki w postaci łodzi rybackich, a tym samym również źródło utrzymania⁴²⁶. Somalię nieustannie nękają także inne katastrofy naturalne. Można tu wskazać między innymi powodzie, plagi szarańczy czy susze, jak na przykład ta z 2011 roku. W efekcie tego nie tylko pogarsza się sytuacja materialna już i tak ubogich Somalijczyków, ale także dochodzi do klęsk głodu i rozwoju chorób. Natomiast z powodu rozpadu struktur państwowych podstawowe potrzeby społeczeństwa nie są zaspokajane, nie ma dostępu do służby zdrowia czy edukacji. Efektem tego jest powszechnie występujący analfabetyzm, co negatywnie wpływa na możliwość podjęcia legalnej profesji⁴²⁷. Brak perspektyw na lepsze życie popycha więc tamtejszą ludność w stronę piractwa. Ponadto, działalność ta jest również postrzegana jako

417. R.K. Miller: *Bezpieczeństwo transportu...*, op. cit., s. 131.

418. K. Wardin: *Piractwo morskie i jego...*, op. cit., s. 196–197.

419. Zgodnie z danymi zawartymi we *Fragile States Index* Somalia znalazła się w latach 2006–2020 na czołowych lokatach rankingu aż czternaście razy, z czego siedmiokrotnie było to pierwsze miejsce.

420. K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 221.

421. K. Wardin: *Prywatne firmy wojskowe – panaceum na problem piractwa morskiego*. „Logistyka” 2011, nr 5, s. 952–953.; Szerzej – zob. K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 216–217.

422. A. Skwarski: *Problematyka działań pirackich...*, op. cit., s. 132.

423. Szerzej – zob. S. Sadkiewicz: *Obrońcy mórz. Piraci, morscy terroryści i polski oficer ochrony statków*. Kraków, Wydawnictwo Znak, 2019, s. 22–23.; K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 213–214.

424. M. Janikowski, S. Zarychta: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 36.

425. K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 60.

426. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 78.

427. K. Wardin: *Model reagowania...*, op. cit., s. 217.

rekompensata za straty poniesione na przestrzeni lat⁴²⁸, a co za tym idzie, jest powszechnie akceptowana w społeczeństwie⁴²⁹. Określa się to jako „diya”, co oznaczać ma zemstę lub zadośćuczynienie⁴³⁰. Warto zatem zauważyć, że piraci somalijscy wywodzą się przede wszystkim z lokalnych rybaków, którzy obeznani są w żegludze i nawigacji, a także znają tamtejsze akweny wodne. Zajęciem tym parają się również doświadczeni w walce bojownicy⁴³¹, byli marynarze i pracownicy portów⁴³². W proceder zaangażowani są nawet lokalni watażkowie⁴³³. Co więcej, są oni dobrze zorganizowani, gdyż opierają się na powiązaniach klanowych, tym samym tworząc pirackie gangi. Jak zauważa Kamil Frąckowiak, poszczególne grupy współpracują ze sobą między innymi poprzez wymianę informacji czy podział broni i sprzętu technicznego⁴³⁴. Zdarzają się również przypadki poszerzania pirackiej działalności o inne nielegalne procedury, jak na przykład przemyt broni⁴³⁵.

Z kolei od 2005 roku aktywność morskich przestępców odnotowywana jest na obszarze Morza Arabskiego, Cieśniny Ormuz oraz Zatoki Perskiej. Rozwój zjawiska wynika z niestabilnej sytuacji w tej części świata, co chociażby zauważalne było w czasie trwania wojny w Iraku⁴³⁶. Ponadto, należy zwrócić także uwagę na strategiczne znaczenie tego rejonu jako miejsca, w którym odbywa się dystrybucja surowców energetycznych na Zachód⁴³⁷.

Natomiast w regionie Afryki Zachodniej piraci aktywni są na obszarze Zatoki Gwinejskiej. Ich działalność w tej części świata zauważalna była od czasów kolonialnych. Wtedy to właśnie zachodnie wybrzeże kontynentu stanowiło szlak transportowy wykorzystywany w procederze handlu ludźmi⁴³⁸. Współcześnie zjawisko związane jest z występowaniem, wydobywaniem oraz transportem surowców energetycznych, takich jak ropa naftowa czy gaz ziemny⁴³⁹. Z tego powodu czasem określa się je mianem „petropiractwa” (ang. *petro-piracy*)⁴⁴⁰. Piracka działalność tego rejonu nasiliła się kolejno w latach 1982–1992, a następnie pod koniec XX wieku⁴⁴¹. Natomiast w XXI wieku renesans zjawiska zauważalny jest od początku jego drugiej dekady. Tutejszemu piractwu morskemu sprzyja fakt, iż państwa afrykańskie to w większości kraje ubogie i słabe. W dużej mierze zalicza się je do wspomnianych już państw dysfunkcyjnych, tudzież są bliskie zakwalifikowania do tejże kategorii. Co prawda, ich sytuacja nie jest tak dramatyczna, jak w przypadku Somalii. Niemniej jednak, aparaty władzy oraz struktury państwowe poszczególnych podmiotów nie są wystarczająco silne, aby móc funkcjonować w pełni sprawnie. Z

428. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 61.

429. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 219.

430. Zob. B. Kosmański: Bezpieczeństwo morskie Rogu Afryki. „Studia Administracji i Bezpieczeństwa” 2019, nr 7, s. 150.; K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 61.

431. K. Wardin: Piraci wybrzeża Somalii zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego. „Zeszyty Naukowe AON” 2009, nr 4(77), s. 118.

432. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 78.

433. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 214.

434. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 63.

435. K. Kubiak: Przemoc na oceanach..., op. cit., s. 150–151.; Szerzej o fenomenie piractwa somalijskiego – zob. Ibidem, s. 114–120.

436. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 32.

437. Ł. Dziecielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 25.

438. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 275.

439. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 29–30.

440. Podano za: K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 58.

441. Ibidem, s. 56.

tego powodu nie radzą sobie z różnymi problemami wewnętrznymi, jak na przykład z kontrolą własnego terytorium, infiltracją dokonywaną przez klany plemienne czy też właśnie z rozwijającym się piractwem morskim⁴⁴². Problem stanowi także nierównomierny podział zysków z przemysłu wydobywczego i handlu surowcami energetycznymi, który pogłębiany jest przez powszechnie akceptowaną korupcję⁴⁴³. Do nasilenia wszelkiego rodzaju przestępczości, w tym morskiej, przyczynia się również wszechobecne na kontynencie afrykańskim ubóstwo oraz brak perspektyw na poprawę własnego bytu⁴⁴⁴. Ponadto, region ten charakteryzuje niestabilność polityczna wynikająca z nagminnych wojen domowych, zamachów stanu i przewrotów czy konfliktów zbrojnych o różnym podłożu⁴⁴⁵. Michał Panacheda wskazuje przy tym, że walki mają miejsce przede wszystkim na lądzie, co też przekłada się na ograniczenie finansowania marynarek wojennych i straży przybrzeżnych poszczególnych państw⁴⁴⁶. Wszystkie z wymienionych czynników sprzyjają podjęciu przez lokalną ludność różnych form przestępczej działalności, a tym samym wpływają na rozwój piractwa morskiego u wybrzeży Afryki Zachodniej.

Analizując aktywność piratów w regionie Ameryki Środkowej i Południowej, a zwłaszcza na wodach Morza Karaibskiego, należy przypomnieć, iż piractwo morskie w tej części świata jest zjawiskiem posiadającym bogatą tradycję i historyczne korzenie. Jak zostało już bowiem przedstawione we wcześniejszej części niniejszej pracy, rozwinęło się na tychże akwenach wodnych w XVI-XVII wieku. Nie jest więc procederem nowym, lecz istnieje od wieków. Niemniej jednak, nie polega już na atakowaniu hiszpańskich transportów w celu przejęcia bogactw wywożonych z kontynentu amerykańskiego, jak to ówczesnie miało miejsce. Obecnie wynika ze specyfiki tego obszaru, bowiem czynnikiem piratogennym jest obecność karteli narkotykowych oraz związany z tym przemyt narkotyków⁴⁴⁷. Na rozwój zjawiska do niedawna wpływała także wojna domowa w Kolumbii⁴⁴⁸. Należy zauważyć, że charakter współczesnego piractwa karaibskiego jest zgoła odmienny od tego występującego w innych regionach świata. Ataki bowiem nie są przeprowadzane w celu przejęcia drogocennego ładunku, lecz dla samej jednostki, którą się uprowadza, a następnie wykorzystuje do przemytu narkotyków⁴⁴⁹. Powodem tego jest fakt, iż transport morski nie podlega takiej kontroli, jak wcześniej stosowany do tego transport powietrzny, a tym samym obarczony jest mniejszym ryzykiem.

Na zakończenie charakterystyki współczesnego piractwa morskiego warto jeszcze dokonać analizy częstotliwości oraz skuteczności omawianego zjawiska. Zostanie ona przeprowadzona w oparciu o raporty Międzynarodowego Biura Morskiego, które jest wyspecjalizowaną jednostką Międzynarodowej Izby Handlowej. Organizacja ta powstała w 1981 roku w celu zwalczania nielegalnej

442. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów..., op. cit., s. 924.

443. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 169.

444. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 276.

445. K. Wardin: Model reagowania..., op. cit., s. 168.

446. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 31.

447. Ł. Dziecielski: Piractwo morskie – odrodzenie..., op. cit., s. 26.

448. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 92.

449. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 93.

450. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 274.

działalności na morzu, zwłaszcza piractwa⁴⁵¹. Jej kwatera znajduje się w Londynie. Natomiast w roku 1992 w ramach IMB utworzono Centrum Raportowania Piractwa (ang. *Piracy Reporting Centre*) z siedzibą w Kuala Lumpur w Malezji. Zajmuje się ono całodobową obserwacją światowych szlaków żeglugowych oraz przyjmowaniem od kapitanów statków zgłoszeń na temat przypadków piractwa oraz zbrojnych napadów rabunkowych⁴⁵². Informacje te niezwłocznie przekazywane są lokalnym organom ścigania, których zadaniem jest udzielenie pomocy zaatakowanej jednostce. Komunikaty natychmiast wysyłane są także do innych statków, które znajdują się w zagrożonym rejonie⁴⁵³. Na podstawie zebranych danych IMB opracowuje między innymi wspomniane coroczne raporty. W porównaniu do tych tworzonych przez Międzynarodową Organizację Morską, są one bardziej szczegółowe oraz stosuje się w nich podejście całościowe. Jak bowiem stwierdzają Agnieszka Kapusta oraz Bartosz Kasolik, sprawozdania tworzone przez IMB „nie dzielą aktów piractwa na morskie, zbrojne napady rabunkowe czy porwania dla okupu”⁴⁵⁴. Należy przy tym zauważyć, że na mapach piractwa sporządzanych na podstawie zgłaszanych przypadków stosuje się jednak podział na pięć kategorii. Są to kolejno:

- próba ataku (ang. *attempted attack*), oznaczone kolorem żółtym,
- wejście na pokład (ang. *boarded*), oznaczone kolorem pomarańczowym,
- ostrzelanie (ang. *fired upon*), oznaczone kolorem niebieskim,
- porwanie (ang. *hijacked*), oznaczone kolorem czerwonym,
- podejrzana jednostka (ang. *suspicious vessel*), oznaczone kolorem fioletowym⁴⁵⁵.

W celu określenia częstotliwości oraz skuteczności zjawiska analizie poddano dane pochodzące z corocznych raportów Międzynarodowego Biura Morskiego „*Piracy and armed robbery against ships*” z lat 2015–2022. Wybór takich ram czasowych wydaje się być słuszny z uwagi na podkreślaną już fakt rozwoju i ewolucji piractwa morskiego, co też przekłada się na zmienną intensyfikację ataków w różnych częściach świata. Przyjęcie krótszego okresu czasu oraz skupienie na latach stosunkowo nieodległych od teraźniejszości pozwoli na wysnucie wniosków, które lepiej zobrazują współczesne piractwo i będą dokładniej odzwierciedlać charakter tego problemu na początku trzeciej dekady XXI wieku.

Zanim jednak przeprowadzona zostanie szczegółowa analiza lat 2015–2022 warto również zwięźle przedstawić, jakie rozmiary omawiane zjawisko osiągało w latach poprzedzających wskazany okres czasu. Ogólne pojęcie w tym zakresie pozwoli bowiem na lepsze zrozumienie całokształtu analizowanego

451. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze..., op. cit., s. 161–162.

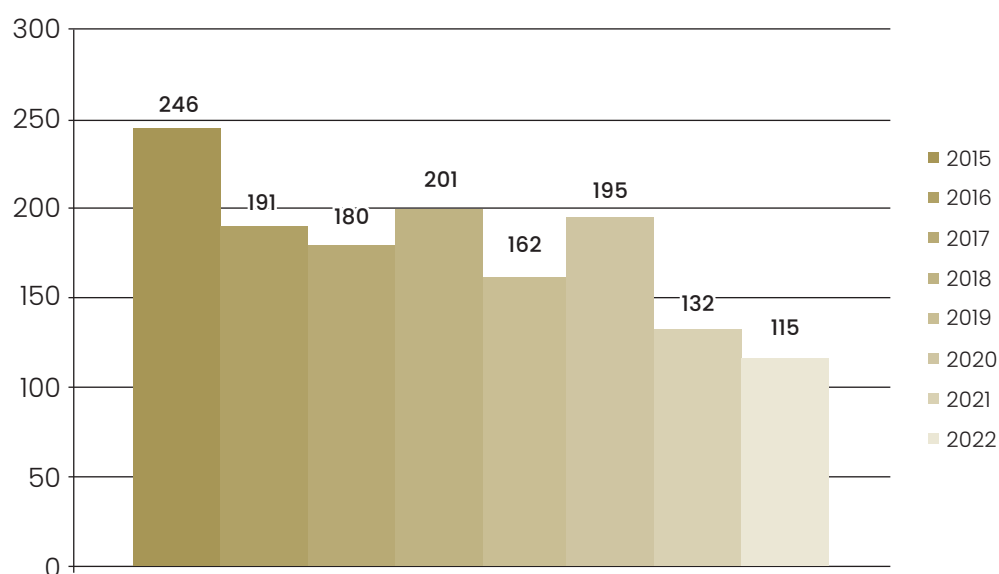
452. International Maritime Bureau. ICC Commercial Crime Services, <https://www.icc-ccs.org/icc/imb> (dostęp: 04.04.2023).

453. IMB Piracy Reporting Centre. ICC Commercial Crime Services, <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (dostęp: 04.04.2023).

454. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze..., op. cit., s. 162.

455. Pojęcie „próby ataku” oznacza „nielegalny akt, w którym sprawcy próbują zbliżyć się do statku z możliwą intencją wejścia na jego pokład, a który nie udaje się z powodu planowo wykonanych działań załogi”, z kolei „wejście na pokład” tłumaczy się jako „bezprawne działanie sprawców polegające na uzyskaniu dostępu do statku”, przez termin „ostrzelanie” rozumie się „nielegalny czyn sprawców w postaci wystrzelenia z broni w kierunku statku podczas próby dostania się na jego pokład”, natomiast „porwanie” to „nielegalny akt, w którym sprawcy z powodzeniem uzyskali dostęp do statku i przejęli kontrolę nad nim od kapitana i załogi”. Tłumaczenie własne poszczególnych pojęć na potrzeby niniejszej pracy zostało opracowane na podstawie: ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2022. London, January 2023, s. 4. Raport nie definiuje terminu „podejrzana jednostka”.

problemu, a także umożliwi porównanie z danymi z późniejszego przedziału czasowego. Średnia liczba ataków pirackich w latach 2005–2008 wynosiła 267,75 przypadków rocznie⁴⁵⁶. Następnie w roku 2009 należy zauważyć gwałtowny wzrost sumy incydentów, kiedy to miało ich miejsce aż 410. Dwa kolejne lata utrzymywał się trend, w którym liczba sięgała ponad 400 zdarzeń na rok. Natomiast w roku 2012 doszło do raptownego obniżenia do wartości 297 przypadków. Na przestrzeni kolejnych lat miała miejsce tendencja spadkowa.



Wykres 1. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2015–2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2019. London, January 2020, s. 5.; ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2022..., op. cit., s. 6

Szczegółową analizę piractwa morskiego w latach 2015–2022 należy rozpocząć od przedstawienia zestawienia ilościowego w tymże okresie czasu. W tym celu skala aktów piractwa w poszczególnych latach została zobrazowana na wykresie numer 1. W tym miejscu trzeba jednak przypomnieć, iż Międzynarodowe Biuro Morskie stosuje praktykę, w której to piractwo morskie badane jest razem ze zbrojnymi napadami rabunkowymi⁴⁵⁷. Innymi słowy, dane zawarte w tworzonych przez nie raportach uwzględniają łącznie oba te zjawiska. Postępowanie takie argumentuje się bowiem kryminalnymi pobudkami obu problemów, co też przekłada się na trudność w ich rozdzieleniu⁴⁵⁸. Jak już jednak zostało wcześniej zauważone, zbrojne napady rabunkowe również mają charakter piracki, lecz swym zasięgiem obejmują obszar mórz terytorialnych. Z tego powodu nie mogą zostać zakwalifikowane jako

456. Obliczenia własne na podstawie: ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Annual report. 1 January – 31 December 2009. London, January 2010, s. 5–6.

457. Kwestia ta została przedstawiona w niniejszej pracy w części dotyczącej definicji piractwa w dyskursie naukowym. Wskazano tamże również aspekty różniące te dwa zjawiska.

458. K. Wardin: Piractwo morskie i jego..., op. cit., s. 193.

piractwo, gdyż nie spełniają kryteriów wynikających z obowiązującego prawa międzynarodowego. Niemniej, jak już uprzednio zostało wspomniane, regulacje prawne w tym zakresie nie odpowiadają współczesnym realiom. Słuszne wydaje się więc stwierdzenie, iż zbrojne napady rabunkowe także powinny być postrzegane jako piractwo. Przyjęcie takiej tezy prowadzi do wniosku, że uznana przez Międzynarodowe Biuro Morskie praktyka uwzględniania łącznie tych dwóch zjawisk nie wpływa negatywnie na niniejszą analizę. Innym aspektem, na który należy zwrócić uwagę, jest fakt, iż na sumę aktów piractwa w poszczególnych latach składają się zarówno rzeczywiste ataki (ang. *actual attacks*), jak i ich próby (ang. *attempted attacks*). W zakresie tych pierwszych znajdują się „wejścia na pokład” oraz „porwania”, z kolei te drugie składają się z „ostrzeliwań” oraz „prób ataku”. Niemniej jednak, w raportach znaleźć można także informacje, w których dane ilościowe tychże kategorii przedstawia się w sposób oddzielny. Tym samym pozwoli to na przeanalizowanie nie tylko ogólnej skali zjawiska, ale także jego skuteczności na podstawie liczby dokonanych ataków.

Na podstawie wykresu zauważyć można tendencję spadkową liczby incydentów. Różnica w ich sumie pomiędzy rokiem 2015 a 2022 wynosi bowiem 131 aktów piractwa. Uwagę natomiast przykuwa ich nagły wzrost w 2018 i 2020, kiedy to liczba zdarzeń zwiększyła się kolejno o 21 oraz 33 incydenty w porównaniu z poprzedzającymi je latami. W skali dwunastu miesięcy natężenie ogółu nielegalnych aktów nie jest więc szczególnie duże, aczkolwiek należy odnotować ich występowanie. Warto również wspomnieć, iż w latach po nich następujących, czyli w 2019 oraz 2021, ponownie miejsce miał spadek sumy zdarzeń. W pierwszym przypadku były to bowiem 162 incydenty, a w drugim 132. Natomiast w roku 2022 odnotowano najmniejszą ilość aktów piractwa, nie tylko na przestrzeni analizowanego okresu czasu, ale także w porównaniu z wcześniejszym dziesięcioleciem. W 2005 roku liczba ta sięgała bowiem 276 zdarzeń⁴⁵⁹.

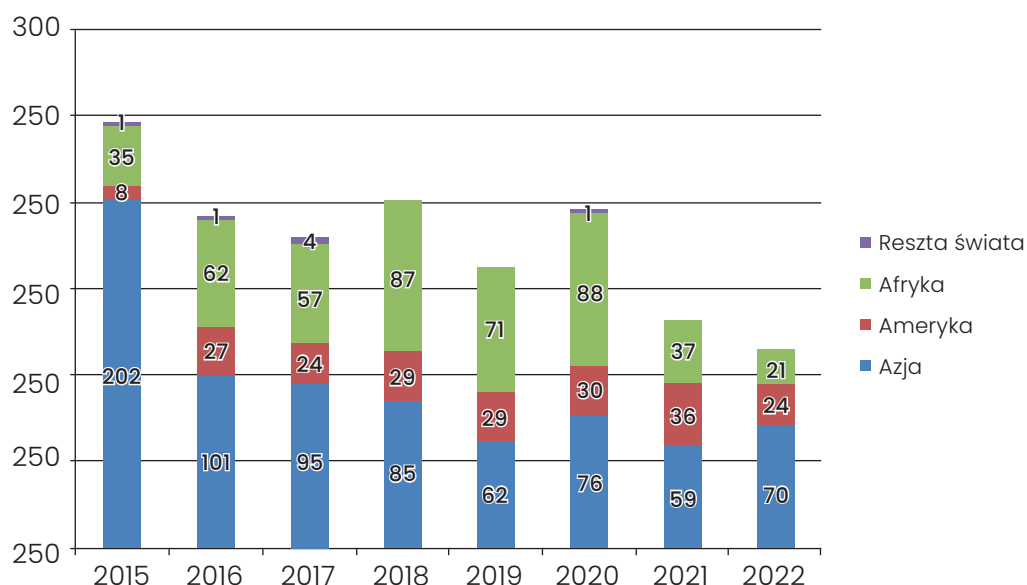
Analizując częstotliwość działalności piratów warto także przyjrzeć się, jak wyglądała sytuacja na obszarze wód okalających poszczególne kontynenty. Innymi słowy, należy przestudiować, jaki był udział piractwa określony rejonów w ogólnej sumie pirackich aktów w danych latach. Międzynarodowe Biuro Morskie w swoich raportach przedstawia takie właśnie dane, które odnoszą się kolejno do obszaru Azji, Afryki, Ameryki oraz tak zwanej „reszty świata” (ang. *rest of world*). W zakresie pierwszego ze wskazanych znajduje się Azja Południowo-Wschodnia, Azja Wschodnia⁴⁶⁰ oraz subkontynent indyjski. W przypadku Afryki w raportach nie stosuje się podziału na jej zachodnią oraz wschodnią część, lecz ich statystyki przedstawia się w sposób sumaryczny⁴⁶¹. Obszar Ameryki obejmuje zarówno Amerykę Południową, jak i Środkową, a także wody Morza Karaibskiego. Natomiast pod pojęciem „reszty świata”

459. Dane przedstawione w niniejszym akapicie zaczerpnięto z raportów Międzynarodowego Biura Morskiego „Piracy and armed robbery against ships” z lat 2015–2022.

460. W raportach do roku 2015 w odniesieniu do tego obszaru stosowano określenie „Dalekiego Wschodu” (ang. *Far East*), natomiast od roku 2016 widnieje on pod nazwą „Azja Wschodnia” (ang. *East Asia*).

461. Przy czym należy zauważyć, iż jako obszary zagrożone piractwem morskim oraz zbrojnymi napadami rabunkowymi wskazuje się oddzielnie na Afrykę Zachodnią, zwłaszcza Zatokę Gwinejską, a także na Afrykę Wschodnią wraz z Zatoką Adeńską i Morzem Czerwonym. Zob. *Piracy and armed robbery prone areas and warnings*. ICC Commercial Crime Services, <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings> (dostęp: 12.04.2023).

kryją się miejsca, w których w danym roku odnotowano piracką działalność, jednak nie stanowią one części wspomnianych wcześniej kontynentów. Z tego powodu rejony pojawiające się w tejże kategorii różnią się na przestrzeni lat lub też w ogóle nie występują w niektórych raportach.



Wykres 2. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2015-2022 z uwzględnieniem zakresu geograficznego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2019..., op. cit., s. 5.; ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2022..., op. cit., s. 6.

Na wykresie numer 2 przedstawiona została skala aktów piractwa w analizowanym okresie czasu z uwzględnieniem ich zakresu geograficznego. Na jego podstawie można zauważyć, że w latach 2015-2017 większość incydentów miała miejsce na akwenach morskich okalających Azję. Sytuacja ta zmieniła się jednak w roku 2018, kiedy to więcej przypadków odnotowano w zasięgu kontynentu afrykańskiego. Niemniej, jego przewaga nad kontynentem azjatyckim w tym zakresie wyniosła zaledwie 2 zdarzenia. Afryka wiodła prym przez dwa kolejne lata, lecz różnica w aktach piractwa pomiędzy nią a wschodnią częścią świata pozostawała w tym czasie nieznacząca. Było to bowiem 9 przypadków w 2019 roku oraz 12 w 2020. Natomiast w roku 2021 pierwszeństwo pod względem ilości pirackich incydentów przypadło ponownie Azji. Rok później, czyli w roku 2022, sytuacja ta się powtórzyła. Jednocześnie można zauważyć zwiększenie się wręcz liczby zdarzeń w zasięgu tego kontynentu oraz ich zmniejszenie w innych częściach świata. Przykładowo, suma przypadków na wodach Afryki zmniejszyła się o ponad połowę na przestrzeni lat 2020-2021. Było to kolejno 88 i 37, a w następnym roku liczba ta zmalała do 21 aktów piractwa. Można więc zakładać, że taka tendencja będzie się utrzymywać w najbliższej przyszłości, a akweny morskie Azji pozostaną obszarem dotkniętym największą działalnością piratów.

Natomiast w przypadku Ameryki warto zwrócić uwagę na fakt, iż na tamtejszych wodach doszło do zwiększenia liczebności pirackich aktów. Najmniej bowiem było to 8 incydentów w roku 2015, a najwięcej 36 w 2021. W roku kolejnym, czyli 2022, liczba ta zmalała do 24 zdarzeń. Warto jednak

podkreślić, że w tymże czasie w zasięgu kontynentu amerykańskiego odnotowano więcej przypadków aniżeli na akwenach okalających Afrykę. Choć różnica wyniosła zaledwie 3 incydenty, to fakt ten jest o tyle istotny, gdyż taka sytuacja miała miejsce pierwszy raz na przestrzeni badanego okresu czasu. Na zakończenie analizy ilościowej aktów piractwa na poszczególnych obszarach należy jeszcze przyjrzeć się danym odnoszącym się do tak zwanej „reszty świata”. W kategorii tej odnotowano działalność piratów w przypadku czterech lat. W roku 2015 zdarzenie miało miejsce na obszarze Papuy-Nowej Gwinei. Rok później do incydentu doszło w rejonie Jemenu. Rok 2017 zakończył się z rekordową liczbą czterech aktów, które trzykrotnie wydarzyły się na wodach okalających Jemen oraz raz na akwenach w pobliżu Omanu. Natomiast w roku 2020 odnotowano zdarzenie w rejonie Iraku⁴⁶².

Kończąc już charakterystykę współczesnego piractwa należy jeszcze przyjrzeć się skuteczności tychże incydentów. W 2015 roku dokonano 218 ataków, z czego 203 stanowiły wejścia na pokład, a 15 porwania. Wynika więc z tego, że próbą zakończyło się 28 zdarzeń. W roku 2016 przeprowadzono 157 udanych aktów piractwa, na które składało się 150 wejść na pokład oraz 7 porwań. Tym samym liczba prób wynosiła 34. Rok kolejny dobiegł końca z sumą 142 pomyślnie przeprowadzonych napadów, a ilość ta obejmowała 136 wejść na pokład i 6 porwań. Oznacza to, że na próby złożyło się 38 incydentów. Rok 2018 zakończył się 149 dokonanymi atakami, co stanowiło 143 wejść na pokład oraz 6 porwań. 52 przypadki zakwalifikowano jako próby. Udana akty piractwa w roku kolejnym wyniosły 134, z czego 130 to wejścia na pokład, a 4 to porwania. Tym samym odnotowano 28 prób. W roku 2020 przeprowadzono 164 udanych ataków, na które składało się 161 wejść na pokład i 3 porwania. Liczba prób osiągnęła więc sumę 31 incydentów. W następnym roku dokonano 116 ataków, z czego 115 stanowiły wejścia na pokład, a tylko 1 był porwaniem. Tym samym liczba prób wyniosła 16. Natomiast zeszły rok, czyli 2022, dobiegł końca z sumą 109 doprowadzonych do skutku aktów piractwa, na co składało się 107 wejść na pokład oraz 2 porwania. Wynika więc z tego, że ilość prób to 6 zdarzeń⁴⁶³. Na podstawie przedstawionych danych można wywnioskować, iż skuteczność działań piratów wykazywała proporcjonalną tendencję spadkową, jak w przypadku ogólnej sumy incydentów. Momentami przełomowymi również były rok 2018 oraz 2020, kiedy to doszło do nagłego wzrostu ataków zakończonych sukcesem. Niemniej jednak, w następujących po nich latach ponownie odnotowano zmniejszenie tejże ilości. Inną konkluzję stanowi fakt stanowczej przewagi liczby wejść na pokład nad przypadkami porwań. W analizowanym okresie czasu skala tych pierwszych oscylowała pomiędzy maksymalną wartością 203 aktów pirackich w roku 2015 a minimalną wynoszącą 107 w 2022. Z kolei dla tych drugich było to kolejno maksymalnie 15 zdarzeń także w 2015 roku oraz tylko 1 odnotowany przypadek w 2021. Należy również zauważyć wzrost liczby prób aktów piractwa w latach 2015–2018, co też odbyło się kosztem udanych incydentów. Niemniej jednak, od roku 2019 ma miejsce ponowny spadek tejże wartości. Wyjątek od tej tendencji odnotowano jedynie w 2020 roku, przy czym był on nieznaczny. Przeprowadzoną analizę skuteczności działań piratów można

462. Akapit został opracowany w oparciu o dane pochodzące z raportów Międzynarodowego Biura Morskiego „Piracy and armed robbery against ships” z lat 2015–2022.

463. Dane przedstawione w tymże akapicie zostały zaczerpnięte z corocznych raportów Międzynarodowego Biura Morskiego „Piracy and armed robbery against ships” z lat 2015–2022.

więc podsumować stwierdzeniem, iż ataki morskich przestępców częściej kończyły się powodzeniem, aniżeli fiaskiem.

W tym miejscu warto dodać, iż odsetek popełnionych aktów piractwa morskiego zapewne jest większy, aczkolwiek znajdują się one w zakresie tak zwanej „ciemnej liczby przestępstw”. Oznacza to, że co prawda zdarzenia tego typu mają miejsce, lecz nie zostają zgłoszone odpowiednim organom, a tym samym nie zostają ujęte w statystykach. Wynika to z faktu, że złożenie zawiadomienia jest równoznaczne z koniecznością poddania się czynnościom procesowym oraz wstrzymaniem transportu ładunku do czasu przedstawienia wyjaśnień przez załogę statku⁴⁶⁴. Z perspektywy armatorów może to być więc postrzegane jako trwonienie czasu, które powoduje też straty finansowe. Z tego powodu nie przekazują oni informacji o ataku, a schemat ten jest tym bardziej prawdopodobny, jeśli poniesione w jego skutek straty były niewielkie.

3.2. Metody działania współczesnych piratów

Rozważania nad kwestią metod działania współczesnych piratów rozpocząć należy od przedstawienia typologii w tymże zakresie. Pozwoli to na ogólne usystematyzowanie sposobów aktywności tychże morskich przestępców. W literaturze przedmiotu najczęściej spotykaną stanowi ta zaproponowana przez R.M. O'Meara. Co więcej, stosowany w niej podział jest na tyle klarowny, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzania jego szczegółowej analizy. Akty piractwa dzieli się bowiem na:

- ataki na statki w portach oraz podczas cumowania (ang. *harbor and anchorage attacks*),
- ataki na statki na morzu w postaci rozboju (ang. *attacks against vessels at sea – robbery*),
- ataki na statki na morzu w postaci porwania (ang. *attacks against vessels at sea – hijacking*),
- porwania statków dla okupu (ang. *kidnap-for-ransom*)⁴⁶⁵.

Analizując piracką działalność należy jednak zauważyć, iż nie istnieje uniwersalne i powszechne modus operandi, które charakteryzuje wszystkich przedstawicieli tego procederu. Trafnie określa to Alina Bomba zauważając, że „piractwo morskie w skali globalnej nie jest zjawiskiem jednorodnym”⁴⁶⁶. Wynika to z faktu, iż schemat pirackich ataków różni się pomiędzy poszczególnymi regionami geograficznymi występowania omawianego zjawiska. Innymi słowy, sposób postępowania piratów jest zróżnicowany i zależy od obszaru ich działalności. Ponadto, wskazać można także inne okoliczności mające wpływ na różnorodność tychże metod. Siły, środki oraz sprzęt, którymi posługują się morskcy przestępcy, w tym ich możliwości techniczne⁴⁶⁷, niewątpliwie odgrywają ważną rolę w tym aspekcie.

464. M. Winiarska: Wybrane problemy dotyczące transportu morskiego w kontekście ochrony jego bezpieczeństwa. „Colloquium” 2012, nr 4, s. 164.

465. Podano za: A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 92.; Szerzej o tej, a także o innych opracowanych typologizacjach – zob. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 67-78.; B. Kosmański: Bezpieczeństwo morskie Rogu..., op. cit., s. 149.

466. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 92.

467. M. Janikowski, S. Zarychta: Piractwo morskie..., op. cit., s. 40.

Specyfika celu napaści również jest newralgiczną kwestią, chociażby ze względu na wielkość atakowanej jednostki czy znajdujące się na jej pokładzie zabezpieczenia. Równie istotny jest charakter samego akwenu morskiego. Przykładowo, podejmowanie działań na rozległych obszarach wodnych wiąże się z oddaleniem od wybrzeża, a tym samym od pirackich baz i kryjówek⁴⁶⁸. Przytoczone czynniki utrudniają więc wskazanie ogólnoswiatowego modelu działania współczesnych piratów. Z tego powodu słusznym wydaje się być przeanalizowanie sposobów postępowania charakterystycznych dla poszczególnych regionów zmagających się z tymże zjawiskiem.

Piraci obszaru Azji Południowo-Wschodniej powszechnie uważani są za szczególnie brutalnych, ponieważ załoga napadniętej jednostki zazwyczaj ginie z ich rąk⁴⁶⁹. Większość ze zdarzeń odnotowywanych w tymże rejonie stanowią ataki rabunkowe⁴⁷⁰, które z reguły mają miejsce „we wczesnych godzinach porannych”⁴⁷¹. W tym celu wykorzystuje się łodzie, które są „szybkie i zwrotne”⁴⁷², a sami piraci wyposażeni są głównie w „broń białą i małą broń palną”⁴⁷³. Brenda Ralph Lewis zauważa przy tym, iż morscy przestępcy tego regionu dzielą się na spontanicznych oportunistów oraz zorganizowane gangi działające według ściśle określonego schematu postępowania⁴⁷⁴. Sam proceder przeprowadza się pod wpływem niepostrzeżenia z obu stron rufy⁴⁷⁵. Wynika więc z tego, że cechą charakterystyczną przestępców morskich tego obszaru jest atakowanie statku będącego w ruchu⁴⁷⁶. Następnie dochodzi do wdarcia na jego pokład, sterroryzowania załogi przy pomocy broni oraz aktu grabieży⁴⁷⁷. Zdobyte w ten sposób kosztowności zostają w późniejszym czasie sprzedane na czarnym rynku⁴⁷⁸. Jak już zostało wcześniej wspomniane, najczęściej stosowaną praktyką jest zabójstwo członków załogi, jednak zdarzają się też przypadki porwania jej dla okupu⁴⁷⁹. Po zakończeniu pirackiego przedsięwzięcia, zaatakowana jednostka zostaje porzucona tudzież sprzedana po wcześniejszym przemalowaniu i przerejestrowaniu na innego armatora⁴⁸⁰. W tym miejscu warto również zwrócić uwagę na piratów działających w rejonie Zatoki Bengalskiej. Nie tylko są oni lepiej uzbrojeni, ale także korzystniej wyposażeni. Dysponują bowiem skuterami wodnymi oraz bardzo szybkimi łodziami. Co więcej, ich możliwości techniczne są znacznie szersze, ponieważ są w posiadaniu między innymi sprzętu służącego do nurkowania, systemów nawigacji satelitarnej, urządzeń do podsłuchu statków czy przyrządów zakłócających łączność radiową⁴⁸¹.

Natomiast w przypadku Afryki można zauważyć, że sposób działania piratów jej zachodniej oraz wschodniej części znacznie się różni. Morscy przestępcy grasujący na wodach Zatoki Gwinejskiej

468. A. Makowski: Współczesne piractwo a transport morski. Czasopismo „Logistyka” 2011, nr 5, s. 819.

469. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze..., op. cit., s. 158.

470. P. Banasiewicz, S. Gramala: Piractwo somalijskie. „Roczniki Studenckie Akademii Wojsk Lądowych” 2020, r. 4, s. 50.

471. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 55.

472. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów..., op. cit., s. 923.

473. M. Roloff: Piractwo w Cieśninie..., op. cit., s. 29.

474. B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 175.

475. M. Roloff: Piractwo w Cieśninie..., op. cit., s. 30.

476. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze..., op. cit., s. 158.

477. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 93.

478. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 44.

479. M. Roloff: Piractwo w Cieśninie..., op. cit., s. 30.

480. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 44.

481. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 87-88.

dokonywają ataków przede wszystkim na tle rabunkowym. Oznacza to, że ich główną motywację stanowi transportowany ładunek, a tym samym w przypadku sprzeciwu ze strony zaatakowanej załogi potrafią być bardzo brutalni. Najczęściej wykorzystują noże, a także machy, rzadziej broń palną⁴⁸³. Ich celem padają statki, a czasem także rafinerie czy platformy wiertnicze⁴⁸⁴. Działania przeprowadzane są przede wszystkim w sytuacji, gdy jednostka pozostaje w bezruchu. Przykładowo, może to więc mieć miejsce podczas postoju w porcie lub w czasie zakotwiczenia na akwenu morskim⁴⁸⁵. Z tego też powodu do ataków dochodzi zwłaszcza nocą. Wykorzystuje się do nich niewielkie łodzie, które ułatwiają obserwację⁴⁸⁶. *Modus operandi* tutejszych piratów bazuje na tak zwanej taktyce „uderz i uciekaj” (ang. *hit and run*)⁴⁸⁷. Jak sama nazwa sugeruje, napady przeprowadza się możliwie jak najszybciej. Polegają na grabieniu kosztowności, wartościowych przedmiotów i wszelkich atrakcyjnych towarów, a następnie pośpiesznym wycofaniu do pirackich kryjówek wraz ze skradzionym łupem⁴⁸⁸. Zdobycze natomiast sprzedaje się na lokalnych bazarach, na przykład w nigeryjskich miastach⁴⁸⁹. Ponadto, Alina Bomba zauważa, że na tymże obszarze dochodzi także do przypadków „uprowadzania cudzoziemców zatrudnionych przez koncerny naftowe”⁴⁹⁰. Z kolei metody przeprowadzania ataków pirackich w rejonie Afryki Wschodniej są zgoła odmiennie. Kluczową rolę odgrywają tu tak zwane „statki-matki” (ang. *mothership*)⁴⁹¹, które stanowią bazy wypadowe dla małych łodzi z napędem motorowym⁴⁹². Z reguły zadanie to spełniają statki dhow⁴⁹³, które są niewiele większe od tych drugich. Służą one do przewozu wody pitnej, prowiantu oraz paliwa⁴⁹⁴. Piraci działają w grupie składającej się z kilku jednostek pływających. Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, atakują bez rozróżnienia, bowiem ich celem stają się „wszystkie typy statków”⁴⁹⁵. Fakt ten jest o tyle niepokojący, że ofiarami pirackiej działalności padały nawet te przewożące pomoc humanitarną Światowego Programu Żywnościowego (ang. *World Food Programme*, WFP)⁴⁹⁶. Piractwo somalijskie przez niektórych określany jest mianem prymitywnego⁴⁹⁷. Wynika to z faktu, iż tutejsi przestępcy morscy często stosują proste rozwiązania. Ich znakiem rozpoznawczym są chociażby drabiny, przy pomocy których dostają się na pokład zaatakowanego statku⁴⁹⁸. Są także ubogo wyposażeni, zwłaszcza jeśli chodzi o środki zabezpieczające. Natomiast uzbrojeni są przede wszystkim w karabiny AK-47 oraz granatniki RPG-7⁴⁹⁹. W tym miejscu należy jednak

482. Ibidem, s. 91.

483. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 57.

484. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 29.

485. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 57.

486. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 93.

487. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 57.

488. A. Kapusta, B. Kasolik: Piractwo – nowe oblicze..., op. cit., s. 158.

489. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 30.

490. A. Bomba: Piractwo morskie..., op. cit., s. 92.

491. Zob. S. Sadkiewicz: Obrońcy mórz..., op. cit., s. 94–97.

492. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 81.

493. S. Sadkiewicz: Obrońcy mórz..., op. cit., s. 98.

494. Ibidem, s. 134.

495. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów..., op. cit., s. 923.

496. A. Bomba: Uwarunkowania renesansu..., op. cit., s. 275.

497. Zob. M. Kopczewski, Z. Ciekanowski: Zagrożenie współczesnego świata..., op. cit., s. 102.; M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 27.

498. Zob. S. Sadkiewicz: Obrońcy mórz..., op. cit., s. 297.

499. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów..., op. cit., s. 923.

podkreślić, że wraz z rozwojem zjawiska w tej części świata, piraci uzyskali dostęp także do nowoczesnego sprzętu. Wśród niego wymienić można między innymi zaawansowane urządzenia techniczne, takie jak nadajniki GPS, systemy łączności satelitarnej czy obrony przeciwlotniczej⁵⁰⁰. Katarzyna Wardin z kolei zauważa, że znaczna część wyposażenia Somalijczyków pochodzi z Jemenu. Wskazuje przy tym nie tylko na broń ręczną, ale również na czołgi czy małe okręty⁵⁰¹. Natomiast tutejszy modus operandi polega na namierzeniu potencjalnego celu, czemu służą radary lub zdjęcia satelitarne⁵⁰², a następnie zmniejszeniu odległości do niego. Kolejny krok stanowi opuszczenie wspomnianego wcześniej statku-matki i rozpoczęcie ataku przy użyciu motorówek, skiffów lub jednostek im podobnych. Jak wskazuje Stanisław Sadkiewicz, często są one ulepszane poprzez zamontowanie dodatkowych silników, dzięki którym osiągają większą prędkość⁵⁰³. Grupy piratów okrąża ze wszystkich stron swoją ofiarę, po czym grożą członkom załogi, a w skrajnych przypadkach zastraszają wykorzystując w tym celu broń. Jeśli kapitan ulegnie, przestępcy morscy wchodzą na pokład i przejmują kontrolę nad statkiem. Cechą charakterystyczną procederu w tej części świata jest fakt, iż nie dokonuje się go dla zrabowania transportowanego ładunku, lecz dla wymuszenia okupu za samą jednostkę. Z tego powodu za cel często bierze się te, które płyną pod banderą państw europejskich, gdyż ma to zagwarantować zdobycie dużego zysku⁵⁰⁴. Po udanym ataku piraci uprowadzają więc statek wraz ze znajdującą się na nim załogą, a następnie kierują na wody terytorialne Somalii⁵⁰⁵. To, co dodatkowo odróżnia tutejszych przestępców od ich odpowiedników grasujących w innych częściach świata, jest fakt jawnego działania, a nawet tworzenia ostoji w pirackich portach⁵⁰⁶. Przykład tego może stanowić miasto Eyl⁵⁰⁷. Co ciekawe, jak wskazuje Daria Olender, na sposób działania piratów somalijskich składają się także pozorowane ataki na niewielkie i mało wartościowe statki, co ma na celu zmylenie sił patrolujących dany obszar⁵⁰⁸. Równocześnie bowiem napada się na jednostki, które przynieść mają duży okup. Podsumowując więc, omawiane zjawisko w poszczególnych rejonach Afryki diametralnie się od siebie różni. Słusznie kwestię tę przedstawił Ryszard K. Miler stwierdzając, że jej zachodnie wybrzeże charakteryzują „działania związane bardziej z rabunkiem części cennych towarów i grabieniem załogi”⁵⁰⁹, natomiast wschodnie „obfituje w wiele prób (w tym skutecznych) uprowadzeń całych jednostek oraz porwań załóg dla okupu”⁵¹⁰.

Współczesne piractwo morskie w regionie Karaibów, jak już wcześniej wspomniano, w większości przypadków nie jest motywowane chęcią grabieży wartościowego ładunku transportowanego na pokładach statków. Ataki w tej części świata przeprowadza się w celu przejęcia samej jednostki płynącej, którą następnie używa się do przemytu narkotyków. Oznacza więc to, że zjawisko we

500. P. Banasiewicz, S. Gramala: *Piractwo somalijskie...*, op. cit., s. 51.

501. K. Wardin: *Piraci wybrzeża Somalii...*, op. cit., s. 118.

502. K. Wardin: *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem...*, op. cit., s. 98.

503. S. Sadkiewicz: *Obrońcy mórz...*, op. cit., s. 99.

504. P. Banasiewicz, S. Gramala: *Piractwo somalijskie...*, op. cit., s. 50.

505. M. Panacheda: *Piractwo morskie w ujęciu...*, op. cit., s. 28.

506. M. Roloff: *Piractwo w Cieśninie...*, op. cit., s. 29.

507. Zob. S. Sadkiewicz: *Obrońcy mórz...*, op. cit., s. 75–78.

508. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 81.

509. R.K. Miler: *Bezpieczeństwo transportu...*, op. cit., s. 131.

510. *Ibidem*, s. 131.

wskazanym regionie uległo znacznej ewolucji na przestrzeni wieków, a obecny charakter wyraźnie różni się od jego prekursora. Metoda działania tutejszych piratów polega na atakowaniu niewielkich jednostek wyposażonych w paliwo i prowiant⁵¹¹. Celem z reguły padają jachty⁵¹², gdyż małe statki turystyczne często nie są poddawane kontroli w portach. Fakt ten wynika z zatłoczenia i wzmożonego ruchu w takich miejscach. Zostają one więc uprowadzone, ich załogi zamordowane, a ciała wyrzucone za burtę. Następnie na ich pokłady załadowuje się narkotyki, zmienia się ich nazwy oraz przygotowuje wszelkie potrzebne dokumenty, oczywiście sfałszowane. W ten sposób jacht staje się gotowy do przemytu. Niemniej jednak, do tego typu operacji wykorzystuje się go tylko kilka razy, po czym zostaje on zatopiony, co ma ochronić przestępców przed zdemaskowaniem⁵¹³. Na wskazanym obszarze zdarzają się również przypadki napadów w portach lub w czasie cumowania⁵¹⁴, które najczęściej mają miejsce pod osłoną nocy⁵¹⁵. Tego rodzaju ataki wymierzone są głównie w statki handlowe⁵¹⁶, zwłaszcza takie, które są słabo chronione i nieoświetlone. Piraci docierają do swojego celu od strony akwenu morskiego⁵¹⁷, a następnie wdzierają się na jego pokład. Tam z kolei dochodzi do sterroryzowania osób pełniących wartę, a później zrabowania prywatnego mienia członków załogi oraz wszelkich kosztowności i wartościowych przedmiotów⁵¹⁸.

Przedstawiona charakterystyka metod działania współczesnych piratów w poszczególnych regionach świata pozwala na ich klasyfikację zgodną z typologią zaproponowaną przez R.M. O'Meara. Do pierwszej kategorii, czyli ataków na statki w portach oraz podczas cumowania, zaliczyć można obszar Ameryki Środkowej i Południowej oraz Afryki Zachodniej. Z kolei ataki na statki na morzu w postaci rozboju stanowią domenę zarówno rejonu Azji Południowo-Wschodniej, jak i Afryki Zachodniej. Ataki z trzeciej kategorii, a więc na statki na morzu w postaci porwania, mają miejsce w regionie Afryki Wschodniej. Ich przypadki zdarzają się także na obszarze Ameryki Środkowej i Południowej oraz Afryki Zachodniej. Natomiast porwania statków dla okupu są specjalnością piratów działających w rejonie Afryki Wschodniej. Niemniej jednak, takowe odnotowuje się również w Azji Południowo-Wschodniej.

511. A. Bomba: *Uwarunkowania renesansu...*, op. cit., s. 274.

512. A. Kapusta, B. Kasolik: *Piractwo – nowe oblicze...*, op. cit., s. 158.

513. M. Panacheda: *Piractwo morskie w ujęciu...*, op. cit., s. 33.

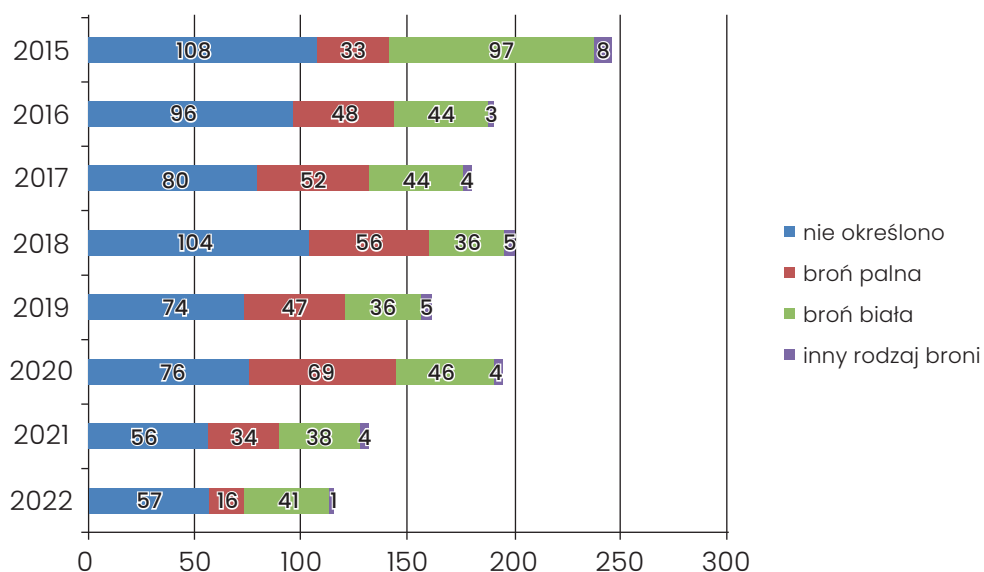
514. Ł. Dzięcielski: *Piractwo morskie – odrodzenie...*, op. cit., s. 26.

515. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 92.

516. M. Kopczewski, Z. Ciekankowski: *Zagrożenie współczesnego świata...*, op. cit., s. 113.

517. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 92.

518. A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 92.



Wykres 3. Zestawienie ilościowe rodzajów broni używanych w atakach pirackich na przestrzeni lat 2015-2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2017. London, January 2018, s. 11; ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2022..., op. cit., s. 12.

W kwestii metod działania współczesnych piratów warto również przyrzeć się typom broni, które używane są przez nich w czasie ataków. W tym celu szczegółowej analizie ponownie poddano dane pochodzące z corocznych raportów Międzynarodowego Biura Morskiego „*Piracy and armed robbery against ships*” z lat 2015-2022. Statystyki w tym zakresie zostały przedstawione na wykresie numer 3. Na początku należy zauważyć, iż w znacznej części aktów piractwa dokonanych we wskazanym okresie czasu rodzaj wykorzystanej broni nie został określony. Niemniej jednak, na podstawie pozostałych danych można przedstawić chociażby orientacyjny zarys tejże kwestii. W roku 2015 piraci w swojej działalności zdecydowanie częściej używali broni białej aniżeli palnej. W kolejnym roku proporcja ta uległa jednak zmianie, bowiem odnotowano wtedy więcej przypadków wykorzystania tej drugiej. Taka tendencja utrzymywała się aż do 2020 roku. Noże, maczety i im podobne bronie zaczęły ponownie wieść prym w pirackich atakach w roku 2021. Sytuacja ta powtórzyła się także rok później. Można więc przypuszczać, iż trend ten będzie kontynuowany w najbliższej przyszłości.

Przeprowadzona analiza raportów pozwala także na określenie, jaki rodzaj broni najczęściej wykorzystywany jest przez piratów w poszczególnych regionach świata. W przypadku przestępców morskich grasujących na obszarze Azji Południowo-Wschodniej jest to broń biała. Dane przedstawione w „*Piracy and armed robbery against ships*” ukazują bowiem, iż to właśnie ten typ uzbrojenia wiódł prym każdego roku na przestrzeni analizowanego okresu czasu. Przykładowo, w roku 2015 w 84 przypadkach odnotowano użycie broni białej, natomiast broni palnej jedynie 20⁵¹⁹. Z kolei w 2020

519. ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2015. London, January 2016, s. 10.

roku stosunek ten wynosił 31 do 1 na rzecz noży, maczet i im podobnych narzędzi walki⁵²⁰. Przytoczone statystyki potwierdzają więc dominującą rolę białej broni w tymże regionie świata. W przypadku piratów działających na wodach okalających Afrykę największe znaczenie odgrywa broń palna. Choć w roku 2015 oraz 2022 jej przewaga nad bronią białą była znikoma, to w pozostałych latach dysproporcja w ich wykorzystaniu jest wyraźnie zauważalna. Jako przykład może posłużyć chociażby rok 2018, kiedy to stosunek w ich użyciu wynosił 43 do 5 na rzecz broni palnej⁵²¹. Pozwala to więc na stwierdzenie, iż tenże rodzaj uzbrojenia jest częściej stosowany na wskazanym obszarze. Natomiast w rejonie Ameryki Środkowej i Południowej odnotowuje się przewagę broni białej nad bronią palną. Jednakowoż, z reguły jest to różnica rzędu kilku przypadków. Wyjątek stanowił rok 2020, kiedy to zgłoszono więcej zdarzeń z użyciem broni palnej, przy czym dysproporcja również była nieznaczna. Analiza ta prowadzi do wniosku, że w regionie Azji Południowo-Wschodniej najczęściej wykorzystuje się broń białą, a w rejonie Afryki broń palną. Natomiast na obszarze Ameryki Środkowej i Południowej różnice występujące pomiędzy poszczególnymi rodzajami uzbrojenia są śladowe, przy czym odnotowuje się znikomą przewagę broni białej.

Konkludując, przeprowadzone rozważania potwierdzają słuszność stwierdzenia, że nie istnieje uniwersalna i powszechna metoda działania współczesnych piratów. Jak bowiem zostało przedstawione, wiele czynników ma wpływ na ich *modus operandi*. Z tego powodu przestępcy morscy grasujący na poszczególnych obszarach geograficznych charakteryzują się odmiennymi sposobami działania. To tym samym pozwala na spostrzeżenie, iż piractwo morskie jest zjawiskiem, które cechuje różnorodność w kwestii metod przeprowadzania pirackich ataków.

520. ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2020. London, January 2021, s. 12–13.

521. ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2018. London, January 2019, s. 12–13.

3.3. Sposoby przeciwdziałania piractwu w XXI wieku

Choć obecnie odnotowuje się tendencję spadkową liczby pirackich ataków, to faktu tego nie można postrzegać jako możliwości zaniku tego zjawiska w najbliższej przyszłości. Co więcej, przyjęcie założenia, że problem przestępczości morskiej chyli się ku końcowi niesie za sobą ryzyko bagatelizacji i marginalizacji wynikających z niego zagrożeń. Angus Konstam zauważa wręcz, że piractwa morskiego nie można całkowicie zwalczyć⁵²¹, co wydaje się słusznym stwierdzeniem. Na przestrzeni wieków wielokrotnie dochodziło bowiem do nagłego wzrostu liczby incydentów lub też wznowienia pirackiej działalności na określonych obszarach. W tej kwestii należy przypomnieć, że chociażby po upadku Cesarstwa Rzymskiego piraci ponownie stali się aktywni na basenie Morza Śródziemnego. Inny przykład stanowi wskazywane wcześniej stłumienie tego przestępczego procederu w XIX wieku i jego odrodzenie już w kolejnym stuleciu. Renesans omawianego zjawiska, który miał miejsce na przełomie XX i XXI wieku, również jest tego potwierdzeniem. Należy także zauważyć, że nawet w ostatnich latach zdarzały się przypadki nasilenia działalności piratów, co miało miejsce w roku 2018 i 2020. Prowadzi to więc do konkluzji, iż piractwo morskie nie jest zjawiskiem jednostajnym, a jego intensyfikacja jest zmienna w czasie. Z tego powodu mniejsza aktywność piratów, która obecnie jest zauważalna, nie powinna sugerować, że problem ten zostanie zażegnany. Takie założenie wydaje się wręcz utopijne.

W związku z niemożnością całkowitego zwalczenia omawianego problemu, niezwykle istotne jest podejmowanie działań mających na celu jego ograniczanie. Nie ulega wątpliwości, że we współczesnym świecie dąży się do takiego stanu rzeczy, czego potwierdzeniem jest malejąca ilość aktywność piratów. W tym miejscu należy więc przedstawić sposoby przeciwdziałania piractwu morskiemu w XXI wieku.

Zasadniczą rolę w tym aspekcie odgrywa współpraca międzynarodowa. Omawiany proceder stwarza bowiem zagrożenie nie tylko dla poszczególnych państw w wymiarze narodowym, ale także w skali globalnej dla całej społeczności międzynarodowej. Co więcej, niektóre kraje nie są w stanie samodzielnie przeciwstawić się zjawisku piractwa, ponieważ nie posiadają do tego odpowiednich sił i środków. Natomiast w skrajnych przypadkach niewyrażają wręcz woli do podjęcia takiego przedsięwzięcia. Z tego powodu kooperację w tymże zakresie tym bardziej należy uznać za kwestię newralgiczną. Za sprawą współpracy międzynarodowej doszło między innymi do stworzenia wyspecjalizowanej agendy Organizacji Narodów Zjednoczonych, czyli Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁵²³. Pod jej auspicjami z kolei sporządzono szereg konwencji mających zastosowanie w zwalczaniu piractwa morskiego, jak na przykład SOLAS, ISPS czy SUA⁵²⁴. W tym miejscu warto także zwrócić uwagę na rolę Konwencji o prawie morza z 1982 roku oraz Konwencji o morzu pełnym z 1958. Choć nie ustanawiają one instrumentów do wypełniania omawianego zadania, to nakładają na państwa obowiązek współpracy w tymże

522. A. Konstam: *Świat Piratów. Historia...*, op. cit., s. 305.

523. A. Kapusta, B. Kasolik: *Piractwo – nowe oblicze...*, op. cit., s. 160.

524. Wspomniane konwencje zostały już przedstawione we wcześniejszej części niniejszej pracy dotyczącej bezpieczeństwa morskiego. Szerzej – zob. Ł. Kułaga: *Zwalczanie współczesnego piractwa...*, op. cit., s. 240–245.

celu⁵²⁵. Innymi słowy, stanowią one podstawę do współdziałania krajów w takim zakresie. Natomiast innym wyrazem kooperacji transnarodowej są operacje antypirackie podejmowane przez organizacje międzynarodowe. Najbardziej aktywnymi w tym zakresie są Sojusz Północnoatlantycki oraz Unia Europejska⁵²⁶.

W przypadku NATO wskazać można trzy przedsięwzięcia tego typu. Pierwszą inicjatywę stanowiła operacja „*Allied Provider*”, która miała miejsce od października do grudnia 2008 roku. Została ona powołana w obliczu zagrożenia stwarzanego przez piractwo somalijskie, a w jej przeprowadzenie zaangażowane były takie państwa, jak Stany Zjednoczone, Niemcy, Wielka Brytania, Włochy, Grecja oraz Turcja⁵²⁷. Daria Olender wskazuje także na udział Kanady, Rosji, Indii oraz Chin⁵²⁸. Głównym celem inicjatywy była eskorta jednostek Światowego Programu Żywnościowego transportujących pomoc humanitarną dla Somalii. Ponadto, wyznaczone do tego okręty z grupy SNMG 2⁵²⁹ patrolowały wody okalające tenże kraj⁵³⁰. Ich obecność działała odstraszająco na piratów, co tym samym przyczyniło się do zmniejszenia liczby ataków na tymże obszarze. Niemniej jednak, nie posiadały one uprawnień do zatrzymywania osób podejrzanych o przestępczą działalność w postaci piractwa⁵³¹. Aspekt ten został jednak skorygowany w kolejnej operacji. Trwała ona od marca do sierpnia 2009 roku i nosiła kryptonim „*Allied Protector*”. Państwami, które w niej uczestniczyły były Portugalia, Kanada, Niderlandy, Hiszpania, Stany Zjednoczone, Włochy, Grecja, Turcja oraz Wielka Brytania⁵³². Jej cel również polegał na pełnieniu funkcji odstraszałkowej na wodach Zatoki Adeńskiej i u wybrzeży Rogu Afryki, przy czym okręty mogły podejmować działania ofensywne oraz aresztować piratów⁵³³. Oprócz ochrony transportu pomocy humanitarnej, parasolem bezpieczeństwa zostały objęte także jednostki handlowe⁵³⁴. Zadania te przez dłuższy czas wypełniane były przez grupę SNMG 1⁵³⁵, jednak w czerwcu została ona zastąpiona przez wcześniej wspomnianą SNMG 2⁵³⁶. Trzecią inicjatywą z ramienia Sojuszu Północnoatlantyckiego była operacja o nazwie „*Ocean Shield*”. Została ona rozpoczęta w sierpniu 2009 i trwała aż do grudnia 2016 roku, a tym samym stanowiła najdłuższe antypirackie przedsięwzięcie przeprowadzone przez NATO. Zaangażowane w jej przeprowadzenie zostały siły morskie Grecji, Włoch, Turcji, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Kanady, Danii, Portugalii, Niderlandów, Norwegii oraz Ukrainy. W literaturze przedmiotu wskazuje się dodatkowo na wsparcie ze strony części z lokalnych państw arabskich,

525. B. Kosmański: Bezpieczeństwo morskie Rogu..., op. cit., s. 155-156.

526. Szerzej o inicjatywach antypirackich podejmowanych przez Sojusz Północnoatlantycki oraz Unię Europejską – zob. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 179-192.

527. Counter-piracy operations (2008-2016). NATO.int, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm (dostęp: 08.05.2023).

528. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 117.

529. Ang. Standing NATO Maritime Group 2. Jest to grupa jednostek morskich wchodzących w skład Sił Odpowiedzi NATO (ang. NATO Response Force, NRF). W ramach NRF zaliczane są do Sił Wysokiej Gotowości (ang. High Readiness Forces, HRF).

530. Operation Allied Provider. NATO.int, <https://shape.nato.int/page13984631> (dostęp: 08.05.2023).

531. P. Banasiewicz, S. Gramala: Piractwo somalijskie..., op. cit., s. 56.

532. Counter-piracy operations..., op. cit. (dostęp: 09.05.2023).

533. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 117.

534. B. Kosmański: Bezpieczeństwo morskie Rogu..., op. cit., s. 158.

535. Ang. Standing NATO Maritime Group 1. Podobnie jak SNMG 2, jest to grupa jednostek morskich wchodzących w skład Sił Odpowiedzi NATO i zaliczanych do Sił Wysokiej Gotowości.

536. Operation Allied Protector. NATO.int, <https://shape.nato.int/page13974522> (dostęp: 09.05.2023).

537. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 119.

a także Rosji, Chin czy Korei Południowej⁵³⁷. Zasięg jej mandatu obejmował obszar ponad dwóch milionów mil kwadratowych. W zakresie tym znalazło się wybrzeże Rogu Afryki, Zatoka Adeńska, zachodnia część Oceanu Indyjskiego oraz Cieśnina Ormuz. Ponadto, okręty biorące udział w tejże inicjatywie dysponowały również zgodą na działanie na wodach terytorialnych Somalii⁵³⁸. Wynika więc z tego, że operacja była aktywna na akwenach wodnych, lecz nie została upoważniona do podejmowania czynności na lądzie⁵³⁹. „*Ocean Shield*” przejęło zadania swoich poprzedniczek, a także podejmowało działania wywiadowcze, obserwacyjne i rozpoznawcze⁵⁴⁰. Celem monitorowania ruchu morskiego było bowiem zobrazowanie sytuacji na wskazanych obszarach oraz wykrywanie podejrzanych jednostek, na pokładach których mogli ukrywać się piraci. Do nadzoru wód oraz śledzenia i identyfikacji statków wykorzystano śmigłowce⁵⁴¹. Z kolei okręty operacji upoważnione były nie tylko do demonstracji siły, ale także do podejmowania działań ofensywnych mających na celu udaremnienie potencjalnych prób pirackich ataków. Oprócz możliwości aresztowania morskich przestępców, dysponowały również zgodą na przeprowadzanie abordaży czy odbijanie uwieczonych przez nich osób⁵⁴². Zadania te wymiennie wypełniały jednostki z grupy SNMG 1 oraz SNMG 2, przy czym okres rotacyjny trwał pół roku⁵⁴³. Ponadto, wskazać można na szereg przedsięwzięć wspierających, które wprowadzone zostały za sprawą omawianej operacji. Jednym z nich było przekazywanie radiowych komunikatów, które edukowały oraz poszerzały wiedzę Somalijszczyków w zakresie piractwa. Miało to na celu zniechęcenie społeczeństwa do podjęcia tego przestępczego procederu⁵⁴⁴. Kolejna inicjatywa to „NATO Shipping Centre” (NSC)⁵⁴⁵, czyli strona internetowa będąca źródłem informacji na temat lokalizacji pirackich statków oraz prowadząca ich rejestr⁵⁴⁶. NSC współpracuje także z armatorami i żeglarzami, od których przyjmuje zgłoszenia o podejrzanych jednostkach oraz potencjalnych zagrożeniach ze strony morskich przestępców⁵⁴⁷. W tym miejscu warto jeszcze wspomnieć, iż w ramach „*Ocean Shield*” udzielono pomocy państwom regionu w postaci rozbudowy i wzmocnienia ich sił morskich. Dotyczyło to zwłaszcza marynarek wojennych oraz straży przybrzeżnych⁵⁴⁸. To tym samym przyczyniło się do polepszenia ich zdolności w zakresie zwalczania zjawiska piractwa⁵⁴⁹.

Unia Europejska również prowadzi operację morską o charakterze antypirackim. Jest nią European Union Naval Force (EU NAVFOR) „*Atalanta*”, którą rozpoczęto w grudniu 2008 roku. Od tego czasu jej mandat jest systematycznie przedłużany, a ostatni raz decyzję taką podjęto pod koniec

538. Operation OCEAN SHIELD. NATO.int, <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield> (dostęp: 10.05.2023).

539. M. Winiarska: Wybrane problemy dotyczące..., op. cit., s. 168.

540. Operation OCEAN SHIELD..., op. cit. (dostęp: 10.05.2023).

541. Counter-piracy operations..., op. cit. (dostęp: 10.05.2023).

542. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: Działania logistyczne armatorów..., op. cit., s. 925.

543. Counter-piracy operations..., op. cit. (dostęp: 10.05.2023).

544. A. Skwarski: Problematyka działań pirackich..., op. cit., s. 136.

545. NSC zostało wprowadzone na stałe, a więc funkcjonuje nadal mimo zakończenia operacji „*Ocean Shield*”. Zob. About. NATO.int, <https://shipping.nato.int/nsc/about> (dostęp: 11.05.2023). Podlega ono pod Sojusznicze Dowództwo Sił Morskich NATO (ang. Allied Maritime Command, MARCOM) będące centralnym dowództwem wszystkich sił morskich Sojuszu Północnoatlantyckiego. Zob. About MARCOM. NATO.int, <https://mc.nato.int/about-marcom> (dostęp: 11.05.2023).

546. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 189.

547. P. Banasiewicz, S. Gramala: Piractwo somalijskie..., op. cit., s. 56.

548. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 118.

549. M. Janikowski, S. Zarychta: Piractwo morskie..., op. cit., s. 41-42.

roku 2022. Tym samym wydłużono jej obowiązywanie aż do 31 grudnia 2024 roku⁵⁵⁰. Operacja swoim zasięgiem obejmuje Zatokę Adeńską, wody okalające Somalię, Morze Czerwone, Zatokę Sueską oraz Zatokę Akaba⁵⁵¹. Uczestniczą w niej nie tylko zainteresowane kraje członkowskie, ale także tak zwane państwa trzecie, jak na przykład Norwegia, Czarnogóra, Serbia, Ukraina czy Nowa Zelandia⁵⁵². Mirosław H. Koziński wskazuje także na wsparcie ze strony Chin, Rosji, Malezji, Indii, Iranu, Turcji, Korei Południowej oraz Singapuru⁵⁵³, a Michał Panacheda w tej kwestii wymienia również Japonię⁵⁵⁴. Zaangażowane kraje wysyłają na miejsce swoje jednostki morskie oraz samoloty patrolowe, przy czym obowiązuje zasada „kto wysyła okręt, ten ponosi koszty”⁵⁵⁵. Zadania operacji „Atalanta” w znacznej części zbieżne są z tymi wypełnianymi przez wcześniej przedstawione inicjatywy NATO. Tym samym można wśród nich wymienić eskortę statków Światowego Programu Żywnościowego, zabezpieczanie jednostek handlowych czy niwelowanie pirackich ataków oraz zbrojnych napadów rabunkowych, włącznie z wykorzystaniem w tym celu siły⁵⁵⁶. Okręty uprawnione są nie tylko do aresztowania piratów, ale również do zatrzymywania ich jednostek pływających⁵⁵⁷. Ujęte osoby przekazywane są organom ścigania z Kenii, Szeszeli oraz Mauritiusu, bowiem Unia Europejska zawarła z tymi państwami porozumienia w tymże zakresie⁵⁵⁸. Celem inicjatywy tej organizacji jest także współpraca z jej pozostałymi misjami przeprowadzanymi w regionie oraz przedsięwzięciami innych organizacji, na przykład NATO⁵⁵⁹ czy Unii Afrykańskiej (UA – ang. African Union, AU)⁵⁶⁰. Jednak wraz z przedłużaniem mandatu operacji, poszerzano również zakres jej działań. Nowe zadania obejmują między innymi patrolowanie wód Somalii i zapobieganie nielegalnym połowom na ich obszarze czy zwalczanie handlu bronią, narkotykami oraz węglem drzewnym⁵⁶¹. Natomiast tym, co znacząco odróżnia ją od operacji zainicjowanych przez NATO, jest fakt podejmowania działań również na lądzie. Jako przykład może tu posłużyć interwencja wymierzona w pirackie bazy w pobliżu somalijskiego miasta Harardhere⁵⁶². Możliwość przeprowadzania takich akcji została wprowadzona w marcu 2012 roku⁵⁶³.

Morskie operacje antypirackie – zarówno Sojuszu Północnoatlantyckiego, jak i Unii Europejskiej – zainicjowane zostały w związku z rosnącą liczbą ataków pirackich. Na obszarach, na których podjęto

550. Zob. Atalanta, EUTM Somalia i EUCAP Somalia: mandaty przedłużone o 2 lata. Komunikat prasowy Rady Unii Europejskiej, 12.12.2022, <https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2022/12/12/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-years/> (dostęp: 12.05.2023).

551. Mission. EUNAVFOR.eu, <https://eunavfor.eu/mission> (dostęp: 12.05.2023).

552. E. Bombińska: Unia Europejska wobec..., op. cit., s. 204.

553. M.H. Koziński: Piractwo morskie a polskie..., op. cit., s. 264.

554. M. Panacheda: Piractwo morskie w ujęciu..., op. cit., s. 36.

555. T. Szubrycht: Działania wielonarodowych zespołów okrętów w ramach operacji antypirackich. „Athenaeum. Polskie Studia Politologiczne” 2014, vol. 42, s. 114. Szerzej o kosztach – zob. E. Bombińska: Unia Europejska wobec..., op. cit., s. 205.; K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 182.

556. B. Kosmański: Bezpieczeństwo morskie Rogu..., op. cit., s. 157-158.

557. A. Ratkowska: Piractwo i terroryzm..., op. cit., s. 59.

558. K. Frąckowiak: Piractwo morskie. Studium..., op. cit., s. 182.

559. E. Bombińska: Unia Europejska wobec..., op. cit., s. 204.

560. A. Niwczek: Działania Unii Europejskiej ukierunkowane na przeciwdziałanie piractwu morskiemu w Rogu Afryki i zwalczanie tego zjawiska. „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2014, nr 11, s. 156.

561. P. Banasiewicz, S. Gramala: Piractwo somalijskie..., op. cit., s. 56.

562. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 121.

563. M. Winiarska: Wybrane problemy dotyczące..., op. cit., s. 168.

działania, w ostatnich latach odnotowuje się spadek ilości takich aktów. Potwierdzenie tego stanowi analiza raportów „*Piracy and armed robbery against ships*” przeprowadzona we wcześniejszej części niniejszej pracy. Można więc stwierdzić, że wskazane inicjatywy przyczyniają się do tłumienia zjawiska piractwa. Niemniej jednak, w literaturze przedmiotu pojawiają się także głosy krytyki takich rozwiązań. Między innymi zwraca się uwagę na fakt, iż okręty wojskowe tworzone są do pełnienia zupełnie innych zadań, przez co ich konstrukcja i wyposażenie nie są adekwatne do walki z piractwem morskim. Ponadto, liczba jednostek oddelegowanych do przeprowadzania operacji jest niewystarczająca. Przykładowo, w poszczególnych momentach trwania „*Ocean Shield*” ich stan liczebny wahał się od dwóch do pięciu okrętów, a w przypadku inicjatywy „*Atalanta*” ich suma wynosi od jednego do trzech. Tym samym ich ograniczona ilość przekłada się na kolejny problem, jakim jest reagowanie *post factum*⁵⁶⁴.

W tym miejscu warto jeszcze chociażby przytoczyć przykłady innych inicjatyw mających na celu przeciwdziałanie zjawisku piractwa na określonych obszarach⁵⁶⁵. W związku z sytuacją w rejonie Cieśniny Malakka we wrześniu 2006 roku sporządzono Regionalne porozumienie o współpracy w sprawie zwalczania piractwa i rozboju przeciwko statkom w Azji (ang. *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*, RECAAP)⁵⁶⁶. Jego nazwa może być jednak myląca, bowiem zostało ono podpisane nie tylko przez państwa regionu, ale także przez inne kraje azjatyckie czy nawet europejskie⁵⁶⁷. Innym przedsięwzięciem był realizowany w latach 2013–2016 unijny projekt o nazwie *Critical Maritime Routes for the Gulf of Guinea* (CRIMGO), którego celem było szkolenie sił morskich państw Afryki Zachodniej oraz usprawnienie mechanizmów wymiany informacji między krajami regionu⁵⁶⁸. Co istotne, jest to jedna z kilku inicjatyw podjętych przez Unię Europejską na tymże obszarze⁵⁶⁹. W walkę ze zjawiskiem piractwa morskiego angażują się także Unia Afrykańska czy Liga Państw Arabskich (LPA – ang. *League of Arab States*, LAS). W tymże celu pierwsza ze wskazanych organizacji poszerzyła swoją operację pokojową w Somalii⁵⁷⁰ o aspekt antypiracki, uczestniczy w Grupie Kontaktowej do spraw piractwa u wybrzeży Somalii (ang. *The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*, CGPCS)⁵⁷¹ oraz przyjęła Afrykańską Kartę Transportu Morskiego (ang. *African Maritime Transport Charter*)⁵⁷². Z kolei ta druga uczestniczy w działaniach wielonarodowej Połączonej

564. Zob. S. Sadkiewicz: *Obroncy mórz...*, op. cit., s. 155–159.

565. Szerzej – zob. B.R. Lewis: *Kodeks Piratów. Od szlachetnych...*, op. cit., s. 183–185; Ł. Kułaga: *Zwalczanie współczesnego piractwa...*, op. cit., s. 245–249.

566. Zob. Ł. Łukaszyk: *Spółeczność międzynarodowa wobec problemu piractwa morskiego – wybrane aspekty prawne*. „*Prawo Morskie*” 2009, t. 25, s. 140.; A. Ratkowska: *Piractwo i terroryzm...*, op. cit., s. 56.; M.H. Koziński: *Piractwo morskie a polskie...*, op. cit., s. 264.; A. Niwczyk: *Przemoc na morzu w regionie Azji Południowo-Wschodniej wyzwaniem dla bezpieczeństwa międzynarodowego*. „*Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego*” 2006, t. 1, s. 217–218.

567. Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: *Działania logistyczne armatorów...*, op. cit., s. 924.

568. Zob. E. Bombińska: *Unia Europejska wobec...*, op. cit., s. 206.; Z. Łosiewicz, D. Łosiewicz, M. Łosiewicz: *Działania logistyczne armatorów...*, op. cit., s. 925.; A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 99–100.

569. Szerzej – zob. EU Maritime Security Factsheet: *The Gulf of Guinea*. EEAS.Europa.eu, 25.01.2021, https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en (dostęp: 14.05.2023).; K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 187–188.

570. Ang. African Union Mission to Somalia (AMISOM).

571. O CGPCS – zob. K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 194–196.

572. B. Kosmański: *Bezpieczeństwo morskie Rogu...*, op. cit., s. 159.; Szerzej – zob. A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 101–102.; K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 170–174.

Grupy Bojowej 151 (ang. *Combined Task Force 151*, CTF 151)⁵⁷³, a także została członkiem CGPCS⁵⁷⁴. Aktywne w zakresie przeciwdziałaniu omawianego problemu jest również Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ang. *Association of South-East Asian Nations*, ASEAN). Organizacja ta od lat dziewięćdziesiątych XX wieku podjęta w tym celu szereg działań, jednak jej największym osiągnięciem było uchwalenie wspomnianego wcześniej porozumienia RECAAP⁵⁷⁵.

W tym miejscu należy podkreślić, iż ze względu na ograniczenia objętościowe niniejszej pracy, przedstawione zostały jedynie wybrane inicjatywy międzynarodowe mające na celu walkę z analizowanym zjawiskiem. Co za tym idzie, nie wyczerpano katalogu tego typu przedsięwzięć. Niemniej jednak, przytoczone przykłady ukazują, że społeczność międzynarodowa podejmuje intensywne wysiłki na rzecz przeciwdziałania piractwu morskiemu. We współpracy transnarodowej znaczącą rolę odgrywają organizacje międzynarodowe, zarówno te o zasięgu światowym, jak i regionalnym. Jak zostało przedstawione, zapobiegają one omawianemu zjawisku poprzez wprowadzanie aktów prawnych i porozumień w tejże materii, tworzenie służących temu celowi mechanizmów, a także udzielanie pomocy państwom zmagającym się z tymże problemem czy przeprowadzanie misji oraz operacji antypirackich.

Jako inny sposób przeciwdziałania piractwu morskiemu warto wskazać na rozwiązania stosowane bezpośrednio na statkach. Opierają się one na tak zwanych „dobrych praktykach” (ang. *Best Management Practices*, BMP). Są to zalecenia, które określają czynności oraz wyposażenie jednostek pływających w celu ich ochrony przed działalnością piratów. Powstały w oparciu o doświadczenia marynarzy, którzy zetknęli się ze stwarzanymi przez nich zagrożeniami podczas żeglugi na Morzu Czerwonym, Zatoce Adeńskiej, Oceanie Indyjskim oraz Morzu Arabskim⁵⁷⁶.

Podstawę przygotowania na wypadek pirackiego ataku stanowi szkolenie członków załogi. Zdobyta wiedza oraz ćwiczenia w tymże zakresie pozwalają bowiem na wypracowanie mechanizmów odpowiedniej reakcji w sytuacji niebezpieczeństwa. Istotne jest także przygotowanie do wyprawy, przez co rozumie się analizę obranego kursu. Szczególną uwagę należy zwrócić na rejony zagrożone piractwem i podążać innymi szlakami komunikacyjnymi w celu ich ominięcia. Jeśli jednak nie istnieje taka możliwość, powinno się utrzymywać stosowny dystans od wybrzeży⁵⁷⁷. Ważne, aby w czasie przeprawy przez obszary podwyższonego ryzyka, bacznie obserwować otoczenie oraz zachowywać wzmożoną czujność⁵⁷⁸. Niebagatelną rolę odgrywa oświetlenie statku, które może zniechęcić piratów do

573. Jest to jeden z czterech zespołów Połączonych Sił Morskich (ang. *Combined Maritime Forces*, CMF) dowodzonych przez Stany Zjednoczone. CTF 151 zajmuje się zwalczaniem piractwa morskiego. Zob. *About Combined Maritime Forces (CMF)*. *Combinedmaritimeforces.com*, <https://combinedmaritimeforces.com/about/> (dostęp: 14.05.2023).

574. A. Skwarski: *Problematyka działań pirackich...*, op. cit., s. 137. Szerzej – zob. A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 103.; K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 174–176.

575. Szerzej – zob. L. Łukaszuk: *Społeczność międzynarodowa wobec...*, op. cit., s. 141–147.; F. Dobrowolski: *Piractwo w Azji Południowo-Wschodniej*, „*Studia Orientalne*” 2022, r. 11, nr 3(23), s. 46–49.; A. Bomba: *Piractwo morskie...*, op. cit., s. 95–96.; K. Frąckowiak: *Piractwo morskie. Studium...*, op. cit., s. 166–170.

576. BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO and OCIMF: *BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabic Sea*. Version 5. Livingston, Witherby Publishing Group Ltd, June 2018, s. 1.

577. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 125.

578. M. Łuczowska: *Piractwo i terroryzm morski jako...*, op. cit., s. 742.

podjęcia przestępczego działania. Równie istotne jest utrzymywanie łączności, nie tylko między osobami znajdującymi się na pokładzie, ale także w formie komunikacji z innymi jednostkami pływającymi. Natomiast w sytuacji potencjalnego ataku pirackiego statek powinien zmienić kurs, zwiększyć prędkość oraz manewrować. Ostatnie ze wskazanych wytwarza bowiem ciśnienie hydrostatyczne, które utrudnia napastnikom dotarcie do atakowanej jednostki⁵⁷⁹. Inną możliwość stanowi próba taranowania łodzi piratów⁵⁸⁰.

W tym miejscu warto także przyrzeć się rozwiązaniom wykorzystywanym bezpośrednio na statkach, których zadaniem jest odstraszenie morskich przestępców tudzież opóźnienie ich ataku. Do tychże sposobów przeciwdziałania zjawisku piractwa zalicza się druty ostrzowe, ogrodzenia elektryczne, żel poślizgowy, manekiny, mechanizmy wykorzystujące wodę pod ciśnieniem, ekrany przeciwkumulacyjne, czujniki ruchu, rejestratory dźwięku, system CCTV (ang. *closed circuit television*), granaty ogłuszające, gaz pieprzowy, urządzenia akustyczne LRAD (ang. *long range acoustic device*) emitujące fale dźwiękowe, a także broń mikrofalową.

Zwoje drutów ostrzowych stanowią przeszkodę dla piratów próbujących wdrzeć się na pokład statku⁵⁸¹. Mocuje się je do zewnętrznej części burty. Choć wyglądają jak drut kolczasty, to zamiast kolców posiadają „ostrza podobne do żyłek”⁵⁸². Ogrodzenia elektryczne o mocy 9000 voltów odgrywają podobną rolę. Z reguły połączone są z systemem alarmowym, a ich miejsce znajduje się na górnej krawędzi pokładu⁵⁸³. Zadaniem żelu poślizgowego jest ograniczenie możliwości poruszania się poprzez pozbawienie przyczepności w miejscu jego naniesienia⁵⁸⁴. Z kolei manekiny ustawia się przy relingu statku w celu imitacji osoby pełniącej wachtę⁵⁸⁵. Dodatkowo nakłada się na nie broń, co ma skutkować przepłoszeniem piratów. Wśród mechanizmów wykorzystujących wodę pod ciśnieniem wyróżnić można chociażby armatki i kurtyny wodne czy węże strażackie. Poprzez ich siłę działania zapobiega się wejściu przestępców morskich na pokład⁵⁸⁶. Natomiast ekrany przeciwkumulacyjne to osłony w formie metalowej siatki, którymi osłania się poszczególne części jednostki pływającej⁵⁸⁷. Czujniki ruchu w połączeniu z rejestratorami dźwięku czy systemem CCTV stanowią przydatne technologie służące do monitorowania sytuacji na statku. Z kolei granaty ogłuszające oraz gaz pieprzowy stosuje się w celu unieszkodliwienia piratów. Interesującymi sposobami przeciwdziałania są urządzenia akustyczne LRAD oraz broń mikrofalowa. Pierwsze ze wskazanych generują fale dźwiękowe, których natężenie sprawia ból. To tym samym uniemożliwia podejmowanie wszelkich działań⁵⁸⁸. Drugi ze wspomnianych powoduje iluzoryczne uczucie przypalania skóry, wykorzystując do tego emisję promieniowania

579. BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO and OCIMF: BMP5. Best Management Practices..., op. cit., s. 12.

580. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 127.

581. Ibidem, s. 130.

582. S. Sadkiewicz: Obrońcy mórz..., op. cit., s. 187.

583. B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 185–186.

584. M. Łuczowska: Piractwo i terroryzm morski jako..., op. cit., s. 743.

585. S. Sadkiewicz: Obrońcy mórz..., op. cit., s. 186.

586. B.R. Lewis: Kodeks Piratów. Od szlachetnych..., op. cit., s. 186.

587. D. Olender: Przeciwdziałanie i zwalczanie..., op. cit., s. 130.

588. M. Łuczowska: Piractwo i terroryzm morski jako..., op. cit., s. 742.

elektromagnetycznego. Wywołany w ten sposób ból ma zniechęcić morskich przestępców do kontynuowania ataku⁵⁸⁹. Oba urządzenia swoją budową przypominają antenę satelitarną.

Dodatkowo zabezpiecza się także okna, drzwi oraz schody używając do tego celu krat, metalowych płyt czy drutów ostrzowych⁵⁹⁰. Z kolei członków załogi wyposaża się sprzęt ochronny, taki jak kamizelki kuloodporne i hełmy⁵⁹¹. Należy jeszcze podkreślić szczególną rolę tak zwanej cytadeli. Jest ona specjalnym, kuloodpornym pomieszczeniem. Miejsce to służy jako schronienie, którego nie można otworzyć od zewnątrz. Tym samym pozwala zagrożonym osobom na ukrycie się i wezwanie pomocy⁵⁹².

Na zakończenie warto jeszcze wspomnieć o dość kontrowersyjnym rozwiązaniu, jakim jest wykorzystanie prywatnych firm ochrony morskiej (ang. *Private Maritime Security Companies*, PMSC)⁵⁹³. Oferują one usługi zabezpieczenia statków wykonywane przez specjalnych funkcjonariuszy⁵⁹⁴. Przeważnie są to osoby, które w przeszłości związane były z różnymi rodzajami sił zbrojnych, w tym z wojskami specjalnymi⁵⁹⁵. Katarzyna Wardin zauważa, że czasem do spłoszenia piratów wystarczy zamontowanie transparentu, który informuje o korzystaniu ze świadczeń takich kontraktorów⁵⁹⁶. Wątpliwości pojawiają się jednak w zakresie uregulowań prawnych dotyczących działalności tego typu ochroniarzy. W kwestii tej wskazać można na tak problematyczne aspekty, jak użycie przez nich broni palnej, stosowanie wobec nich międzynarodowego prawa konfliktów zbrojnych, zasady postępowania z zatrzymanymi przez nich piratami czy też egzekucję prawa w sytuacji zabicia morskiego przestępcy. Stanisław Sadkiewicz zwraca również uwagę na fakt, iż funkcjonariusze podczas pełnienia obowiązków na akwenach morskich pozbawieni są „sztywnej hierarchii, kontroli i dyscypliny”⁵⁹⁷. Innymi słowy, nikt w tym czasie nie sprawuje nad nimi formalnej władzy. Stwarza to więc ryzyko, że w swoich działaniach będą kierować się własną wolą, a nie rzeczywistymi potrzebami. Trudności przysparza także kwestia lojalności tychże kontraktorów. Istnienie zjawiska piractwa morskiego jest bowiem równoznaczne z potrzebą ochrony statków, a co za tym idzie, z generowaniem dochodów dla tego typu firm. Natomiast walka z tymże problemem oraz doprowadzanie do zmniejszenia jego skali oznaczają ograniczenie ich zarobków. Wynika więc z tego, że działalność piratów jest dla PMSC opłacalna. Co za tym idzie, kierując się chęcią osiągnięcia zysków, mogą celowo dążyć do jej podtrzymania⁵⁹⁸.

589. D. Olender: *Przeciwdziałanie i zwalczanie...*, op. cit., s. 133.

590. S. Sadkiewicz: *Obrońcy mórz...*, op. cit., s. 188-189.

591. B. Panek, M. Banasik: *Bezpieczeństwo szlaków wodnych w obliczu zjawiska międzynarodowego piractwa morskiego. W: Ratownictwo wodne oraz inne aspekty bezpieczeństwa na obszarach wodnych. Dylematy i wyzwania*. Red. J. Telak, Legionowo, Wydawnictwo Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, 2017, s. 134.

592. Szerzej – zob. S. Sadkiewicz: *Obrońcy mórz...*, op. cit., s. 190-193; B. Panek, M. Banasik: *Bezpieczeństwo szlaków wodnych...*, op. cit., s. 134.

593. Jednostki tego typu zapewniają personel ochrony, który w języku angielskim określa się jako „Privately Contracted Armed Security Personnel”, w skrócie PCASP. W literaturze przedmiotu spotkać można także terminy pokrewne PMSC, na przykład „prywatne firmy wojskowe” (ang. *Private Military Company*, PMC) czy „prywatne firmy ochroniarskie” (ang. *Private Security Company*, PSC).

594. Szerzej – zob. K. Wardin: *Prywatne firmy wojskowe – panaceum...*, op. cit., s. 954-959; J. Wajchert, J. Kroplewski: *Morskie agencje ochrony a bezpieczeństwo żeglugi morskiej*. „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2018, rok XII, s. 118-124; A. Makowski: *Współczesne piractwo a transport...*, op. cit., s. 823; B. Panek, M. Banasik: *Bezpieczeństwo szlaków wodnych...*, op. cit., s. 133-134.

595. J. Wajchert, J. Kroplewski: *Morskie agencje ochrony...*, op. cit., s. 119.

596. K. Wardin: *Prywatne firmy wojskowe – panaceum...*, op. cit., s. 956.

597. S. Sadkiewicz: *Obrońcy mórz...*, op. cit., s. 243.

598. *Ibidem*, s. 254.

W ramach konkluzji należy podkreślić rolę tych sposobów przeciwdziałania piratom, które stosowane są bezpośrednio na jednostkach pływających. W obliczu aktu piractwa stanowią one bowiem jedyne zabezpieczenie statku, członków załogi oraz transportowanego ładunku. W sytuacji ataku na nic zdadzą się regulacje prawa międzynarodowego, gdyż morscy przestępcy ich nie respektują. Wątpliwa jest także stosowna pomoc ze strony społeczności międzynarodowej, a zwłaszcza okrętów operacji morskich. Jak zostało przedstawione, ich liczba nie jest wystarczająca oraz działają one *post factum*. Wynika więc z tego, że zaatakowanie statki są zdane tylko i wyłącznie na siebie. Z tego powodu wskazane rozwiązania, które wykorzystuje się na ich pokładach, są niezwykle istotne i nie należy dopuścić do ich zaniedbania.

Zakończenie

Piractwo morskie od zarania dziejów towarzyszy ludzkości, tym samym od wieków stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego. Nie inaczej jest we współczesnym świecie. Z tego powodu karygodny jest fakt niewystarczającego zainteresowania tą dziedziną bezpieczeństwa, co też podkreśla się w literaturze przedmiotu. Słusznym wydaje się więc stwierdzenie, iż należy zainicjować intensywne działania zmierzające do zmiany tego stanu rzeczy. Przedsięwzięcia takie powinny zostać podjęte zarówno na poziomie poszczególnych państw, jak i w wymiarze regionalnym oraz w skali światowej. Jest to niezmiernie istotne z uwagi na fakt, że w zakresie bezpieczeństwa morskiego znajduje się nie tylko ochrona statków i przewożonych na ich pokładach ładunków, zabezpieczenie portów morskich czy środowiska naturalnego, ale przede wszystkim zdrowia i życia ludzkiego. Natomiast z punktu widzenia niniejszej pracy kwestię kluczową stanowi maritime security, będące jednym z rodzajów wspomnianej kategorii. Obejmuje ono zagrożenia stwarzane przez człowieka na obszarach morskich w sposób umyślny i celowy, które cechuje bezprawność oraz nielegalność. Ma więc zastosowanie zwłaszcza w przypadku piractwa morskiego, którego problematyka została podjęta w tejże pracy.

Przeprowadzona w tym zakresie analiza pozwala na potwierdzenie hipotez przytoczonych we wstępie. Na podstawie poszczególnych rozdziałów niniejszej pracy udowodniono słusność przyjętych hipotez szczegółowych. Natomiast zgodnie z główną hipotezą piractwo bezsprzecznie stanowi jedno z czołowych zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego w XXI, ponieważ odnotowuje się znaczną aktywność piratów na określonych akwenach wodnych. Z problemem tym zmagają się zwłaszcza obszary o kluczowym znaczeniu dla żeglugi i transportu drogą morską. Z kolei szczególne niebezpieczeństwo zauważalne jest w przypadku tak zwanych „wąskich gardeł”. Mianem tym określa się cieśniny oraz kanały, co tym samym pozwala na stwierdzenie, że specyfika tychże miejsc wpływa na podwyższone ryzyko pirackiego ataku. Są one bowiem nie tylko o wiele węższe oraz znacznie płytsze aniżeli inne obszary wodne, ale także w ich zasięgu zachodzi wzmożony ruch różnego rodzaju jednostek pływających. We współczesnym świecie wskazać można cztery regiony występowania piractwa, którymi są Azja Południowo-Wschodnia (Cieśnina Malakka, Morze Południowochińskie, wody indonezyjskie oraz Zatoka Bengalska), Afryka Wschodnia (Róg Afryki, Zatoka Adeńska, wody Oceanu Indyjskiego wraz z Morzem Arabskim), Afryka Zachodnia (Zatoka Gwinejska) oraz Ameryka Środkowa i Południowa (Morze Karaibskie).

Ponadto, poruszenie takich aspektów, jak analiza istoty bezpieczeństwa wraz z jego morską dziedziną, przestudiowanie pojęcia piractwa morskiego w dyskursie naukowym i prawie międzynarodowym, przeprowadzenie charakterystyki piractwa morskiego, a także przedstawienie metod działania piratów i sposobów przeciwdziałania im, przyczyniło się do wyjaśnienia celów szczegółowych. Natomiast celem głównym niniejszej pracy było ustalenie, w jaki sposób i na jaką skalę piractwo morskie stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego. W odniesieniu do sposobów można

więc stwierdzić, iż zjawisko to powoduje niebezpieczeństwo poprzez określone rodzaje aktów piractwa. Wśród nich wyróżnia się ataki na statki będące w bezruchu, napady na jednostki będące w ruchu (w postaci rozboju lub porwania), a także porwania statków dla okupu. Należy przy tym podkreślić, że piractwo morskie jest fenomenem niejednorodnym, a tym samym nie można wskazać jednego modus operandi, które charakteryzowałoby wszystkich piratów. Metody ich działania są bowiem zróżnicowane pomiędzy poszczególnymi obszarami występowania tego zjawiska. Innymi słowy, morscy przestępcy dostosowują je do specyfiki regionu, w którym funkcjonują. Z kolei rozważając skalę tego problemu analizie poddano dane pochodzące z corocznych raportów Międzynarodowego Biura Morskiego „Piracy and armed robbery against ships” z lat 2015–2022. To tym samym pozwoliło na wysnucie wniosków na temat częstotliwości oraz skuteczności działań morskich przestępców. W odniesieniu do pierwszego ze wskazanych zauważono tendencję spadkową. Niemniej jednak, okoliczności tej nie należy postrzegać w kategoriach perspektywicznego zaniku omawianego fenomenu. Przyjęcie założenia, iż zmniejszenie aktywności piratów jest równoznaczne z możliwością zażegnania zjawiska jest błędne. Ponadto, może także skutkować bagatelizacją oraz marginalizacją tworzonych przez nie zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego. Słusznym wydaje się stwierdzenie, że fakt ten świadczy raczej o jego niejednostajnym charakterze. Przytoczone w pracy przykłady potwierdziły bowiem zmienność jego intensyfikacji w czasie. Warto również wspomnieć, że przestudiowano częstotliwość aktów piractwa nie tylko w skali światowej, ale także z uwzględnieniem poszczególnych regionów jego występowania. To tym samym pozwoliło na wysnucie wniosku, iż obszarem zmagającym się z największą aktywnością piratów jest Azja Południowo-Wschodnia. Natomiast w kwestii skuteczności tychże działań zauważono proporcjonalną tendencję spadkową. Nie powinno to jednak dziwić, gdyż okoliczność ta jest konsekwencją wspomnianego zmniejszenia ogólnej liczby ataków. Niepokojący pozostaje przy tym fakt, iż działania piratów częściej zakończone są powodzeniem aniżeli fiaskiem. W tym miejscu należy jeszcze podkreślić rolę tak zwanej „ciemnej liczby przestępstw”. W ich zakresie znajdują się akty niezgłoszone odpowiednim organom, a tym samym nieujęte w statystykach. Na tej podstawie można więc stwierdzić, iż rzeczywista skala omawianego zjawiska jest najprawdopodobniej o wiele większa.

Warto przypomnieć, iż problem badawczy niniejszej pracy zawierał się w następującym pytaniu: jakie są zagrożenia bezpieczeństwa morskiego w XXI wieku wynikające ze zjawiska piractwa? W odpowiedzi można więc stwierdzić, że zjawisko to stanowi znaczące niebezpieczeństwo dla transportu i komunikacji drogą morską. Adresatem tychże zagrożeń mogą być ludzie, zwłaszcza członkowie załogi statku. To tym samym skutkuje ryzykiem utraty przez nich zdrowia, a w skrajnych przypadkach nawet życia. Przykładowo, osoby te mogą zostać zastraszone lub zranione w przypadku ataku rabunkowego, a także porwane dla okupu. Mając na uwadze powyższe można więc stwierdzić, iż największym możliwym do poniesienia kosztem działalności piratów jest ludzkie istnienie. Niemniej, zagrożone są także same jednostki pływające oraz znajdujący się na ich pokładach ładunek. Wszelkie kosztowności, cenne towary i inne wartościowe przedmioty najczęściej bowiem padają łupem morskich przestępców. Zdarzają się również sytuacje, w których uprowadza się statki same w sobie. Ponadto, niebezpieczeństwa stwarzane

przez piractwo morskie mogą być także skierowane w porty morskie czy środowisko naturalne.

We wstępie zwrócono także uwagę na gospodarcze znaczenie akwenów wodnych, dlatego na zakończenie nie sposób nie wspomnieć o kosztach ekonomicznych wywoływanych przez piractwo. Podstawową stratą jest ta odnotowywana w handlu drogą morską, gdyż w obliczu ataku piratów istnieje ryzyko utraty części towarów. Co więcej, samo wstrzymaniem transportu ładunku powoduje straty finansowe. Jak wcześniej także wskazano, z problemem piractwa zmagają się zwłaszcza obszary o kluczowym znaczeniu dla żeglugi i transportu morskiego. To tym samym powoduje między innymi zagrożenie dostaw surowców energetycznych, takich jak ropa naftowa czy gaz ziemny. Koszty ponoszone są także w turystyce, bowiem działalność piratów może wywoływać poczucie strachu i niepewności wśród społeczeństwa. To z kolei będzie wpływać na zmniejszenie zainteresowania wypoczynkiem na wyspach czy też wycieczkami wymagającymi przemieszczenia się drogą morską. Ponadto, rybacy oraz porty morskie także odnotowują straty finansowe wynikające z aktywności morskich przestępców. Warto również wspomnieć o kosztach ponoszonych przez armatorów, które wynikają między innymi z wykupywania ubezpieczeń, potrzeby wyposażenia statku w dodatkowe mechanizmy ochrony czy opłacania usług prywatnych firm ochrony morskiej. Co więcej, jednostki bywają zmuszone do zmiany trasy w celu ominięcia obszarów zagrożonych pirackim atakiem. W konsekwencji powoduje to zwiększenie nakładów finansowych na paliwo oraz potrzebę wypłacenia dodatkowej pensji członkom załogi. Nie można zapomnieć również o okupach opłacanych w sytuacji porwania.

Bibliografia

Akty prawne

1. Human Development Report 1994. United Nations Development Program. New York, 1994.
2. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Montego Bay, 10.12.1982 (Dz.U. 2002 nr 59 poz. 543).
3. Konwencja o morzu pełnym. Genewa, 29.04.1958 (Dz.U. 1963 nr 33 poz. 187).
4. Piracy and armed robbery against ships. Annual report. 1 January – 31 December 2009. ICC International Maritime Bureau. London, January 2010.
5. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2015. ICC International Maritime Bureau. London, January 2016.
6. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2020. ICC International Maritime Bureau. London, January 2021.
7. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2018. ICC International Maritime Bureau. London, January 2019.
8. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2016. ICC International Maritime Bureau. London, January 2017.
9. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2017. ICC International Maritime Bureau. London, January 2018.
10. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2019. ICC International Maritime Bureau. London, January 2020.
11. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2020. ICC International Maritime Bureau. London, January 2021.
12. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2021. ICC International Maritime Bureau. London, January 2022.
13. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2022. ICC International Maritime Bureau. London, January 2023.
14. Powszechna deklaracja praw człowieka. Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 217 A (III). Paryż, 10.12.1948.
15. Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej. Biuro Bezpieczeństwa Narodowego. 2017.
16. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. 1997 nr 88 poz. 553).
17. Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2022 poz. 2600).

Monografie

1. Bartuś A., red., 2016: Zagrożenia bezpieczeństwa na przełomie XX i XXI wieku. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze i polityczne. Chorzów.
2. Bator A., Helios J., Jedlecka W., red., 2014: Rządy prawa i europejska kultura prawna. Wrocław.
3. Bierzanek R., Symonides J., 2004: Prawo międzynarodowe publiczne. Wydanie VIII zmienione. Warszawa.
4. BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO and OCIMF, 2018: BMP5. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabic Sea. Version 5. Livingston.
5. Bodziany M., red., 2015: Społeczeństwo a wojna. Kryzysy społeczne – retrospekcja i współczesność. Wrocław.
6. Bomba A., 2014: Piractwo morskie. W: Florczak A., Lisowska A., red., Organizacje międzynarodowe w działaniu. Wrocław.
7. Bukowski S.Z., 2015: Wprowadzenie do teorii bezpieczeństwa w stosunkach międzynarodowych. Koszalin.
8. Chojnowski L., 2015: Bezpieczeństwo. Zarys teorii. Słupsk.
9. Ciupiński A., 2010: Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego. Warszawa.
10. Czajkowski W., 2017: Psychologia bezpieczeństwa. Wyzwania i zagrożenia. Kraków.
11. Czaputowicz J., 2012: Bezpieczeństwo międzynarodowe. Współczesne koncepcje. Warszawa.
12. Cziomer E., red., 2010: Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku. Wybrane problemy. Kraków.
13. Czupryński A., Wiśniewski B., Zboina J., red., 2015: Bezpieczeństwo. Teoria – Badania – Praktyka. Józefów.
14. De Souza P., 2008: Piraci w świecie grecko-rzymskim. Przeł. J. Lang. Zakrzewo.
15. Debita M., Adamczyk M., red., 2017: Polska-Europa-Świat wczoraj i dziś. Poznań.
16. Dubisz S., red., 2018: Wielki słownik języka polskiego PWN. T. 1, A-G. Warszawa.
17. Dubisz S., red., 2018: Wielki słownik języka polskiego PWN. T. 3, O-Q. Warszawa.
18. Frąckowiak K., 2015: Piractwo morskie. Studium prawnokarne i kryminologiczne. Olsztyn.
19. Gil G., 2015: Upadanie państwa w stosunkach międzynarodowych po zimnej wojnie. Lublin.
20. Gołębiowski J., 2015: Anatomia bezpieczeństwa. Warszawa.
21. Haywood R., Spivak R., 2012: Maritime Piracy. Abingdon.
22. Kitler W., Kośminder T., red., 2015: Metodologiczne i dydaktyczne aspekty bezpieczeństwa narodowego. Warszawa.
23. Kłosowicz R., Mania A., red., 2012: Problem upadku państw w stosunkach międzynarodowych. Kraków.
24. Kłosowicz R., red., 2013: Państwa dysfunkcyjne i ich destabilizujący wpływ na stosunki międzynarodowe. Kraków.
25. Kłosowicz R., red., 2014: Państwa dysfunkcyjne i międzynarodowe wysiłki zmierzające do ich naprawy. Kraków.

26. Konstam A., 2020: Świat Piratów. Historia najsłynniejszych morskich rozbójników. Przeł. S. Patlewicz. Warszawa.
27. Korzeniowski L.F., 2017: Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Wydanie II. Warszawa.
28. Kosiński M.H., 2015: Morskie prawo publiczne. Gdynia.
29. Kubiak K., 2009: Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski. Warszawa.
30. Kuźniar R., Balcerowicz B., Bieńczyk-Missala A., Grzebyk P., Madej M., Pronińska K., Sułek M., Tabor M., Wojciuk A., 2012: Bezpieczeństwo międzynarodowe. Warszawa.
31. Kuźniar R., Lachowski Z., red., 2003: Bezpieczeństwo międzynarodowe czasu przemian. Zagrożenia – Koncepcje – Instytucje. Warszawa.
32. Lewis B.R., 2009: Kodeks Piratów. Od szlachetnych złodziei do współczesnych przestępców. Przeł. P. Mączka. Bremen.
33. Little B., 2017: Złoty wiek piratów. Prawda i mity o piratach. Kraków.
34. Lutostański M., 2015: Podstawy bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej: studium problemów teoretycznych. Toruń.
35. Łoposzko T., 1994: Starożytni piraci Morza Śródziemnego. Lublin.
36. Machowski J., 2000: Piractwo w świetle historii i prawa. Warszawa.
37. Mahan A., 1890: The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783. Boston.
38. Masło K., 2020: Międzynarodowa odpowiedzialność karna jednostek za zbrodnie przeciwko ludzkości. Warszawa.
39. Mika C., Marciniak K., red., 2009: Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r. W piętnastą rocznicę wejścia w życie. Toruń.
40. Miler R.K., 2015: Bezpieczeństwo transportu morskiego. Warszawa.
41. Morawiecki L., Berdowski P., red., 2004: Ideologia i propaganda w starożytności. Materiały konferencji Komisji Historii Starożytnej PTH, Rzeszów 12-14 września 2000. Rzeszów.
42. Nawrot J., 2019: Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego. Warszawa.
43. Nowak E., Nowak M., 2011: Zarys teorii bezpieczeństwa narodowego. Warszawa.
44. Olender D., 2017: Przeciwdziałanie i zwalczanie piractwa morskiego. Wybrane problemy. Warszawa.
45. Pawłowski J., Zdrodowski B., Kulickowski M., red., 2020: Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa. Toruń.
46. Piwowarski J., 2015: Fenomen bezpieczeństwa. Pomędzy zagrożeniem a kulturą bezpieczeństwa. Kraków.
47. Pyć D., Łuczywek C., Zużewicz-Wiewiórowska I., 2022: Kodeks morski. Komentarz. Warszawa.
48. Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I., 2020: Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć. 2. wydanie. Warszawa.
49. Raleigh W.: A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c.
50. Sadkiewicz S., 2019: Obrońcy mórz. Piraci, morscy terroryści i polski oficer ochrony statków. Kraków.
51. Stańczyk J., 2017: Formułowanie kategorii pojęciowej bezpieczeństwa. Poznań.

52. Sulowski S., Brzeziński M., red., 2014: Trzy wymiary współczesnego bezpieczeństwa. Warszawa.
53. Szpak A., 2014: Fenomen „państw upadłych” w świetle prawa międzynarodowego. Toruń.
54. Szubrycht T., 2011: Bezpieczeństwo Morskie Państwa: zarys problemu. Gdynia.
55. Szylar A., Zięba-Kołodziej B., Maciaszczyk P., red., 2015: Bezpieczeństwo. Wybrane aspekty. Tarnobrzeg.
56. Tanaś V., Welskop W., red., 2017: Człowiek wobec zagrożeń współczesności. Łódź.
57. Telak J., red., 2017: Ratownictwo wodne oraz inne aspekty bezpieczeństwa na obszarach wodnych. Dylematy i wyzwania. Legionowo.
58. Urbanek A., red., 2013: Wybrane problemy bezpieczeństwa międzynarodowego. Dziedziny bezpieczeństwa. Słupsk.
59. Wardin K., 2007: Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi. Warszawa.
60. Wardin K., 2014: Model reagowania na zagrożenia piractwem morskim. Warszawa.
61. Wasiuta O., Klepka R., Kopec R., red., 2018: Vademecum bezpieczeństwa. Kraków.
62. Wojtaszczyk K.A., Materska-Sosnowska A., red., 2009: Bezpieczeństwo państwa. Warszawa.
63. Zając J., Włodkowska-Bagan A., Kaczmarski M., red., 2015: Bezpieczeństwo międzynarodowe. Polska-Europa-Świat. Warszawa.
64. Zięba R., 2004: Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego: koncepcje – struktury – funkcjonowanie. Wydanie czwarte poprawione i rozszerzone. Warszawa.
65. Zięba R., 2008: Bezpieczeństwo międzynarodowe po zimnej wojnie. Warszawa.
66. Zięba R., Bieleń S., Zając J., red., 2015: Teorie i podejścia badawcze w nauce o stosunkach międzynarodowych. Warszawa.
67. Zięba R., red., 2018: Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku. Warszawa.

Artykuły naukowe

1. Adamczak W., Nawrot J., 2015: Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia maritime safety i maritime security. „Gdańskie Studia Prawnicze”, t. 33.
2. Antczak A., 2017: Rola aktorów niepaństwowych w kształtowaniu bezpieczeństwa. „Środkoeuropejskie Studia Polityczne”, nr 3.
3. Banasiewicz P., Gramala S., 2020: Piractwo somalijskie. „Roczniki Studenckie Akademii Wojsk Lądowych”, r. 4.
4. Bartosiewicz A., 2016: Charles Vane i złota era piractwa. „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Historica”, nr 96.
5. Będźmirowski M., Kościelniak R., 2017: Bezpieczeństwo morskie państwa – Lekkie Nawodne Siły Uderzeniowe. „Przedsiębiorczość i Zarządzanie”, t. 18, z. 5, cz. II.
6. Biderman B., 2016: Terroryzm morski. „Securo: Współczesny terroryzm”, nr 3.
7. Błonko K., 2011: Aspekty prawne piractwa morskiego. „The Maritime Worker. Czasopismo marynarzy,

- stoczniovców, portowców", nr 2(27).
8. Bombińska E., 2016: Unia Europejska wobec zagrożeń współczesnym piractwem morskim. „Przedsiębiorczość i Zarządzanie”, t. 17, z. 8, cz. II.
 9. Buczyński J., 2011: Teoria bezpieczeństwa: procedury i metody badawcze. „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa”, nr 2.
 10. Bueger C., 2015: What is Maritime Security?. “Marine Policy”, vol. 53.
 11. Ciekanowski Z., 2009: Działania asymetryczne jako źródło zagrożeń bezpieczeństwa. „Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza”, nr 3.
 12. Ciekanowski Z., 2010: Rodzaje i źródła zagrożenia bezpieczeństwa. „Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza”, nr 1.
 13. Czaja J., 2004: Bezpieczeństwo euroatlantyckie. Nowe zagrożenia, nowe wyzwania. „Krakowskie Studia Międzynarodowe”, nr 4.
 14. Czubaj A., 2016: Miejsce jednostki we współczesnym pojmowaniu bezpieczeństwa. „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności”, nr 1(2).
 15. Dobrowolski F., 2022: Piractwo w Azji Południowo-Wschodniej. „Studia Orientalne”, r. 11, nr 3(23).
 16. Dyrz Cz., Morgaś W., Urbański J., 2009: Maritime safety, security and defense of today and tomorrow. „Annual of Navigation”, nr 15.
 17. Dzięcielski Ł., 2011: Piractwo morskie – odrodzenie zła jako problem ludzkości – ujęcie retrospektywne i współczesne. „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego”, nr 1.
 18. Fałdowski M., 2018: Współczesny wymiar bezpieczeństwa. „Zeszyty Naukowe SGSP”, nr 66.
 19. Fieducik B., 2011: The definition of piracy under article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea – an attempted legal analysis. “Białostockie Studia Prawnicze”, z. 10.
 20. Formela K., Neumann T., Weinrit A., 2019: Overview of Definitions of Maritime Safety, Safety at Sea, Navigational Safety and Safety in General. “The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, vol. 13, nr 2.
 21. Frąckowiak K., 2015: Cechy dystynktywne terroryzmu morskiego w ujęciu fenomenologicznym. „Studia Prawnoustrojowe”, nr 29.
 22. Frąckowiak K., Jankowski P., 2012: Piractwo somalijskie a polskie prawo karne na przykładzie przestępstwa przejęcia kontroli nad statkiem wodnym. „Studia Elckie”, nr 14.
 23. Frąckowiak K., Jankowski P., 2013: Przygotowanie do piractwa morskiego w polskim prawie karnym – analiza krytyczna. „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, cz. 1.
 24. Głogowska P., Zdrojewska P., Wagner H., 2016: Bezpieczeństwo i zagrożenia – wzajemne relacje. „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy”, nr 20(3).
 25. Harabin R., 2018: Bezpieczeństwo, istnienie, zagrożenie. Relacyjna typologizacja bezpieczeństwa i wnioski dla teorii zarządzania kryzysowego. „The Peculiarity of Man”, nr 27.
 26. Iwanek T., 2009: Prawo międzynarodowe wobec piractwa morskiego. „Państwo i Prawo”, nr 10.
 27. Janikowski M., Zarychta S., 2009: Piractwo morskie – ogólnoświatowy problem. „Rocznik Bezpieczeństwa

- Morskiego", cz. 1.
28. Jeżewski M., 2003: Uniwersalna jurysdykcja karna w prawie międzynarodowym. „Kwartalnik Prawa Publicznego”, nr 2.
29. Kamiński S., 2013: Wpływ wielokulturowości na system bezpieczeństwa narodowego. „Wiedza Obronna”, nr 3.
30. Kapusta A., Kasolik B., 2019: Piractwo – nowe oblicze starego zagrożenia. „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis: Studia de Securitate”, nr 9(4).
31. Kitler W., red., 2015: Państwa nieuznawane i upadłe w prawie i bezpieczeństwie międzynarodowym: wyzwanie czy zagrożenie. Zeszyt Problemowy nr 3(78).
32. Klamut R., 2012: Bezpieczeństwo jako pojęcie psychologiczne. „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej. Ekonomia i Nauki Humanistyczne”, nr 286, z. 19(4/2012).
33. Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., 2006: Próba przedstawienia zasad stosowania formalnej oceny bezpieczeństwa morskiego (FSA). „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4(167).
34. Kopczewski M., Ciekanowski Z., 2018: Zagrożenie współczesnego świata – piractwo – historia i współczesność. „Bezpieczeństwo publiczne”, nr 12.
35. Kosmański B., 2019: Bezpieczeństwo morskie Rogu Afryki. „Studia Administracji i Bezpieczeństwa”, nr 7.
36. Kosiński M.H., 2011: Piractwo morskie a polskie prawo karne. „Kwartalnik Prawa Publicznego”, t. 11, nr 1/2.
37. Kosiński M.H., 2021: Ustawa o bezpieczeństwie morskim – stan de lege lata i postulaty de lege ferenda. „Prawo Morskie”, nr 28.
38. Lubiewski P., Drózd A., 2020: Zagrożenie – rozważania na gruncie teorii. „Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im Witelona w Legnicy”, nr 34(1).
39. Łosiewicz Z., Łosiewicz D., Łosiewicz M., 2018: Działania logistyczne armatorów związane z piractwem morskim w aspekcie geologiczno-prawnym. Czasopismo „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, r. 19, nr 12.
40. Łuczowska M., 2010: Piractwo i terroryzm morski jako zagrożenia transportu morskiego. Czasopismo „Logistyka”, nr 2.
41. Łukaszuk L., 2009: Społeczność międzynarodowa wobec problemu piractwa morskiego – wybrane aspekty prawne. „Prawo Morskie”, t. 25.
42. Łysik A., 2012: Terroryzm morski. Współczesne zagrożenie w transporcie międzynarodowym. „Zeszyty naukowe Uniwersytetu Gdańskiego: Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego”, nr 9.
43. Majer P., 2012: W poszukiwaniu uniwersalnej definicji bezpieczeństwa wewnętrznego. „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego”, nr 7(4).
44. Makowski A., 2007: Ochrona statków morskich przed atakami terroru. „Prawo Morskie”, t. 23.
45. Makowski A., 2011: Współczesne piractwo a transport morski. Czasopismo „Logistyka”, nr 5.
46. Makowski A., 2013: Czy regulacje Konwencji o Prawie Morza z 1982 roku są właściwe w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa na morzu?. „Prawo Morskie”, t. 29.

47. Markiewicz J., 2014: Pojęcie i charakter bezpieczeństwa morskiego. „Obronność. Zeszyty Naukowe”, nr 1(9).
48. Moczuk E., 2013: Bezpieczeństwo jako kategoria analizy socjologicznej. „Ius et Administratio”, nr 3.
49. Nawrot J., 2015: O potrzebie wyraźnego rozróżnienia pojęć „bezpieczeństwo” i „ochrona” w prawie polskim. Uwagi na tle polskiej legislacji morskiej. „Prawo i Więź”, nr 4(14).
50. Nawrot J., 2017: Kierunki zmian w prawie o bezpieczeństwie morskim. „Studia Prawa Publicznego”, nr 2(18).
51. Niwczyk A., 2006: Przemoc na morzu w regionie Azji Południowo-Wschodniej wyzwaniem dla bezpieczeństwa międzynarodowego. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego”, t. 1.
52. Niwczyk A., 2014: Działania Unii Europejskiej ukierunkowane na przeciwdziałanie piractwu morskiemu w Rogu Afryki i zwalczanie tego zjawiska. „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego”, nr 11.
53. Ostropolski T., 2011: Jurysdykcja uniwersalna wobec piractwa morskiego w prawie międzynarodowym. „Państwo i Prawo”, nr 2.
54. Padzik J., 2013: Piractwo morskie: historyczna ciągłość i zmiana. „Bezpieczeństwo Narodowe”, nr I(25).
55. Panacheda M., 2015: Piractwo morskie w ujęciu retrospektywnym, pojęciowo-prawnym oraz współczesnym. „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego”, nr 1.
56. Pyć D., 2019: Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego. „Prawo Morskie”, nr 36.
57. Ratkowska A., 2010: Piractwo i terroryzm morski. „Studia Prawnicze”, z. 2(184).
58. Rogozińska A., 2021: Zagrożenia jako główny determinant bezpieczeństwa międzynarodowego. „Rocznik Nauk Społecznych”, t. 13(49).
59. Roloff M., 2015: Piractwo w Cieśninie Malakka. „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego”, nr 2.
60. Roman Ł., 2015: Istota współczesnych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa. „Journal of Modern Science”, t. 4/27.
61. Rosicki R., 2010: O pojęciu i istocie bezpieczeństwa. „Przegląd Polityczny”, nr 3.
62. Rubin A.P., 1987: The Law of Piracy. „Denver Journal of International Law & Policy”, t. 15, nr 2.
63. Sadowska E., 2017: Zagrożenia asymetryczne – definicja, świadomość społeczna i rola we współczesnym świecie. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego”, t. 11, nr 2.
64. Serowaniec M., Włoch W., 2016: Kategoria bezpieczeństwa w ujęciu prawnofilozoficznym. „Studia Iuridica Toruniensia”, t. 18.
65. Skwarski A., 2018: Problematyka działań pirackich na akwenach wodnych, rozwój zjawiska, metody zwalczania. „Studia Administracji i Bezpieczeństwa”, nr 4.
66. Stępień B., Łubiński P., 2021: Kapitan Phillips w Zatoce Adeńskiej: refleksje na temat przestrzegania praw człowieka na morzu i zwalczania piractwa. „Krytyka Prawa. Niezależne studia nad prawem”, vol. 13, nr 1.
67. Szpak A., 2016: Piractwo morskie jako przykład asymetrycznego zagrożenia dla bezpieczeństwa międzynarodowego. Przypadek piractwa somalijskiego. „Olsztyńskie Studia Afrykanistyczne: Afryka w systemie bezpieczeństwa międzynarodowego. Bezpieczeństwo ekologiczne i społeczno-ekonomiczne”,

t. 4.

68. Szubrycht A., 2006: Analiza podobieństw operacji militarnych innych niż wojna oraz działań pozwalających zminimalizować zagrożenia asymetryczne. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 1(164).
69. Szubrycht T., 2006: Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa. „Zeszyty naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4(167).
70. Szubrycht T., 2010: Transport morski – ekonomiczne wymiary współczesnych zagrożeń asymetrycznych. Czasopismo „Logistyka”, nr 2.
71. Szubrycht T., 2014: Działania wielonarodowych zespołów okrętów w ramach operacji antypirackich. „Athenaeum. Polskie Studia Politologiczne”, vol. 42.
72. Świerszcz K., 2016: Bezpieczeństwo państwa w czasach współczesnych w ujęciu podmiotowo-aksjologicznych wyzwań. „Przegląd nauk o obronności”, nr 1-2/2016.
73. Świniarski J., 2017: O znaczeniach nazwy złożonej bezpieczeństwo. „Studia Bezpieczeństwa Narodowego”, r. 7, nr 12.
74. Tryboń M., Grabowska-Lepczak I., Kwiatkowski M., 2011: Bezpieczeństwo człowieka w obliczu zagrożeń XXI wieku. „Zeszyty Naukowe SGSP”, nr 41.
75. Urbański J., Morgaś W., Specht C., 2008: Bezpieczeństwo morskie – ocena i kontrola ryzyka. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 2(173).
76. Wajchert J., Kroplewski J., 2018: Morskie agencje ochrony a bezpieczeństwo żeglugi morskiej. „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego”, rok XII.
77. Wardin K., 2008: Zagrożenie bezpieczeństwa transportu ropy naftowej i piractwem morskim. Projektowana budowa kanału Kra w Tajlandii w celu ominięcia Cieśniny Malakka. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego”, t. 3.
78. Wardin K., 2009: Piraci wybrzeża Somalii zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego. „Zeszyty Naukowe AON”, nr 4(77).
79. Wardin K., 2009: Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego. „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 3(178).
80. Wardin K., 2010: Cieśniny – „wąskie gardła” transportu morskiego. Czasopismo „Logistyka”, nr 2.
81. Wardin K., 2011: Prywatne firmy wojskowe – panaceum na problem piractwa morskiego. „Logistyka”, nr 5.
82. Wardin K., 2017: Piractwo morskie i jego implikacje dla bezpieczeństwa morskiego w drugiej dekadzie XXI wieku – casus Somalii. „Przegląd Strategiczny”, nr 10.
83. Winiarska M., 2012: Wybrane problemy dotyczące transportu morskiego w kontekście ochrony jego bezpieczeństwa. „Colloquium”, nr 4.
84. Yau Meng Wee J., 2017: Maritime terrorism threat in Southeast Asia and its challenges. „Pointer”, vol. 43, nr 2.
85. Zagórska A., 2017: Bezsilność prawa wobec współczesnych zagrożeń asymetrycznych – nielegalna

- migracja jako źródło terroryzmu. „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego”, t. 11, nr 2.
86. Zajadło J., 2005: Prawo międzynarodowe wobec problemu państwa upadłego. „Państwo i Prawo”, nr 2.
87. Zajadło J., 2005: Uniwersalna jurysdykcja – kilka uwag filozoficznoprawnych. „Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny”, z. 3.
88. Zięba R., 2012: O tożsamości nauk o bezpieczeństwie. „Zeszyty Naukowe AON”, nr 1(86).
89. Zięba R., 2016: Współczesne wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa międzynarodowego. „Stosunki Międzynarodowe – International Relations”, nr 3, t. 52.
90. Zięcina M., Ficoń K., Sokołowski W., 2021: Bezpieczeństwo morskie państwa jako kategoria typologiczna bezpieczeństwa narodowego. „Systemy Logistyczne Wojsk”, z. 54.

Źródła internetowe

1. About Combined Maritime Forces (CMF). Combinedmaritimeforces.com, <https://combinedmaritimeforces.com/about/> (dostęp: 14.05.2023).
2. About MARCOM. NATO.int, <https://mc.nato.int/about-marcom> (dostęp: 11.05.2023).
3. About. NATO.int, <https://shipping.nato.int/nsc/about> (dostęp: 11.05.2023).
4. Anyiam H., 2014: The legalities of Gulf of Guinea maritime crime with suggested solutions. Center for International Maritime Security, 17 July 2014, <https://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/> (dostęp: 06.09.2022).
5. Atalanta, EUTM Somalia i EUCAP Somalia: mandaty przedłużone o 2 lata. Komunikat prasowy Rady Unii Europejskiej, 12.12.2022, <https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2022/12/12/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-years/> (dostęp: 12.05.2023).
6. Bezpieczeństwo morskie. Archiwalna Strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/bezpieczenstwo-morskie> (dostęp: 09.05.2022).
7. Counter-piracy operations (2008-2016). NATO.int, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm (dostęp: 08.05.2023).
8. Cyran M., 01.08.2009: Porwanie na wodach Bałtyku. Portal Spraw Zagranicznych, <https://psz.pl/91-europa/porwanie-na-wodach-baltyku> (dostęp: 18.03.2023).
9. Dyrz Cz., 2020: Bezpieczeństwo morskie a nawigacja. Projekt „Meteorological and Oceanographic (METOC) support of activities at sea”, https://www.researchgate.net/publication/339944006_Bezpieczenstwo_morskie_a_nawigacja_Maritime_safety_and_navigation (dostęp: 21.05.2022).
10. EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea. EEAS.Europa.eu, 25.01.2021, https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en (dostęp: 14.05.2023).
11. European Maritime Safety Agency, <https://www.emsa.europa.eu/> (dostęp: 28.05.2022).
12. Fakulta špeciálneho inžinierstva ŽU, 17. Medzinárodná vedecká konferencia „Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí”. Žilina, <http://fbiw.uniza.sk/rks/2012/articles/clanky/walek.pdf> (dostęp:

- 05.05.2022).
13. Falba T., 2021: Wikingowie epoki brązu. Portal Morski, 10.12.2021, <https://www.portalmorski.pl/wiadomosci/historia/49874-wikingowie-epoki-brazu> (dostęp: 07.11.2022).
 14. IMB Piracy Reporting Centre. ICC Commercial Crime Services, <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (dostęp: 04.04.2023).
 15. International Maritime Bureau. ICC Commercial Crime Services, <https://www.icc-ccs.org/icc/imb> (dostęp: 04.04.2023).
 16. International Maritime Organisation, <https://www.imo.org/> (dostęp: 28.05.2022).
 17. Kołodziński E., 2009: Wprowadzenie do zarządzania bezpieczeństwem. Czasopismo internetowe „Zagadnienia Inżynierii Bezpieczeństwa”, <http://www.uwm.edu.pl/mkzk/download/wprowadzenie.pdf> (dostęp: 15.03.2022).
 18. Koziej S., 2010: Wstęp do teorii i historii bezpieczeństwa (skrypt internetowy). Warszawa/Ursynów, https://koziej.pl/wpcontent/uploads/2017/09/Teoria_i_historia_bezpieczenstwa.pdf (dostęp: 01.03.2022).
 19. Mission. EUNAVFOR.eu, <https://eunavfor.eu/mission> (dostęp: 12.05.2023).
 20. Nautyczny. Słownik Języka Polskiego Państwowego Wydawnictwa Naukowego, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/nautyczny.html> (dostęp: 06.09.2022).
 21. Operation Allied Protector. NATO.int, <https://shape.nato.int/page13974522> (dostęp: 09.05.2023).
 22. Operation Allied Provider. NATO.int, <https://shape.nato.int/page13984631> (dostęp: 08.05.2023).
 23. Operation OCEAN SHIELD. NATO.int, <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield> (dostęp: 10.05.2023).
 24. Piractwo. Encyklopedia Państwowego Wydawnictwa Naukowego, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/piractwo;4009520.html> (dostęp: 06.09.2022).
 25. Piractwo. Słownik Języka Polskiego Państwowego Wydawnictwa Naukowego, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/piractwo.html> (dostęp: 05.09.2022).
 26. Piractwo. Wielki Słownik Języka Polskiego, <https://wsjp.pl/haslo/podglad/11777/piractwo/1868075/morskie> (dostęp: 05.09.2022).
 27. Piracy and armed robbery prone areas and warnings. ICC Commercial Crime Services, <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings> (dostęp: 12.04.2023).
 28. Piracy. Cambridge English Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/piracy> (dostęp: 05.09.2022).
 29. Piracy. Collins Online Dictionary, <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/piracy> (dostęp: 05.09.2022).
 30. Piracy. Oxford Learner's Dictionaries, <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/us/definition/english/piracy> (dostęp: 05.09.2022).
 31. Pirates, Privateers, Corsairs, Buccaneers: What's the Difference?. Encyclopedia Britannica, <https://www.britannica.com/story/pirates-privateers-corsairs-buccaneers-whats-the-difference> (dostęp: 06.09.2022).

32. Poszukiwania Arctic Sea. Portal Morski, 14.08.2009, <https://www.portalmorski.pl/zegluga/13116-poszukiwania-arctic-sea> (dostęp: 18.03.2023).
33. Sankowski M., 24.07.2014: Atak piracki na Bałtyku: tajemnicza historia Arctic Sea 5 lat później. Defence24, <https://defence24.pl/atak-piracki-na-baltyku-tajemnicza-historia-arctic-sea-5-lat-pozniej> (dostęp: 18.03.2023).
34. Who has ratified UNCLOS?. Curtis, <https://www.curtis.com/glossary/public-international-law/unclos> (dostęp: 09.01.2023).

Spis rysunków

Rys. 1. Piramida Maslowa	8
Rys. 2. Podział bezpieczeństwa morskiego na maritime safety oraz maritime security	26
Rys. 3. Formy zagrożeń asymetrycznych na morzu według K. Rokicińskiego	31
Rys. 4. Główne regiony występowania piractwa morskiego we współczesnym świecie	62

Spis wykresów

Wykres 1. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2015–2022	68
Wykres 2. Zestawienie ilościowe aktów piractwa na przestrzeni lat 2015–2022 z uwzględnieniem zakresu geograficznego	70
Wykres 3. Zestawienie ilościowe rodzajów broni używanych w atakach pirackich na przestrzeni lat 2015–2022	77



**Komputerowe przygotowanie publikacji do druku sfinansowano ze środków
Narodowego Instytutu Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego.**



Sfinansowano ze środków Narodowego Instytutu Wolności –
Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego
w ramach Rządowego Programu Rozwoju Organizacji Obywatelskich
na lata 2018–2030 PROO





Wydawca
Alioth Foundation
foundation.alioth.group



Warszawa
2024