

BARBARA STĘPIEŃ¹, PIOTR ŁUBIŃSKI²

Kapitan Phillips w Zatoce Adeńskiej: refleksje na temat przestrzegania praw człowieka na morzu i zwalczania piractwa³

Wpłynął: 14.06.2020. Akceptacja: 10.02.2021

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie problematyki przestrzegania praw człowieka na morzu podczas operacji zwalczania piractwa i rozboju wobec statków. Analiza prowadzona była na przykładzie sytuacji panującej na obszarze Zatoki Adeńskiej oraz piractwa somalijskiego. Autorzy dokonali analizy międzynarodowych regulacji prawnych z zakresu prawa morza i praw człowieka ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania i ochrony praw człowieka w zależności od obszaru morskiego (morza terytorialnego, strefy przyległej oraz morza pełnego), na którym dochodzi do ich naruszania. Tematyka przestrzegania praw człowieka w kontekście obszarów morskich nie była jak dotąd przedmiotem publikacji naukowych w języku polskim, a w związku z jej szczególnym znaczeniem społecznym i prawnym (m.in. w świetle kryzysu migracyjnego w basenie Morza Śródziemnego) konieczne staje się jej zaprezentowanie. W podsumowaniu autorzy wskazują, że regulacje dotyczące piractwa oraz aktów rozboju wobec statków mają charakter jedynie ramowy i konieczne jest stworzenie konkretnych procedur postępowania z piratami na poziomie międzynarodowym (z uwzględnieniem międzynarodowych standardów ochrony praw człowieka).

Słowa kluczowe: piractwo, rozbój wobec statków, Zatoka Adeńska, prawa człowieka na morzu, eksterytorialne stosowanie EKPCz, prawo morza, międzynarodowe prawo morskie.

¹ Dr Barbara Stępień – Universidad Iberoamericana w Mexico City (Meksyk); e-mail: barbara.stepien@hotmail.com; ORCID: 0000-0002-2430-5445. Autor do korespondencji.

² Dr Piotr Łubiński – Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie (Polska); e-mail: piotr.lubinski@up.krakow.pl; ORCID: 0000-0002-6007-5683.

³ Projekt badawczy nie jest finansowany przez żadną instytucję.

BARBARA STĘPIEŃ, PIOTR ŁUBIŃSKI

Captain Phillips in the Gulf of Aden: Reflections on the Observance of Human Rights at Sea and on Countering Piracy⁴

Abstract

The aim of the article is to offer an insight into the problem of observance of human rights at sea in situations of fighting piracy and armed robbery against vessels. The analysis has been conducted using the example of the situation in the Gulf of Aden and piracy off the coast of Somalia. The authors have analysed international legal regulations in the field of the law of the sea and human rights, with a particular consideration of the observance and protection of human rights depending on the maritime zone (territorial sea, contiguous zone, and high sea) where these rights are violated. The subject matter of the observance of human rights in the context of maritime areas has not been so far a matter addressed in Polish-language scientific publications. Yet, given its special social and legal significance (e.g. in the light of the migration crisis in the Mediterranean Sea basin), it seems necessary to bring it to attention. In the conclusions, the authors argue that the adopted regulations affecting piracy and acts of armed robbery against vessels provide only a framework and that it is crucial to establish specific procedures to deal with pirates at an international level (considering the international standards of protection of human rights).

Keywords: piracy, armed robbery against vessels, Gulf of Aden, human rights at sea, extraterritorial application of the European Convention on Human Rights, law of the sea, international maritime law.

⁴ The research project is not funded by any institution.

Wstęp

Piractwo od zawsze towarzyszyło ludzkości. Pierwotnie było ono domeną Morza Śródziemnego, lecz wzrost znaczenia żeglugi transoceanicznej spowodował przeniesie tego zjawiska również na Ocean Atlantycki i Ocean Spokojny. Traktowanie piratów jako *hostis humani generis*⁵ przyczyniło się praktycznie do wykorzenia procederu piractwa pod koniec XIX w., jednak zmiany społeczno-polityczne na świecie w wieku XX skutkowały jego powrotem na zupełnie nieoczekiwaną skalę. Proceder ten, niemalże zapomniany, eksplodował w drugiej połowie XX w., na co ogromny wpływ miał wzrost wolumenu handlu międzynarodowego oraz dysproporcje w zamożności „południa” i „północy”. Obecnie media często wspominają o takich miejscach, jak Cieśnina Malakka⁶, Delta Nigru⁷ czy Morze Południowochińskie w kontekście różnych form piractwa oraz rozboju wobec statków, a w ostatnich latach obszarem morskim szczególnie dotkniętym przez te zjawiska jest także obszar Zatoki Adeńskiej.

W popkulturze piractwo kojarzone jest w szczególności z postaciami takimi jak Kapitan Jack Sparrow czy statkami na miarę „Latającego Holendra”, jednak aktualne oblicze piractwa XXI w. nieomal wiernie przedstawia produkcja filmowa *Kapitan Phillips* (gdzie dokładnie zobrazowany został problem współczesnego piractwa somalijskiego i sposobów jego zwalczania przez państwa). W związku z powyższym celem autorów było przybliżenie problemu piractwa w Zatoce Adeńskiej i przedstawienie ram prawnych służących zwalczaniu tego zjawiska. Ponadto, piszący odnieśli się do ważnego problemu, jakim jest stosowanie i przestrzeganie praw człowieka poza Europą w ujęciu terytorialnym (w zależności od obszaru morskiego, na którym dochodzi do aktów piractwa), co ma szczególne znaczenie w kontekście zintensyfikowanych operacji wojskowych realizowanych przez Unię Europejską i NATO.

⁵ *Z łac. wrogowie gatunku ludzkiego*. J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000, s. 14. Szerzej na temat rozwoju norm prawnych służących walce z piractwem – zob. M. Marcinko, *Pirata est hostis humani generis: o zakazie piractwa morskiego z perspektywy historycznoprawnej*, [w:] K. Rokiciński (red.), *Sily Morskie Rzeczypospolitej Polskiej w bałtyckim i światowym systemie bezpieczeństwa na morzu. Księga jubileuszowa prof. dr. hab. Andrzeja Makowskiego*, Gdynia 2020, s. 252–300.

⁶ Cieśnina Malakka stanowi jeden z głównych szlaków żeglugowych na świecie dla floty handlowej. Leży pomiędzy Malezją a Singapurem i łączy ze sobą Ocean Indyjski z Oceanem Spokojnym.

⁷ Delta Nigru znajduje się w południowej Nigerii i ma swoje ujście w Zatoce Gwinejskiej.

Międzynarodowe ramy prawne

W XVI w. państwa zaczęły samodzielnie zwalczać piractwo zagrażające w tamtych czasach rozwojowi wymiany handlowej. Wiek XIX przyniósł szereg kodyfikacji, m.in. z zakresu międzynarodowego prawa prywatnego oraz międzynarodowego prawa karnego, w których państwa próbowały regulować również problem piractwa. Jako przykład można podać Traktat z Limy (1878 r.)⁸, Traktat z Montevideo (1889 r.)⁹, czy Kodeks Bustamante (1928 r.) przyjęty w Hawanie¹⁰. Dopiero jednak w 1958 r. społeczność międzynarodowa doczekała się konkretnej definicji piractwa, która zawarta została w art. 15 Konwencji genewskiej o morzu pełnym¹¹. Z kolei definicja ta została powtórzona w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.¹² obowiązującej do dziś.

Zgodnie z artykułem 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza piractwo to:

- a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony: (i) na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego, (ii) przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa,
- b) 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,
- c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwienia popełnienia takich czynów.

Drugim istotnym pojęciem w kontekście rozważań prowadzonych w niniejszym artykule jest rozbój wobec statków (z ang. *armed robbery against ships*) zdefiniowany

⁸ Académie de droit international de La Haye, *Recueil des cours*, t. 220, Dordrecht–Boston–London 1990, s. 36.

⁹ Ibidem, s. 37–38.

¹⁰ Artykuł 308 Międzynarodowej Konwencji o Prawie Prywatnym (zwaney Kodeksem Bustamante) przyjętej 20 lutego 1928 r. w Hawanie, https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_ven_anexo3.pdf (dostęp: 20.08.2020).

¹¹ Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187.

¹² Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza przyjęta została w 1982 r. w Montego Bay i zaczęła obowiązywać w 1994 r. po ratyfikacji przez wymaganą liczbę państw. W 1998 r. została ratyfikowana przez Polskę (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543) i stanowi tym samym część polskiego porządku prawnego. Według danych na dzień 9 marca 2020 r. stronami Konwencji UNCLOS jest 168 państw (https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (dostęp: 30.08.2020).

przez Międzynarodową Organizację Morską w pkt. 2.2. rezolucji A. 1025 (26) Kodeks postępowania przy badaniu przestępstw piractwa i rozboju wobec statków¹³ jako:

1. każdy nielegalny akt przemocy, zatrzymania lub jakiegokolwiek grabieży, a także groźby ich popełnienia, inny niż akt piractwa, popełniony dla celów osobistych i skierowany przeciwko statkowi, osobom lub mieniu znajdującym się na pokładzie takiego statku, w obrębie wód wewnętrznych, wód archipelagowych i na morzu terytorialnym;
2. każdy akt podżegania lub celowego ułatwiania popełnienia czynów opisanych powyżej.

Jak wynika z porównania powyższych definicji, główną różnicą decydującą o tym, czy dany czyn powinien zostać zakwalifikowany jako akt piractwa, czy akt rozboju wobec statków, jest obszar terytorialny, na którym został popełniony, tj. morze otwarte (akty piractwa) vs wody wewnętrzne, wody archipelagowe oraz morze terytorialne (akty rozboju wobec statków).

Problem piractwa w Zatoce Adeńskiej

Somalia położona jest w tzw. Rogu Afryki i posiada jedną z najdłuższych linii brzegowych w Afryce o długości ok. 3 300 kilometrów. Sięga ona od granicy z Dżibuti (w pobliżu cieśniny Bab al-Mandab) w Zatoce Adeńskiej aż do granicy z Kenią na wybrzeżu Afryki Wschodniej. Lokalizacja Somalii pozwala na kontrolę nad Zatoką Adeńską, stanowiącą „wrota” Morza Czerwonego. Strategicznie jest to niezwykle interesujący obszar¹⁴, w szczególności w kontekście masowego transportu towarów drogą morską pomiędzy Azją i Europą¹⁵.

Rozwój piractwa i rozboju wobec statków u wybrzeży Somalii rozpoczął się po upadku reżimu Siada Barre w 1991 r. Wybuch wojny domowej, korupcja oraz niestabilna sytuacja polityczna skutkowała m.in. głębokim kryzysem ekonomicznym oraz rozpadem armii somalijskiej (w tym likwidacją somalijskiej marynarki wojennej). Brak aparatu państwowego oraz służb sprawujących kontrolę nad morzem terytorialnym Somalii doprowadził m.in. do nieograniczonych, nielegalnych

¹³ Tekst rezolucji dostępny pod adresem: <https://bit.ly/2KJ2kge> (dostęp: 24.01.2021).

¹⁴ P. Lehr, H. Lehmann, *Somalia: Pirates' New Paradise*, [w:] P. Lehr (red.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York 2007, s. 2.

¹⁵ Około 15% światowego transportu towarów odbywa się u wybrzeży Somalii (w drodze do/z Kanału Sueskiego). J. Fiscus, *The Suez Crisis. War and Conflict in the Middle East*, New York 2004, s. 25.

połowów na wodach somalijskich, co zniszczyło ich zasoby naturalne, stanowiące podstawy funkcjonowania lokalnej społeczności. Powstała w konsekwencji bieda, głód oraz brak jakichkolwiek perspektyw na poprawę sytuacji mieszkańców tego regionu doprowadził do gwałtownego wzrostu przemytu, nielegalnych połowów przez zagraniczne trawlerzy, nielegalnego zrztu substancji toksycznych, rozboju wobec statków, a następnie do piractwa¹⁶.

Początkowo bezprawne czyny przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej¹⁷ (przede wszystkim rozbój wobec statków) realizowane były przez przybrzeżnych rybaków na wodach terytorialnych Somalii, uzbrojonych co najwyżej w podstawową broń typu karabinki typu AK 47 lub po prostu noże. Jednak z biegiem czasu oraz w związku z bogaceniem się tych piratów stali się oni lepiej uzbrojeni i wyposażeni, tj. pojawiły się granatniki przeciwpancerne (RPG), telefony oraz nawigacja satelitarna. Piraci zaczęli również wykorzystywać szybkie łodzie z włókna szklanego z silnikami zaburtowymi (np. Volvo Penta), a inwestowanie w ten zaawansowany technologicznie sprzęt polepszył ich mobilność, umożliwiając w ten sposób zwiększenie zasięgu terytorialnego ich operowania aż do obszaru morza otwartego (w praktyce trudno jest aktualnie dokładnie określić obszar ich działania¹⁸). *Modus operandi* piratów zakłada operowanie z tzw. statków macierzystych (np. wcześniej porwanych kontenerowców), do których cumują szybkie łodzie motorowe wykorzystywane do bezpośredniego ataku¹⁹. Celem piratów jest w szczególności wymuszanie okupu za porwane statki, załogę oraz towar, co generuje olbrzymie straty po stronie armatorów i przewoźników (m.in. logistycznych firm morskich).

W rezultacie dobrze zorganizowane działania piratów zaczęły stanowić poważne zagrożenie dla międzynarodowego handlu, gospodarki i bezpieczeństwa. Należy nadmienić, że w szczytowym roku 2011 straty społeczności międzynarodowej

¹⁶ J. Dua, *Captured at Sea: Piracy and Protection in the Indian Ocean*, Oakland 2019, s. 54.

¹⁷ Jednym z rodzajów bezprawnych czynów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej jest również terroryzm. Jako że zjawisko terroryzmu morskiego jest niezwykle złożonym problemem wymagającym szerokiej analizy, nie jest możliwe jego dogłębne omówienie ze względu na ograniczoną objętość niniejszego artykułu. Ze względu jednak na bardzo duże znaczenie terroryzmu morskiego dla światowego bezpieczeństwa oraz jego bliski związek z piractwem morskim, Czytelników zainteresowanych szerzej tą tematyką odsyłamy do publikacji ekspertów z tej dziedziny, takich jak: J. Jabłońska-Bonca, *Zapobieganie piractwu na morzu. O potrzebie implementacji niektórych przepisów konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej – 1988 r.*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 1994, 35–36; A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004; K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2013; K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005.

¹⁸ P. Lehr, H. Lehmann, op. cit., s. 16.

¹⁹ F. Ibáñez Gómez, M.Á Esteban Navarro, *Analysis of the Somali pirate attacks in the Indian Ocean (2005–2011). Evolution and modus operandi*, „Journal of the Spanish Institute of Strategic Studies” 2013, 1, s. 227.

wynikające z działalności piratów sięgnęły 8 miliardów dolarów²⁰, a liczba udanych i usiłowanych ataków tylko u wybrzeży Somalii wyniosła 544²¹, co w konsekwencji sprawiło, że podjęto wobec nich bardziej stanowcze działania²². W związku ze zintegrowanym podejściem Unii Europejskiej do poprawy bezpieczeństwa i praworządności w Somalii²³ oraz w oparciu o kilkanaście rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ²⁴ powołano morskie siły Unii Europejskiej (*European Union Naval Force – EU NAVFOR Somalia*) odpowiedzialne za operację Atalanta²⁵.

Jednak wkrótce okazało się, że oprócz problemów dotyczących zwalczania piractwa na miejscu (*on-site*), w dalszym ciągu istniały trudności w osądzaniu piratów. Początkowo kwestia ta wydawała się oczywista w związku z istnieniem zasady uniwersalnej jurysdykcji²⁶, szybko jednak pojawiło się szereg wątpliwości związanych przede wszystkim z odpowiedzią na pytanie, kto i gdzie ma piratów rzeczywiście sądzić? Sytuację szczególnie komplikował fakt, że w operacje zwalczania piractwa zaangażowane były (i w dalszym ciągu są) siły wojskowe krajów członkowskich UE. Różnorodne działania militarne oraz sądowe członków operacji stworzyły wiele wątpliwości prawnych.

²⁰ <https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/01/16/what-is-happening-to-africas-pirates> (dostęp: 30.05.2020).

²¹ International Maritime Organization, MSC.4/Circ.180, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, Londyn 2011, s. 2 (pełen raport dostępny jest pod adresem: https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/180_Annual2011.pdf (dostęp: 25.01.2021)).

²² J. Jabłońska-Bonca J., *Prywatna ochrona bezpieczeństwa*, Warszawa 2017, s. 685–686.

²³ Z ang. „EU’s integrated approach to Somalia”.

²⁴ Rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2020 (2011), 2077 (2012), 2125 (2013), 2184 (2014), 2246 (2015). Teksty rezolucji dostępne pod adresem: <https://undocs.org/> (dostęp: 25.06.2020).

²⁵ K. Pająk, *Somalia – studium upadku państwa i walki o bezpieczeństwo morskie w regionie*, [w:] R. Kłosowicz, A. Mania (red.), *Problem upadku państw w stosunkach międzynarodowych*, Kraków 2012, s. 167–169.

²⁶ Nie budzi wątpliwości, iż państwa mogą wykonywać uniwersalną jurysdykcję w stosunku do aktów piractwa będących zbrodnią o charakterze międzynarodowym. Uznaje się bowiem, iż pirat jest wyrzutkiem spod prawa i stanowi zagrożenie dla całej ludzkości (*hostis humanis*), a co najmniej dla obrotu międzynarodowego. Powoduje to, iż państwa mogą ścigać i karać piratów niezależnie od ich pochodzenia. Amnesty International, *The evolution of the practice of Universal Jurisdiction*, INDEX: IOR 53/002/2001, wrzesień 2001, s. 2, <https://www.amnesty.org/download/Documents/128000/ior530042001en.pdf> (dostęp: 1.07.2020).

Prawa człowieka na morzu

Ochrona praw człowieka jest przedmiotem licznych publikacji naukowych od wielu lat²⁷. Na poziomie światowym prowadzone analizy dotyczą nie tylko uniwersalnego systemu ochrony praw człowieka, lecz również dwóch wiodących, regionalnych systemów ich ochrony, tj. europejskiego i interamerykańskiego²⁸. Jednakże wciąż pojawiają się nowe pytania badawcze, które są wynikiem m.in. dynamicznie zmieniającej się sytuacji społeczno-politycznej na świecie. Jednym z takich przykładów jest zagadnienie ochrony praw człowieka na morzu, związane przede wszystkim ze zjawiskiem piractwa²⁹. O ile w ujęciu ogólnym sytuacja wydaje się dość jasna (praw człowieka na morzu należy przestrzegać)³⁰, staje się ona nieco bardziej skomplikowana w momencie, kiedy prowadzone analizy mają na celu określenie obowiązków państw europejskich i zakresu zastosowania Europejskiej konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (EKPCz)³¹ w zależności od danego obszaru morskiego, na którym znajdują się osoby wymagające ochrony. W związku z tym ochrona praw człowieka na morzu wymaga szerszej analizy, prowadzonej w świetle regulacji prawnomiędzynarodowych z zakresu prawa morza.

Ochrona praw człowieka na morzu terytorialnym

W zakresie prowadzonej analizy pojawia się zasadnicze pytanie dotyczące morza terytorialnego: czy obecność jednostki morskiej noszącej banderę obcego państwa na morzu terytorialnym państwa nadbrzeżnego jest równoznaczna z podleganiem przez taką jednostkę jurysdykcji państwa nadbrzeżnego (i czy tym samym osoby

²⁷ T.M. Ndiaye, *Les Droits de l'homme aujourd'hui*, [w:] R. Wolfrum (red.), *Contemporary Developments in International Law, Essays in honour of Budislav Vukas*, Leiden 2016, s. 574–582.

²⁸ Zob. H.F. Ledesma, *El Sistema Interamericano de Protección de los Derechos Humanos Aspectos Institucionales y Procesales*, San José 2004.

²⁹ Szerzej na ten temat: B. Stępień, *A Tale of Non-State Actors and Human Rights at Sea: Maritime Migration Crisis and Commercial Vessels' Obligations*, „Anuario Mexicano de Derecho Internacional” 2018, 18, s. 35–64; B. Stępień, *Przemysł migrantów drogą morską a kryzys migracyjny w Europie*, [w:] J. Barcik, M. Półtorak (red.), *Unia Europejska w przededniu Brexitu*, Warszawa 2018, s. 203–214.

³⁰ Należy również zwrócić uwagę na interesujące inicjatywy organizacji pozarządowych, takich jak np. Human Rights at Sea, która w roku 2019 zaproponowała mechanizm z zakresu prawa miękkiego pod nazwą „Genewskiej Deklaracji Praw Człowieka na Morzu” (tytuł oryginalny „Geneva Declaration on Human Rights at Sea”. Tekst Deklaracji dostępny pod adresem: <https://gdhras.com/> (dostęp: 28.08.2020).

³¹ Europejska konwencja o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (zwana również Europejską konwencją praw człowieka) została przyjęta w 1950 r. i po ratyfikacji przez wymaganą liczbę państw zaczęła obowiązywać trzy lata później (1953 r.). Polska ratyfikowała EKPCz w 1993 r. (Dz.U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284–286).

znajdujące się na jej pokładzie korzystają z mechanizmów ochrony praw człowieka, których państwo nadbrzeżne jest zobowiązane przestrzegać)? W tym miejscu konieczne jest krótkie przypomnienie regulacji prawnomiędzynarodowych określających status morza terytorialnego i praw z nim związanych³².

Zgodnie z artykułem 2. Konwencji o prawie morza suwerenność państwa nadbrzeżnego rozciąga się poza jego terytorium lądowym i wodami wewnętrznymi, a w wypadku państwa archipelagowego poza jego wodami archipelagowymi, na przyległy pas morza zwany morzem terytorialnym (jak również na przestrzeń powietrzną odpowiadającą jego szerokości oraz jego dno i podziemie). Sposób wykonywania suwerenności nad morzem terytorialnym określają dalsze postanowienia Konwencji o prawie morza, a jego szerokość mierzona od linii podstawowej może wynosić maksymalnie 12 mil morskich (zgodnie z artykułem 3 Konwencji). Sprawa oczywiście przestaje być jasna w sytuacji, gdy mamy do czynienia z przypadkiem państwa upadającego³³, jak np. Somalia.

W sytuacji gdy jednostki pływające państw trzecich pragną przepłynąć przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego bez wchodzenia na jego wody wewnętrzne oraz bez przybijania do jego instalacji portowych lub redowych znajdujących się poza wodami wewnętrznymi, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne, co uregulowane jest w artykule 17 Konwencji. Prawo to przysługuje również jednostkom pływającym w celu wejścia na wody wewnętrzne państwa nadbrzeżnego lub wyjścia z nich, jak również przybicia do wyżej wspomnianych instalacji redowych lub portowych. Co do zasady nieszkodliwy przepływ powinien być nieprzerwany oraz szybki, a zatrzymanie się i zakotwiczenie możliwe jest jedynie w sytuacji, gdy jest to wynikiem zwyczajnej żeglugi lub jest konieczne z powodu siły wyższej, niebezpieczeństwa lub w celu udzielenia pomocy ludziom, statkom morskim lub powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie (art 17 ust. 2 Konwencji).

Jeżeli państwo nadbrzeżne uzna, że jednostka pływająca korzystająca z prawa nieszkodliwego przepływu zagraża jego bezpieczeństwu, ma prawo temu przeciwdziałać, co wynika z artykułu 25 ust. 1–3 Konwencji. Co więcej, pomimo tego że co do zasady jurysdykcja karna na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego nie powinna być wykonywana (zgodnie z artykułem 27 Konwencji), państwo nadbrzeżne ma taką możliwość w pewnych

³² K. Aquilina, *Territorial Sea and the Contiguous Zone*, [w:] D.J. Attard, M. Fitzmaurice, N.A. Martínez Gutiérrez (red.), *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*, Oxford 2014, s. 26–68.

³³ P. Mazur, *Państwa dysfunkcyjne*, [w:] O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopeć (red.), *Vademecum Bezpieczeństwa*, Kraków 2018, s. 497–499.

określonych przypadkach. Wyjątek od ogólnej zasady stanowią następujące sytuacje: a) skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne; b) przestępstwo jest tego rodzaju, że zakłóca pokój lub porządek publiczny państwa nadbrzeżnego na jego morzu terytorialnym; c) kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub urzędnik konsularny państwa bandery statku zwrócił się o pomoc do miejscowych organów; d) podjęcie takich środków jest konieczne dla zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi (art. 27 ust. 1 Konwencji).

W związku z powyższym, wracając do tematyki niniejszego artykułu, należy zauważyć, że sam fakt wpłynięcia na morze terytorialne przez jednostkę noszącą banderę obcego państwa, nie oznacza, że jednostka ta automatycznie podlega jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Chociaż wydaje się, że wpłynięcie na obszar morza terytorialnego państwa nadbrzeżnego jest równoznaczne z wejściem na jego terytorium, to kwestia ta jest obszarem licznych kontrowersji. Wielu autorów wskazuje, że wpłynięcie w strefę morza terytorialnego państwa nadbrzeżnego automatycznie nie oznacza znalezienia się na jego terytorium³⁴, a co za tym idzie, jurysdykcja państwa nadbrzeżnego nie aktualizuje³⁵ (wynika to z tradycyjnego powiązania jurysdykcji z zasięgiem terytorialnym i wąskiego rozumienia jurysdykcji jako części terytorium³⁶). Uzasadnienie powyższego stanowiska wynika z prawa jednostki pływającej do wykonywania nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego³⁷ omówionego powyżej.

W przypadku gdy prawo nieszkodliwego przepływu wykonywane jest w celu przepłynięcia przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego bez wchodzenia na jego wody wewnętrzne oraz bez przybijania do jego instalacji portowych lub redowych znajdujących się poza wodami wewnętrznymi, państwo nadbrzeżne, co do zasady, nie wykonuje jurysdykcji nad taką jednostką. W związku z powyższym, np. sama obecność migrantów czy osób trudniących się przemytem, rozbojem wobec statków, czy nawet piractwem na jednostce noszącej banderę państwa obcego, w sytuacji gdy jednostka ta korzysta z prawa nieszkodliwego przepływu, nie powoduje automatycznie podlegania jurysdykcji państwa nadbrzeżnego³⁸. Taka jurysdykcja może się zaktualizować jedynie w przypadku, gdy państwo nadbrzeżne stwierdzi, że przepływ – jako szkodliwy – zagraża jego bezpieczeństwu i w związku z tym zdecyduje się na podjęcie przeciwdziałających mu środków.

³⁴ G. Goodwin-Gill, J. McAdam, *The Refugee in International Law*, Oxford 2007, s. 279.

³⁵ Poprzez „aktualizację” jurysdykcji autorzy rozumieją „pojawienie się”, „zaistnienie” jurysdykcji.

³⁶ T.M. Ndiaye, *Human Rights at Sea and the Law of the Sea*, „Beijing Law Review” 2019, 10, s. 276.

³⁷ S. Trevisanut, *The Principle of Non-Refoulement at Sea and the Effectiveness of Asylum Protection*, „Max Planck Yearbook of United Nations Law” 2008, 12, s. 220.

³⁸ Ibidem.

W przypadku gdy państwo nadbrzeżne uzna za konieczne nakazanie jednostce morskiej, na przykład przewożącej migrantów lub trudniącej się przemytem ludzi, opuszczenie jego morza terytorialnego w wyniku np. naruszenia jego prawa migracyjnego, wówczas aktualizuje się jurysdykcja państwa nadbrzeżnego. Wynika to z faktu, że jeżeli państwo nadbrzeżne wyraźnie nakazuje opuszczenie jego morza terytorialnego przez jednostkę, która się na nim znajduje, tym samym potwierdza, że jednostka ta znajduje się na jego terytorium i może wykonywać nad nią swoją jurysdykcję³⁹. Z drugiej strony, jeżeli jednostka pływająca znajduje się poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego państwa nadbrzeżnego (a więc bezsprzecznie poza jego terytorium), a państwo nadbrzeżne zabrania jej wpłynięcia na obszar swojego morza terytorialnego, jednostka pływająca nie podlega jego jurysdykcji, a tym samym osoby znajdujące się na jej pokładzie nie korzystają z ochrony państwa nadbrzeżnego⁴⁰. Rozważania te są niezwykle istotne z perspektywy analizy prowadzonej w niniejszym artykule, ponieważ kwestia podlegania jurysdykcji państwa nadbrzeżnego związana jest bezpośrednio z ochroną wynikającą m.in. z systemu praw człowieka, z której mogą korzystać osoby znajdujące się na pokładzie statku morskiego.

Ochrona praw człowieka w strefie przyległej

Strefa przyległa do morza terytorialnego ma specyficzny charakter i pełni pewne konkretne, „niezbędne” funkcje określone w art. 33 ust. 1 Konwencji o prawie morza. W strefie przyległej do morza terytorialnego (o maksymalnej szerokości 24 mil morskich mierzonych od linii podstawowej, od której mierzona jest szerokość morza terytorialnego) państwo nadbrzeżne może wykonywać kontrolę niezbędną do zapobiegania naruszaniu jego ustaw, przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych w obrębie swego terytorium lub morza terytorialnego⁴¹. Ponadto, może również karać naruszenia wspomnianych wyżej regulacji, które nastąpiły w obrębie jego terytorium lub morza terytorialnego.

W związku z powyższym, w sytuacji gdy np. jednostka pływająca przewożąca na swoim pokładzie migrantów lub uchodźców znajduje się w strefie przyległej do morza terytorialnego państwa nadbrzeżnego, państwo to może przedsięwziąć środki konieczne dla przeciwdziałania naruszaniu jego prawa migracyjnego (co

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Należy mieć jednak na uwadze zakaz zawracania (zasadę *non-refoulement*) oraz zakaz zawracania na granicy. Ibidem, s. 209–210.

⁴¹ K. Aquilina, op. cit.

stanowi jego prerogatywę)⁴². W tym celu państwa nadbrzeżne stosują często praktykę przechwytywania i przekierowywania (z ang. *practice of interception and redirection*) wspomnianych jednostek, co jest wyrazem wykonywania nad nimi swojej jurysdykcji. W takim przypadku państwo nadbrzeżne powinno rozważyć, czy poprzez przechwycenie i przekierowanie jednostki pływającej np. z migrantami lub uchodźcami, nie narazi tych osób na niebezpieczeństwo (np. prześladowania, nieludzkie traktowanie), a podjęte przez nie działania powinny być proporcjonalne⁴³. W związku z powyższym, jeżeli państwo nadbrzeżne jest stroną EKPCz, a działania podejmowane w celu przeciwdziałania naruszeniu prawa migracyjnego państwa nadbrzeżnego podejmowane są przez jednostki pływające, operujące w służbie państwowej, jednostki te zobowiązane są do przestrzegania postanowień konwencji, jak również ochrony praw człowieka.

Ochrona praw człowieka na morzu otwartym

Ochrona praw człowieka na morzu otwartym jest bezpośrednio związana z eksterytorialnym stosowaniem Europejskiej konwencji praw człowieka. Od wielu lat takie eksterytorialne stosowanie Konwencji jest przedmiotem licznych analiz, jednak przede wszystkim w kontekście działań zbrojnych prowadzonych przez państwa europejskie (ostatnio głównie na Bliskim Wschodzie, np. w Afganistanie czy Iraku⁴⁴), rzadziej analizuje się tę kwestię w kontekście ochrony praw człowieka na morzu otwartym. Morze otwarte stanowią obszary morskie niebędące częścią wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego, wód wewnętrznych ani wód archipelagowych państwa archipelagowego⁴⁵.

W związku z powyższymi rozważaniami na temat jurysdykcji, która jest kwestią podstawową w kontekście ochrony praw człowieka na morzu, stwierdza się, że jurysdykcja nie powinna być limitowana jedynie do fizycznego terytorium państwa. Dlatego też działania państwa poza jego terytorium powinny również być podstawą do ponoszenia przez to państwo odpowiedzialności. W kontekście

⁴² S. Trevisanut, op. cit., s. 232.

⁴³ Problem ten był już przedmiotem analizy w sprawie dotyczącej zatonięcia jednostki pływającej „I’m Alone” w 1929 r. Statek „I’m Alone” pływający pod banderą Kanady trudnił się przemytem alkoholu w czasach prohibicji w Stanach Zjednoczonych. Podczas powrotu z Belize wraz z nielegalnym ładunkiem został przechwycony przez amerykańskie służby brzegowe i ostrzelany (z powodu braku współpracy przez załogę), na skutek czego zatonął, a ośmiu marynarzy poniosło śmierć, *Canada v. USA*, 5 stycznia 1935, Reports of International Arbitral Awards, Vol. III, s. 1609–1618.

⁴⁴ Zob. M. Wasieński, *Eksterytorialne stosowanie Europejskiej Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności: Orzeczenie Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w sprawie Al-Skeini*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 2012, 86, s. 157–172.

⁴⁵ Artykuł 86 Konwencji o prawie morza.

morskim taka sytuacja dotyczy w szczególności jurysdykcji państwa bandery statku znajdującego się w strefie morskiej innego państwa nadbrzeżnego lub na morzu otwartym. Europejski Trybunał Praw Człowieka w wyroku *Medvedyev i inni przeciwko Francji* wskazał, że „szczególny charakter środowiska morskiego, na który powołuje się rząd w niniejszej sprawie, nie może uzasadniać obszaru poza prawem, w którym załogi statków nie podlegają żadnemu systemowi prawnemu, który byłby w stanie zapewnić im korzystanie z praw i gwarancji chronionych Europejską Konwencją Praw Człowieka”⁴⁶. W związku z tym, jeżeli państwo bandery jednostki morskiej znajdującej się na obszarze morza terytorialnego państwa trzeciego lub na morzu otwartym jest stroną EKPCz, osoby na jej pokładzie również korzystają z ochrony praw człowieka wynikającej z Konwencji⁴⁷.

Podsumowanie

Jak wynika z rozważań przedstawionych w niniejszym artykule, regulacje dotyczące piractwa oraz aktów rozbojów wobec statków mają charakter jedynie ramowy i brak jest konkretnych procedur postępowania z piratami na poziomie międzynarodowym. Sprawę dodatkowo komplikuje fakt, że regulacji tych oraz ewentualnych procedur nie można jednak stosować w oderwaniu od reżimu praw człowieka. Jest to szczególnie istotne w kontekście zaangażowania państw europejskich, związanych postanowieniami EKPCz, w operacje takie jak np. EU NAVFOR Somalia–Atalanta. Obserwując wydarzenia ostatnich lat, można odnieść wrażenie, że wysoki standard ochrony praw człowieka w krajach będących stronami EKPCz w rezultacie prowadzi do niższego poziomu ochrony praw człowieka poza obszarem terytorialnym Europy. Z jednej strony problemy techniczne (praktyczne) związane m.in. z gromadzeniem dowodów, transportem zatrzymanych piratów, późniejszym ich osądzeniem i karaniem w oparciu o uniwersalną jurysdykcję powodują, że państwa europejskie wolą przekazywać postępowania w sprawie piratów w ręce państw afrykańskich⁴⁸. Z drugiej strony wieloletnie ignorowanie przez społeczność międzynarodową sytuacji panującej w państwach takich jak Somalia (tj. wojny domowej, kryzysu humanitarnego, łamania praw człowieka

⁴⁶ Wyrok ETPCz *Medvedyev i inni przeciwko Francji* z dnia 29 marca 2010 r., skarga nr 3394/03ECHR, § 81.

⁴⁷ T.M. Ndiaye, *Human Rights at Sea...*, s. 276.

⁴⁸ Zgodnie z zasadą osądź lub przekaż (z łac. *aut dedere aut judicare*) państwa członkowskie EU NAVFOR Somalia–Atalanta przekazują piratów np. do Kenii lub innych państw afrykańskich w celu ich osądzenia <https://eunavfor.eu/nine-suspected-pirates-handed-over-for-prosecution/>; <https://publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/lddeucom/103/10304.htm> (dostęp: 20.07.2020).

i upadku państwowości) bardzo szybko skutkowało przerodzeniem się problemu wewnętrznego państwa afrykańskiego w problem dotyczący ogół państw na arenie międzynarodowej⁴⁹. W związku z powyższym, społeczność międzynarodowa powinna podjąć zintensyfikowane, zorganizowane działania mające na celu poprawę sytuacji ludności lokalnej na miejscu, w państwach takich jak np. Somalia, w myśl złotej zasady *morbum evitare quam curare facilius est*⁵⁰.

Bibliografia

- Académie de droit international de La Haye, *Recueil des cours*, t. 220, Dordrecht–Boston–London 1990.
- Aquilina K., *Territorial Sea and the Contiguous Zone*, [w:] D.J. Attard, M. Fitzmaurice, N.A. Martínez Gutiérrez (red.), *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*, Oxford 2014.
- Dua J., *Captured at Sea: Piracy and Protection in the Indian Ocean*, Oakland 2019.
- Fiscus J., *The Suez Crisis. War and Conflict in the Middle East*, New York 2004.
- Geiss R., Petrig A., *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford 2011.
- Goodwin-Gill G., McAdam, J. *The Refugee in International Law*, Oxford 2007.
- Ibáñez Gómez F., Esteban Navarro M.Á., *Analysis of the Somali pirate attacks in the Indian Ocean (2005–2011). Evolution and modus operandi*, „Journal of the Spanish Institute of Strategic Studies” 2013, 1.
- Jabłońska-Bonca J., *Prywatna ochrona bezpieczeństwa*, Warszawa 2017.
- Jabłońska-Bonca J., *Zapobieganie piractwu na morzu. O potrzebie implementacji niektórych przepisów konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej – 1988 r.*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 1994, 35–36.
- Kubiak K., Makowski A., Mickiewicz P., *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005.
- Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2013.
- Ledesma H.F., *El Sistema Interamericano de Protección de los Derechos Humanos Aspectos Institucionales y Procesales*, San José 2004.
- Lehr P., Lehmann H., *Somalia: Pirates' New Paradise*, [w:] P. Lehr (red.), *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, New York 2007.
- Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000.
- Marcinko M., *Pirata est hostis humani generis: o zakazie piractwa morskiego z perspektywy historycznoprawnej*, [w:] K. Rokiciński (red.), *Sily Morskie Rzeczypospolitej Polskiej*

⁴⁹ R. Geiss, A. Petrig, *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford 2011, s. 17.

⁵⁰ Z łac. „łatwiej jest unikać choroby niż ją leczyć”.

w bałtyckim i światowym systemie bezpieczeństwa na morzu. Księga jubileuszowa prof. dr. hab. Andrzeja Makowskiego, Gdynia 2020.

Mazur P., *Państwo dysfunkcyjne*, [w:] O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopec (red.), *Vademecum Bezpieczeństwa*, Kraków 2018.

Ndiaye T. M., *Human Rights at Sea and the Law of the Sea*, „Beijing Law Review” 2019, 10.

Ndiaye T.M., *Les Droits de l’homme aujourd’hui*, [w:] R. Wolfrum (red.), *Contemporary Developments in International Law, Essays in honour of Budislav Vukas*, Leiden 2016.

Pajak K., *Somalia – studium upadku państwa i walki o bezpieczeństwo morskie w regionie*, [w:] R. Kłosowicz, A. Mania (red.), *Problem upadku państw w stosunkach międzynarodowych*, Kraków 2012.

Stępień B., *A Tale of Non-State Actors and Human Rights at Sea: Maritime Migration Crisis and Commercial Vessels’ Obligations*, „Anuario Mexicano de Derecho Internacional” 2018, 18.

Stępień B. *Przemyt migrantów drogą morską a kryzys migracyjny w Europie*, [w:] J. Barcik, M. Półtorak (red.), *Unia Europejska w przededniu Brexitu*, Warszawa 2018.

Trevisanut S., *The Principle of Non-Refoulement at Sea and the Effectiveness of Asylum Protection*, „Max Planck Yearbook of United Nations Law” 2008, 12.

Walczak A., *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004.

Wasiński M., *Ekstraterytorialne stosowanie Europejskiej konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności: Orzeczenie Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w sprawie Al-Skeini*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 2012, 86.