

JACEK MACHOWSKI

PIRACTWO

W ŚWIETLE
HISTORII I PRAWA

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright wersja elektroniczna

DIALOG



Jacek Machowski

Piractwo

w świetle historii i prawa

Wydawnictwo Dialog (c)  Copyright wersja elektroniczna

Wydawnictwo Akademickie DIALOG

Redakcja i korekta
Kazimierz Jacek Górnicki

Okładka i ilustracje
Kinga Walter

Książka dofinansowana przez
Komitet Badań Naukowych

Skład i łamanie
Magdalena Dziekan

© Copyright by Wydawnictwo Akademickie DIALOG 2000

© Copyright by Jacek Machowski

ISBN (ePub) 978-83-8002-338-3
>ISBN (mobi) 978-83-8002-342-0

Zamieszczone w książce w charakterze przerywników reprodukcje flag pirackich są autentycznymi, historycznymi znakami słynnych dowódców statków pirackich; ich nazwiska podano w podpisach.

Wydawnictwo Akademickie DIALOG
00-112 Warszawa, ul. Bagno 3/218
tel./fax 022 620 87 03
e-mail: redakcja@wydawnictwodialog.pl
www.wydawnictwodialog.pl
[Virtualo Sp. z o.o.](http://Virtualo.Sp.z.o.o.)

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright wersja elektroniczna

Spis treści

- [Wstęp](#)
- [1. Piraci i paragrafy](#)
 - 1.1. Ewolucja pojęcia piractwa
 - 1.2. Pirata hostis generis humani
 - 1.3. Piraci i korsarze
- 2. Piraci świata antycznego
 - 2.1. Od Odyseusza do Pompejusza
 - 2.2. Niezwykła przygoda Juliusza Cezara
- 3. Piraci mórz północnych
 - 3.1. Wikingowie
 - 3.2. Piractwo bałtyckie
 - 3.3. Hanza i Witalijczycy
 - 3.4. Piraci Albionu
 - 3.5. Student Oxfordu piratem
- 4. Piraci berberyjscy
 - 4.1. Arudż z Dżerby – Barbarossa I
 - 4.2. Chajr ad-Din – Barbarossa II
 - 4.3. Spadkobiercy braci Barbarosów, ich sojusznicy, wrogowie i ofiary
- 5. Piractwo karaibskie
 - 5.1. Bukanierzy i flibustierzy
 - 5.2. „Bracia wybrzeża” z Tortugi
 - 5.3. Babilon piratów
 - 5.4. Piraci w spódnicach
- 6. Piraci wód północnoamerykańskich
 - 6.1. Pirat wrogiem występku

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright wersja elektroniczna

- 6.2. Pirat z przypadku
- 6.3. Sprawa „Pandy”
- 6.4. Statek zbuntowanych niewolników
- 7. Piraci Oceanu Indyjskiego
 - 7.1. Piractwo Wybrzeża Malabarskiego
 - 7.2. Szczęściarz John Avery
 - 7.3. Piraccy mesjasze
 - 7.4. Wybrzeże Piratów
- 8. Piractwo mórz południowych i Dalekiego Wschodu
 - 8.1. Aro i Dolores
 - 8.2. Skarb z wyspy Grigan
 - 8.3. Piraci chińskich mórz
 - 8.4. Pani Czing i pani Wong
- 9. Piraci spod państwowych bander
 - 9.1. W praktyce niewoli
 - 9.2. Renesans piractwa karaibskiego
 - 9.3. Piractwo spod znaku swastyki
- 10. Współcześni piraci
 - 10.1. „Operacja Dulcinea”
 - 10.2. Piraci podniebnych szlaków
 - 10.3. Piraci na falach eteru
 - 10.4. Powrót piratów na tradycyjne akweny
 - 10.5. Stary fach w nowych rękach
- Zakończenie
 - Piractwo u progu XXI wieku
- Bibliografia
- Piracy in the light of history and law
 - English summary

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright wersja elektroniczna

- O autorze

Wszystkie rozdziały dostępne w pełnej wersji książki.

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright wersja elektroniczna

WSTĘP

Plaga piractwa nęka ludzkość od czasu, gdy człowiek wypłynął na szerokie wody i trwa aż po dzień dzisiejszy. Zapewne gdy tylko pierwszy morski kupiec załadował na swą łódź towary, pierwszy morski pirat podążył za nim w swej łodzi. Piractwo ulegało nieustannym przemianom, rozwijając się wraz z rozwojem żeglugi i przekształcając wraz z przemianami społeczno-gospodarczymi społeczeństw, w których działało. Na przestrzeni dziejów przyjmowało ono coraz to nowe, zróżnicowane, niekiedy zaskakujące formy i barwny koloryt lokalny, występując na morskich akwenach wszystkich zakątków świata. Przystosowując się ze zdumiewającą łatwością do zmiennych warunków miejsca, czasu i uwarunkowań historycznych, piractwo stało się trwałym elementem wielu, szczególnie wspiarskich i morskich społeczeństw.

Jednocześnie śmiałe i desperackie wyczyny piratów stały się kanwą dla bogatej sensacyjnej twórczości literackiej, scenicznej i filmowej. Na kartach niniejszej książki, na tle historycznym – zaznaczonym o tyle tylko, o ile jest to konieczne dla zrozumienia ewolucji piractwa – przedstawiono barwną galerię autentycznych postaci historycznych, zaskakujących swą różnorodnością. Tak więc, obok charakterystycznego pirata-kuternogi, występują tu szacowni kupcy, uprawiający rozbój morski bez społecznego potępienia, piraci w spódnicach, prześcigający okrucieństwem swych męskich kompanów, piraci osiągający dzięki zrabowanym bogactwom najwyższe godności państwowe, piraci zdobywający szlify admirałskie królewskich flot, a nawet piraci kreowani na apostołów nowej wiary i wreszcie piraci doprowadzający w XX w. do obalenia rządu państwa europejskiego.

W tej galerii postaci niezwykle, a niekiedy wybitnych indywidualności, niełatwo jest odróżnić zwykłego rzezimieszka, działającego wyłącznie z chęci zysku, od idealistycznego bojownika o wolność, prawa człowieka i inne szczytne cele. Z pomocą może przyjść tu prawo, które w sposób mniej lub bardziej precyzyjny powinno ustalić, co jest, a co nie jest piractwem, kiedy mamy do czynienia ze zbrodnią, a kiedy z innymi zjawiskami. W praktyce jednak okazuje się często, iż w obliczu niezwyklej ewolucji historycznej, przez jaką przeszło i nadal przechodzi zjawisko piractwa, takie rozróżnienie jest zadaniem niełatwym. Pod znakiem czarnej bandery z trupa czaszką występują bowiem nie tylko zbrodnicze jednostki, ale również potężne ugrupowania przestępczości zorganizowanej, organizacje międzynarodowe, a nawet państwowe.

Pomimo bezspornie zbrodniczego charakteru piractwa, niektóre ze współczesnych państw nie odżegnują się od pirackich epizodów swojej przeszłości. Traktują je jako romantyczną epokę swojej historii lub fragment walki prowadzonej przeciw zniewoleniu, niesprawiedliwości społecznej i o wyzwolenie narodowe. Pamiątki historyczne zaś i miejsca związane z tym okresem przekształcają w atrakcje turystyczne, przyciągające rzesze zainteresowanych fenomenem piractwa i przynoszące niemałe dochody.

Niniejsza książka przedstawia autentyczne postacie i udokumentowane fakty historyczne, przy czym w niektórych fragmentach, zwłaszcza częściowo zbeletryzowanych, pewne szczegóły i treści dialogów mogą odbiegać nieco od rzeczywistości, zwłaszcza tam, gdzie wykorzystano różne przekazy źródłowe i prace kilku autorów.

W drugiej połowie XX w. piractwo, do niedawna nierozzerwalnie związane wyłącznie ze środowiskiem wodnym, rozszerzyło wraz z rozwojem lotnictwa swój zbrodniczy proceder na przestrzeń powietrzną, a nawet przeniosło się z fal morskich na fale eteru. Ale dziś, kiedy w potocznym użyciu spotykamy nie tylko takie ugruntowane już terminy jak piractwo powietrzne lub piractwo w eterze, ale również piractwo drogowe, piractwo komputerowe, piractwo autorskie itp., pojęcie piractwa w coraz większej mierze traci swój pierwotny, tradycyjny i historyczny sens. Obecnie coraz częściej terminy piractwo i piracki są używane dla podkreślenia szczególnie niebezpiecznego i groźnego charakteru jakiegoś czynu lub działalności. Dzieje się tak dlatego, że groza, okrucieństwo, gwałt i bezprawie zapadły w ciągu wieków głęboko w świadomości ludzi i całych społeczeństw, utrwalając się jako zjawiska od najdawniejszych czasów nierozłącznie związane ze zbrodniczym charakterem piractwa.

Nie ma zbrodni bez kary. Ta moralizatorska maksyma mocno zaciążyła nad całą klasyczną beletrystyką piracką. To z niej wyrósł uproszczony schemat postaci i losów oraz literacki wizerunek bohatera. Najsilniej utrwalony został w powszechnej wyobraźni literacki obraz pirata-kuternogi z nożem w zębach, pozbawionego czci i dyktando wyrzutka społeczeństwa, romantycznego demona zła, który własnym życiem płaci za zbrodnie. Aby triumf dobra nad złem był pełny, a prawo i sprawiedliwość stało się zadość, zrabowane skarby pirackie przepadały na ogół dla świata ukryte gdzieś na bezludnej wyspie, a zbrodniarz kończył swój żywot na szafocie lub rei statku.

Niniejsza, oparta na faktach, książka obala wiele mitów i artystycznych schematów, stawiając sobie za główny cel ukazanie na podstawie sprawdzonych historycznych i prawnych przesłanek, czym w rzeczywistości jest, a czym nie jest piractwo.

1. PIRACI I PARAGRAFY

1.1. Ewolucja pojęcia piractwa 1.2. Pirata hostis generis humani

1.3. Piraci i korsarze

Piractwo postrzegane przez wielu bądź jako odległe wydarzenie historyczne, bądź też jako zjawisko literacko-artystyczne, jest w istocie bardzo konkretnym współczesnym fenomenem, znajdującym się w sferze bezpośredniego zainteresowania nie tylko historyków i twórców kultury, ale również polityków i prawników, którzy traktują rzeczywistość w sposób konkretny i rzeczowy, niekiedy nawet oschły, ale na ogół bardzo precyzyjny. Dlatego przed zaprezentowaniem rozwoju piractwa w kontekście historycznym, warto spojrzeć na to zjawisko przez pryzmat przepisów prawnych.

1.1. Ewolucja pojęcia piractwa

Słowo pirat¹ kojarzy się zazwyczaj z zawadiackim rzezimieszkiem z czarną opaską na oku, przemierzającym morza i oceany na swym żaglowcu pod czarną banderą z trupią główką i skrzyżowanymi piszczelami, pędzącym życie dostatnie i pełne barwnych przygód. Taką, dobrze nam znaną, postacią jest rozbójnik morski występujący na kartach literatury przygodowej oraz na ekranach kin i telewizorów. Zafascynowani barwnymi opisami i obrazami zapominamy na ogół, iż za powieściową i filmową fantastyką bywa często oparta na faktach sprawdzonych historycznie, a wielu jej bohaterów ma swoje prototypy w dziejach. W rezultacie często zanika płynna granica między rzeczywistością a fantazją, między historycznymi wydarzeniami a wytworami wyobraźni artystycznej. Spróbujmy więc przedstawić piractwo jako zjawisko historyczne i prawne w sposób nie ujmujący w niczym jego bohaterom ani faktom ich kolorytu, cech sensacyjności, romantyzmu i egzotyki. Jest to zadanie niełatwe, bowiem cechy te spowodowały, że wiele dziejowych zdarzeń obrosło grubą otoczką mitów i legend. Po wiekach trudno niekiedy oddzielić realne fakty historyczne od późniejszych zniekształceń. Wydaje się to zresztą zjawiskiem dość powszechnym w historii, z którym spotyka się niemal każdy badacz, jednakże w przypadku dziejów piractwa jego częstotliwość i nasilenie są szczególnie duże.

Jako zjawisko historyczne piractwo rozwijało się w określonych stosunkach społecznych i warunkach ekonomicznych, ulegając wraz z nimi przemianom zarówno w swej formie, jak też treści, w miarę upływu czasu. Zmieniały się więc w różnych okresach formy i metody działania piratów, ich społeczna i międzynarodowa pozycja, typy używanych statków i sprzętu, ale niezmienny pozostał przestępczy charakter ich procederu, niezależnie nawet od stosunku prawa wobec niego. Niezmienny był również cel uprawiania piractwa – działanie z chęci zysku.

Nie ma na Ziemi objętego żegluga akwenu morskiego, na którym w tej czy innej epoce nie występowałoby zjawisko piractwa. W niektórych okresach dziejów ów prywatny proceder przestępczy osiągał takie rozmiary, iż przybierał nawet wysoko zorganizowane formy państwów pirackich, osiągających niekiedy znaczącą pozycję na arenie międzynarodowej.

Tyleż barwna, co zróżnicowana była długa galeria postaci żeglarzy parających się pirackim procederem – od dezertera, żołnierza lub marynarza, zbiegłego przestępcy, żądnego zysków kupca, poszukiwacza przygód, aż do reformatora, mnicha, kaznodziei, a nawet władcy o wybujałych ambicjach. Nie zabrakło wśród nich i kobiet, wyróżniających się nie tylko urodą, dzielnością i sprytem, ale również chciwością i okrucieństwem. Warto zwrócić uwagę na ważki aspekt społeczny piractwa, które niekiedy pojawiało się jako świadomy lub podświadomy protest przeciw własnej epoce, która wytracała bieg, przeciw jej głupocie i okrucieństwu, przeciw wyzyskowi i niesprawiedliwości społecznej, a także przeciw zdegenerowanym organizacjom państwowym.

Piractwo jako zjawisko prawne także się zmieniało, stając się podobnie jak wiele innych zjawisk społecznych, przedmiotem zainteresowania różnych gałęzi prawa. W związku z tym takie terminy, jak pirat i piractwo wymagają precyzyjniejszego zdefiniowania prawnego. We współczesnym słownictwie potocznym terminy te zatraciły swój sens i swoje tradycyjne znaczenie na skutek rozciągnięcia ich nie tylko na inne, pokrewne rodzaje przestępczości, ale nawet na sferę pewnych negatywnych zachowań ludzkich. Współczesne słowniki języka podają te terminy jako wieloznaczniowe. Aby przekonać się, jak dalece jest to potencjał trudny do pojęć ukształtowanych przez historię i prawo, sięgnijmy do najbardziej kompetentnego w tym zakresie źródła, jakim jest *Słownik Współczesnego Języka Polskiego*, który terminowi piractwo przypisuje następujące znaczenia: „1. rabunek i inne akty przemocy, dokonywane przez prywatne statki na pełnym morzu lub w miejscu nie podlegającym prawodawstwu żadnego państwa; też: takie akty dokonywane przez prywatne samoloty lub przestępców uprowadzających samoloty; potocznie: 2. brawurowa jazda samochodem z nadmierną prędkością zagrażającą bezpieczeństwu innych i nieprzestrzeganie innych przepisów drogowych: piractwo drogowe; 3. nielegalne wykorzystywanie, rozpowszechnianie w celach zarobkowych czyjejś twórczości bez opłacania należnych autorowi tantiem: piractwo radiowe, telewizyjne, komputerowe (...) przymiotnikowo od rzeczownika pirat: okręty pirackie, napady pirackie, piracka kopia filmu, programu komputerowego”².

Innym, często spotykanym nieporozumieniem terminologicznym, jest używanie przemiennie wyrazów piractwo i korsarstwo jako synonimów, podczas gdy w istocie są to dwa całkowicie różne pojęcia historyczne i prawne, o czym szczegółowo będzie mowa dalej.

Obok nieporozumień językowych i wieloznaczności terminologicznych, kolejną przeszkodą na drodze zrozumienia istoty pojęcia piractwa są trudności na jakie mogą natrafiać prawodawcy, organy ścigania i organy sądowe w zakwalifikowaniu konkretnego czynu i działania jako aktu piractwa. W ostatnich kilkudziesięciu latach, w wyniku przemian zachodzących w stosunkach społecznych i sytuacji

międzynarodowej, pojawiły się nowe rodzaje przestępstw i działań nie zawsze przestępczych, charakteryzujących się zewnętrznymi cechami zbliżonymi niekiedy do aktów piractwa, ale w istocie nie będących nimi. W praktyce prawnej jest więc niekiedy niezwykle trudno określić granicę między aktami piractwa a niektórymi aktami porwania, terroryzmu, prowadzonej na morzu walki partyzanckiej lub walki narodowowyzwoleńczej. Wprawdzie kwalifikację prawną tych działań ułatwia nieco zawężenie przez prawo międzynarodowe pojęcia piractwa wyłącznie do czynów popełnionych na pełnym morzu lub w innym miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa, ale mimo to zadanie to bywa w praktyce niełatwe.

W ciągu stuleci stosunek prawa do piractwa ulegał ewolucji i kolejnym przemianom. W starożytności i średniowieczu, kiedy piractwo było jedną z uznanych form konkurencji handlowej i obrotu towarowego, prawo odnosiło się do rozbójnictwa morskiego z dużym pobłażaniem. Nie istniały więc w tym okresie konkretne przepisy prawne, które by zabraniały uprawiania piractwa i przewidywały za ten czyn kary. Ale jednocześnie to właśnie w starożytności, a konkretnie w prawie rzymskim, została sformułowana podstawowa zasada prawna, którą późniejsi ustawodawcy, aż po dzień dzisiejszy, przyjęli za punkt wyjścia do opracowywania przepisów wymierzonych przeciw piractwu. Formułą łacińską *pirata hostis generis humani* prawo rzymskie określiło piratów jako wrogów rodzaju ludzkiego. Nastąpiło to w momencie, gdy wzrost rozbójnictwa morskiego zagroził panowaniu rzymskiemu w basenie Morza Śródziemnego.

Jednocześnie w I w. p.n.e. doszło do bezprecedensowego, bezpośredniego zaangażowania się państwa rzymskiego w zwalczanie piractwa.

Po raz wtóry państwo, wraz z całym stojącym do jego dyspozycji aparatem represji, obejmującym również prawo, wystąpiło bezpośrednio do walki przeciw piratom dopiero w epoce nowożytnej. Wówczas, w obronie interesów majątkowych i handlowych formującej się burżuazji, nastąpiło zdecydowane wykluczenie piratów z nowego, kapitalistycznego społeczeństwa i postawienie ich poza nawiasem prawa. Przedtem bowiem paktowano z piratami, rządy państw prowadziły negocjacje z państwami pirackimi, a nawet wysyłały do nich misje dyplomatyczne. W rezultacie wolno następowało formułowanie ogólnych zasad prawnych i norm nie tylko potępiających piractwo, ale również przewidujących represje wobec osób uprawiających rozbój na morzu.

Stosunkowo najwcześniej ustawodawstwo wymierzone przeciw piractwu rozwinęło się w Anglii, kraju wyspiarskim i morskim, czującym się szczególnie zagrożonym tym przestępstwem. Jedną z pierwszych ustaw angielskich o zwalczaniu piractwa przyjęto już w 1391 r., a w 1536 wprowadzono następną ustawę o karaniu piratów i grabieżców na morzu. Późniejsze kolejne akty prawne, zwane *Piracy Acts*, przyjęto w Anglii w latach 1698, 1721, 1744 i 1850.

O tym, jak dotkliwym dla państw przestępstwem było piractwo, dowodzi fakt, iż uprawnienia Kongresu do definiowania i karania piractwa zostały włączone w 1787 r. do Konstytucji Stanów Zjednoczonych (art. I par. 8). Regulacje prawne, dotyczące zwalczania piractwa, weszły w sferę działania dwóch zainteresowanych gałęzi prawa: międzynarodowego prawa publicznego i prawa karnego.

Podstawą ochrony prawnej przed piractwem stały się dwie fundamentalne zasady, regulujące stosunki handlowe i żeglugowe w epoce kapitalizmu: zasada wolnego handlu oraz zasada wolności morza. Piraci, którzy stanowili zagrożenie dla tych fundamentów porządku społecznego na morzach i oceanach, zostali w myśl starożytnej formuły prawnej uznani za wrogów całej ludzkości i najgroźniejszych przestępców. Kontynuując rozumowanie starożytnej formuły prawnej uznano, że pirat nie ma ojczyzny, a więc nie chroni go prawo żadnego państwa. Jako zaś wrogowi ludzkości odmawiano mu charakteru „legalnego nieprzyjaciela” (*iusti hostes*). To zaś z kolei pociągnęło za sobą uchylenie wobec piratów przepisów międzynarodowego prawa wojennego, regulujących i określających m.in. dozwolone metody walki, traktowanie jeńców wojennych itp.

Pomimo iż prawo międzynarodowe, uznając piractwo za zbrodnię, nie zobowiązywało wyraźnie państw do jej karania, to w ciągu XIX w. szybko rosła liczba krajów, które kolejno zamieszczały w swoich kodeksach karnych odpowiednie przepisy, przewidujące surowe kary za uprawianie rozbójnictwa morskiego. Obecnie niemal wszystkie kodeksy karne na świecie określają piractwo jako ciężkie przestępstwo i przewidują za nie odpowiednie kary.

Z czasem podjęto kroki mające na celu opracowanie umów międzynarodowych, uznających rozbójnictwo morskie za ciężkie przestępstwo i przewidujących współpracę państw w zakresie zwalczania piractwa w skali globalnej. Tym właśnie aspektem prawnym piractwa zajęło się międzynarodowe prawo publiczne, przed którym jako jedno z pierwszych zadań stanęła sprawa definicji pojęcia piractwa.

Zadanie to okazało się niezwykle trudne i sprawę tę stała się przedmiotem długotrwałych i kontrowersyjnych dyskusji między teoretykami a praktykami prawa międzynarodowego.

W 1922 r. na forum Ligi Narodów podjęto nieudaną próbę skodyfikowania prawa, dotyczącego zwalczania piractwa. Po trzech latach negocjacji zagadnienie to skreślono z listy spraw uznanych za dojrzałe do kodyfikacji, stwierdzając iż zawarcie generalnej konwencji w tej sprawie napotkałoby na trudności.

Kolejną taką próbę podjęła dopiero po II wojnie światowej Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ w ramach prac nad kodyfikacją prawa morza. Komisja przyjęła za punkt wyjścia swej pracy prywatny projekt naukowy, przygotowany w 1932 r. przez amerykański uniwersytet Harvarda. W rezultacie wieloletnich prac, zagadnienie zwalczania piractwa włączono do art. 15 opracowanej przez ONZ jednej z czterech konwencji prawa morskiego, a mianowicie Konwencji o morzu pełnym, sporządzonej 29 kwietnia 1958 r. w Genewie.

Szybko zachodzące przemiany polityczne i ekonomiczne w stosunkach międzynarodowych, a także dynamiczny postęp w technologii eksploatacji żywych i mineralnych zasobów morza, wywołały rychło potrzebę zrewidowania prawa morskiego, zawartego w czterech konwencjach genewskich z 1958 r. i zastąpienia ich jednolitą i zwartą kodyfikacją. Prace w tym kierunku podjęto w 1974 r. pod auspicjami ONZ. Po trwających prawie dekadę żmudnych negocjacjach, wysiłki te zostały uwieńczone otwarciem do podpisu 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay (Jamajka) Konwencji o prawie morza. Wobec nasilenia się zjawiska piractwa w drugiej połowie XX w. w jej rozdziale traktującym o morzu otwartym

poświęcono aż osiem artykułów (art. 100-107) problematyce zwalczania tego zjawiska. W przeciwieństwie do innych zagadnień prawa morskiego, które przeszły rewolucyjne niekiedy zmiany, postanowienia konwencji z Montego Bay, dotyczące piractwa, są jednak w dużej mierze powtórzeniem postanowień konwencji genewskiej.

Artykuł 101 konwencji z Montego Bay³, zawiera następującą definicję piractwa: „Piractwem jest jakiegokolwiek z następujących działań:

(a) każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży, popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu, i skierowany:

(1) na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego;

(2) przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa;

(b) każdy akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego lub powietrznego z wiedzą o faktach, które nadają mu charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;

(c) każdy akt podżegania lub umyślnego ułatwiania czynu określonego w lit. (a) i (b)”.

Istotę trudności i rozmiary wątpliwości, na jakie napotkali autorzy powyższej definicji, ilustruje najlepiej przebieg chwilami burzliwej dyskusji, która poprzedziła przyjęcie w 1958 r. sformułowań genewskiej Konwencji o piractwie. W komentarzu do projektu tej konwencji Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ stwierdziła, że wbrew tradycyjnym poglądom, głoszonym przez niektórych jej członków, pojęcie piractwa nie obejmuje aktów gwałtu na morzu terytorialnym ani napaści z morza na ląd, do których stosują się inne przepisy prawne, dotyczące rozboju na lądzie. Również w zakresie kwestii, kto może dokonać aktu pirackiego, komisja odstąpiła od tradycji, uznając, że może to być nie tylko statek morski, lecz również powietrzny. Na podkreślenie zasługuje fakt, że komisja odrzuciła propozycję przedstawiciela Tajwanu, który sugerował, aby za piractwo uznać działanie każdego członka załogi lub pasażera który w celu rabunku lub kradzieży stosuje gwałt lub groźby wobec innego członka załogi lub pasażera albo siłą obejmuje kierownictwo statku.

Jedną z najbardziej spornych i najszerzej dyskutowanych w tej sprawie kwestii okazał się w toku negocjacji problem o doniosłym znaczeniu praktycznym – czy pojęcie piractwa obejmuje tylko akty dokonane w zamiarze rabunku (*furandi causa*), czy też również z innych pobudek, na przykład politycznych. W toku prac Komisji Prawa Międzynarodowego wystąpiły poważne różnice poglądów na ten temat, uzasadnione wydarzeniami ostatnich lat⁴.

Jak już wcześniej wspomniano, zarówno w teorii, jak też praktyce prawnej nasuwają się trudności z zakwalifikowaniem działań jako pirackie i odróżnienia ich od innych zbliżonych w formie i treści aktów przestępczych, a nawet pozbawionych przestępczego charakteru. Już w dawnych czasach, szczególnie zaś w okresach istnienia tzw. państw pirackich, toczyły się dyskusje, czy piraci są

nieprzyjacielem w rozumieniu prawa wojennego, czy mają wobec nich zastosowanie przepisy regulujące zasady walki, oraz czy pojmami mają być traktowani jak jeńcy wojenni, czy też jak zbrodniarze i stawiani przed sądem.

Począwszy od XIX w. zaczęto na równi z piratami traktować handlarzy niewolników, korsarzy, a niekiedy nawet statki opanowane przez powstańców, jeśli dokonywały one czynów sprzecznych z zasadami prawa międzynarodowego. W XX w. odnotowano tendencje do rozciągnięcia klasycznego pojęcia piractwa morskiego na tzw. piractwo powietrzne i objęcia nim wszystkich przypadków uprowadzenia samolotu bez względu na sytuację prawną przestrzeni powietrznej, w jakiej tego dokonano. W postanowieniach konwencji z Montego Bay z 1982 r. można dopatrzeć się tendencji do traktowania w sposób zbliżony do traktowania piratów handlarzy narkotykami lub substancjami psychotropowymi i uprawiających ten proceder na morzu pełnym bądź też we wszystkich innych miejscach nie podlegających jurysdykcji żadnego państwa. Nie od rzeczy bowiem artykuł 108, traktujący o współdziałaniu państw w zwalczaniu nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi, znalazł się między postanowieniami dotyczącymi zwalczania piractwa morskiego i piractwa powietrznego a postanowieniami dotyczącymi zwalczania tzw. piractwa w eterze (art. 109), o którym będzie mowa dalej⁵.

Niezależnie od postanowień międzynarodowych, również ustawodawstwa niektórych państw obejmują określeniem piractwa działania nie mające wprawdzie charakteru gwałtu, niemniej zasługujące na ściganie przez prawo. Na przykład prawo francuskie zalicza do piratów osoby wchodzące w skład załogi uzbrojonego statku francuskiego, który żegluje bez wymaganych przez prawo dokumentów. Natomiast ustawodawstwo angielskie już w 1824 r. postawiło znak równości między piratami a handlarzami niewolników. Prawnicy tego rodzaju przypadki określają jako piractwo *per analogiam*.

W definicji piractwa, zawartej w artykule 101 konwencji z Montego Bay, podkreślono prywatny charakter statku pirackiego, którego definicję zawiera z kolei artykuł 103 tejże konwencji. Stwierdzono w nim, iż „statek morski lub powietrzny uważa się za piracki, jeżeli osoby, które nim zawładnęły, zamierzają użyć go do popełnienia jednego z czynów wymienionych w artykule 101. To samo dotyczy statku morskiego lub powietrznego, który został użyty do popełnienia takiego czynu tak długo, dopóki pozostaje on pod kontrolą osób winnych takiego czynu”.

W związku z tymi definicjami powstaje pytanie, jak zakwalifikować akty określone w artykule 101, popełnione przez statek morski lub powietrzny, który nie ma prywatnego charakteru.

Niektóre współczesne umowy międzynarodowe, jak np. traktat waszyngtoński z 1922 r. w sprawie używania łodzi podwodnych i układ podpisany w 1932 r. w Nyon, określają pewne akty gwałtu na morzu, dokonane przez statki państwowe, jako akty pirackie. Podobne stanowisko spotyka się w orzecznictwie i doktrynie prawa międzynarodowego, w którym można często natrafić na poglądy, iż akty pirackie nie przestają być takimi tylko dlatego, że dokonał ich statek państwowy. Zjawisko to jest w prawie określane terminem piractwa państwowego⁶. Ten typ

piractwa rozplecił się po 1856 r., kiedy państwa wyrzekły się korsarstwa jako legalnego środka walki w wojnie morskiej. W związku z szerzeniem się piractwa państwowego wielu współczesnych autorów nie wymaga, aby pobudką piractwa jako przestępstwa była chęć zysku (*lucri causa*), bowiem motywem tego typu piractwa są na ogół cele polityczne.

W XX stuleciu szczególnie trudnym problemem prawnym stało się zakwalifikowanie działań zbrojnych na morzu, podejmowanych przez powstańców, partyzantów i bojowników walk narodowowyzwoleńczych. Przy tej okazji warto przypomnieć, iż podczas II wojny światowej wśród archipelagów wybrzeża dalmatyńskiego działała na Morzu Adriatyckim wcale pokaźna flotylla partyzantów jugosłowiańskich. Okupanci niemieccy, którzy w całej Europie traktowali partyzantów jako bandytów, jugosłowiańskich partyzantów morskich określali jako rozbójników morskich, czyli piratów.

Angielski prawnik Lauterpacht jest zdania, że jeśli powstańcy nie uznani prawnie za stronę wojującą, naprzykrzają się (*molest*) statkom państw trzecich na pełnym morzu, to można traktować ich jako piratów, jakkolwiek w takim przypadku motywy polityczne i brak chęci zysku uzasadniają łagodniejszy wymiar kary.

Z zagadnieniem sytuacji prawnej powstańców oraz opanowanych przez nich statków łączy się problem ochrony żeglugi państw neutralnych podczas wojny domowej. W takiej sytuacji okręty wojenne będące w ręku powstańców lub nieuznanego rządu, choć ogłaszane z zasady przez dotychczasowy rząd za pirackie, nie były na ogół traktowane za takie przez inne państwa, dopóki nie dokonywały aktów przemocy wobec obywateli i mieszkańcy tych państw. Tak więc m. in. Wielka Brytania, Francja i Niemcy w okresie powstania w Hiszpanii w 1873 r. poleciły swym okrętom wojennym na Morzu Śródziemnym, aby nie podejmowały żadnych kroków przeciw okrętom powstańczym, ale podczas hiszpańskiej wojny domowej, admiralicja i rząd brytyjski wydały instrukcje, nakazujące traktowanie okrętów hiszpańskich powstańców, atakujących brytyjskie statki, jako piratów.

Jednakże, kiedy w 1877 r. wybuchło powstanie w Peru i pancernik peruwiański „Huascar”, opanowany przez powstańców, zatrzymywał na pełnym morzu statki brytyjskie – jednemu z nich zabrał ładunek węgla bez opłaty, z pokładu drugiego zaś ściągnął przemocą dwóch pasażerów, urzędników peruwiańskich – pancernik ten został uznany za okręt piracki, zaatakowany przez krążownik brytyjski i uszkodzony. Po przekazaniu okrętu władzom Peru rząd tego państwa zażądał od Wielkiej Brytanii wypłaty odszkodowania za uszkodzenia, jednak rząd brytyjski odmówił zapłaty.

W 1853 r. w toczącym się przez sądem angielskim procesie tzw. piratów Magellana powstały wątpliwości, czy podejrzanych potraktować jako piratów czy jako powstańców. Otóż podczas powstania w Chile jeden z oficerów zabił gubernatora południowej prowincji Punta Arenas, a następnie ze swymi żołnierzami opanował stojące w porcie statki: brytyjski „Eliza Cornish” i amerykański „Florida”. Następnie oficer i jego ludzie zamordowali jeszcze kapitana, współwłaściciela i pasażera statku „Eliza Cornish” oraz właściciela statku „Florida”, po czym wyruszyli w morze. Tam statek brytyjski „Virago” ujął oba

statki, a ich załoga stanęła przed brytyjskim sądem pod zarzutem uprawiania piractwa.

W okresie amerykańskiej domowej wojny secesyjnej Brytyjczycy w korespondencji z rządem Stanów Zjednoczonych jako powód uznania Konfederatów za stronę wojującą podali konieczność ustalenia faktu, czy okręty Południa mają być uznane za pirackie, czy też nie.

Jeśli natomiast chodzi o stosowanie blokady morskiej portów państwa macierzystego przez statki powstańców, nieuznawanych za stronę wojującą, to zarówno praktyka państw, jak i doktryna prawa nie zajmują tu jednolitego stanowiska. Podczas amerykańskiej wojny domowej, rewolucji chilijskiej w 1891 r., powstania w Brazylii w latach 1893–1894 i na Haiti w 1902 r., amerykańscy sekretarze stanu i dowódcy flot wyraźnie oświadczyli, iż blokady tego typu nie będą respektowane przez Stany Zjednoczone, co w praktyce (w tym również sądowej, jak np. w sprawie statku „Ambrose Light”) oznaczało traktowanie ich sprawców jak piratów.

W nowszych czasach kontrowersje natury politycznej i prawnej wzbudziły działania floty francuskiej w latach 1956–1961 podczas wojny narodowowyzwoleńczej w Algierii, kiedy statki francuskie zatrzymywały i kontrolowały na pełnym morzu statki państw trzecich (w tym również polskie) pod pretekstem niedopuszczenia do przewożenia drogą morską ładunków sprzętu wojskowego dla powstańców algierskich⁷.

Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ wypowiedziała się za definicją piractwa w wąskim znaczeniu (tego Słowa „wyłączając wyjątkowo niepoza pojęcie rabunku (*furandi causa*), niemniej jednak zdecydowanie wyłączając przestępstwa o motywach politycznych. Akty pirackie, jak stwierdza komentarz komisji, mogą wyphywać „z nienawiści lub zemsty, nie tylko z chęci zysku”. Z brzmienia przytoczonej definicji wynika, iż zamiarem autorów obu konwencji o prawie morza było wyłączenie spod pojęcia piractwa aktów gwałtu dokonanych przez okręty wojenne i statki rządowe, zarówno morskie, jak też powietrzne. Wyjątek od zasady, że aktu pirackiego może dokonać tylko statek prywatny, przewidują artykuł 18 konwencji genewskiej i artykuł 102 konwencji z Montego Bay, które stanowią, iż piractwo „popelnione przez okręt wojenny, rządowy statek morski lub powietrzny, którego załoga zbuntowała się i przejęła kontrolę nad statkiem morskim lub powietrznym, traktuje się na równi z aktami popelnionymi przez prywatny statek morski lub powietrzny”. Zerwanie zatem przez załogę związków z legalną władzą państwową uznano za utratę przez ten statek charakteru publicznego. Jednakże w myśl postanowień artykułu 18 konwencji genewskiej i artykułu 104 konwencji z Montego Bay „statek morski lub powietrzny może zachować swą przynależność państwową, chociaż stał się statkiem pirackim morskim lub powietrznym. O zachowaniu lub utracie przynależności państwowej decyduje prawo państwa, które przynależność tę przyznało”. Postanowienie to jest odstępstwem od tradycyjnej zasady, głoszącej że piraci nie mają ojczyzny. Natomiast sam fakt żeglugi bez jakiegokolwiek bandery nie upoważnia jeszcze – zdaniem Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ – do uznania statku za piracki.

1.2. Pirata hostis generis humani

Uznanie przez prawo piratów za „wrogów rodu ludzkiego” postawiło jednocześnie pytanie, kto i w jaki sposób jest uprawniony do ścigania i karania piratów oraz zwalczania zjawiska piractwa. Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter piractwa jako przestępstwa popełnianego poza obszarem działania jakiegokolwiek jurysdykcji państwowej, trzeba było sformułować także przepisy prawne, które nie dopuściłyby do zwalczania jednego bezprawia, jakim jest piractwo, innym bezprawiem, jakim są samosądy.

W związku z tym wprowadzono traktatowy obowiązek współpracy międzynarodowej w zwalczaniu piractwa. Artykuł 100 konwencji z Montego Bay z 1982 r. stanowi, iż „wszystkie państwa powinny współdziałać w możliwie najszerszym zakresie w zwalczaniu piractwa na morzu otwartym lub we wszystkich innych miejscach nie podlegających jurysdykcji żadnego państwa”.

Do obowiązku tego Organizacja Narodów Zjednoczonych podeszła niezwykle rygorystycznie, stwierdzając w komentarzu Komisji Prawa Międzynarodowego, iż „państwo, które mając sposobność podjęcia środków przeciwko piractwu, nie podjęłoby ich, pogwałciłoby obowiązek nałożony nań przez prawo międzynarodowe”, z tym, że „w konkretnym przypadku należy pozostawić pewną swobodę w wyborze środków”. Rzecz jasna, iż środki te muszą być dopuszczone przez prawo.

Jednym z takich środków jest zajęcie pirackiego statku morskiego lub powietrznego. Statek, który dopuścił się aktu piractwa, zostaje wyjęty spod zasady wyłącznej jurysdykcji państwa swej bandery. W związku z tym, w myśl tzw. zasady represji powszechnej, przewidzianej w artykule 105 konwencji z Montego Bay „na morzu otwartym lub w każdym innym miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa każde państwo może zająć piracki statek morski lub powietrzny, lub statek opanowany przez piratów i znajdujący się w ich władaniu oraz aresztować osoby i zająć mienie na pokładzie. Sądy państwa, które dokonało zajęcia mogą decydować o wymiarze kary i mogą także określić działania, jakie należy podjąć w stosunku do statków morskich lub powietrznych bądź mienia, z zastrzeżeniem praw osób trzecich działających w dobrej wierze”.

Prawo międzynarodowe nie określa wysokości kar, jakie powinni ponieść pojmani piraci, ani też nie podaje, co ma się stać z zajęętym statkiem pirackim i znajdującymi się na nim przedmiotami, pozostawiając te sprawy do rozstrzygnięcia wewnętrznemu prawodawstwu państwa, które pochwyciło piratów. Odpowiednie postanowienia w tym zakresie zawiera większość kodeksów karnych poszczególnych państw.

I tak np. polski kodeks karny z 1932 r. stanowił (art. 9 k.k.), że „niezależnie od przepisów obowiązujących w miejscu popełnienia przestępstwa, ustawę karną polską stosuje się do obywatela polskiego oraz cudzoziemca, którego nie postanowiono wydać, w razie popełnienia przez nich za granicą następujących przestępstw: (a) rozbójnictwa morskiego [...], (c) handlu niewolnikami, (d) handlu kobietami i dziećmi [...]”. Z kolei artykuł 260 polskiego k.k. z 1932 r., traktujący specjalnie o piractwie, stwierdzał: „Kto uzbraja lub przysposabia statek morski

przeznaczony do dokonania na morzu przestępstwa z art. 259 lub na takim statku przyjmuje służbę, podlega karze do lat dziesięciu”.

Powojenny polski kodeks karny z 19 kwietnia 1969 r. nie wyodrębnił przestępstwa piractwa. Zawierał on jednak postanowienia o charakterze ogólnym (art. IX przepisów wprowadzających k.k.), umożliwiające karanie rozbójnictwa zarówno morskiego, jak też powietrznego. W artykule 145 paragraf I tegoż kodeksu stwierdza się, że „kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważną szkodę w mieniu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”.

Polski kodeks karny z 1969 r. umożliwiał karanie zbrodni piractwa karą od 3 do 15 lat pozbawienia wolności w przypadku rabunku, a nawet karą śmierci w przypadku użycia przez pirata broni (art. 210 k.k.).

Nowy polski kodeks karny z 6 czerwca 1997 r., w odróżnieniu od poprzedniego kodeksu, wyodrębnił zbrodnię piractwa morskiego i powietrznego w artykule 166, który stanowi:

„§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.

§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, sprawa podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności”⁸.

Zastępując termin: statek morski, użyty w prawie międzynarodowym, terminem: statek wodny, polskie prawo karne umożliwia zwalczanie rozbójnictwa również na rzekach i jeziorach.

Tak więc nowy kodeks karny przybliżył polskie ustawodawstwo do aktualnych norm i standardów międzynarodowych w zakresie zwalczania zbrodni piractwa zarówno na obszarach wodnych, jak też w przestrzeni powietrznej. Jednocześnie zróżnicował on poszczególne działania związane z tym procederem, stopniując wysokość wymierzanych kar oraz rezygnując z zagrożenia tej zbrodni karą śmierci.

Piractwo jest przestępstwem „prawa narodów” (*delictum iuris gentium*), tj. prawa międzynarodowego, i jako takie może być ścigane i karane przez każde państwo na zasadzie tzw. represji powszechnej, czyli niezależnie od bandery statku i obywatelstwa sprawcy.

Na ogół ustawodawstwa państw kierują się zasadą, iż zrabowane przez piratów mienie pozostaje własnością swoich prawowitych właścicieli (*pirata non mutat dominium*). Zgodnie z tą starą zasadą prawa rzymskiego sądy mogą pozwolić na rewindykację zrabowanych przedmiotów, z tym jednak, że pobiera się określone opłaty za pomoc w odzyskaniu tych przedmiotów, na przykład 1/8 ich wartości według prawa angielskiego i 1/6 według prawa amerykańskiego.

W przypadku wspomnianego piractwa państwowego zawsze należy pamiętać, że zbrodnię tę popełniają jednostki. Zatem osoby te powinny ponosić indywidualną

odpowiedzialność karną, niezależnie od prawno-międzynarodowej odpowiedzialności winnego państwa.

Niektórzy autorzy naukowych prac prawniczych o piractwie uważają, że w następstwie dokonania aktu pirackiego statek automatycznie traci swą przynależność państwową i staje się z punktu widzenia prawa międzynarodowego – jak to określają prawnicy niemieccy – *vogelfrei* (wolny jak ptak). Autorzy obu konwencji o prawie morza odrzucili jednak ten pogląd, i jak już wcześniej wspomniano, o zachowaniu lub utracie przez statek lub samolot piracki przynależności państwowej decyduje prawo państwa, które mu ją nadało. Zatem statek piracki będzie uznany za statek pozbawiony przynależności państwowej tylko wówczas, gdy ustawodawstwo wewnętrzne państwa jego bandery uzna piractwo za dostateczną przyczynę utraty przynależności, z zastrzeżeniem przewidzianych przez konwencje praw państwa, które schwytało piracki statek.

Pozostaje więc tylko odpowiedzieć na pytanie: kto i w jakim zakresie ma prawo schwytać piracki statek? Według pierwotnej propozycji Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ prawo zajęcia statku pirackiego miało przysługiwać jedynie okrętom wojennym i samolotom wojskowym. Jednakże autorzy obu konwencji o prawie morza rozszerzyli to uprawnienie na inne upoważnione do tego statki morskie i powietrzne, np. policyjne, celne, straży przybrzeżnej itp. Wbrew jednak dawniejszym poglądom teoretyków i praktyków prawa, głoszącym jakoby statki handlowe były uprawnione do ścigania piratów bez upoważnienia ze strony swego państwa, tylko dlatego, że piraci zostali uznani przez prawo za „wrogów ludzkości”, autorzy konwencji o prawie morza im przyznały to uprawnienie. Chodziło im bowiem, aby państwa działały w tym zakresie z umiarem i dużą ostrożnością i aby nie doprowadzić do sytuacji konfliktowych w stosunkach międzynarodowych. Dlatego też w konwencjach przewidziano odpowiedzialność majątkową państwa, które dokonało zajęcia statku morskiego lub powietrznego, podejrzanego o uprawianie piractwa, bez uzasadnionych powodów. Prawo zajęcia statku pirackiego nie oznacza również, że ci, którzy schwyтали piratów, mogą dokonywać na nich samosądu jako na „wrogach rodu ludzkiego”. Schwytani piraci powinni być oddani sądom tego państwa, które pojmało ich statek.

W myśl artykułu 107 konwencji z Montego Bay zajęcia statku morskiego lub powietrznego podejrzanego o uprawianie piractwa „mogą dokonywać jedynie okręty wojenne lub samoloty wojskowe, albo inne statki morskie lub powietrzne wyraźnie oznaczone i pozostające w służbie rządowej i do tego upoważnione”. Jednocześnie artykuł 110 konwencji z Montego Bay, traktujący o tzw. prawie wizyty, przyznaje okrętom wojennym, które napotykają na morzu otwartym obcy statek, prawo do poddania go kontroli, gdy istnieją podstawy do podejrzenia, że statek trudni się piractwem. W tym przypadku „okręt wojenny może przystąpić do sprawdzenia, czy statek ma prawo podnoszenia swej bandery. W tym celu może on wysłać do podejrzanego statku łódź pod dowództwem oficera. Jeżeli po sprawdzeniu dokumentów podejrzenia będą istnieć nadal, może on przystąpić do dalszej kontroli na pokładzie statku, której należy dokonać z możliwie największą rozważą. Jeżeli podejrzenia okażą się nieuzasadnione i okaże się, że statek zatrzymany nie popełnił żadnego czynu, który by je usprawiedliwiały, należy mu

wynagrodzić wszelkie spowodowane straty lub szkody”. Przepisy te mają zastosowanie *mutatis mutandis* do wojskowego statku powietrznego oraz do jakiegokolwiek innego należycie upoważnionego statku morskiego lub powietrznego, wyraźnie oznakowanego i możliwego do zidentyfikowania jako pozostającego w służbie rządowej.

Jeśli jednak „zajęcie statku morskiego lub powietrznego podejrzanego o piractwo zostało dokonane bez dostatecznych podstaw, państwo, które dokonało zajęcia, ponosi odpowiedzialność wobec państwa przynależności państwowej statku morskiego lub powietrznego za wszelkie straty i szkody spowodowane zajęciem” (art. 106).

Jak zobaczymy w dalszych rozdziałach, w ciągu stuleci piractwo jako zjawisko patologii społecznej ulegało licznym i głębokim przeobrażeniom. Przemianom ulegały również formy i metody działania tego przestępczego procederu. Proces ten trwa nadal, wobec czego również przepisy prawne traktujące o zwalczaniu tego przestępstwa muszą być nieustannie zmieniane i stale uzupełniane, aby sprostać zmianom zachodzącym w pojęciu piractwa. Ostatnio takim najistotniejszym uzupełnieniem przystosowawczym było rozciągnięcie przez prawo pojęcia piractwa ze statków morskich również na statki powietrzne.

1.3. Piraci i korsarze

Od piractwa należy odróżnić korsarstwo, czyli inaczej kaperstwo. Podczas gdy piraci są morskimi rozbójnikami i działają zarówno w czasie pokoju, jak i wojny, to korsarze byli partyzantami morskimi i działali wyłącznie w czasie wojny. Korsarstwo jest obecnie pojęciem wyłącznie historycznym, państwa bowiem wyrzekły się tego środka wojennego w Traktacie Paryskim z 1856 r. Przedtem jednak korsarstwo miało szerokie zastosowanie i było uznawane za legalny środek walki w wojnie morskiej. Ze zjawiskiem korsarstwa spotykamy się również w historii Polski, szczególnie w XVII w. w okresie wojen szwedzkich. Wówczas królowie polscy, a w szczególności Władysław IV, wydawali polskim korsarzom tzw. listy kaperskie w zamian za wspieranie floty polskiej w walce ze szwedzką na Bałtyku.

Istotą korsarstwa jest udział prywatnych statków w działaniach wojennych na podstawie upoważnienia ze strony walczącego państwa (w formie tzw. listu kaperskiego). Korsarze działali na własne ryzyko i odpowiedzialność. W zależności od umowy korsarz otrzymywał w nagrodę zajęte przez siebie mienie nieprzyjacielskie w całości lub w części.

Burżuazja po dojściu do władzy wystąpiła zdecydowanie przeciw korsarstwu jako legalnemu środkowi prowadzenia wojny na morzu. Wynikało to z podważania przez korsarstwo fundamentalnych zasad kapitalistycznej nienaruszalności własności prywatnej również na morzu, gdzie obowiązywała zasada wolności żeglugi.

Po raz pierwszy zniesienie korsarstwa zaproponowała konstytuanta francuska w 1792 r., ale dopiero po zakończeniu wojen napoleońskich podjęto w tym kierunku energiczniejsze kroki. Nie tylko francuska, ale i światowa liberalna opinia

publiczna, strzegąca interesów dynamicznie rozwijającego się handlu morskiego, opartego na mocnym fundamencie „świętości” własności prywatnej, solidarnie podjęła działania na arenie międzynarodowej, zmierzające do zdelegalizowania korsarstwa.

Nie przypadkiem więc w gronie najzagorzalszych zwolenników tej akcji znalazł się późniejszy prezydent Stanów Zjednoczonych Benjamin Franklin. To on zaproponował nawet włączenie do traktatu pokojowego, kończącego wojny z Anglią o niepodległość Stanów Zjednoczonych, specjalnego artykułu, zabraniającego uprawiania korsarstwa. Wobec sprzeciwu Anglików sprawa upadła, ale nieugięty Franklin powrócił do niej i dopiął swego podczas negocjowania traktatu z Prusami. I choć zawarte tam postanowienie miało czysto formalne znaczenie, pozbawione skutków praktycznych (ponieważ w tym czasie zarówno Prusy, jak i Stany Zjednoczone nie miały floty wojennej) to stanowiło ono ważny precedens prawny.

Na takim tle politycznym w pierwszej połowie XIX w. specjaliści prawa morskiego spierali się, czy własność przewożona drogą morską mieści się w szerokim pojęciu własności prywatnej, nietykalnej nawet podczas działań wojennych, czy też stanowi wyjątek od niej i może być zajęta, a nawet zniszczona. Argumentowano przy tym niezwykle przewrotnie dowodząc, że statek handlowy ma przecież wolny wybór i podczas wojny nie musi wychodzić w morze, ale może pozostać bezpiecznie w porcie.

Spory polityczne i prawne osiągnęły swoje apogeum na Kongresie Paryskim w 1856 r., zwołanym na zakończenie wojny krymskiej. To od niego przysięgła historyczną, obowiązującą do dziś deklarację o całkowitym zakazie uprawiania korsarstwa (kaperstwa). Stany Zjednoczone, które przez wiele lat zabiegały o wprowadzenie takiego zakazu, głosowały na Kongresie Paryskim przeciw przyjęciu deklaracji. To pozornie paradoksalne stanowisko staje się zrozumiałe, jeśli sobie uświadomimy, że w tym czasie Stany Zjednoczone dysponowały ogromną flotą handlową i nader słabą marynarką wojenną. W tych warunkach Amerykanie uważali, że w razie wojny kaperstwo może być skuteczną bronią z silniejszym przeciwnikiem na morzu i uznali prawny zakaz korsarstwa dopiero w 1909 r.

Natomiast w Anglii, dysponującej potężną flotą wojenną, zdolną polować na statki handlowe na wszystkich morzach świata bez uciekania się do pomocy kaprów, delegalizację korsarstwa uznano za wielki sukces dyplomatyczny. W ten sposób w połowie XIX w. anachroniczna instytucja korsarstwa została zdelegalizowana i formalnie przeszła do historii. Ale do historii nie przeszło piractwo, często z korsarstwem nie tylko mylone, ale też równie często splatające się z nim w praktyce.

Zarówno w XIX, jak też w XX w. wielokrotnie podejmowano bezskuteczne próby przywrócenia i ponownego zalegalizowania korsarstwa jako jednej z uznanych form walki na morzu. Zrodziło się przy tej okazji pojęcie tzw. wojny krążowniczków, będącej w istocie zamaskowaną formą korsarstwa. Problemy wojny krążowniczej pojawiły się m.in. na Haskich Konferencjach Pokojowych w latach 1899 i 1907. Ostatecznie jednak zostały one wyartykułowane dopiero w 1909 r.

w Londyńskiej Deklaracji o Prawie Wojny Morskiej. Przewidywała ona bowiem m. in. procedurę rewizji, konfiskaty i doprowadzania przyzów (zdobyczy) do własnych portów, chociaż nie wykluczała również niszczenia przyzu w razie wyższej konieczności.

Ściśle ujmując, nie można samej operacji krążowniczej traktować jako piractwa sensu stricto, ponieważ jest ona fragmentem działań wojennych, podejmowanych przez okręty krajów znajdujących się w stanie wojny. Ale karalne mogą być związane z tymi operacjami akty przestępcze, a nawet zbrodnicze, polegające na złamaniu zasad prowadzenia wojny morskiej, w szczególności zaś postępowania z nieuzbrojonymi statkami handlowymi. Wówczas akty takie nabierają quasi-pirackiego charakteru. W praktyce bowiem okazało się, że zbyt łatwo jest przekroczyć mało precyzyjną granicę londyńskich zasad operacji krążowniczych i wejść na drogę odwiecznej podstawowej metody piractwa – bezlitosnego polowania uzbrojonego okrętu na bezbronny statek handlowy. Takimi więc przesłankami prawnymi kierowały się m.in. trybunały międzynarodowe karząc – wprawdzie niezbyt surowo – niemieckich piratów wojennych po pierwszej wojnie światowej i ich hitlerowskich spadkobierców, nazywanych rajderami⁹, po drugiej wojnie światowej.

Utożsamianie korsarstwa z piractwem jest tym bardziej nieuzasadnione, iż – jak zobaczymy w następnych rozdziałach¹⁰ – w historii bywało niejednokrotnie tak, że do walki z piratami posługiwano się korsarzami.

Słownik Współczesnego Języka Polskiego podaje następującą definicję korsarstwa: „akty napadu dokonywane przez statki prywatne – nie tylko handlowe – w celu grabieży przewożonych towarów; piractwo, rozbójnictwo morskie. Uprawiać korsarstwo, to samo co kaperstwo. Korsarz – osoba trudniąca się rozbojem morskim, członek załogi statku korsarskiego, pirat [...], to samo co kaper”¹¹.

Na pomieszenie w języku potocznym, a nawet w zacytowanym słowniku, pojęć: piractwa i korsarstwa, w dużym stopniu wpłynął fakt, że korsarstwo stawało się niejednokrotnie w historii źródłem piractwa, a listy kaperskie były niekiedy wykorzystywane przy uprawianiu rozbójnictwa morskiego. Na marginesie warto przytoczyć tutaj wydarzenie, do którego doszło w XVII w. w rejonie Morza Karaibskiego, głównego podówczas siedliska piratów. Pewien sprytny pirat kupił sobie za dużą sumę u gubernatora duńskich Indii Zachodnich (notabene byłego pirata) list kaperski. Dokument ten, napisany w języku duńskim, był niezrozumiały dla nabywcy i jak się później okazało, upoważniał okaziciela jedynie do... polowania na dzikie świny na wyspach archipelagu duńskiego.

Po skończonych wojnach załogi okrętów kaperskich zwykle demobilizowano i odsyłano do domów. Przyzwyczajeni jednak do dostatniego życia i łatwych zysków korsarze, których listy kaperskie z ustaniem działań wojennych traciły moc prawną, nie zawsze chcieli wyrzec się swoich uprawnień i swobód oraz intratnego procederu. Kontynuowali więc działalność już jako piraci.

Były jeszcze i inne źródła piractwa. Piractwo to nieodłączne zjawisko wszystkich formacji społeczno-gospodarczych typu eksploatorskiego, w szczególności kolonialnego. W każdej z nich bardziej przedsiębiorcze i awanturnicze jednostki

znajdowały warunki sprzyjające zaciąganiu załóg, budowie lub zdobywaniu flotylli, a niekiedy nawet organizowaniu całych antyspołeczności o charakterze pirackim. W różnych okresach piraci rekrutowali się głównie ze zbiegłych niewolników albo chłopów pańszczyźnianych, spośród nie mogących znaleźć uczciwej i godnej pracy marynarzy, z dezertersów z armii, spośród ludzi prześladowanych z powodów religijnych, politycznych itp. Stąd owe dwa oblicza pirata, tak dobrze znane z kart literatury oraz ekranów kin i telewizorów.

W wielu pozaeuropejskich rejonach świata powodem narodzin piractwa była bezwzględność i chciwość systemu kolonialnego. W niektórych przypadkach uciśnione ludy kolonialne chwyciły się piractwa jako jednej z form sprzyjających walce narodowowyzwoleńczej. Stąd wśród grona krwawych i okrutnych rzeźmieszków, żądnych wyłącznie zysku, tu i ówdzie jaśnieje postać romantycznego pirata-wyzwoliciela i reformatora, walczącego przeciw możnym tego świata o sprawiedliwość społeczną, swego rodzaju morską Robin Hooda.

W ewolucji pirackich społeczności można dopatrzeć się pewnych prawidłowości rozwojowych, powtarzających się niezależnie od środowiska geograficznego i innych warunków. W pierwszej fazie powstawania pirackiego ośrodka mamy do czynienia z pojedynczymi statkami działającymi na własną rękę i ze zbuntowanymi załogami. Z czasem łączyły się one w większe społeczności przestępczości zorganizowanej, tworząc flotylle działające pod wspólnym dowództwem. W miarę wzrostu sił w następnej fazie rozwojowej taka organizacja piracka przekształcała się nawet w pirackie państwo, posiadające wszelkie atrybuty normalnej państwowości, własne terytorium, zamieszkałe przez stałą ludność, pozostającą pod władzą pirackiego zwierzchnictwa, czerpiącego zyski z rozbójnictwa morskiego, będącego głównym źródłem dochodów kasy państwowej.

Większość pirackich jednostek morskich, pozbawionych bandery państwowej, pływała pod czarnymi flagami z wizerunkiem trupiej czaszki ze skrzyżowanymi piszczelami. Symbole te, zawsze białe na czarnym tle, spotyka się w różnych układach i kompozycjach artystycznych. Wśród marynarzy całego świata takie flagi pirackie określano mianem „Jolly Roger” (Wesoły Roger). W owym rubasznym marynarskim żarcie nawiązywano do „szerokiego” i „wesołego” uśmiechu wyszczerzonych zębów czaszki. W istocie jednak głównym celem tej makabrycznej flagi było zasianie grozy i przerażenia wśród przeciwników. Flagi pirackie były przy tym niejako swoistym znakiem firmowym poszczególnych dowódców statków. Niektórzy z nich, obdarzeni szczególną fantazją, ozdabiali swe statki również okazałymi czerwonymi flagami, często z białymi i zielonymi wstęgami (kapitan Sharp), albo żółtymi pasami (piracki admirał Richard Sawkins) lub też zielonymi flagami (kapitan Peter Harris). Pomysłowość piracka również w tej dziedzinie nie znała granic.

W ciągu wieków piractwo przeżywało swoje wznoszenia i upadki. Brak wystarczającej współpracy międzynarodowej, mimo formalnego uznania piratów za „wrogów całej ludzkości”, sprzyjał długotrwałemu utrzymywaniu się rozbójnictwa morskiego na wielką skalę. Wbrew pozorom jednak piractwo nie należy wyłącznie do przeszłości. Pleni się ono nadal i przybiera coraz to nowe formy. Sięgając po najnowsze zdobycze techniki, nieustannie zagraża

bezpieczeństwu międzynarodowemu i porządkowi publicznemu. W tych warunkach nie są pozbawione podstaw obawy, że wraz z człowiekiem wyjdzie ono nawet w przestrzeń pozaziemską i w jakiejś nowej formie rozwinie się piractwo w kosmosie, tak jak rozwinęło się w powietrzu.

Piractwo bowiem, tak jak każde zjawisko społeczno-gospodarcze o silnym wydźwięku politycznym, ulegało na przestrzeni dziejów i ulega nadal głębokim przemianom zewnętrznym i wewnętrznym. Zmiany dotyczyły jednak nie tylko form zewnętrznych i metod działania piractwa, dążącego obecnie do stosowania najnowszych i najdoskonalszych zdobyczy technicznych w dziedzinie żeglugi morskiej, uzbrojenia, łączności itp. Było to zawsze konieczne, jeśli piraci chcieli ująć z życiem przed ścigającymi ich flotyllami największych potęg świata. Musieli więc dbać o to, aby statki ich były szybsze i lepiej uzbrojone. Zasada ta nie zmieniła się do dziś, kiedy odradzające się piractwo sprzymierzyło się z gangami zorganizowanej międzynarodowej przestępczości i sięga po najnowsze zdobycze techniki, elektroniki i lotnictwa. Choć w ciągu wieków zmianom ulegała baza rekrutacyjna amatorów pirackiego rzemiosła, niezmienny pozostał jego cel: chęć zysku.

Aby sprostać nowym wyzwaniom, przemianom i potrzebom doskonalenia, musiały również zmieniać się kolejne regulacje i środki prawne, wymierzone przeciw zbrodni piractwa, które zawsze przejawiało tendencje do wykorzystywania wszelkich luk i niedoskonałości prawa, aby tylko ująć przed ręką sprawiedliwości. Z czasem więc przestała wystarczać zwięzła i jasna formuła prawa rzymskiego, uznawana przez wielu za „włosem rodzaju ludzkiego”. Choć piractwo współczesne w porównaniu ze swym historycznym pierwowzorem utraciło wiele na swym znaczeniu politycznym i zasięgu geograficznym, nie przestało być jednak niebezpiecznym przestępstwem międzynarodowym, szczególnie w sprzężeniu z innymi groźnymi dziś przestępstwami, takimi jak handel narkotykami i substancjami psychotropowymi, terroryzm i wiele innych. Ta ewolucja piractwa znalazła swoje odbicie w najnowszym międzynarodowym prawie morza, które poświęciło mu wiele uwagi. Niestety, nic nie wskazuje na to, aby pomimo wysiłków prawników i coraz szerszej współpracy międzynarodowej w jego zwalczaniu, piractwo miało szybko i na zawsze zaniknąć. Przeciwnie, przestępstwo to wykazuje zadziwiającą zdolność do odradzania się w coraz to nowych i bardziej pomysłowych formach. Bowiem dziś, tak jak przez wiekami i na przestrzeni całej historii, istnieniu i rozwojowi piractwa sprzyjają niesprawiedliwości stosunków społeczno-gospodarczych i zarzewia nierozwiązanych konfliktów politycznych. Nic przeto dziwnego, iż zjawisko piractwa odradza się raz po raz w tych rejonach świata, w których natrafia na takie właśnie sprzyjające dla swego rozwoju warunki polityczne, społeczne i gospodarcze.

Wydawnictwo Akademickie DIALOG

specjalizuje się w publikacji książek dotyczących języków, zwyczajów, wierzeń, kultur, religii, dziejów i współczesności świata Orientu.

Naszymi autorami są znani orientaliści polscy i zagraniczni, wybitni znawcy tematyki Wschodu.

Wydajemy także przekłady bogatej i niezwykłej literatury pięknej krajów Orientu.

Redakcja: 00-112 Warszawa, ul. Bagno 3/219

tel. (0 22) 620 32 11, (0 22) 654 01 49

e-mail: redakcja@wydawnictwodialog.pl

Biuro handlowe: 00-112 Warszawa, ul. Bagno 3/218

tel./faks (0 22) 620 87 03

e-mail: biurohandlowe@wydawnictwodialog.pl

www.wydawnictwodialog.pl

Serie Wydawnictwa Akademickiego DIALOG:

- Języki orientalne
- Języki Azji i Afryki
- Literatury orientalne
 - Skarby Orientu
 - Teatr Orientu
- Życie po japońsku
 - Sztuka Orientu
 - Dzieje Orientu
- Podróże – Kraje – Ludzie
 - Mądrość Orientu
- Współczesna Afryka i Azja
 - Vicus. Studia Agraria
 - Orientalia Polona
- Literatura okresu transformacji
 - Literatura frankofońska
 - Być kobietą
 - Temat dnia
 - Życie codzienne w...

Prowadzimy sprzedaż wysyłkową

Wydawnictwo Dialog (c) Copyright wersja elektroniczna