

PIRACTWO i TERRORYZM MORSKI. NOWE WYZWANIA DLA BEZPIECZEŃSTWA MIĘDZYNARODOWEGO

1. Przyczyny wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa międzynarodowego w obrębie obszarów morskich

Atrakcyjność mórz i oceanów jako obszaru działania sprawców rozmaitych aktów przemocy wynika z kilku czynników. Przede wszystkim bez żeglugi, bez przepływu ludzi i towarów morskimi i oceanicznymi szlakami handlowymi nie istniałaby cywilizacja jaką znamy. Drogą morską realizowane jest 95% międzykontynentalnej wymiany handlowej, morzem sprowadzane jest około połowy konsumowanej w Europie ropy naftowej. Jednakże pamiętać równocześnie trzeba, iż żegluga handlowa jest w wyjątkowym stopniu narażona na oddziaływanie wielu sił destrukcyjnych, a akweny morskie nie podlegające jurysdykcji żadnego państwa są wręcz wymarzoną przestrzenią dla rozmaitych organizacji przestępczych. Przemoc i inne formy nielegalnej działalności na oceanach w krótkim czasie stać się więc mogą jednym z najpoważniejszych czynników zagrażających bezpieczeństwu międzynarodowemu i najtrudniejszym wyzwaniem, przed którym stanie społeczność światowa.

1.1. Sytuacja na oceanach po zakończeniu zimnej wojny

W ciągu ostatnich kilku lat obserwować można bezprecedensowy wzrost liczby różnorodnych aktów przemocy i innych działań bezprawnych popełnianych na morzach i oceanach. Sytuacja powyższa zmusza do przeanalizowania przyczyn prowadzących do tego, że Ocean Światowy stał się tak niebezpieczny.

Rolę podstawową odgrywa znaczące zwiększenie liczby rozmaitych konfliktów międzynarodowych i wewnętrznych, które rozgorzały po zakończeniu zimnej wojny. Antagonizmy, sprzeczności interesów kanalizowane wcześniej w ramach rywalizacji antagonistycznych bloków polityczno-militarnych lub utrzymywane pod kontrolą przez autorytarne państwa wybuchły z nową siłą. W wielu przypadkach strony konfliktów usiłują z mniejszą lub większą skutecznością przenosić działania na morze. W ich trakcie z reguły atakowa-

ne są zarówno siły morskie oponenta, jak i żegluga handlowa oraz rozmaite instalacje, na przykład platformy wydobywcze ropy naftowej. Globalny niepokój nie odnosi się zatem tylko do obszarów lądowych, rozszerzanie się obszarów niestabilności ma głęboki wpływ na sytuację żeglugi handlowej. Klasycznego przykładu takiego stanu rzeczy dostarczyła Indonezja. Rebelianci z położonej na zachodzie Sumatry prowincji Aceh nie ograniczali się do atakowania sił rządowych na lądzie, ale podjęli również akcje na morzu, pobierając tak zwany podatek rewolucyjny od statków zbliżających się do cieśniny Malakka¹. Na morzu z dużą intensywnością działają rebelianci muzułmańscy z południowofilipińskiej wyspy Mindanao, a morskie formacje Tamilskich Tygrysów zdołały przez lata skutecznie blokować półwysep Jaffna na północy Sri Lanki. Również w rejonie Zatoki Gwinejskiej dziesięciolecia wojen domowych w Liberii, Sierra Leone i na Wybrzeżu Kości Słoniowej w połączeniu z wewnętrznymi problemami Nigerii zaowocowały znaczących wzrostem zagrożenia na wodach przybrzeżnych. Równie niebezpieczne są wody somalijskie. Już obecnie, ze względu na działania rozmaitych „partyzantów” i „bojowników”, armatorzy zalecają, by statki o prędkości mniejszej niż 20 węzłów utrzymywały odległość minimum 100 mil morskich od brzegu, a jednostki szybsze minimum 60 mil morskich od brzegu.

Element drugi, sprzyjający rozwojowi morskiej przemocy i również ściśle związany z zakończeniem zimnej wojny, to znaczące zmniejszenie obecności państwowych sił morskich na oceanach. Wcześniej obie strony globalnej rywalizacji wzajemnie się na morzach szachowały. Zespołom radzieckim manewrującym w różnych miejscach na oceanie światowym towarzyszyły zespoły amerykańskie. Jeżeli okręty Czerwonej Floty korzystały na przykład z kotwiczowiska pod Luandą w Angoli, w pobliżu znajdowały się jednostki amerykańskie. Prócz tego za każdą grupą radzieckich trawlerów poławiających czy to u wybrzeży Mauretanii i Maroka, czy w pobliżu Rogu Afryki podążała – z zupełnie innych względów – fregata lub oceaniczny trałowiec. Paradoksalnie, owa obecność okrętów obu bloków w odległych rejonach znacząco wpływała na podniesienie bezpieczeństwa żeglugi. Trudno bowiem parać się piractwem w rejonie regularnie patrolowanym przez okręty. W momencie, gdy będąca sukcesorką ZSRR Rosja zrezygnowała z utrzymywania zespołów floty na akwenach oddalonych od własnych wybrzeży, również obecność sił zbrojnych sojuszu zachodniego została tam poważnie zreduko-

¹ R. Herbert-Burns, L. Zucker, Drawing the line between piracy and Maritime Terrorism, *Jane's Intelligence Review*, September 2004, s. 30-33. Podkreślić należy, że obecnie istnieje poważna szansa na wygaszenie konfliktu w Aceh. W dniu 15 sierpnia 2005 roku rząd i rebelianci zawarli w Helsinkach porozumienie pokojowe.

wana bądź jednostki skierowano w inne miejsca. W ową swoistą próżnię sił weszli piraci, partyzanci morscy, terroryści oraz sprawcy innych bezprawnych działań.

Zjawisku temu towarzyszy zmniejszanie stanów liczebnych flot czołowych państw morskich. Jeżeli na przykład w roku 1990 US Navy posiadała łącznie 570 rozmaitych jednostek, to w roku 2001 było ich już tylko 337. Rewolucja technologiczna powodująca wzrost kosztów pojedynczego okrętu spowodowała swoiste przechodzenie ilości w jakość. Tylko że do zwalczania piractwa i innych aktów przemocy na morzu wcale nie trzeba okrętów prezentujących najwyższy poziom militarnej technologii. Upraszczając, w wielu przypadkach bardziej potrzebny jest trzydziestoletni trałowiec w miejscu napadu na statek niż supernowoczesny krążownik epoki gwiazdnych wojen o 200 mil dalej. Nie jest więc wykluczony czarny scenariusz, zakładający, że flotom, w sytuacji dalszego zwiększania się liczby ataków, po prostu zaczną brakować okrętów, by chronić żeglugę handlową i przeciwdziałać skutecznie innym zagrożeniom bezpieczeństwa.

Oprócz tego za czynniki sprzyjające potencjalnym sprawcom działań terrorystycznych przeciwko zbiornikom należy uznać:

- status prawny obszarów morskich i nieadekwatne do zagrożeń regulacje prawne dotyczące przeciwdziałania nowym zagrożeniom przez służby państwowe;
- liberalny charakter praw i reguł rządzących żeglugą światową.

1.2. Status prawny obszarów morskich w aspekcie zagrożenia aktami przemocy

Wolność żeglugi na morzu otwartym stanowi kluczową zasadę współczesnego prawa morza. Istota doktryny wolności mórz polega na tym, że żadne państwo nie może sprawować nad jakąkolwiek ich częścią suwerennej władzy². Jest to norma ogólna, jednak uzależniona od doktryn uznania, przyzwolenia i zasiedzenia, zgodnie z którymi zaakceptowane przez inne państwa długotrwałe użytkowanie określonych obszarów morza otwartego przylegających do morza terytorialnego danego państwa może spowodować rozciągnięcie na nie jego zwierzchności³.

Morza otwarte (pełne) zostały zdefiniowane w art. 1 konwencji genewskiej o morzu otwartym z 1958 roku jako wszystkie części mórz, które nie są wodami wewnętrznymi ani morzem terytorialnym państwa. Takie sformułowanie

² Zob. art. 2 konwencji genewskiej o morzu otwartym z 1958 r., art. 89 konwencji o prawie morza z 1982r.

³ M. N. Shaw, Prawo międzynarodowe, Warszawa 2000, s. 320.

odzwierciedla normy zwyczajowego prawa międzynarodowego, jakkolwiek w wyniku rozwoju prawa definicja morza otwartego w art. 86 konwencji o prawie morza zalicza do niego wszystkie części mórz nie objętych wyłączną strefą ekonomiczną, morzem terytorialnym ani wodami wewnętrznymi jakiegoś państwa, czy wodami archipelagowymi państwa archipelagowego [...]⁴.

Artykuł 87 konwencji o prawie morza (będący rozwinięciem art. 2 konwencji z 1958 roku) stanowi, że morze pełne jest otwarte dla wszystkich państw⁵. Z wolności tej należy korzystać na warunkach określonych w konwencji oraz innych normach prawa międzynarodowego. Obejmuje ona m.in. wolność żeglugi, przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów, budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe, wolność rybołówstwa oraz badań naukowych⁶.

Zasada wolności morza obowiązująca na morzu otwartym oznacza, że wszystkie państwa, ich statki i obywatele mogą z niego korzystać na zasadzie pełnej równości. Wszystkim bowiem przysługuje prawo rozsądnego czerpania pożytków z morza otwartego, którego zasoby nie podlegają i nie mogą być poddane zwierzchnictwu terytorialnemu żadnego z podmiotów⁷.

Wolność żeglugi morskiej oznacza, że każde państwo ma prawo korzystania z morza otwartego dla żeglugi statków handlowych (państwowych i prywatnych) oraz okrętów.

Podstawą utrzymania porządku na morzu otwartym jest koncepcja przynależności państwowej statku, a w konsekwencji jurysdykcja nad statkiem państwa jego bandery. Statek bez bandery jest pozbawiony wielu przywilejów i praw wynikających z reżimu prawnego morza otwartego.

Na obszarze morza pełnego każde państwo może wykonywać władzę z tytułu zwierzchnictwa okrętowego w stosunku do statków własnych i z mocy prawa międzynarodowego (zwyczajów i umów międzynarodowych) w stosunku do statków obcych⁸. Zasada ta znalazła potwierdzenie w konwencjach genewskich z 1958 roku (art. 4) i konwencji o prawie morza z 1982 roku (art. 90), które stanowią, że statki uprawiają żeglugę pod banderą jednego tylko państwa i podlegają, poza wyjątkowymi przypadkami przewidzianymi w umowach międzynarodowych lub w samej konwencji, jego wyłącznej jurysdykcji.

Przynależność państwowa stanowi podstawę poddania statku określonej władzy i prawu. Zapewnia mu także opiekę dyplomatyczną i konsularną.

⁴ Ibidem, s. 323.

⁵ L. Łukaszuk, Międzynarodowe prawo morza, Warszawa 1997, s. 52-53.

⁶ Ibidem, s. 54.

⁷ Ibidem, s. 57.

⁸ R. Zaorski, Konwencje genewskie o prawie morza, Gdynia 1962, s. 69-72.

Jest ona także wskazówką, jakie umowy, a w konsekwencji jakie wynikające z nich prawa i obowiązki mają do danej jednostki zastosowanie. Jest więc ona niezbędnym warunkiem utrzymania porządku i bezpieczeństwa na morzu pełnym, a posiadanie jej przez statek leży zarówno w interesie jego samego, jak i określonego państwa oraz społeczności międzynarodowej.

Nadanie przynależności państwowej, będące niezbędnym warunkiem uprawiania żeglugi, zakłada, że państwo skutecznie sprawuje zwierzchnictwo okrętowe, że gwarantuje ono, iż statek stosował się będzie do odpowiednich norm prawa międzynarodowego i wewnętrznego. W sytuacji, gdy nie ma żadnego powiązania między właścicielem i załogą a państwem, kiedy statek nie jest zobowiązany do stałego zawijania do portu macierzystego, wymyka się on spod faktycznej kontroli państwa, którego banderę nosi.

W celu zwiększenia efektywności jurysdykcji i kontroli państwa nad statkami jego bandery w sprawach administracyjnych, technicznych i socjalnych konwencja o prawie morza w artykule 94 przewiduje:

- prowadzenie rejestru okrętowego statków podnoszących jego banderę;
- poddanie jurysdykcji prawa krajowego statku wraz z załogą w zakresie nadzoru technicznego i problematyki socjalnej.

Co więcej, w punkcie 6 artykułu 94 wspomnianej konwencji sformułowano prawo każdego państwa, które ma oczywiste podstawy do sądenia, iż nie jest właściwie wykorzystywana jurysdykcja i kontrola wobec statku, do zawiadomienia o tym państwa bandery, które po otrzymaniu takiego zawiadomienia powinno zbadać sprawę i jeśli to będzie wskazane, podjąć wszelkie działania konieczne dla poprawy sytuacji.

Sprawowanie zwierzchnictwa przez okręty nad statkami na morzu otwartym wymaga odpowiedniej identyfikacji statków. W związku z tym okrętom w stosunku do wszystkich statków, zarówno własnych, jak i obcych bander, przysługuje prawo rozpoznania bandery. Uprawnienie to jest powszechnie uznane w międzynarodowym zwyczaju i nie jest kwestionowane przez żadne z państw. Polega na zbliżeniu się okrętu do statku w celu rozpoznania bandery lub żądaniu podniesienia bandery. Jednak prawo rozpoznania bandery nie upoważnia okrętu do zatrzymywania statków i badania ich dokumentów.

W celu zwalczania przestępczości międzynarodowej, utrzymania porządku na określonych akwenach morza pełnego oraz zapewnienia skuteczności egzekwowania umów międzynarodowych, dotyczących ochrony zasobów biologicznych morza, zwalczania zanieczyszczenia, a także ochrony kabli i rurociągów, państwa, ratyfikując konwencję, zgodziły się na ograniczenie zasady wyłączności kompetencji wobec statków swojej bandery, przyznając na

zasadach wzajemności prawa nadzoru i kontroli swoim okrętom lub upoważnionym statkom państwowym⁹.

Konwencja o prawie morza z 1982 roku przewiduje możliwość zastosowania prawa wizyty i rewizji, gdy istnieją rozsądne podstawy do podejrzenia, że:

- statek trudni się piractwem;
- statek trudni się handlem narkotykami;
- statek nadaje nielegalne audycje radiowe z morza pełnego;
- statek nie posiada przynależności państwowej;
- statek, choć podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swej bandery, w rzeczywistości posiada tę samą przynależność państwową, co okręt.

W wymienionych przypadkach dowódca okrętu może przystąpić do sprawdzenia, czy statek ma prawo podnoszenia swej bandery. W tym celu okręt może dobić do jego burty lub 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. Kontroli należy dokonywać z możliwie największą rozważą.

Po zakończeniu kontroli oficer, który tę czynność wykonał, powinien sporządzić protokół, którego kopię przekazuje kapitanowi kontrolowanego statku. Kapitan statku dokonuje wpisu w dzienniku okrętowym odnośnie do okoliczności zatrzymania statku oraz drogą radiową powiadamia swojego armatora, aby umożliwić organom swojego państwa ewentualne złożenie stosownego protestu drogą dyplomatyczną. Odpowiednią notatkę z tych czynności powinien również sporządzić w dzienniku zdarzeń dowódca okrętu i zawiadomić o tym fakcie dowództwo marynarki wojennej swojego państwa.

Jeżeli podejrzenia okażą się nieuzasadnione i okaże się, że statek zatrzymany nie popełnia żadnego czynu, który by usprawiedliwiał zatrzymanie, należy mu wynagrodzić wszelkie wyrządzone straty lub szkody z tego wynikłe.

Uprawnienia okrętu dotyczące zatrzymania obcych statków handlowych na morzu pełnym w określonych w konwencji sytuacjach przysługują również samolotom wojskowym oraz statkom i samolotom będącym w służbie rządowej. Muszą być one jednak przez rząd danego państwa do tego upoważnione.

⁹ Określone uprawnienia państwa w stosunku do obcych statków przewidziane są także na zasadach wzajemności w wielu umowach dotyczących ochrony środowiska morskiego, np. w konwencji brukselskiej z 1969 r. o interwencji na morzu pełnym w przypadku zanieczyszczenia ropą, konwencji londyńskiej z 1972 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez zatapianie odpadów i innych substancji, a także w konwencji zawartej w Oslo w 1972 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez zatapianie odpadów ze statków i samolotów. Z. Brodecki, *Ochrona środowiska w konwencji ONZ o prawie morza*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1983 nr 9, s. 441.

W rozumieniu Konwencji o prawie morza z 1982 r. piractwem jest (zgodnie z art. 101) każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży prywatnego statku lub samolotu — każdy bezprawny akt skierowany:

- na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującym się na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego;
- przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa.

Przyjęte pojęcie piractwa odnosi się tylko do statków prywatnych i państwowych oraz okrętów, których załogi po zbuntowaniu się zawładnęły nimi. Tak więc definicja nie obejmuje zdarzających się współcześnie form piractwa państwowego — bezprawnych aktów dokonywanych przez okręty lub statki państwowe¹⁰. Piractwo, rozbój morski (gr. *peiratēs* „pirat” od *peirán* „przedsiębrać, próbować”) znane było już w starożytności i zwalczane w interesie bezpieczeństwa żeglugi na morzach. Zgodnie z prawem międzynarodowym istota piractwa polega na tym, że jest ono popełniane dla celów osobistych. Dlatego też w stosunku do piratów prawo zwyczajowe i traktatowe zezwalało na powszechną represję i karanie stosowne do prawa państwa, którego okręt dokonał zatrzymania pirata. Powszechność jurysdykcji w odniesieniu do piractwa jest uznawana na gruncie prawa międzynarodowego od stuleci i stanowi dawno ukształtowaną zasadę, którą kieruje się społeczność międzynarodowa. Każde państwo może zarówno aresztować, jak i ukarać piratów — oczywiście pod warunkiem, że zostali zatrzymani na morzu pełnym lub terytorium danego państwa. Ściganie domniemyanych przestępców ma miejsce niezależnie od ich obywatelstwa czy miejsca popełnienia czynów przestępczych¹¹. Piractwo zostało uznane w prawie narodów za przestępstwo, którego zwalczanie leży w interesie całej społeczności międzynarodowej¹².

Szczególnie trudne może być zastosowanie regulacji zawartych w prawie morza do zwalczania czynów, które są aktami przemocy, a nie wyczerpują definicji piractwa. Podkreślić należy, że stan taki utrzymuje się, mimo iż już w połowie XIX wieku miały miejsce działania bezprawne wykraczające poza

¹⁰ Akty takie miały miejsce w czasie wojny domowej w Hiszpanii (1936-37) oraz po II wojnie światowej na Dalekim Wschodzie, m.in. w stosunku do polskich statków *Praca* (1953 r.) i *Prezydent Gotwald* (1954 r.); w ostatnich latach podobne przypadki odnotowano na Morzu Czerwonym, również z udziałem statków polskich, np. *Zygmunta Starego* (1989 r.). Zagadnienie powyższe zostało przedstawione przez L. Gelberga, *Piractwo na morzach chińskich*, Warszawa 1956. Omówienie zagadnienia piractwa państwowego daje R. Bierzanek, *Morze otwarte*, op. cit., s. 177 i nast.

¹¹ M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2000, s. 360.

¹² Szerzej zob. G. Arciniegas, *Burzliwe dzieje Morza Karaibskiego*, Warszawa 1968; B. Bathe, *The Great Age of Sail*, New York 1967; G. Blond, *Wielka przygoda oceanów. Pacyfik*, Warszawa 1977; W. Mondfeld, *Das Grosse Piratenbuch*, Muenchen 1976; Z. Skrok, *Świat piratów morskich*, Gdańsk 1982.

klasyczną definicję piractwa. Dopuszczali się ich zarówno powstańcy walczący z obcą okupacją, jak i strony rozmaitych wojen domowych i konfliktów wewnętrznych, prowadzonych przede wszystkim w Ameryce Środkowej i Południowej. Zyskały one miano *piractwa politycznego*¹³. Dążenie do ograniczenia skali działań zbrojnych prowadzonych przez ruchy i organizacje, które nie zostały uznane za strony wojujące, doprowadziło do zawarcia przez Stany Zjednoczone i Wielką Brytanię w 1871 roku tzw. traktatu waszyngtońskiego, który stanowił m.in., że umawiające się strony będą przeciwdziałały w obrębie swej jurysdykcji uzbrajaniu statków, które mogłyby rozpocząć działania przeciwko innemu państwu, jak również ich wyjściu w morze. Państwa-strony traktatu zobowiązały się także do niedopuszczenia do prowadzenia na swych wodach działań przeciwko państwom trzecim¹⁴. Postanowienia traktatu waszyngtońskiego szły więc w kierunku ograniczenia następstw, nie zaś całkowitej eliminacji piractwa politycznego. Wynikało to ze swoistej wspólnoty interesów umawiających się stron¹⁵ oraz przekonania, że polityczny motyw tych działań ogranicza ich skalę, w związku z czym nie istnieje zagrożenie dla żeglugi jako całości. Przeświadczenie o ograniczoności następstw piractwa politycznego znalazło też wyraz w innych regulacjach prawnomiędzynarodowych, np. traktacie o ekstradycji przestępców i ochronie przeciw anarchizmowi zawartym 28 stycznia 1902 roku w Meksyku, który przewidywał ekstradycję sprawców szeregu przestępstw popełnionych na morzu, z wyłączeniem jednak osób pełniących przestępstwa polityczne lub czyny z nimi związane.

W okresie międzywojennym — w związku z działaniami niemieckich okrętów podwodnych w czasie I wojny światowej oraz włoskimi i frankistowskimi akcjami przeciw komunikacjom republikańskim podczas wojny domowej w Hiszpanii¹⁶ — pojawiło się pojęcie piractwa państwowego. Zostało ono sprecyzowane w podpisanym w 1922 roku (lecz nie ratyfikowanym) traktacie waszyngtońskim, w układzie z Nyon z 1937 roku oraz w układzie genewskim z tego samego roku. Traktat waszyngtoński stanowił w artykule 3, iż: Każdy, kto będąc w służbie państwowej jakiegokolwiek z mocarstw, dzia-

¹³ Podkreślić należy, że prawo międzynarodowe nie wypracowało powszechnie akceptowanego i potwierdzonego praktyką stanowiska na temat uprawnień zbrojnych formacji powstańczych działających na morzu. Najbliższy powszechnej akceptacji wydaje się pogląd, iż powstańcy mogą prowadzić działania zbrojne jedynie przeciw jednostkom państwa macierzystego w obrębie wód tego państwa. Por. Z. Rotocki, *Wojna domowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Łódź 1976, s. 61-63.

¹⁴ M. Czernis, *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski”, 1989 nr 3-4, s. 219.

¹⁵ Wielka Brytania nie była zainteresowana zbyt dużym ograniczeniem swobody działania ruchów powstańczych na obszarze Turcji, a Stany Zjednoczone nie zamierzały pogarszać położenia powstańców w zamorskich posiadłościach Hiszpanii.

¹⁶ Zagadnienie to zostało szeroko omówione w: J. W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918-1939*, Gdańsk 1983.

łając na rozkaz lub bez rozkazu przełożonego, naruszy którekolwiek z wymienionych prawideł [dotyczących ochrony życia neutralnych i niekombatantów — przyp. K.K.], *traktowany będzie jako gwałcający prawa wojny i będzie mógł być sądzony i karany, jak gdyby popełnił akt piractwa*¹⁷.

W okresie powojennym pojęciem *piractwa państwowego* określano próby blokowania wybrzeży Chińskiej Republiki Ludowej podejmowane przez siły morskie Republiki Chińskiej (Tajwanu)¹⁸. Wydarzenia te nie wpłynęły jednak w sposób istotny na regulacje prawno-międzynarodowe.

W latach sześćdziesiątych XX wieku miały miejsce na morzu akty przemocy nie mieszczące się w klasycznym pojęciu piractwa oraz nie będące działaniami stron wojny domowej lub konfliktu wewnętrznego¹⁹. Ataki terrorystyczne na samoloty unaocznily, że obiektami zamachów stać się mogą środki komunikacyjne dowolnych państw. Tym samym anachronizmem stała się XIX-wieczna koncepcja zakładająca, że polityczny charakter motywów ogranicza rozciągłość następstw aktu przemocy na morzu, przez co stwarza zagrożenie jedynie dla komunikacji zainteresowanych państw, a nie dla żeglugi jako całości.

Udzielenie w Brazylii azylu politycznego sprawcom porwania portugalskiego statku pasażerskiego *Santa Maria* pokazało, że prawo międzynarodowe dysponuje nader ograniczonymi możliwościami ścigania sprawców tego rodzaju czynów. Odwołanie się osoby dopuszczającej się aktu przemocy do politycznych pobudek wyłącza ją bowiem z jurysdykcji powszechnej i uniemożliwia ewentualną ekstradycję. Podkreślić przy tym należy, że decyzja władz Brazylii o udzieleniu azylu zgodna była z obowiązującymi wówczas regulacjami prawnomiędzynarodowymi.

Dopiero spektakularna akcja uprowadzenia włoskiego statku pasażerskiego *Achille Lauro* (7 października 1985 roku) spowodowała zdynamizowanie prac legislacyjnych. Zgromadzenie Ogólne ONZ zleciło Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) zajęcie się tym problemem²⁰. Działania zainicjo-

¹⁷ R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 211; Por. R. Zaorski, *Konwencje geneńskie o prawie morza*, Gdynia 1962.

¹⁸ Por. L. Gelberg, *Piractwo na morzach chińskich*, Warszawa 1956; *Zagadnienia polityki międzynarodowej na IX Sesji ONZ. Dokumenty i materiały*, Warszawa 1955, s. 317-347.

¹⁹ W 1961 r. opozycjoniści portugalscy uprowadzili statek pasażerski *Santa Maria*; w 1963 r. wenezuelska grupa opozycyjna FALN zajęła jednostkę pasażerską *Anzoteque*; w 1971 r. brytyjska policja udaremniła podjętą przez IRA próbę zdetonowania ładunku wybuchowego na pokładzie transatlantyku *Queen Elizabeth*; w tym samym roku fedaini palestyńscy zaatakowali w cieśninie Bab el-Mandeb izraelski tankowiec; w 1973 r. „Czarny Wrzesień” zatopił statek *Sanya*; w 1974 r. Japońska Armia Czerwona wspólnie z terrorystami palestyńskimi uprowadziła prom *Laju*, uprowadzony też został grecki statek *Karachi*; w 1975 r. ofiarą terrorystów padła jednostka bandery japońskiej; w roku następnym miał miejsce zamach bombowy na cumujący w Puerto Rico radziecki statek wycieczkowy *Maksym Gorki*; w 1980 r. dwa statki hiszpańskie i jeden portugalski uprowadzili członkowie Frontu Wyzwolenia Sahary Zachodniej *Polisario*, a kolejna jednostka hiszpańska padła ofiarą organizacji ETA; w latach 1981-82 dwa statki brytyjskie zostały zniszczone przez IRA.

²⁰ Przyjęta przez consensus rezolucja nr 40/61 z 9 grudnia 1985 r.

wane przez IMO biegły w dwóch kierunkach: organizacyjnym i legislacyjnym. W pierwszym z nich Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) działający w oparciu o rezolucję A.584/14/ Zgromadzenia Ogólnego IMO z 1985 roku przyjął na 58. sesji (12 sierpnia 1986 roku) rezolucję dotyczącą opracowania i przyjęcia środków mających na celu przeciwdziałanie bezprawnym aktom przeciwko pasażerom i załodze statku²¹. Zaproponowano w niej szeroki wachlarz rozmaitych przedsięwzięć natury organizacyjno-prawnej, mających na celu ochronę statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe (z możliwością rozszerzenia na inne rodzaje statków). Rezolucja nie jest jednak normatywnym aktem prawnomiędzynarodowym, lecz jedynie dokumentem sugerującym państwom członkowskim IMO podjęcie zalecanych przez nią działań. Mankamentem rezolucji jest również brak propozycji uregulowania zasady współpracy międzynarodowej w zakresie zapobiegania i zwalczania terroryzmu morskiego.

Prace legislacyjne rozpoczęła decyzja Rady IMO, podjęta na 57. sesji obradującej w dniach 10-14 listopada 1986 roku o powołaniu do życia specjalnego Komitetu Przygotowawczego²². Podstawą prac Komitetu był projekt konwencji przygotowany przez Egipt, Austrię i Włochy. Oparty był on na istniejących już i powszechnie uznanych konwencjach międzynarodowych: Konwencji tokijskiej z 1963 roku, dotyczącej przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, Konwencji haskiej z 1970 roku, dotyczącej zwalczania bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, Konwencji montrealskiej z 1971 roku, dotyczącej zwalczania bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, Konwencji ONZ z 1973 roku, dotyczącej zapobiegania i karania przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, Konwencji ONZ z 1979 roku przeciwko braniu zakładników, Konwencji ONZ z 1985 roku o zapobieganiu torturom²³ i ich karaniu.

W efekcie prowadzonych przez Komitet prac przyjęto ostateczny projekt konwencji w sprawie zapobiegania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (ang. Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)²⁴ wraz z protokołem dodatkowym odnoszącym się do stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed

²¹ Measures to prevent unlawful acts against passengers and crews on board — MSC/CIRC. 443 (September 1986).

²² Ad Hoc Preparatory Committee on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation.

²³ M. Czernis, op. cit., s. 228.

²⁴ Dz. U. z 1994 r., nr 129, poz. 635

Platforms Located on the Continental Shelf)²⁵. Projekty te zostały ostatecznie przyjęte na konferencji międzynarodowej, która obradowała w Rzymie 1-10 marca 1988 roku.

Konwencja rzymska składa się z preambuły i 22 artykułów. W preambule stwierdzono, że celem konwencji jest stworzenie spójnego systemu norm międzynarodowych dla przeciwdziałania aktom terroru na morzu.

Artykuł 2 precyzuje zakres obowiązywania konwencji w stosunku do jednostek pływających — postanowienia tego aktu prawnego dotyczą wszystkich jednostek pływających jakiegokolwiek rodzaju, nie związanych na stałe z dnem morskim, łącznie z jednostkami bezwypornościowymi, urządzeniami zdolnymi do zanurzania się i wszelkimi innymi urządzeniami bez własnego napędu. Sądzić należy, że sformułowanie takie, znacznie rozszerzające znaczenie terminu statek, do minimum ograniczy spory interpretacyjne. Z konwencji wyłączone są: okręty, statki państwowe i przez państwo eksploatowane jako wojskowe jednostki pomocnicze czy też policyjne lub celne oraz statki wyłączone z eksploatacji z powodu braku zatrudnienia.

Konwencja rzymska zawiera w artykule 3 zestawienie czynów przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Podkreślić należy, że wobec braku powszechnie uznanej definicji terroryzmu twórcy konwencji, dążąc do zapobiegania możliwym sporom dotyczącym kwalifikacji pewnych czynów, posłużyli się znacznie mniej kontrowersyjnym terminem przestępstwo. Jest to posunięcie zgodne z praktyką międzynarodową — w wymienionych już, obowiązujących konwencjach również stosowane jest pojęcie *przestępstwo* lub *akt bezprawny*²⁶.

Art. 3 ust. 1 stanowi, że osoba popełnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie:

- a) zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia albo za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia;
- b) dokonuje aktu przemocy przeciwko jakiegokolwiek osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze tego statku;
- c) niszczy statek lub powoduje uszkodzenia statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze statku;
- d) umieszcza lub powoduje umieszczenie na statku za pomocą jakichkolwiek środków urządzeń lub substancji, które mogą zniszczyć ten statek lub spowodować uszkodzenie jego lub znajdującego się na nim ładunku,

²⁵ Draft Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation oraz Draft Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platform Located on the Continental Shelf.

²⁶ Por. M. H. Koziński, Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu, Prawo Morza, t. X, Gdańsk 1998, s. 86-88.

stwarzając tym samym zagrożenie lub możliwość zaistnienia zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku;

- e) niszczy lub w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku;
- f) przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powołując w ten sposób zagrożenie bezpiecznej żeglugi statku;
- g) rani lub zabija inną osobę w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek przestępstwa wymienionego w punktach od „a” do „f”.

Ust. 2 stanowi, iż osoba popełnia również przestępstwa, jeżeli:

- a) usiłuje popełnić jakiegokolwiek przestępstwo wymienione w ustępie 1;
- b) namawia inną osobą do popełnienia przestępstw wymienionych w ustępie 1 lub w jakikolwiek sposób współdziałała z osobą popełniającą takie przestępstwa;
- c) grozi (stawiając warunki lub nie stawiając warunków, jakie są przewidziane w prawie wewnętrznym, w celu zmuszenia osoby fizycznej lub prawnej do dokonania lub powstrzymania się od dokonania określonego czynu), że popełni jakiegokolwiek przestępstwo wyszczególnione w ustępie 1 punkty „b”, „c” i „e”, jeżeli groźba taka może narazić bezpieczną żeglugę danego statku.

Artykuł 5 konwencji stanowi, że państwa będące stronami ustalają właściwe sankcje karne za przestępstwa wymienione w artykule 3, uznając poważny charakter tych przestępstw.

Uwagę zwraca bardzo szeroki i pojemny charakter sformułowań użytych przez twórców konwencji. Dzięki temu można sądzić, że obejmują one wszystkie rodzaje przestępstw, które już wystąpiły, oraz te, które mogą wystąpić niezależnie od techniki ich popełnienia i charakteru (działanie bezpośrednie, usiłowanie, groźba popełnienia, podżeganie i pomocnictwo).

Artykuł 6 konwencji precyzuje, w jakich przypadkach państwo zobowiązane jest rozciągnąć jurysdykcję na wymienione w artykule 3 przestępstwa. Winno to mieć miejsce w przypadku przestępstw, które są dokonywane:

- a) przeciwko statkom lub na statku podnoszącym banderę tego państwa w czasie popełnienia przestępstwa;
- b) na terytorium tego państwa, włącznie z jego morzem terytorialnym;

- c) przez obywatela tego państwa;
- d) gdy domniemany sprawca znajduje się na jego terytorium, a państwo to nie wydaje go żadnemu z tych państw, które ustanowiły swą jurysdykcję zgodnie z odrębnymi regulacjami.

oraz w przypadku jeżeli:

- a) przestępstwo dokonane zostało przez bezpaństwowca, zamieszkałego na stałe w tym państwie;
- b) w wyniku przestępstwa obywatel tego państwa jest zatrzymany, zastraszany, zraniony lub zabity;
- c) przestępstwo jest popełnione w celu zmuszenia tego państwa do podjęcia lub powstrzymania się od podjęcia jakiegokolwiek działania;

Natomiast artykuł 7 konwencji przyspieszyć ma podjęcie określonych działań przez państwa. Obowiązkiem strony konwencji, na której terytorium znajduje się sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa, jest:

- zgodnie ze swoim prawem wewnętrznym zatrzymać go lub podjąć inne środki zapewniające jego obecność przez czas konieczny do przeprowadzenia postępowania karnego lub ekstradycyjnego oraz zgodnie ze swoim ustawodawstwem przeprowadzić wstępne dochodzenie dla ustalenia okoliczności przestępstwa;
- niezwłocznie zawiadomić o fakcie zatrzymania oraz o okolicznościach uzasadniających zatrzymanie wszystkie państwa, które ustanowiły swą jurysdykcję zgodnie z art. 6 ust. 1.

W artykułach 12, 13, 14 i 15 zawarto obowiązek uznania przestępstw objętych konwencją za podlegające ekstradycji, wszechstronnej współpracy międzynarodowej w ich zwalczaniu, a zwłaszcza wymiany informacji, dokumentów i dowodów oraz doświadczeń wynikających z prowadzenia akcji prewencyjnych i represyjnych.

Twórcy konwencji, wyposażając państwo w omówione wyżej uprawnienia, liczyli się z możliwością ich przekraczania. Dlatego też art. 7 ust. 3 i 4 oraz art. 10 ust. 2 stanowią, że działania państw muszą być zawsze zgodne z Powszechną Deklaracją Praw Człowieka z 10 października 1948 roku. Sprawcy lub podejrzanemu przysługuje więc:

- bezzwłoczny kontakt z najbliższym właściwym przedstawicielem państwa, którego jest obywatelem lub który jest w inny sposób uprawniony do nawiązania takiego kontaktu, a jeżeli osoba taka jest bezpaństwowcem, wówczas ma ona prawo do kontaktu z przedstawicielem tego państwa, na którego terytorium ma stałe miejsce zamieszkania (ust. 3a);

- prawo do odwiedzin przedstawiciela tego państwa (ust. 3f);
- sprawiedliwe traktowanie na wszystkich etapach postępowania, łącznie z korzystaniem ze wszystkich praw i gwarancji przewidywanych dla tego rodzaju postępowań przez prawo państwa, na którego terytorium przebywa ta osoba (art. 10, ust. 2).

Pozostałe artykuły konwencji mają charakter formalno-proceduralny — dotyczą formy przyjęcia, wypowiedzenia i wprowadzania zmian do konwencji, rozstrzygania sporów interpretacyjnych oraz oryginalnych języków konwencji i nie odnoszą się do warstwy merytorycznej.

Protokół w sprawie zapobiegania bezprawnym aktom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym zawiera uregulowanie jurysdykcyjne wymierzone w działania potencjalnie możliwe²⁷, które jednak nie miały jeszcze miejsca (lub nie zostały ujawnione²⁸). Świadczy to o tym, że twórcom konwencji i protokołu przyświecał zamiar stworzenia aktu normatywnego regulującego nie tylko doraźną sytuację, ale mogącego z powodzeniem funkcjonować również w przyszłości. Za zasadne uznać przy tym należy zawarcie postanowień dotyczących stałych platform w odrębnym dokumencie (tj. protokole), nie zaś w konwencji. Przemawia za tym ich odrębność techniczna, organizacyjna i funkcjonalna, której nie można zawrzeć w najszerszej nawet rozumianej definicji statku.

Protokół definiuje więc pojęcie stałej platformy. Jest nią każda sztuczna wyspa, instalacja czy budowla na stałe związana z dnem morskim w celu badania lub wydobywania bogactw naturalnych lub innych celach ekonomicznych (art. 1, ust. 3). Trudno się tu nie zgodzić z M. Czernisem, który w swym wielokrotnie cytowanym już artykule zauważa, że definicja ta jest nieostra i pozostawia poza działaniem protokołu rozmaite instalacje wykorzystywane do celów pozaekonomicznych oraz dostarcza sposobności do prowadzenia sporów interpretacyjnych. Jest to niewątpliwie istotnym mankamentem protokołu.

Poważniejszy problem stwarza jednak zawarte w protokole sformułowanie ograniczające zakres obowiązywania jego uregulowań jedynie do szelfu kontynentalnego, przy jednoczesnym braku definicji lub wskazania na jedną z kilku funkcjonujących definicji szelfu. Wobec równoległego istnienia definicji

²⁷ O poważnym traktowaniu tego rodzaju zagrożeń świadczy m.in. fakt pełnienia na platformach brytyjskich eksploatowanych na Morzu Północnym służby bojowej przez specjalne zespoły, tzw. Special Boat Squadrons. W polskich warunkach potencjalne zagrożenie unaocznio wdarcie się aktywistów organizacji ekologicznej „Greenpeace” na platformę Petrobalticu.

²⁸ W dyskusji poświęconej terroryzmowi morskiemu toczoney w 1985 r. na łamach „USNI Proceedings” wielokrotnie padały twierdzenia, iż znaczna część aktów przemocy skierowanych przeciwko żegludze i instalacjom wydobywczym ropy naftowej rozmieszczonym na szelfie kontynentalnym nie jest z rozmaitych przyczyn ujawniana przez armatorów i koncerny naftowe.

szelfu według artykułu 1 konwencji genewskiej w sprawie szelfu kontynentalnego z 1958 roku, definicji szelfu według artykułu 76 konwencji o prawie morza z 1982 roku oraz definicji uznawanych przez poszczególne państwa²⁹ zaistnieć może dowolność w kwestii objęcia postanowieniami protokołu (lub wyłączenia) platformy będącej przedmiotem aktu przemocy. W warstwie merytorycznej protokół przyjmuje jednak w stosunku do platform praktycznie takie same uregulowania, jak konwencja w stosunku do statków.

Konwencja rzymska z 1988 roku wraz z protokołem jest najdokładniej opracowaną próbą uregulowania współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania aktów przemocy popełnianych na morzu. Dokładnie precyzuje ona działania, które podlegać winny międzynarodowej represji, oraz środki, do podjęcia których uprawnione jest państwo. Walorem omawianego dokumentu jest odejście od uwzględnienia w typizacji aktów przemocy pobudek, jakimi kierowali się sprawcy, i budowanie wszelkich uregulowań prawnych w oparciu o charakter i następstwa tych aktów. Pominięcie motywów sprawców zgodne jest z obecnym kierunkiem rozwoju prawa międzynarodowego w zakresie zwalczania i przeciwdziałania przestępstwom o międzynarodowym charakterze.

Konwencja stoi na stanowisku, że warunkiem efektywnego zwalczania przestępczości międzynarodowej jest precyzyjne określenie w regulacjach prawnych, które mają być podstawą jej zwalczania, charakteru i skutków, jakie działania przestępcze mogą powodować dla żeglugi. Motywy sprawców mogą mieć w tym ujęciu znaczenie dla moralnej czy politycznej oceny ich działań, lecz nie mogą wpływać na kwalifikację prawną czynów i powstrzymywać podjęcie działań represyjnych.

Przyjęcie takiej filozofii prowadzi więc do zaniku — przynajmniej w płaszczyźnie legislacyjnej — często przytaczanego podziału popełnionych na morzu przestępstw na piractwo (akty popełniane z pobudek prywatnych) i terroryzm morski (względnie piractwo polityczne — czyny popełniane z motywów politycznych).

Konwencja rzymska z 1988 roku niewątpliwie wytycza więc właściwy kierunek postępowania, ale wciąż nie rozwiązuje wszystkich problemów. Jej regulacje nadal nie odnoszą się do zasadniczych kwestii ograniczających możliwość skutecznego użycia jednostek w służbie państwowej, zwłaszcza zaś związanych z szeroko rozumianą prewencją i tak zwaną *obroną wyprzedzającą*.

²⁹ J. Symonides, *Nowe...*, op. cit., s. 181-193.

Należy zatem stwierdzić, że wolność mórz — będąca przez wieki jednym z filarów zachodniej cywilizacji — może być obecnie z całą bezwzględnością wykorzystana przez różnej maści politycznych ekstremistów.

Jeszcze większe trudności może napotkać skuteczne zwalczanie terroryzmu morskiego na wodach przybrzeżnych, zwłaszcza w sytuacji, gdy sprawca działa z wód terytorialnych państwa, które nie sprawuje nad nimi efektywnej kontroli, a jednocześnie odmawia zawiazania współpracy międzynarodowej w kwestii zwalczania morskiej przestępczości. Obecnie wymienić można co najmniej kilka państw nadbrzeżnych i archipelagowych, których jurysdykcja nad wodami terytorialnymi ma charakter czysto formalny, ale które zdecydowanie odmawiają przyjęcia obcej pomocy, na przykład w zwalczaniu piractwa. Swoista nadwrażliwość wielu państw w kwestii własnej suwerenności, połączona z rozgałęzionymi powiazaniami korupcyjnymi wśród lokalnej administracji i służb policyjnych, czyni obecnie zwalczanie piractwa na wielu akwenach po prostu niemożliwym. Podobnie wyglądać może kwestia operacji przeciwko terroryzmowi morskiemu.

Mimo że istniejące regulacje prawne utrudniają skuteczne przeciwdziałanie terroryzmowi morskiemu, ich zmiana w przewidywalnej przyszłości jest bardzo mało prawdopodobna. Państwa podejmujące działania antyterrorystyczne na morzu będą więc zmuszone do zaakceptowania faktu, iż obowiązujące regulacje prawne ograniczają efektywność podejmowanych akcji, bądź też do prowadzenia działań na granicy lub nawet poza granicą obowiązujących obecnie uregulowań prawnych. Sytuacja powyższa w znakomity sposób sprzyja sprawcom działań terrorystycznych, a ponadto może negatywnie odbić się na sposobie postrzegania morskich operacji antyterrorystycznych przez opinię światową.

1.3. Liberalny charakter praw i reguł rządzących żeglugą światową

Analizując współcześnie obowiązujące prawo morza w aspekcie przydatności poszczególnych jego zapisów do zwalczania terroryzmu morskiego, trudno oprzeć się wrażeniu, że prawodawca nie dostrzega — lub dostrzec nie chce — bardzo głębokich zmian, jakie zaszły w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat w światowej żegludze.

Na przykład obowiązujące zasady zwierzchnictwa okrętowego zdają się ignorować fakt istnienia tak zwanych tanich bander. Oczywiście korzystanie z bandery państwa, które według obowiązującego prawa nie jest związane ze statkiem w sposób uzasadniający przyznanie mu prawa do podnoszenia jego bandery, nie jest w dziejach żeglugi czymś nowym. Jak wskazuje Jan Łopuski, armatorzy greccy, w okresie kiedy Grecja znajdowała się pod panowaniem

tureckim, byli upoważnieni do używania bandery rosyjskiej, zaś armatorzy irlandzcy mający siedzibę w Wielkiej Brytanii, w czasie II wojny światowej używali bandery amerykańskiej bez naruszania neutralności Stanów Zjednoczonych³⁰. Zerwanie rzeczywistej więzi między państwem a statkiem podnoszącym jego banderę wynikało jednak wówczas ze szczególnych okoliczności, najczęściej o charakterze politycznym, istniejących w danym państwie i w określonym momencie historycznym.

Powszechna obecnie w żegludze praktyka poszukiwania przez przedsiębiorstwa żeglugowe dogodnej bandery, pod którą zamierzają eksploatować swoje statki, ma przede wszystkim uzasadnienie ekonomiczne. Zmiana bandery pozwala na *obchodzenie* przez statki rybackie przepisów o ochronie żywych zasobów na morzu pełnym, stosowanych na podstawie porozumień międzynarodowych obejmujących tylko niektóre państwa³¹. Uzasadnienie ekonomiczne zmiany bandery polega na poddaniu stosunków związanych z eksploatacją statku takiemu reżimowi prawnemu, który pozwala na znaczne oszczędności w zakresie kosztów eksploatacji statku, a więc jest dla armatora statku dogodny.

Atrakcyjność dogodnej bandery przejawia się na kilka sposobów. Pierwszym jest bez wątpienia oszczędność na podatkach. Uzyskuje się to przez przeniesienie siedziby przedsiębiorstwa żeglugowego do państwa, w którym obowiązuje korzystny dla niego system podatkowy (tak zwany raj podatkowy) lub utworzenie w takim państwie odrębnego przedsiębiorstwa opartego na kapitale przedsiębiorstwa macierzystego, lub też utworzenie filii tego przedsiębiorstwa. Korzystny system podatkowy państwa bandery (zwolnienie z podatków lub minimalne podatki, patrz: tabela 1) umożliwi rozwój przedsiębiorstwa, a więc inwestycje (odnowienie lub rozbudowę tonażu), a opodatkowaniu w kraju macierzystym podlega tylko odprowadzony tam czysty zysk właściciela kapitału.

Element kolejny to oszczędności na kosztach załogowych. Brak ograniczeń w państwie bandery dotyczących pochodzenia zatrudnianych na statkach marynarzy oraz warunków ich zatrudnienia umożliwi mustrowanie marynarzy z krajów taniej siły roboczej. Eliminuje się w ten sposób presję związków zawodowych działających w państwie macierzystym przedsiębiorcy żeglugowego. Istotne oszczędności na kosztach załogowych mogą wynikać z braku w państwie bandery przepisów o obowiązkowym ubezpieczeniu społecznym marynarzy³².

³⁰ Prawo Morskie, op. cit., pod red. J. Łopuskiego, s. 162-163.

³¹ Ibidem, s. 162-163. Patrz ponadto J. Kubicki, Współczesne wygodne bandery, Gdańsk 1975.

³² Prawo Morskie, op. cit., pod red. J. Łopuskiego, s. 164-165.

TABELA 1: KOSZTY REJESTRACJI STATKÓW ORAZ STAWKI PODATKOWE NA VANUATU

KOSZTY REJESTRACJI STATKÓW	
Do 500 NRT	1,05 USD/NRT
Od 5001 do 25.000 NRT	0,87 USD/NRT
Powyżej 25.000 NRT	0,70 USD/NRT
Bareboat Chartering Registration	0,35 USD/NRT
COROCZNY PODATEK NA VANUATU	
Od 0 do 15.000 NRT	0,35 USD/NRT
Od 15.000 do 25.000 NRT	0,20 USD/NRT
Od 25.000 do 35.000 NRT	0,15 USD/NRT
Powyżej 35.000 NRT	0,10 USD/NRT

Źródło: Special Agent for the Republic of Vanuatu.

Ważną rolę odgrywają ponadto oszczędności na kosztach związanych z wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Odnoszą się one do stanu technicznego statku i jego urządzeń, liczebności i kwalifikacji załogi, wymogów ochrony środowiska lub ochrony pracy na statku. Państwo bandery może nie uczestniczyć w konwencjach międzynarodowych określających minimum takich wymagań, a nawet uczestnicząc w nich, nie sprawować należytej kontroli nad ich przestrzeganiem.

Atrakcyjność dogodnej bandery wynika również z ogólnej swobody działalności, jaką jej państwa zapewniają przedsiębiorstwom żegludowym zakładającym w nich swoje siedziby, polegającej na braku kontroli dewizowej i ograniczeń natury biurokratycznej oraz uproszczonej procedurze dotyczącej zakładania spółek kapitałowych i przerejestrowywania statków. Podsumowując, kraje takie za cenę stosunkowo niewysokich opłat rejestracyjnych zapewniają swoim *klientom* **wolność przedsiębiorczości w pełnym tego słowa znaczeniu**³³.

Ponadto podkreślić należy, że krajami dogodnej bandery są małe państwa, których narodowe potrzeby w zakresie tonażu zarejestrowanego pod ich banderą są znacznie mniejsze od tonażu rzeczywiście zarejestrowanego, i które zgadzają się, aby tonaż u nich zarejestrowany stanowił własność lub był kontrolowany przez cudzoziemców — nie mają one ani możliwości, ani też odpowiedniej administracji, aby skutecznie poddać zarejestrowany u siebie tonaż kontroli odnośnie do wymagań zawartych w regulacjach wewnętrznych lub międzynarodowych. Nie przejawiają one też chęci i nie mają możliwości kontrolowania samych przedsiębiorstw.

³³ Ibidem, s. 165-166.

TABELA 2: PAŃSTWA TANIEJ BANDERY, W KTÓRYCH ZAREJESTROWANO POWYŻEJ 1000 STATKÓW

PAŃSTWO	LICZBA STATKÓW	ŁĄCZNA NOŚNOŚĆ [mln ton]
Panama	4864	187,4
Liberia	1467	77,2
Wyspy Marshalla	1445	22,6
Malta	1311	44,8
Cypr	1208	36,1
Wyspy Bahama	1012	46,1

Źródło: Lloyd's Register — Fairplay.

Żegluga morska, w szczególności w zakresie przewozów towarowych, działa na międzynarodowym rynku o zasięgu światowym, nie podlegającym **żadnej ponadnarodowej kontroli**³⁴. W żegludze nieregularnej reguły wolnej konkurencji działają w pełni. Podmioty gospodarcze, które zamierzają utrzymać się na tym rynku, muszą oferować swoje usługi na warunkach konkurencyjnych, o czym decyduje tak jakość świadczonych usług, jak i ich cena. Armatorzy uprawiają więc żeglugę pod dogodnymi banderami, co pozwala im na znaczne zredukowanie kosztów eksploatacyjnych statku w porównaniu z kosztami ponoszonymi przez armatorów uprawiających żeglugę pod banderami własnych państw.

Uprawianie żeglugi pod dogodną banderą zapewnia też przedsiębiorcy żeglugowemu z państwa, w którym obowiązują wysokie podatki i w którym pracobiorców chronią ustawodawstwo pracy i socjalne oraz działalność związków zawodowych, poważne oszczędności na podatkach i kosztach załogowych, stanowiących istotny element kosztów eksploatacyjnych statku. Pozwala to takiej firmie skutecznie konkurować na rynku przewozowym wysokością stawki frachtowej.

Zauważyć należy, że skala omawianego zjawiska ulega stałemu zwiększeniu. W 1963 roku statki taniej bandery stanowiły 11% floty handlowej świata, w 1976 roku liczba ta wzrosła do 27%, by w 1985 roku osiągnąć wartość 42,7%³⁵. Jest to głównie tonaż z państw wysoko rozwiniętych (USA, Kanady, państw zachodnioeuropejskich i skandynawskich).

³⁴ Ibidem, s. 167-168.

³⁵ UNCTAD, Review of Maritime Transport 1955, s. 23-25.

TABELA 3: NAJWIĘKSZE FLOTY HANDLOWE WEDŁUG WŁAŚCICIELA

PAŃSTWO	LICZBA STATKÓW	ŁĄCZNA NOŚNOŚĆ [tys. ton]
Grecja	2890	141.930
Japonia	2692	101.850
ChRL	1971	40.720
Niemcy	1946	37.870
Rosja	1610	13.763
Norwegia	1223	57.760

Źródło: Lloyd's Register — Fairplay.

Podkreślić należy, że od lat poszukuje się sposobów ograniczenia zjawiska „ucieczki tonażu” pod tanie bandery (z powodów ekologicznych — większa awaryjność tych jednostek, społecznych — presja marynarskich organizacji zawodowych, wojskowych — znacznie łatwiej mobilizować tonaż pod banderą narodową). Wysiłki te nie przynoszą jednak poważniejszych rezultatów.

Przedmiotem dyskusji stała się przede wszystkim kwestia legalności *dogodnej bandery*. Analizy skończyły się jednak konstatacją, że każde państwo suwerennie określa warunki przyznania mu przynależności statku, a więc wymagane dla zarejestrowania statku na jego terytorium i nadania mu prawa do podnoszenia jego bandery (art. 91 konwencji o prawie morza). Prawo międzynarodowe wymaga jednak, aby między państwem a statkiem mającym jego przynależność istniała więź rzeczywista (*genuine link*); z przynależności wynikają bowiem określone obowiązki państwa w stosunku do tego statku, które art. 5.1 konwencji o morzu pełnym z 1958 roku określa w sposób dosyć ogólny jako sprawowanie nadzoru nad statkiem w sprawach administracyjnych, technicznych i socjalnych. Ten obowiązek nadzoru został sprecyzowany w art. 94 konwencji o prawie morza z 1982 roku przez szczegółowe wymienienie obowiązków państwa w zakresie sprawowania tego nadzoru. Są to: prowadzenie rejestru statków uprawnionych do podnoszenia jego bandery, sprawowanie zgodnie z prawem wewnętrznym danego państwa władzy w zakresie spraw wewnętrznych statku i jego załogi, zapewnienie bezpieczeństwa morskiego w zakresie konstrukcji, wyposażenia i zdatności żeglugowej statku, warunków zatrudnienia i kwalifikacji załogi, zastosowanie środków łączności i zapobieganie zderzeniom, zapewnienie, że statek jest poddawany przeglądowi wykonywanym przez inspektorów o odpowiednich kwalifikacjach i jest wyposażony w mapy, publikacje nautyczne i wyposażenie nawigacyjne, zapewnienie, że statek jest obsadzony przez załogę (kapitana, oficerów,

członków załogi) o odpowiednich kwalifikacjach, zapewnienie, że kapitan, oficerowie i członkowie załogi posiadają znajomość (i wiedzę o obowiązku stosowania) międzynarodowych reguł dotyczących bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zderzeniom i zanieczyszczeniu morza oraz utrzymywania łączności radiowej.

Realizując tak określone obowiązki państwa w stosunku do statków jego przynależności, państwo to obowiązane jest stosować się do ogólnie przyjętych reguł międzynarodowych, procedur i praktyk. Jednakże skoro każde państwo samo określa warunki przyznania statkowi jego przynależności, to również **do niego należy ocena, czy więź rzeczywista istnieje, a także czy wynikające z tego obowiązki państwa są spełnione. Jeżeli inne państwo ma wyraźne podstawy do przyjęcia, że tak nie jest, to może zwrócić na to uwagę państwu bandery, które powinno sprawę zbadać i podjąć odpowiednie kroki, jeżeli uzna to za uzasadnione**³⁶.

Zatem legalność bandery przyznanej zgodnie z warunkami określonymi przez prawo państwa, które ją przyznaje, nie może być kwestionowana; natomiast naruszenie przez takie państwo określonych przez prawo międzynarodowe obowiązków wynikających z przyznania statkowi przynależności stanowi naruszenie prawa międzynarodowego. Możliwości egzekwowania tego obowiązku są jednak ograniczone, zwłaszcza jeżeli uwzględni się, że za małym państwem dogodnej bandery stoją często potężne siły kapitału pochodzącego z najbardziej rozwiniętych państw świata lub kapitału międzynarodowego³⁷. **Sytuacja powyższa stwarza niezwykle dogodne warunki działania dla organizacji terrorystycznych, które wykorzystując liberalne prawa państwa dogodnej bandery, mogą z dużym stopniem swobody legalizować działalność prowadzoną na morzu lub za stosunkowo niewielką cenę pozyskiwać bardzo przydatny kamuflaż dla planowanych działań w postaci taniej bandery. W połączeniu z zasadą zwierzchnictwa okrętowego bardzo poważnie utrudnia to przeciwdziałanie przemocy na morzu.**

Kolejnym elementem ułatwiającym działanie piratom i terrorystom jest dosyć powszechna praktyka przenoszenia własności statków na tak zwane *spółki papierowe* mające siedzibę w państwach dogodnej bandery. Spowodowało to odchodzenie od traktowania własności jako podstawowego elementu więzi rzeczywistej między statkiem a państwem jego bandery. W związku z tym w praktyce dopuszcza się rejestrowanie statków, a zatem i przyznawanie im przynależności, jeżeli na obszarze danego państwa ma siedzibę domicyl lub

³⁶ Ibidem, s. 170.

³⁷ Ibidem, s. 170.

zarządca statku, którym może być osoba fizyczna lub prawna. Próbą usankcjonowania tej praktyki jest art. 10.2 konwencji UNCTAD z 1986 roku w sprawie warunków rejestracji statków³⁸. W istocie ten zarządca może być tak samo *kontrolowany z zewnątrz*, jak właściciel będący spółką papierową, której udziałowcy lub akcjonariusze znajdują się w innym państwie niż państwo przynależności statku. Rzeczywistą kontrolę w opisanym układzie stosunków, pozwalającą na korzystanie z dogodnej bandery, będzie miała bądź osoba (lub osoby) określana w literaturze angielskiej jako *beneficial owner*, a francuskiej jako *veritable propriétaire*, którą moglibyśmy określić w naszym języku jako **rzeczywistego właściciela** (osoba skupiająca w swoim ręku całość lub większość udziałów), bądź też armator statku, który we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem, choćby nawet stanowiącym cudzą własność.

Tradycyjny, funkcjonujący od dziesiątków czy setek lat układ, polegający na tym, że ośrodek dyspozycyjny w stosunku do statku i ośrodek kontrolujący ten statek z punktu widzenia przestrzegania przez statek norm prawa publicznego znajdował się w jednym i tym samym państwie, został więc w sposób istotny naruszony. Odchodzenie od tego tradycyjnego układu było spowodowane tym, że powiązanie statku z państwem jego przynależności przez własność nie stwarzało więzi rzeczywistej wtedy, kiedy właścicielem statku była spółka kapitałowa kontrolowana przez obcy — w stosunku do państwa przynależności statku — kapitał, co zdarzało się nagminnie. Ponieważ konwencja o prawie morza ostatecznie nie zdefiniowała więzi rzeczywistej, nie ograniczono tym samym swobody państw w określaniu warunków przyznawania statkom przynależności. W tej sytuacji problemem tym zajął się UNCTAD. Wspomniana już konwencja UNCTAD z 1986 roku o warunkach rejestracji statku postawiła sobie za cel (art. 1) wzmocnienie więzi rzeczywistej między statkiem a państwem jego przynależności. Wymaga ona (art. 7), aby statek był powiązany z państwem przynależności albo przez własność, albo przez obsadę załogi. Uregulowanie powiązania przez własność konwencja pozostawia państwu — stronie konwencji, zastrzegając jednak, że partycypacja państwa przynależności powinna być dostateczna, aby umożliwić sprawowanie skutecznej kontroli nad statkiem (art. 8.2). Natomiast w odniesieniu do powiązania przez załogę konwencja wymaga, aby *zadawalającą* część składu załogi statku stanowili obywatele państwa przynależności lub osoby stale w nim zamieszkujące. Dodatkowym warunkiem wymaganym dla wpisania statku do rejestru jest, aby *towarzystwo żeglugowe* miało na obszarze państwa przynależności swój główny ośrodek działalności lub przynajmniej przedstawiciela lub zarządcę.

Konwencja ta nie weszła jednak w życie, a jej przyszłość jest wątpliwa. Co

38 Ibidem, s. 171.

więcej — wydaje się wątpliwe, aby proponowane w niej postanowienia dotyczące warunków rejestracji mogły istotnie przyczynić się do wzmocnienia wymaganej więzi rzeczywistej, gdyż sposób ich ujęcia umożliwia dowolną interpretację przez państwa — strony konwencji³⁹.

Podkreślić należy, że nawet tego rodzaju próba sprecyzowania w umowie międzynarodowej warunków wymaganych dla wpisania statku do rejestru spotkała się ze sprzeciwem państw rozwiniętych jako ograniczenie suwerennego prawa każdego państwa do określenia przez nie warunków rejestracji. Propozycja UNCTAD zmierzająca do stopniowego eliminowania dogodnej bandery była dla międzynarodowego kapitału żeglugowego krępująca, gdyż dogodna bandera zapewniała mu znaczne korzyści. Armatorom korzystającym z dogodnej bandery znacznie bardziej zależało na potwierdzeniu stosowanej przez wiele państw praktyki opierającej się na znacznej swobodzie w zmienianiu przynależności statku bez równoczesnej zmiany głównego ośrodka dyspozycyjnego i wykorzystywaniu tej swobody dla celów koniunkturalnych. Wymogi bezpieczeństwa po raz kolejny okazały się mniej istotne od korzyści ekonomicznych.

Organizacjom terrorystycznym zamierzającym prowadzić działalność na morzu sprzyjają więc zmiany zachodzące w układzie stosunków w żegludze międzynarodowej, polegające na tym, że ośrodek dyspozycyjny w stosunku do statku oddziela się od własności statku. Odstępstwa od układu tradycyjnego, w którym podmiot będący właścicielem statku jest równocześnie jego dysponentem i zajmuje się jego eksploatacją, są we współczesnej żegludze zjawiskiem występującym powszechnie, przy czym charakter stosunku prawnego, w którym takie odstępstwo się wyraża, bywa rozmaity. W wyniku przekształceń przedsiębiorstw żeglugowych właściciel i armator statku są często różnymi osobami. Jeżeli są oni nie tylko różnymi osobami, ale mają również siedziby w różnych państwach, może powstać problem podwójnej rejestracji statku, ale tylko jednej przynależności.

Podsumowując, możemy stwierdzić, że statek kontrolowany przez kapitał brytyjski może być zarejestrowany na Bahamach i nosić banderę tego kraju, a jednocześnie być zarządzany technicznie i w prawach załogowych przez firmę z Monaco. Mamy zatem do czynienia z armatorem zarejestrowanym, który jest ostatecznym beneficjentem działalności ekonomicznej, a jednocześnie właścicielem statku. Operatorem jednostki (czyli jej dysponentem) może być rzeczywisty armator, ale również podmiot w danym momencie czarterujący statek. Rzeczywisty armator nie jest zainteresowany wówczas szczegółami eksploatacji, a tylko regularnym spływaniem zysków. Rzeczywisty armator mo-

³⁹ Ibidem, s. 171-173.

że wreszcie zrezygnować z czarteru i wynająć dla obsługi jednostki armatora zarządzającego. **Stopień złożoności relacji własnościowych bez wątpienia może ułatwiać organizacjom terrorystycznym pozyskiwanie i legalizację tonażu.**

Poza zagadnieniami natury prawnej pamiętać ponadto należy, że statki są stosunkowo łatwe do zdobycia, i to za umiarkowaną cenę. Za kwotę około miliona dolarów można nabyć zdatną do żeglugi jednostkę pływającą, zalegalizować ją i wysłać na morze.

W ten sposób organizacja terrorystyczna może pozyskać jednostkę zdolną do wypełniania, po stosunkowo niewielkich adaptacjach, rolę stawiacza min, bazy pływających szybkich łodzi uzbrojonych, nosiciela uzbrojenia, a nawet jednostki przeznaczonej do spowodowania kolizji ze zbiornikowcem lub samozatopienia w celu zablokowania ważnego toru wodnego. Co więcej, będzie to jednostka żeglująca w pełni legalnie, wobec której z formalnego punktu widzenia obowiązywać będzie wyłącznie zwierzchnictwo okrętowe państwa bandery. **Sytuacja taka w znakomity sposób może utrudnić skuteczne przeciwdziałanie terroryzmowi morskiemu.**

TABELA 4: REPREZENTATYWNE PRZYKŁADY CEN UŻYWANYCH STATKÓW

Rodzaj statku	Rok budowy	Nośność [tony]	Długość [m]	Cena
Drobnicowiec	1974	2 619	82,67	500.000 euro
Drobnicowiec	1979	1 551	65,82	205.000 euro
Drobnicowiec	1985	4 300	83,4	1 mln USD
Ro-ro	1978	2 401	108,86	0,7 mln USD
Masowiec	1980	5 207	96,20	0,85 mln USD
Masowiec	1982	28 102	197,16	2,5 mln USD
Masowiec	1983	5 586	109,56	1,25 mln USD
Zbiornikowiec	1986	6 237	113,0	1,1 mln USD
Statek rybacki	2002	150	22,5	1,0 mln USD
Statek rybacki	1983	1100	55,0	130 mln jenów

Źródło: Opracowanie własne według: www.shipbroker.net.list.

2. Akty przemocy wymierzone w żeglugę

Akty przemocy⁴⁰ wymierzone w żeglugę po raz pierwszy stały się poważnym problemem pod koniec lat sześćdziesiątych. Wtedy też wykształciły się ich podstawowe formy obserwowane do chwili obecnej. Są to:

- zamachy bombowe przeprowadzane w portach lub na morzu przy użyciu materiału wybuchowego dostarczanego na statek wraz z ładunkiem,
- zamachy bombowe przeprowadzane w portach lub na morzu przy użyciu materiału wybuchowego wnoszonego na statek przez członka (członków) organizacji terrorystycznej,
- uprowadzenia statków handlowych w celu zatrzymania pasażerów i członków załóg w charakterze zakładników dokonywane przez osoby znajdujące się na ich pokładzie,
- uprowadzenia statków handlowych w celu zatrzymania pasażerów i członków załóg w charakterze zakładników (oraz zdobycia ładunku) dokonywane z innych jednostek pływających,
- ostrzał z brzegu statków handlowych manewrujących w rejonach przybrzeżnych lub na śródlądowych torach wodnych,
- ostrzał statków z innych jednostek pływających, głównie szybkich łodzi motorowych,
- działania prowadzone przy użyciu broni minowej.

Działania przy użyciu materiałów wybuchowych dostarczanych na pokład jednostki pływającej wraz z towarami przeznaczonymi do załadunku (frachtem) uznać należy za najprostsze do zorganizowania i przeprowadzenia. Materiał wybuchowy może być umieszczony w dowolnym ładunku (masowym, drobnicy, kontenerze) podczas jego przewozu transportem kolejowym lub samochodowym i wyposażony w zapalnik czasowy powodujący eksplozję po umieszczeniu na statku (w porcie lub już po wyjściu jednostki na morze).

Podstawową wadą tego sposobu działania są ograniczone możliwości określenia dokładnego miejsca eksplozji związane z prawdopodobieństwem wystąpienia rozmaitych przestojów w czasie transportu oraz trudności związane z oszacowaniem niszczącego wpływu eksplozji na jednostkę pływającą. Efekt wybuchu może być bowiem spotęgowany lub ograniczony w zależności od tego, gdzie ostatecznie ulokowany zostanie materiał wybuchowy ukryty

⁴⁰ W opracowaniu powyższym przyjęto, że czynnikiem odróżniającym akt terrorystyczny na morzu od piractwa jest stosunek sprawców do problemu zachowania anonimowości. Współcześni piraci starają się unikać pozostawiania śladów i świadków, terroryści przeciwnie. Jednym z ich zasadniczych celów jest zdobycie zainteresowania mediów (wygłaszają oni oświadczenia, wydają odezwy i apele) i wykorzystanie do maksimum tak zwanego „efektu teatru”.

w ładunku i w sąsiedztwie jakich innych materiałów przewożonych na statku dojdzie do jego eksplozji. Z powyższych względów celem działań prowadzonych powyższym sposobem jest stworzenie poczucia zagrożenia, psychozy strachu, a nie zniszczenie lub uszkodzenia konkretnych, wyselekcjonowanych obiektów.

Zalety omawianego sposobu działania to, z punktu widzenia organizatorów: trudność w identyfikacji sprawcy (sprawców), względna łatwość umieszczenia ładunku we frachcie, niski poziom ponoszonego przez sprawcę (sprawców) ryzyka, bardzo ograniczone możliwości zorganizowania skutecznego przeciwdziałania, możliwość prowadzenia działań bez szczegółowych informacji o pracy portów, terminach wyjść i wejść statków, przeznaczeniu frachtu itp. Ponadto podkreślić należy, że takim sposobem (idea podobna jest tu do często stosowanego rozsyłania eksplodujących listów) posługiwać się mogą grupy nieliczne, dysponujące stosunkowo prymitywnym, łatwym do pozyskania wyposażeniem, działające poza obszarem wybrzeża, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Podkreślić należy, że problem kontroli ładunków w portach morskich często postrzegany jest przez pryzmat kontroli bagażu prowadzonych na lotniskach. Tymczasem chodzi o zupełnie inną skalę zjawiska. Tylko w polskich terminalach promowych (a więc dane te nie odnoszą się do całości obrotów w polskich portach) przeładowano w roku 2002 około 2 200 000 ton różnorodnych ładunków, ponad 18 000 wagonów kolejowych, 130 000 samochodów ciężarowych, 170 000 samochodów osobowych. Granicę morską na pokładach promów przekroczyło bez mała milion. O ile szczegółowa kontrola podróżnych jest możliwa, o tyle dokładna – w aspekcie omawianych zagrożeń – kontrola masy towarowej spowoduje niemal na pewno wzrost kosztów transportu morskiego oraz daleko idący paraliż portów.

Akty przemocy – terroryzmu – prowadzone przy użyciu materiału wybuchowego wnoszonego na statek przez członka (członków) organizacji terrorystycznej umożliwiają przeprowadzenie ataków na wybrane cele, spotęgowanie efektu eksplozji ładunku wybuchowego poprzez jego właściwe umieszczenie na pokładzie statku oraz, co wydaje się bardzo ważnym aspektem omawianego zagadnienia, zwiększenie skali zagrożenia wywołanego przez atak, drogą zniszczenia lub uszkodzenia jednostki przewożącej ładunek niebezpieczny. Organizacja tego rodzaju akcji wymaga pozyskania szczegółowych informacji o ruchu statków w wybranym porcie (portach), rodzaju transportowanych przez nie ładunków, systemie ochrony portu, systemie pełnienia wacht portowych na jednostce będącej obiektem ataku, danych o konstrukcji (przede wszystkim rozkładzie pomieszczeń i ciągów komunikacyjnych). Założyć można, że wymagałoby

to prowadzenia długotrwałej obserwacji statku i portu, w którym zaplanowano atak lub, co bardziej prawdopodobne, pozyskania osobowych źródeł informacji rekrutujących się z załogi, personelu zatrudnionego (pełniącego służbę) na terenie poru oraz w stoczni, która zbudowała wybrany statek. Prócz tego w planowaniu ataku dużą rolę odegrać mogą informacji pozyskane z ogólnie dostępnych źródeł (publikacje prasowe, strony internetowe, materiały reklamowe przedsiębiorstw armatorskich i stoczni itp.).

W odróżnieniu od działań omówionych wcześniej sprawcy tego rodzaju akcji muszą posiadać określoną wiedzę z zakresu budownictwa okrętowego, pewne umiejętności pirotechniczne, a ponadto ponoszą duże ryzyko osobiste, związane z wysokim prawdopodobieństwem wykrycia na terenie portu, a zwłaszcza na pokładzie statku osób trzecich.

Szczególnymi formami prezentowanych działań są akcje wymierzone w statki przebywające w stoczniach (w trakcie budowy lub remontu) oraz przeprowadzane przez członków załóg będących członkami lub sympatykami organizacji terrorystycznej, bądź osobami decydującymi się na podjęcie działań sprzecznych z prawem w wyniku zastraszenia, ewentualnie z pobudek materialnych.

Jednostki pływające są również prawdopodobnymi obiektami uprowadzenia. Za najbardziej prawdopodobne uznać należy tego rodzaju akcje wymierzone w:

- statki pasażerskie (promy pasażerskie i pasażersko-towarowe, wycieczkowce); ich atrakcyjność z punktu widzenia sprawców wynika z możliwości pojmania i efektywnego nadzorowania (ewentualnie zgładzenia) dużej liczby zakładników⁴¹, groźba ich zgładzenia umożliwia wywieranie presji na państwo, ponadto statek morski (zwłaszcza wycieczkowiec) dysponuje dużą autonomicznością – zabezpieczającą sprawców przed związanymi z zaopatrywaniem z zewnątrz próbami odbicia jednostki – i wyposażony jest w środki łączności o zasięgu globalnym;
- statki transportujące ładunki niebezpieczne (zbiornikowce, gazowce, chemikaliowce); ich atrakcyjność jako obiektów uprowadzenia wynika z możliwości przejęcie niebezpiecznego ładunku, co umożliwia wywieranie presji na państwo groźbą jego uwolnienia i wywołania w ten sposób katastrofy ekologicznej.

Analiza dotychczasowych akcji terrorystycznych ukierunkowanych na zawładnięcie statkami pasażerskimi oraz działań terrorystycznych i pirackich

⁴¹ W przypadku uprowadzenia włoskiego statku pasażerskiego Achille Lauro czterech terrorystów sprawowało pełną kontrolę nad ponad tysiącem pasażerów i członków załogi.

wymierzonych we frachtowce i jednostki rybackie umożliwia sformułowanie tezy, że sprawcy mogą się przedostać na jednostkę pływającą:

- w porcie, w sposób skryty, z zamiarem rozpoczęcia akcji po wyjściu jednostki w morze, wraz z pasażerami i ładunkiem; w przypadku statków pasażerskich prawdopodobne jest ich legalne (z wykupionym biletem) wejście na pokład⁴², w przypadku innych jednostek liczyć się należy z próbami skrytego przeniknięcia i ukrycia się na pokładzie do czasu wyjścia w morze;
- w porcie, z użyciem przemocy, z zamiarem opanowania jednostki podczas postoju i późniejszego zmuszenia załogi do jej wyprowadzenia na morze; akcja taka może mieć charakter zaplanowany – w takim przypadku należy się jej spodziewać po zaokrętowaniu/załadowaniu (lub przed wyokrętowaniem/wyładowaniem) większości pasażerów/ładunku – lub wymuszony okolicznościami (niepowodzenie akcji terrorystycznej na lądzie, ucieczka itp.)⁴³;
- podczas postoju na redzie lub kotwiczowisku⁴⁴;
- podczas przejścia morzem – można przy tym wyróżnić dwa sposoby:
 - ◇ skryte przeniknięcie na pokład manewrującej jednostki i rozpoczęcie działań ukierunkowanych na jej opanowanie dopiero po przedostaniu się grupy szturmowej na pokład; sposób ten umożliwia uzyskanie pełnego zaskoczenia i uniemożliwia załodze powiadomienie o wydarzeniach zachodzących na pokładzie⁴⁵,
 - ◇ wymuszenie zatrzymania statku ogniem broni maszynowej (artylerii małokalibrowej) prowadzonej z szybkiej łodzi motorowej, a następnie obsadzenie jednostki przez grupę abordażową; sposób ten nie daje gwarancji uzyskania pełnego zaskoczenia, zaatakowana jednostka ma możliwość wezwania pomocy, co w warunkach stosunkowo niewielkiego

⁴² W taki sposób terroryści działali podczas uprowadzenia portugalskiego statku pasażerskiego Santa Maria 22.01.1961 r.; włoskiego statku Achille Lauro 07.10.1986 r.; próby uprowadzenia greckiej jednostki City of Poros 11.06.1988 r.; uprowadzenia tureckiego promu Avrasya 13.01.1996 r. Por. Kubiak K., Terroryzm morski – zagrożenie dla żeglugi, „Morze” 1990 nr 5; Groźba wysadzenia promu, Rzeczpospolita 1996 nr 15 z 18 stycznia.

⁴³ Przykładem akcji wymuszonej jest uprowadzenie promu Laju w Singapurze 31.01.1974 r. Czterech sprawców rekrutujących się z Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny i Japońskiej Armii Czerwonej opanowało jednostkę i wzięło pięciu zakładników po przeprowadzeniu zamachu na instalacje Shell Oil Co. Por. Kubiak K., Terroryzm morski – zagrożenie dla żeglugi, „Morze” 1990 nr 5.

⁴⁴ Przykładem akcji terrorystycznej przeprowadzonej na redzie jest wymordowanie w roku 1994 na redzie algierskiego portu Iijel pogrążonej we śnie załogi włoskiego statku handlowego Lucina przez fundamentalistów muzułmańskich. Por. Kubiak K., Piraci czy terroryści, „Komandos” 1996 nr 3.

⁴⁵ Jest to sposób stosowany przede wszystkim przez współczesnych piratów. Dokumenty IMO opisują, że w celu skrytego przedostania się nocą na pokład statku znajdującego się w drodze stosowane są przykładowo dwa gumowe pontony (pozbawione odbijaczy kątowych, a przez to praktycznie niewidoczne dla radaru) połączone pływającą na wodzie liną. Umieszcza się je na prawdopodobnym kursie statku. Jednostka, zaczepiając o linę, ściąga oba pontony do burt.

i silnie nasyconego siłami policyjno-wojskowymi akwenu, jakim jest Bałtyk, może uniemożliwić przeprowadzenie akcji⁴⁶.

Rozpatrując zagrożenie statków pasażerskich uprowadzeniem, zauważyć należy, że zasadniczym czynnikiem uwzględnianym przez sprawców w czasie wyboru obiektu akcji i jej planowania jest narodowość (obywatelstwo) pasażerów, których zatrzymać można w wyniku opanowania jednostki. Banderą podnoszona przez jednostkę nie ma praktycznie żadnego znaczenia. Zagrożenie promów pasażerskich obsługujących stałe trasy i przewożących w większości pasażerów z kilku (tych samych przez cały czas) krajów zaistnieć może w przypadku wejścia przez taki kraj w konflikt (bezpośredni lub pośredni) z grupą terrorystyczną lub zaistnienia sytuacji kryzysowej w jego stosunkach z państwem drugim.

Zagrożenie jednostek wycieczkowych ma charakter zmienny i w głównej mierze zależy od ilości pasażerów określonej narodowości zaokrętowanych w danym rejsie. Zwiększa się ono wraz ze wzrostem liczby obywateli państw znajdujących się aktualnie w stanie konfliktu z organizacją terrorystyczną lub w stanie kryzysu międzynarodowego.

Statek może stać się obiektem akcji terrorystycznej prowadzonej poprzez oddziaływanie ogniowe z brzegu, podczas gdy jednostka manewruje po przybrzeżnym lub śródlądowym torze wodnym, oczekuje na redzie na wejście do portu lub stoi w porcie. Dotychczas w tego rodzaju działaniach (zarówno akcjach terrorystycznych, jak i działaniach prowadzonych w czasie konfliktów lokalnych) używane były moździerz, wyrzutnie niekierowanych pocisków raketowych (zarówno typowe, jak i konstruowane doraźnie przez sprawców) oraz granatniki przeciwpancerne i granatniki ręczne różnych typów. Obecnie nie można wykluczyć również użycia przeciwpancernych pocisków kierowanych, granatników automatycznych i wielkokalibrowych karabinów wyborowych.

Konieczność pozyskania wymienionych rodzajów uzbrojenia wraz z amunicją, ich transportu w rejon akcji oraz rozmieszczenia ich na stanowiskach ogniowych poważnie ogranicza możliwość prowadzenia omawianych działań przez organizacje słabe, nie dysponujące poparciem państw lub powiązanych z nimi ugrupowań terrorystycznych.

Przy użyciu moździerzy i wyrzutni niekierowanych pocisków raketowych atakowane mogą być przede wszystkim jednostki manewrujące ze stosunkowo

⁴⁶ Opisany sposób działania stosowany jest przez piratów przede wszystkim w rejonach, gdzie intensywność działań jednostek w służbie państwowej (policyjnych i wojskowych) jest niewielka, lub tam, gdzie państwa nadbrzeżne nie sprawują efektywnej kontroli nad swoimi obszarami morskimi. Stosowany był on między innymi przez ugrupowania erytrejskie w rejonie cieśniny Bab el-Mandeb.

niewielką prędkością lub nieruchome. Zwłaszcza oddziaływanie na jednostki nieruchome jest stosunkowo atrakcyjnym – z punktu widzenia sprawców – sposobem działania, gdyż w zakładanej sytuacji możliwe jest posłużenie się uzbrojeniem uruchamianym zdalnie, spoza obrotu pozycji ogniowej⁴⁷, co wydatnie zmniejsza ryzyko ponoszone przez sprawców, a jednocześnie poważnie utrudnia organizację skutecznego przeciwdziałania. Wadą akcji prowadzonych w omawiany sposób jest względnie mała celność prowadzonego ognia. Inną specyfikę posiadają akcje terrorystyczne prowadzone przeciwko jednostkom pływającym przy użyciu granatników przeciwpancernych. Z uwagi na możliwość przewożenia tego rodzaju uzbrojenia możliwe jest jego stosowanie przez dwu- lub trzyosobowe zespoły, wykorzystujące samochody osobowe, a nawet motocykle. O ile więc akcje przeciwko statkom znajdującym się w rejonach przybrzeżnych (na śródlądowych torach wodnych) prowadzone z użyciem moździerzy miałyby prawdopodobnie charakter statyczny i planowy (założyć można, że podobnie prowadzone byłyby działania z użyciem przeciwpancernych pocisków kierowanych i wielkokalibrowych karabinów wyborowych), o tyle sprawcy posługujący się granatnikami mogą działać w sposób dynamiczny, dysponując równocześnie znacznie większą swobodą wyboru obiektów ataków.

W okresie powojennym zanotowano kilkadziesiąt przypadków oddziaływania ogniowego na statki z pokładów jednostek pływających, w szczególności szybkich, uzbrojonych łodzi motorowych⁴⁸. Doświadczenia wskazują, że były one używane zarówno jako platformy dla uzbrojenia, jak też jako tak zwane łodzie wybuchowe (wypełniane materiałem wybuchowym i kierowane w kierunku celu, w tym również kierowane przez samobójców).

W działaniach bojowych używane były łodzie już od wyporności 1,3 tony, uzbrajane w broń maszynową, granatniki, wyrzutnie przeciwpancernych pocisków kierowanych, wyrzutnie niekierowanych pocisków raketowych, a nawet przenośne raketowe zestawy przeciwlotnicze, osiągające prędkość (przy niskim stanie morza) do 40 węzłów. Przyjąć można, że wyporność szybkich łodzi motorowych, które potencjalnie mogą zostać użyte do działań przeciwko komunikacji morskiej, nie będzie przekraczać 20-25 t, napędzane będą one praw-

⁴⁷ Był to typowy sposób działania partyzantów północnowietnamskich podczas ataków na statki handlowe poruszające się śródlądowym torem wodnym łączącym Sajgon z morzem. Por. Schreadley R. L., SEA LORDS, USNI Proceedings 1970 nr 8; Schreadley R. L., The Naval War in Vietnam 1950-1970, USNI „Proceedings” 1971 nr 5.

⁴⁸ W okresie powojennym uzbrojone łodzie motorowe stosowali m.in.: antycastrowskie ugrupowania kubańskie, terroryści arabscy prowadzący działania przeciwko żegludze i wybrzeżom Izraela, nikaraguańscy *contras* zwalczający sandinistów, irańskie morskie formacje nieregularne w czasie wojny iracko-irańskiej, siły chorwackie w czasie jugosłowiańskiej wojny domowej, Tamilowie podczas konfliktu wewnętrznego na Sri Lance.

dopodobnie silnikami gaźnikowymi⁴⁹ o dużej mocy nadającymi im prędkość 35-45 węzłów, ich zasięg (bez dodatkowych zbiorników paliwa) nie będzie przekraczał 400-500 mil morskich. W większości przypadków pozyskiwanie jednostek przewidzianych do działań przeciwko komunikacji odbywać się będzie poprzez ich zakup na rynku cywilnym, co dodatkowo ułatwi ich maskowanie jako jednostek turystyczno-sportowych).

Parametry taktyczno-techniczne instalowanego na szybkich łodziach motorowych uzbrojenia (przede wszystkim skuteczny zasięg przy strzelaniu z mało stabilnej platformy, jaką jest łódź) determinować będą w zasadniczy sposób ich taktykę. Skuteczne użycie broni maszynowej, granatników, wyrzutni niekierowanych pocisków raketowych wymaga zbliżenia się do obiektu ataku na odległość nie przekraczającą 300-400 metrów, przy czym zmniejszenie tej odległości podnosi celność prowadzonego ognia.

Szczególnym przypadkiem łodzi uzbrojonej są tak zwane jednostki wybuchowe (wypełnione dużą ilością materiału wybuchowego, eksplodujące po doprowadzeniu w bezpośrednią bliskość celu). Dotychczas (w okresie powojennym) stosowane były jednostki wybuchowe naprowadzane na cel przez sternika, który opuszczał łódź po skierowaniu jej w stronę celu⁵⁰, oraz jednostki sterowane przez samobójców⁵¹. Rozwój i proliferacja zaawansowanej technologii prawdopodobnymi czynią obecnie również ataki łodzi wybuchowych sterowanych zdalnie. Działania takie szczególnie prawdopodobne są z jednostki bazowej. Przyjąć można, że – podobnie jak w przypadku działań łodzi uzbrojonych – atak za pomocą łodzi wybuchowych następowałby w ciemnej porze doby na cel rozpoznany w czasie dnia.

⁴⁹ Większe możliwości wykonywania napraw w warunkach polowych, samodzielnie przez załogę, niż w przypadku silników wysokoprężnych.

⁵⁰ Posługując się jednostką tego rodzaju, Izraelczycy zatopili 21 października 1948 r. egipski transportowiec (klasyfikowany też jako sloop, uzbrojony w pojedynczą armatę sześciofuntową) Emir Farouk i uszkodzili towarzącą mu trałowiec. Zastosowano prawdopodobnie łódź wzorowaną na włoskiej motorówce wybuchowej typu MTM (adaptowana motorówka cywilna – Motoscafo Turismo Modificato), wyporność 1,2 t, długość 5,20 m, szerokość 1,70 m, zanurzenie 0,45 m, silnik gaźnikowy o mocy 95 KM, 350 kg tritolialatu, 1 człowiek załogi.

⁵¹ Jednostki obsadzone przez samobójców wykorzystywali rebelianci tamilscy na Sri Lance. Przy ich użyciu zatopiono m.in: okręt patrolowy Sogawardene (330 t, 2 x 25 mm, 2 x 14,5 mm, 15 węzłów, 54 ludzi załogi) we wrześniu 1994 r., okręty patrolowe Suraya i Ranasuru (chińskiego typu Shanghai II, 120 t, 2 x II 37 mm, 2 x II 25 mm, 30 węzłów, 25 ludzi) w kwietniu 1995 r., okręt dowodzenia, pełniący również rolę jednostki bazowej kutrów patrolowych, Edithara (2628 t, 2 x 25 mm, 8 x 14,5 mm, 12 węzłów, 50 ludzi) w lipcu 1995 r., kuter patrolowy izraelskiego typu Dvora (947 t, 2 x 20 mm, 2 x 12,7 mm, 36 węzłów, 12 ludzi) w sierpniu 1995 r. Nadmienić też należy, że ewentualne zmasowane ataki irańskich łodzi wybuchowych obsadzonych przez samobójców budziły poważne obawy dowództwa amerykańskiego w czasie prowadzonych na Zatoce Perskiej działań systematycznych w ochronie zbiornikowców. Według ówczesnych ocen specjalistów amerykańskich pojedyncza łódź wybuchowa mogła przenosić 450-500 kg materiału wybuchowego (dla porównania – głowa bojowa pocisku raketowego Exocet MM 38 waży 165 kg).

Środkiem walki szczególnie przydatnym do prowadzenia działań terrorystycznych przeciwko żegludze jest broń minowa. Decyduje o tym:

- stosunkowo niskie ryzyko ponoszone przez sprawców w czasie stawiania min,
- względna łatwość pozyskania uzbrojenia minowego wynikająca z jego proliferacji⁵²,
- możliwość uaktywnienia uzbrojenia po dłuższym czasie od postawienia, co dodatkowo utrudnić może identyfikację stawiacza,
- niemożność udowodnienia powiązań między jednostką manewrującą w określonym rejonie a faktem postawienia tam min w sposób inny niż poprzez przechwycenie stawiacza w czasie stawiania min,
- możliwość stworzenia długotrwałego zagrożenia (długotrwałych perturbacji w ruchu statków) przy użyciu stosunkowo niewielkiej ilości min,
- konieczność rozwinięcia przez zaatakowane państwo znacznych sił trałowych w celu likwidacji zagrożenia.

W oparciu o doświadczenia okresu powojennego⁵³ stosowania broni minowej w działaniach terrorystycznych przeciwko statkom handlowym spodziewać należy się: na redach, kotwicowiskach, torach podejściowych do portów, odcinkach torów wodnych wiodących do (z) portów zaatakowanego państwa. Jej użycie w sposób zagrażający interesom państw trzecich uznać należy za znacznie mniej prawdopodobne.

W charakterze stawiaczy min mogą zostać użyte jednostki doraźnie zaadaptowane, upozorowane na statki handlowe, kutry rybackie, jachty turystyczne; okręty podwodne; okręty nawodne; samoloty i śmigłowce ze składu sił morskich.

Za prawdopodobne uznać należy użycie w charakterze stawiaczy min doraźnie zaadaptowanych jednostek upozorowanych na statki handlowe, turystyczno-sportowe i jednostki rybackie. Liczyć się należy zwłaszcza z uży-

⁵² Według Jane's Underwater Weapon System miny morskie produkują: Brazylia, Chile, ChRL, Dania, Hiszpania, Irak, Jugosławia, Korea Północna, Niemcy, Polska, Rosja, Stany Zjednoczone, Szwecja, Republika Chin (Tajwan), Włochy, Wielka Brytania. Tylko w arsenałach byłej marynarki radzieckiej znajdowało się (według szacunków amerykańskich) od 250 000 do 450 000 min morskich rozmaitych typów i przeznaczenia. Por. Kelso F.B II, Building Blocks of Naval Power, USNI Proceedings 1992 nr 11, s. 40. Proliferację uzbrojenia minowego potwierdza ponadto prawdopodobne posługiwanie się nim przez rebeliantów tamilskich. Wskazuje na to m.in. fakt uszkodzenia przez eksplozję podwodną greckiego statku o nośności 29 423 t na podejściach do Trinkomali. Miało to miejsce 29 maja 1987 r. Por. Shipping News, BIMCO Weekly News no.26, 4425 June 1997, s. 3.

⁵³ W okresie powojennym broń minowa wykorzystywana była kilkakrotnie „sposobem terrorystycznym”: w działaniach przeciwko sandinowskiej Nikaragui, przez organizację UNITA podczas wojny domowej w Angoli (głównie na podejściach do Luandy), przez irańskie formacje nieregularne podczas działań przeciwko żegludze na Zatoce Perskiej podczas wojny iracko-irańskiej, przez libijskie siły morskie i służby specjalne na Zatoce Sueskiej, przez separatystów tamilskich.

ciem jednostek dwóch pierwszych grup, gdyż własne jednostki rybackie są na ogół znane służbom policyjnym, zaś obecność jednostek rybackich obcej bandery w rejonach wymienionych jako zagrożone użyciem broni minowej oznaczałaby wejście przez nie w wyłączną strefę ekonomiczną państwa nadbrzeżnego. Fakt taki spotkałby się z przeciwdziałaniem ze strony służb granicznych lub przynajmniej podjęciem przez nie czynności ukierunkowanych na wyjaśnienie powodu obecności takich jednostek w obrębie obszarów morskich państwa.

Podczas użycia broni minowej w działaniach terrorystycznych należy się spodziewać stosowania przede wszystkim min dennych. Wynika to z ich mniejszych – w porównaniu z minami kotwicznymi – rozmiarów, ułatwiających ich maskowanie na pokładzie, a nawet upozorowanie na część ładunku; prostszego, w zdecydowanej większości przypadków, końcowego przygotowania do postawienia, większej tolerancji na takie czynniki jak prędkość stawiacza i wysokość zrzutu do wody. Użycie niekontaktowych min kotwicznych prawdopodobne jest jedynie wówczas, gdy głębokości w danym rejonie uniemożliwiają stosowanie min dennych, zaś zagrożenie komunikacji poprzez postawienie min dennych w innych rejonach jest niemożliwe lub niecelowe. Posłużenie się przez sprawców kotwicznymi minami kontaktowymi jest mało prawdopodobne, choć nie można go definitywnie wykluczyć⁵⁴. Liczyć należy się ponadto z wprowadzaniem dużych nastaw na licznikach krotności min lub ich wyposażaniem w urządzenia czasowe powodujące uzbrojenie min kilka – kilkanaście dni po opuszczeniu rejonu (portu) przez stawiacz.

Powyższa analiza sposobów działań, które potencjalnie mogą być zastosowane w trakcie ataków terrorystycznych wymierzonych w żeglugę, pokazuje, że sprawcy tego rodzaju akcji dysponują szerokim wachlarzem możliwości zbrojnego oddziaływania. Zagrożenie dla statku handlowego mogą stworzyć zatem nie tylko ugrupowania silne, dysponujące poważnymi środkami materialnymi i setkami członków oraz sympatyków (niekiedy wspierane również przez państwa), ale również organizacje słabe, pozbawione szerszego zaplecza kadrowego, finansowego i sprzętowego.

⁵⁴ Doświadczenia wojny iracko-irańskiej oraz wojny o wyzwolenie Kuwejtu wskazują zwłaszcza na możliwość użycia kontaktowych min kotwicznych jako min dryfujących.

3. Akty przemocy na morzu – studia przypadków

3.1. Piractwo

Według monitorującego zjawisko piractwa *International Maritime Bureau Piracy Reporting Center* liczba ataków na statki wykazuje stałą tendencję wzrostową. W roku 2003 zgłoszono 445 ataków, podczas gdy w roku 2003 miało miejsce 370 takich zdarzeń⁵⁵. W roku 2004 odnotowano co prawda tylko 322 przypadki pirackich napaści na statki, ale okres ten nie może być uznany za reprezentatywny. Wynika to z faktu, że Azja południowa zdewastowana została uderzeniem tsunami, które zniszczyło również bazy pirackie, a zwiększona obecność międzynarodowych sił morskich realizujących zadania ratownicze również stanowiła barierę zapobiegającą wzbieraniu pirackiej fali.

Prognozy średnio- i długoterminowe dla tego obszaru są jednak pesymistyczne. Składa się na to kilka grup przyczyn. Pierwsza wiąże się z czasowym jedynie charakterem obecności na wodach indonezyjskich i malajskich okrętów innych państw. Po zakończeniu fazy pomocowych działań doraźnych jednostki amerykańskie, indyjskie, pakistańskie, australijskie i inne zostały wycofane, a na przybrzeżnych wodach pozostały lokalne floty i służby porządku publicznego. Prócz swoich rutynowych działań sprzed katastrofy formacje te nadal zaangażowane są w rozmaite przedsięwzięcia ukierunkowane na likwidację skutków tsunami. Rzeczywisty potencjał wydzielony do zwalczania morskiej przestępczości jest zatem mniejszy niż przed katastrofą.

Poza tym trudno obecnie określić wpływ zwiększonych wydatków budżetowych na realizację kilku ambitnych indonezyjskich programów ukierunkowanych na znaczącą rozbudowę morskich służb policyjnych. Można jedynie spekulować, że zamierzenia te (w których rolę istotną miały odgrywać również podmioty polskie, między innymi Stocznia Północna) stracą znacznie na dynamice lub zostaną anulowane. W dłuższej perspektywie odbić się to może negatywnie na skuteczności zwalczania piractwa.

Zniszczenia wywołane falą tsunami spowodują ponadto istotne obniżenie poziomu życia dużych grup ludności. Obszary nędzy, już wcześniej zatrważające swymi rozmiarami, zapewne się zwiększą. Bieda zaś, brak środków do życia, niemożność utrzymania rodziny z dotychczasowego zajęcia, materialna i moralna degradacja są najlepszymi sojusznikami piratów, zapewniającymi stały dopływ *rekrutów*. W sytuacji, gdy przetrwanie z pracy na lądzie lub z uprawy morza nie jest możliwe, wielu

⁵⁵ Piracy takes higher toll of seamen's lives, www.iccwbo.org/css/news_archives/2004/Piracy_report_2003.asp, 29.09.2004.

– w tym jednostki najbardziej dynamiczne i aktywne, a przy tym obyte z żegluga (rybacy, marynarze przybrzeżnego kabotażu) – przyłącza się do pirackich band.

TABELA 5: NAPADY NA STATKI W LATACH 2002-2005

Region	Południowo- -Wschodnia Azja i Daleki Wschód	Afryka i rejon Morza Czerwonego	Subkontynent indyjski	Ameryka Północna i Południowa oraz Karaiby	Inne akweny
2005	122	80	36	25	10
2004	169	71	33	43	6
2003	189	93	87	72	5
2002	170	78	52	65	4

Źródło: ICC Comercial Crime Service,
www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2005/Piracy_report_2005.asp, 16.02.2006.

Ostatnia przyczyna wzrostu zagrożenia piractwem związana jest z zasadniczymi, wywołanym ruchami tektonicznymi, zmianami konfiguracji dna morskiego w cieśninie Malakka oraz na podejściach do niej. Według danych amerykańskiej National Geospatial Intelligence Agency ze statków handlowych otrzymano raporty o tym, że w rejonach, gdzie głębokość przed trzęsieniem ziemi wynosiła 1 175 metrów, teraz nie przekracza ona 28 metrów. W praktyce oznacza to konieczność ponownego sporządzenia map nawigacyjnych rozległych obszarów. Działania te zainicjowano niemal natychmiast po katastrofie (brały w nich m.in udział amerykańskie jednostki hydrograficzne: USNS *John McDonnell* i USNS *Mary Sears*), ale zanim nowe pomoce nawigacyjne trafią na mostki przechodzących przez cieśninę statków, upłynie jeszcze wiele czasu. Do tego momentu większość jednostek korzystających z tej arterii porusza się będzie ze zmniejszoną prędkością, zachowując wszelkie możliwe środki ostrożności. Niskie prędkości statków są zaś kolejnym elementem ułatwiającym działania piratów.

3.1.1. Akt piractwa – studium przypadku 1

27 czerwca 2005 roku piraci somalijscy zajęli statek Semlow, idący z Mombassy w Kenii do Bosasso w Somalilandzie. Jednostka, należąca do kenijskiego armatora Motaku Shipping Agency, a podnosząca banderę St. Vincent i Gre-

nadyn, obsadzona przez dziesięcioosobową załogę (kapitana ze Sri Lanki, mechanika z Tanzanii i ośmiu kenijskich marynarzy), przewoziła 937 ton ryżu stanowiącego pomoc Japonii i RFN dla ofiar tsunami, które miało miejsce w grudniu ubiegłego roku. W północno-wschodnim Somalilandzie zginęło wówczas ponad 300 osób, a około 28 000 straciło dach nad głową. Fale rozbiły też ponad 2 400 łodzi rybackich, pozbawiając właścicieli i ich rodziny podstawowych narzędzi pracy. Od ponad pół roku większość poszkodowanych żywno jest dzięki programom pomocowym ONZ określanym jako World Food Program. To właśnie pracownicy WFP wyczerterowali statek w celu przerzucenia zapasów żywności z rejonu składowania w miejsce dystrybucji. Według ocen ekspertów ryż przewożony na pokładzie statku zapewniłby zaspokojenie podstawowych potrzeb ofiar przez dwa miesiące.

Według niepełnych informacji Semlow osiągnął bez przeszkód akwen leżący między Haradhere i Hoyo (około 300 km na północny wschód od Mogadyszku). Tam do jednostki podeszła uzbrojona, szybka łódź motorowa. Jej załoga, strzałami przed dziób grożąc ostrzelaniem jednostki, wymusiła na kapitanie zatrzymanie statku. Następnie piraci weszli na pokład Semlowa i skierowali statek ku wybrzeżu.

Przyczyn ponownego wzrostu poziomu zagrożenia na wodach somalijskich eksperci upatrują w trzech podstawowych przyczynach. Pierwszą jest – wspomniane już – zniszczenie przez fale katastrofalnego tsunami tysięcy łodzi rybackich. Dane o około 2 400 rozbitych, zatopionych bądź zniszczonych w inny sposób jednostkach uznać należy za bardzo istotne. Przyjmując, że załogę każdej z nich stanowiło przeciętnie pięciu obciążonych rodzinami rybaków, oznacza to, że podstawę utrzymania utraciło około 60-70 tysięcy osób, nie licząc utraty zatrudnienia w sektorach w mniejszym lub większym stopniu związanych z przybrzeżnymi połowami. Nie wszyscy są oczywiście obecnie beneficjentami pomocy dostarczanej przez ONZ, która dedykowana jest głównie osobom, które utraciły domy (!!). Swoistym paradoksem jest, że organizacje pomocowe zadowolają się, w przeważającej mierze, dostarczaniem żywności, podczas gdy rzeczywiste rozwiązanie problemów dotkniętych kataklizmem to odtworzenie potencjału lokalnego rybołówstwa przybrzeżnego. Reasumując: tsunami doprowadziło do utraty przez społeczności rybackie podstaw egzystencji. Skokowo zwiększyła się liczba ludzi skazanych na nędzę, zdeterminowanych, a poza tym obeznanych z morzem i dysponujących sporym doświadczeniem żeglarskim. Trudno o lepszy zaczyn dla powstawania nowych pirackich gangów i o lepszych rekrutów dla grup już parających się rozbojem na morzu.

Element drugi to zwiększenie intensywności ruchu statków u wybrzeży somalijskich wywołane aktywnością rozmaitych agend i organizacji humanitarnych usiłujących nieść pomoc ofiarom tsunami. Początkowo była to pomoc doraźna, ale obecnie wdrażane są programy długoterminowe, wymagające zasilania z zewnątrz. To zaś wymusza prowadzenie nawigacji na pirackich wodach. W pewnym uproszczeniu można stwierdzić, że przez ostatnich kilka lat akweny okalające somalijskie wybrzeża były z punktu widzenia żeglugi handlowej pustynią. Jednostki bezpośrednio lub pośrednio związane z działaniami pomocowymi sytuację tę zmieniły, co natychmiast wykorzystane zostało przez piratów.

Analiza rozgrywających się u wybrzeży Somalii wydarzeń skłania do sformułowania kilku wniosków. Założyć można mianowicie, że na międzynarodowe siły morskie spadnie (powierzony im formalnie lub drogą ustaleń nieformalnych) obowiązek ochrony jednostek z pomocą humanitarną, zwłaszcza tych czarterowanych przez agendy ONZ. Działania te mogą przybrać formę zarówno bezpośredniego konwojowania wskazanych statków, jak i prowadzenia działań patrolowych w pasie wód przybrzeżnych. Wysiłki takie przyczynią się zapewne do ograniczenia plagi piractwa, ale z pewnością jej nie zlikwidują. Poza tym w związku z ograniczonym zakresem działań pomocowych będą one miały zapewne charakter periodyczny, a nie systematyczny. Żegluga wielka zaś nadal omija somalijskie wody, wyznaczając trasy przejścia w odległości minimum 50 mil morskich od wybrzeża.

Rozpatrując problem likwidacji piractwa w rejonie Rogu Afryki, stwierdzić trzeba z całą stanowczością, że nie jest to możliwe bez zerwania z praktyką traktowania Somalii jako normalnego podmiotu stosunków międzynarodowych, z takimi atrybutami jak wody terytorialne i suwerenna przestrzeń powietrzna. Przeciwdziałanie rozbojowi wymaga ustawicznego patrolowania i konsekwentnego niszczenia pirackich jednostek nie tylko na morzu otwartym, ale przede wszystkim w obrębie zamkniętych dotąd dla sił międzynarodowych wód terytorialnych (będących dotąd dla przestępców swoistym sanktuarium).

Początkowo sprawcy uprowadzenia *Seplowa* domagali się 500 000 USD za uwolnienie załogi, ale ostatecznie zgodzili się zwolnić marynarzy, poprzestając na zatrzymaniu ładunku ryżu. Zanim jednak do tego doszło, piraci posłużyli się *Semlowem* podczas ataku na egipski frachtowiec *Ibnu Batuta*, transportujący cement do El-Maan pod Mogadiszem.

3.1.2. Akt piractwa – studium przypadku 2

5 listopada 2005 roku o godzinie 0550 piraci somalijscy zaatakowali luksusowy statek wycieczkowy *Seabourn Spirit*⁵⁶. Po raz pierwszy sprawcy podjęli próbę zajęcia jednostki tak dużej i potencjalnie tak – z ich punktu widzenia – wartościowej. Jednostka, która znalazła się w niebezpieczeństwie, należy do Seabourn Cruise Line – jednego z niewielu przedsiębiorstw armatorskich eksploatujących tak zwane *megajachty*, statki o tak wysokim standardzie. Cztery jednostki tego armatora (*Seabourn Sun*, *Seabourn Pride*, *Seabourn Spirit* i *Seabourn*) obsadzone są w większości, co w tej branży jest unikatem, przez europejskie załogi. Żeglują one po wszystkich morzach i oceanach, od Arktyki po Antarktydę i od Wyspy Wielkanocnej po Wyspę Wniebowstąpienia. Sprawcy napadu liczyć więc mogli na bogaty łup na pokładzie i kolosalne okupy za pojmanyh zakładników. Zajście rozegrało się około 160 km od wybrzeża Somalii. *Seabourn Spirit* szedł wówczas z Aleksandrii w Egipcie do Mombassy w Kenii. Do wycieczkowca podeszły dwie szybkie łodzie motorowe obsadzone przez kilkunastu mężczyzn dysponujących bronią automatyczną i granatnikami przeciwpancernymi. Otworzywszy ogień do statku, usiłowali oni zmusić załogę do zastopowania maszyn, co umożliwiłoby im wdarcie się na pokład. Norweski kapitan zdawał sobie jednak sprawę, że byłoby to najgorsze z możliwych rozwiązań. Miał zatrzymać jednostkę zwiększył on prędkość do maksymalnej i położył swój statek na kurs kolizyjny z jedną z łodzi. Piraci nie spodziewali się takiego przebiegu wydarzeń i chroniąc się przez staranowaniem przez stosunkowo szybką i zwrotną jednostkę, oddalili się na kilkaset metrów od burt *Seabourn Spirit*. Dało to kapitanowi czas na kolejną zmianę kursu – wycieczkowiec z pełną prędkością ruszył na wschód. Jednocześnie pracownicy ochrony wchodzący w skład załogi, bez wyjątku byli żołnierze regimentów Gurkhów armii brytyjskiej, obsadzili urządzenia obronne statku. Ochrona nie miała broni palnej, lecz zaawansowane technologicznie środki akustyczne – tak zwane Long Range Acoustic Devices (LRAD)⁵⁷.

⁵⁶ *Seabourn Spirit* zwodowany został 1 listopada 1989 roku w stoczni Schichau Seebeckwerft w Bremerhaven. Jego pojemność brutto wynosi 9 978 RT, długość 134,1 m, a szerokość 19,2 m, zanurzenie 5,2 m. Załoga liczy 160 osób. Na jednostce przygotowano zaledwie 200 miejsc pasażerskich. Goście korzystają mogą między innymi z basenu, trzech jacuzzi, salonu piękności, fitness center, kasyna. Podczas głównego posiłku obowiązują stroje wieczorowe. Statek zarejestrowany jest na Wyspach Bahama.

⁵⁷ Użyty przez załogę zaatakowanego statku sprzęt nosi enigmatyczną nazwę urządzenie akustyczne dalekiego zasięgu (Long Range Acoustic Device – LRAD). Jest ono wynikiem zainicjowanego kilka lat temu panelu projektów ukierunkowanych na stworzenie broni nieśmiercionośnej (non lethal weapon). LRAD to dzieło American Technology Corporation z San Diego w Kalifornii. Początkowo opracowywano niskoinwazyjny system umożliwiający rozpraszanie tłumy, nie wymagający bezpośredniej konfrontacji funkcjonariuszy z demonstrantami. Później znaleziono dla niego inne zastosowania. Emitery systemu ważą po około 20 kg i mają po 83 cm średnicy. Służą one do generowania w sektorze 15-30o dźwięku wysokiej częstotliwości o energii 1000 W/m². Takie natężenie może trwale uszkodzić słuch. Zasięg urządzenia wynosi maksymalnie 500 m,

Kiedy piraci ruszyli w pogoń za statkiem, obezwładnieni zostali emitowanymi kierunkowo dźwiękami o wysokiej częstotliwości. Ranę od odłamka granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego RPG 7 odniósł wówczas jeden z Gurkhów, obsługujący rufowy emiter. Kapitan statku już na początku incydentu rozpoczął wzywanie pomocy. Jego sygnał alarmowy odebrał amerykański niszczyciel *Gonzalez* i z pełną prędkością ruszył w rejon incydentu. Amerykanie przybyli wszakże zbyt późno, by przechwycić sprawców napadu. Pirotechnik z załogi okrętu rozbroił jednak niewybuch granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego, który znaleziono w jednej z kajut wycieczkowca.

Atak na wycieczkowiec przeprowadzony w znacznym oddaleniu od wybrzeża potwierdził w sposób całkowicie jednoznaczny pogłoski, że somalijscy piraci operują ze statków-baz, co pozwala im atakować statki oddalone nawet o setki kilometrów od wybrzeża. Takiej sytuacji nie można było tolerować, a decyzję o skierowaniu w zagrożony rejon okrętów podjęła marynarka amerykańska, dysponująca na Oceanie Indyjskim i w Zatoce Perskiej związkim operacyjno-strategicznym noszącym nazwę 5. Floty (dowództwo dyslokowane jest w Manamie, Bahrajn). Stosunkowo szybko przyniosło to zamierzony efekt.

a w odległości 300 m od emitera natężenie dźwięku wynosi 105 dB. Jeżeli ludzie znajdują się w odległości mniejszej niż 90 m od emitera, generowany przezeń dźwięk powoduje tak dotkliwy ból, że zdarzały się wypadki utraty przytomności. Sytuacja taka wyklucza jakiegokolwiek celowe działanie. Ocenia się, że podobny efekt osiągany jest jeszcze w odległości 270 m od emitera. Kroki zapobiegawcze to przede wszystkim użycie rozmaitych pasywnych środków ochrony słuchu obniżających częstotliwość dźwięku dochodzącego do uszu. Początkowo miał być to sprzęt o policyjnym generalnie zastosowaniu, ale po zamachu na USS Cole w Adenie zainteresowała się nim marynarka amerykańska. LRAD stosowany jest obecnie na jednostkach patrolowych typu Sirocco, na fregatach, niszczycielach i krążownikach, przede wszystkim operujących w rejonach, gdzie występuje zagrożenie samobójczym atakiem (przeprowadzonym głównie przy użyciu łodzi wybuchowych). Wojska lądowe używają urządzeń LRAD (oraz mniejszych zestawów MRAD – medium range acoustic device) instalowanych na samochodach terenowych. W praktyce opisywany sprzęt został zastosowany w Bagdadzie, Faluji i innych regionach Iraku. Ocenia się, że 3. pułk kawalerii (pancernej) oraz 3. Dywizja Piechoty otrzymały zestawy obu typów o łącznej wartości ponad 600 000 USD. Policja amerykańska posłużyła się podobnym sprzętem do rozproszenia demonstrantów usiłujących zakłócić przebieg Krajowej Konwencji Partii Republikańskiej w Nowym Jorku w roku 2004. LRAD dostępne jest już na rynku cywilnym, o czym świadczy użycie go przez załogę *Seabourn Spirit*. Przypadek *Seabourn Spirit* jest jednym z pierwszych dobrze udokumentowanych przykładów zastosowania systemu LRAD do celów innych niż policyjne. Wcześniejsze przykłady użycia tych urządzeń w Iraku nie były – ze zrozumiałych przyczyn – upowszechniane. Wydaje się, że środki akustyczne dzięki umiarkowanej cenie i względnie prostej obsłudze mogą stworzyć interesującą możliwość wzmocnienia ochrony statków handlowych eksploatowanych na niebezpiecznych wodach. Stanowią one trzecią drogę między bronią palną a takimi środkami jak obrona jednostek za pomocą wody pod ciśnieniem miotanej z węży przeciwpożarowych (co niekiedy zalecane jest załogom obecnie). Jest to równocześnie interesujący przypadek technologii podwójnego zastosowania, opracowanej na potrzeby sił zbrojnych, w wykorzystywanej chyba w większym zakresie przez sektor cywilny.

Kierując się informacjami przekazanymi przez monitorujące piractwo w skali globalnej International Maritime Bureau w Kuala Lumpur, Amerykanie namierzili podejrzaną jednostkę. Pierwszych informacji o niej dostarczył kapitan motorowca bandery Wysp Bahama Delta Ranger, który zdołał umknąć atakującym go piratom. Wydarzyło się to około 300 km od wybrzeża. Była to tubylcza dhow holująca dwie mniejsze łodzie wyposażone w potężne silniki zaburtowe. Do jej przechwycenia wyznaczono niszczyciel rakietowy Winston S. Churchill typu Arleigh Burke. Okręt spoza horyzontu śledził podejrzaną jednostkę, a 21 stycznia w godzinach rannych otrzymał rozkaz zatrzymania go. O 0803 podjęto bezowocną próbę nawiązania z dhow łączności radiowej. Wobec powyższego niszczyciel rozpoczął agresywne manewrowanie wokół ściganej jednostki, by zmusić ją do zastopowania maszyn. Nie przyniosło to rezultatu. W takiej sytuacji o 1121 Churchill oddał z armaty kalibru 127 mm strzał ostrzegawczy przed dziób. Dopiero wówczas dhow położył się w dryf. Statek nadal odmawiał jednak nawiązania łączności radiowej. Wymuszono to dopiero drugim strzałem ostrzegawczym.

Dryfująca jednostka została następnie obsadzona przez grupę abordażową z niszczyciela. Amerykanie byli początkowo zaskoczeni liczebnością załogi. Miast kilku ludzi na pokładzie dhow przebywało 16 Hindusów (okazali się załogą wcześniej zajętego przez piratów statku) i 10 Somalijczyków. Wszystkich ich aresztowano, gdy na statku odkryto dużą liczbę broni automatycznej oraz granatniki przeciwpancerne. Jedna w pirackich band przestała istnieć.

Niestety już 22 stycznia piraci dali o sobie znać ponownie, wprowadzając frachtowiec obsadzony przez 20-osobową załogę. Wydaje się więc, że dla zapewnienia bezpieczeństwa na wodach rogu Afryki niezbędna będzie stała obecność zachodnich flot.

W połowie marca amerykański krążownik *Cape St. George* i niszczyciel *Gonzalez* przechwyciły i zniszczyły kolejny statek piratów somalijskich. Zginął jeden z bandytów, 11 dalszych aresztowano.

3.2. Terroryzm morski

W ostatnich latach do piratów i morskich partyzantów (a granicę między tymi procederami często bardzo trudno jest wyznaczyć) dołączyli terroryści. W odróżnieniu od sprawców innych aktów przemocy nie są oni zwykle zainteresowani zajęciem statku i zawłaszczeniem ładunku, lecz zniszczeniem jednostki. O ile dla klasycznych piratów statek jest ostatecznym niejako obiektem oddziaływania, o tyle dla terrorystów morskich zniszczenie bądź opanowanie jednostki pływającej jest tylko środkiem służącym osiągnięciu innych celów. Piraci unikają też rozgłosu,

dla terrorystów medialny wydzźwięk akcji jest daleko ważniejszy niż bezpośrednie skutki samych działań.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa międzynarodowego najważniejszym elementem różnicującym terroryzm morski i piractwo jest zasięg generowanych przez oba procedery zagrożeń. W przypadku piractwa są one z reguły ograniczone do pewnych akwenów, a przez to w znacznym stopniu prognozowane. Terroryzm morski może mieć zasięg globalny. Sprawcy dysponują pełną swobodą wyboru miejsca, czasu i sposobu przeprowadzenia akcji.

3.2.1. Akt terrorystyczny na morzu – studium przypadku

12 września 2000 roku amerykański niszczyciel *Cole* manewrujący w jemeńskim porcie Aden padł ofiarą ataku terrorystycznego przeprowadzonego przy użyciu łodzi pólśztynwej. Okręt zawinął do Jemenu w celu uzupełnienia zapasów paliwa. Było to przedsięwzięcie rutynowe, wcześniej kilkanaście okrętów wykorzystywało ten port jako miejsce uzupełniania zapasów – *Cole* był czwartą jednostką cumującą w Adenie od maja 2000 roku. Marynarka Wojenna USA uprzedzona była przez służby rozpoznawcze o możliwości zaistnienia aktów terroru wymierzonych w jednostki operujące na środkowym wschodzie, w związku z czym na niszczycielu podjęto nadzwyczajne środki ostrożności – załoga znajdowała się w alarmie bojowym. Mimo to atak doszedł do skutku. Z dostępnych informacji wynika, że obsadzona przez dwóch mężczyzn łódź należąca do taboru portowego najpierw odebrała linię holowniczą od amerykańskiego okrętu, a następnie (po wydaniu liny holownikowi) zatoczyła okrąg i uderzyła w burtę niszczyciela. Eksplozja, która wówczas nastąpiła, wyrwała w burcie *Cole'a* otwór o średnicy ponad 10 metrów. Do wnętrza kadłuba zaatakowanego okrętu wdarło się kilkaset ton wody, utracił on możliwość ruchu i zasadnicze źródła zasilania w energię elektryczną – praktycznie nie był on zdolny do podjęcia działań bojowych. Zginęło 17 ludzi (o sile wybuch świadczy to, że początkowo zidentyfikowano jedynie 7 ofiar, zwłoki pozostałych były tak zmasakrowane, że 10 marynarzy uznano za zaginionych), zaś ponad 30 odniosło rany i obrażenia. Zginęła również załoga łodzi, na której pokładzie znajdowało się nie mniej niż 400 kg materiałów wybuchowych.

Wydaje się, że powodzenie akcji terrorystycznej możliwe było głównie dzięki starannemu jej zaplanowaniu, co z kolei możliwe było w następstwie tego, że każdorazowe zawinięcie amerykańskiego okrętu do Adenu notyfikowane było kanałami dyplomatycznymi z wyprzedzeniem co najmniej 10 dni. Podkreślić należy, że sprawcy najpierw uspiłi czujność załogi okrętu, wykonując typowe funkcje jednostki cumowniczej, a dopiero potem przystąpili do

działania. Nie można zatem zaprzeczyć opinii sekretarza obrony USA Williama Cohena, który stwierdził, iż w zaistniałej sytuacji *zrobienie czegokolwiek więcej, by chronić okręt, było niezwykle trudne, jeśli nie niemożliwe*.

3.2.2. Akt terrorystyczny na morzu – czarny scenariusz

Wiele uwagi poświęca się potencjalnym skutkom akcji terrorystycznej wymierzonej w zbiornikowiec LNG (gazowiec). Wśród najbardziej niebezpiecznych form takich działań wymienia się atak za pomocą łodzi wybuchowej obsadzonej przez samobójców oraz samobójczy atak przy użyciu samolotu (względnie śmigłowca). Ocena uszkodzeń spowodowanych przez łódź wybuchową, która uderzyła w zbiornikowiec *Limburg* (październik 2002, wybrzeże Jemenu), uzasadnia sformułowanie wniosku, że podwójny kadłub (podobne rozwiązanie stosowane jest na zbiornikowcach LNG) nie zabezpiecza przestrzeni ładunkowych statku. Zatem prawdopodobne jest spowodowanie w taki sposób rozszczelnienia zbiorników. Przyjąć można, iż wydostający się z uszkodzonych zbiorników płynny gaz parowałby w bardzo szybkim tempie, stając się po zmieszaniu z powietrzem palną *chmurą* (swoistym ładunkiem paliwowo-powietrznym). Pewnych wniosków dotyczących następstw zapłonu takiej *chmury* dostarczają katastrofalne eksplozje LNG, które miały miejsce w przeszłości. Jednym z najlepiej udokumentowanych zdarzeń tego rodzaju jest tak zwana *katastrofa w Cleveland*. W listopadzie 1944 roku miała miejsce eksplozja, do której doszło w Cleveland (Ohio) w następstwie rozszczelnienia zbiornika z gazem LNG o pojemności około 6,5m³. Parujący gaz rozprzestrzenił się na znacznym obszarze, a wybuch palnej mieszaniny zdewastował ponad milę kwadratową miejskiej zabudowy. Zginęło wówczas 128 osób, a dalsze 225 odniosło poważne obrażenia (lżej poszkodowanych było około 2000). Całkowitemu zniszczeniu uległo 79 budynków mieszkalnych, dwie duże hale fabryczne, 217 samochodów osobowych, 7 samochodów ciężarowych. Władze komunalne zmuszone zostały do wyburzenia całego, dotkniętego eksplozją, kwartału. Wydarzenie to spowodowało rezygnację ze stosowania LNG w gospodarce amerykańskiej na okres kilkudziesięciu lat⁵⁸.

O skali zagrożenia świadczą ekspertyzy niezależnych instytucji amerykańskich. Mówią one przykładowo, że atak terrorystyczny i wywołana nim eksplozja zbiornikowca LNG i infrastruktury składowej w obrębie terminalu w mieście Oxnard w Kalifornii mogłyby w skrajnym przypadku doprowadzić do strat w zabitych i rannych szacowanych na 70 000 osób⁵⁹. Autorzy innych

⁵⁸ LNG Danger to our communities, www.timrileylaw.com/LNG.html, 22.08.224.

⁵⁹ Ibidem.

ekspertyz twierdzą, że strefa całkowitego materialnego zniszczenia w przypadku eksplozji zbiornikowca LNG o pojemności 130 000 m³ wynosiłaby nie mniej niż 5 600 m, a ludzie doznawaliby rozległych oparzeń jeszcze w odległości 10 000 m od epicentrum⁶⁰.

Przy obecnym stanie floty wielkich gazowców (około 130 statków, ze stałą tendencją wzrostową o wysokości około 10% tonażu rocznie) możliwość zapewnienia im skutecznej ochrony w czasie żeglugi na morzu pełnym jest nader ograniczona.

3.3. Nowe zagrożenia

Szczegółne zaniepokojenie, w kontekście zagrożeń bezpieczeństwa międzynarodowego w obrębie obszarów morskich, budzi fakt, że podmioty pozapaństwowe pozyskują w ostatnich latach środki, które wcześniej znajdowały się w wyłącznej dyspozycji państw. Przykładowo 25 marca 2005 roku kolumbijska policja odkryła w warsztacie położonym na przedmieściach miasta Tumaco (około 600 km na południowy-zachód od Bogoty, tuż przy granicy z Ekwadorem) budowany nielegalnie pojazd podwodny. Jednostka powstawała na zamówienie jednego z karteli narkotykowych (specjaliści wymieniają kartel Norte de Valle), a służyć miała do przemytu substancji psychotropowych (głównie kokainy). Kadłub pojazdu wykonany był z laminatu poliestrowo-szklanego, jako napęd przewidziano silnik elektryczny zasilany z akumulatorów. Nośność jednostki oceniono na 10 ton (w przypadku kokainy oznacza to narkotyki o ulicznej wartości ponad 200 mln USD). Według prominentnych przedstawicieli kolumbijskich sił policyjnych warsztat znajdował się pod obserwacją od blisko pół roku, zaś służby porządku publicznego zdecydowały się na interwencję, gdy pojazd był już praktycznie ukończony. Przewidywano, że przestępcy zamierzali się nim posłużyć po raz pierwszy w czasie Świąt Wielkanocy, licząc na zmniejszenie czujności policji i straży granicznej⁶¹.

Podkreślić należy, że nie był to pierwszy przypadek udaremnienia przez kolumbijskie służby państwowe prób budowy bądź zakupu pojazdów (miniatury okrętów) podwodnych przez zorganizowane grupy producentów i handlarzy narkotyków. Już w 1995 roku odkryto pierwsze, stosunkowo prymitywne, transportowe aparaty podwodne. Były to wykonane z tworzywa (laminatu) jednostki o kształcie cygara, długości 6-8 metrów, zdolne do transportu około tony ładunku. Napęd zapewniał im silnik elektryczny zasilany z jednostki bazowej za pomocą przewodu o długości około 150-200 metrów.

⁶⁰ Kalifornia Energy Commission, Liquefied Natural Gas in California: History, Risks and Siting, Staff White Paper, July 2003.

⁶¹ Colombian police find drugs sub, www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/4383707.stm, 10.05.2005.

W tej samej wiązce kabli prowadzono przewód do zdalnego sterowania. W 1997 roku dwa takie pojazdy policja przechwyciła na karaibskim wybrzeżu Kolumbii, w tajnej przystani położonej w pobliżu portowego miasta Santa Maria⁶².

Prawdziwe zaskoczenie kolumbijscy stróże prawa przeżyli jednak dopiero w roku 2000. Wtedy to, w warsztacie samochodowym znajdującym się w miejscowości Facatativa (29 km na zachód od Bogoty, na wysokości ponad 2 300 nad poziomem morza), odkryto gotowe do montażu sekcje kadłuba miniaturowego okrętu podwodnego napędzanego na powierzchni silnikiem wysokoprężnym, a w położeniu podwodnym elektrycznym, zasilanym z baterii akumulatorów. Zgodnie ze znalezioną dokumentacją techniczną (w języku rosyjskim, w części przetłumaczoną na hiszpański) długość ukończonej jednostki wynosić miała 32,7 m, przy wyporności rzędu 200 ton. Eksperci podkreślali, że okręt budowany był zgodnie ze wszystkimi zasadami sztuki – zanurzenie robocze oszacowano na 100 metrów. Odnalezienie jednostki w „andyjskiej stoczni” uwiarygodniło informacje, traktowanie wcześniej z niedowierzaniem, że kolumbijscy baronowie narkotykowi już od 1997 roku podejmowali próby nabycia okrętu podwodnego lub technologii umożliwiającej jego budowę w państwach po-radzieckich⁶³.

Kolumbijskie kartele narkotykowe nie są jedynym „graczem niepaństwowym” usiłującym pozyskać lub zbudować pojazdy (miniaturowe okręty) podwodne. Od kilku co najmniej lat wysiłki takie podejmuje lankijska organizacja separatystyczna Tamilskie Tygrysy Wyzwoliciele Islamskiego Ealamu (LTTE). Ze względu na zagrożenie własnych baz przez wojska rządowe Tamilowie przenieśli warsztaty do Tajlandii. W kwietniu 2000 roku tamtejsza policja wkroczyła na teren znajdującej się w miejscowości Phuket stoczni jachtowej, której współwłaścicielem był Tamil legitymujący się paszportem norweskim, Christie Reginald Lawrence. Pod szyldem firmy Sea Craft Company budowano tam miniaturowy okręt podwodny. Po odkryciu tym przeszukano inne warsztaty i stocznie kooperujące z Sea Craft Company. Rezultaty przeszły najśmielsze oczekiwania. Oto bowiem okazało się, że na wyspie Koh Hey, w miejscowościach Chalong Village i Rawai Village budowano łącznie trzy miniaturowe okręty podwodne. Na marginesie zauważyć można, że rejon Phuket to obszar tranzytu broni pozyskiwanej przez tamilskich emisariuszy w Kambodży. Po załadunku na statki jest ona następnie szmuglowana na opanowane przez rebeliantów tereny północnego Cejlonu. Eskapady takie nie zawsze kończą się

⁶² Ibidem.

⁶³ Drug submarine found in Colombia, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/915059.stm>, 10.10.2001.

jednak sukcesem. Na przykład w lutym 1996 roku lankijskie lotnictwo rządowe zatopiło statki Horizon i Comex Jules transportujące znaczną ilość broni i amunicji z Pukhet do Jaffny. Uważa się, że to właśnie te wydarzenia skłoniły kierownictwo rebelii do zainteresowania się okrętami podwodnymi⁶⁴.

Materiały i dokumenty przejęte przez filipińskie siły bezpieczeństwa w zdobytych obozach aktywnego na południu archipelagu Islamskiego Frontu Wyzwolenia Moro (MILF) świadczą jednoznacznie, że i ta organizacja usiłowała pozyskać pojazdy podwodne. Znalaziono między innymi plany jednostki o długości 13,75 m, obsadzonej przez dwuosobową załogę i zdolnej do transportu czterech płetwonurków bojowych wraz ze sprzętem oraz specjalistycznym wyposażeniem. W tym wypadku za źródło „podwodnej technologii” uznano Koreę Północną, która już wcześniej utrzymywała z Frontem Wyzwolenia Moro ścisłe stosunki (według danych filipińskich Phenian sprzedała na przykład rebeliantom 10 000 sztuk karabinków AK-47). Na początku 2003 armia filipińska przejęła materiały wskazujące, że wobec fiaska prób budowy pojazdów podwodnych rebelianci zainteresowali się zakupem prostszego sprzętu nurkowego, stanowiącego w krajach rozwiniętych część rynku artykułów sportowo-rekreacyjnych. Między innymi w jednym z krajów skandynawskich zamierzano nabyć dużą partię holowników dla płetwonurków⁶⁵.

Z przedstawionych wyżej przykładów wynika niezbicie, że zarówno zbrojne organizacje ekstremistyczne (terrorystyczne), jak i zorganizowane grupy przestępcze przeznaczają duże środki na uzyskanie zdolności do działania pod powierzchnią mórz. Wykorzystuje się dwie prowadzące do tego celu drogi. Pierwsza zakłada pozyskanie kompletnej jednostki (pojazdu, miniaturowego okrętu podwodnego) poprzez jego zakup, druga przewiduje samodzielną budowę takich aparatów, przy ewentualnym wykorzystaniu pomocy technicznej z zewnątrz. Wydaje się, że sposób drugi, mimo iż początkowo wiążący się z poważnymi nakładami, może szybciej prowadzić do sukcesu. W wielu opracowaniach eksponuje się bowiem fakt, że elementy technologii podwodnych dostępne są bez żadnych ograniczeń na rynku cywilnym (rekreacja, roboty podwodne, górnictwo morskie, ratownictwo, eksploracja wraków). Potencjalny „inwestor” musi więc wybrać interesujące go elementy i przeprowadzić ich integrację.

Wydaje się zatem, że utrata przez państwa monopolu na posługiwanie się miniaturowymi okrętami (pojazdami) podwodnymi jest już faktem. Co prawda żadna z ujawnionych przez służby policyjne jednostek nie była uzbrojona (były to

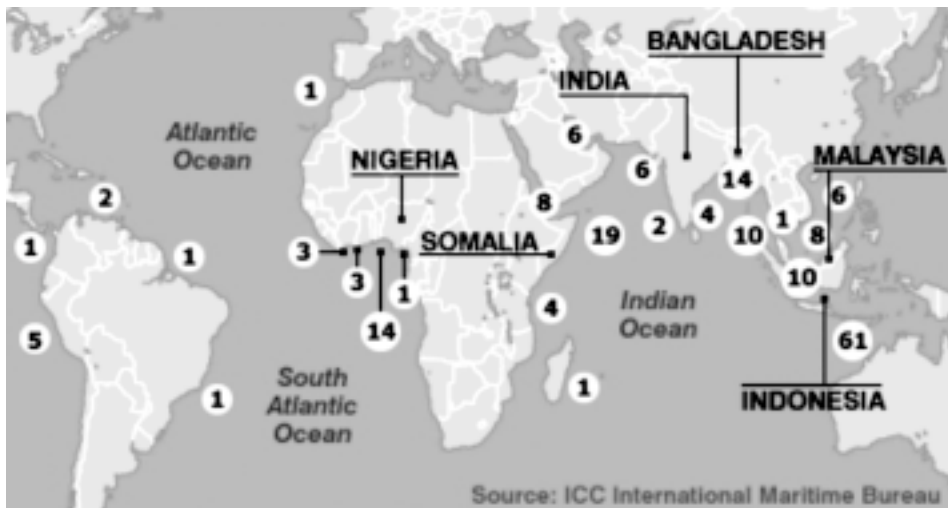
⁶⁴ V. Sakhuja, Mini Submarine – A Vessel of Choice with Drug Cartels and Terrorists, <http://www.observerindia.com/analysis/A403.htm>, 12.10.2004.

⁶⁵ Ibidem

konstrukcje o przeznaczeniu transportowym), ale stan ten może się bardzo szybko zmienić. Za pewnik więc trzeba uznać, że w ciągu kilku najbliższych lat silne organizacje terrorystyczne (zorganizowane grupy przestępcze) dysponować będą bojowymi, miniaturowymi okrętami podwodnymi. W kontekście ataku terrorystycznego na amerykański niszczyciel Cole, francuski zbiornikowiec Libmurg czy udaremnionej przez władze marokańskie próby zorganizowania kampanii ataków samobójczych na statki w Cieśninie Gibraltarskiej zmusza to do gruntownego zrewidowania ocen zagrożenia, które występuje w obrębie obszarów morskich. Założyć można, iż do piratów i terrorystów samobójców na szybkich łodziach dołącza niedługo sprawcy działający spod wody.

Licząc się z taką ewentualnością, czołowe floty świata gorączkowo rozwijają swoje możliwości w zakresie zwalczania obiektów podwodnych na posiadających złożoną hydrologię (utrudniającą pracę systemów hydroakustycznych) akwenach przybrzeżnych. W tym celu przykładowo Amerykanie wypożyczyli na rok od Szwecji konwencjonalny (diesel-elektryczny) okręt podwodny wyposażony w moduł AIP, umożliwiający pracę silnika spalinowego bez dostępu powietrza atmosferycznego.

Ataki pirackie od 1 stycznia do 30 września 2005



4. Próba podsumowania

Zestawiając wszystkie wymienione wyżej elementy układanki: status prawny obszarów morskich, rozszerzanie się obszarów niestabilności na lądzie ze wszystkimi implikacjami tego faktu dla bezpieczeństwa na morzach, ograniczenie obecności na oceanach flot wojennych, liberalny charakter praw rządzących żeglugowym biznesem oraz względnie niską cenę i dostępność statków, stwierdzić należy, że obszary morskie, a zwłaszcza szlaki handlowe, stać się mogą kolejną areną *globalnej wojny domowej*. Trudno negować fakt, iż żegluga jest niezwykle atrakcyjnym obiektem oddziaływania rozmaitych grup zbrojnych (terrorystycznych). Poprzez ataki wymierzone w ten segment globalnej gospodarki można doprowadzić do: wzrostu cen towarów (wszystkich asortymentów, a zwłaszcza ropy naftowej, paliw oraz gazu LNG) na rynku światowym, sparaliżowania lub przzerwania niektórych strumieni transportowych, spowodowania katastrofy porównywalnej z eksplozją bomby atomowej (poprzez zaatakowanie zbiornikowca LNG), katastrofy ekologicznej – zanieczyszczenia rozległych odcinków wybrzeża (poprzez zaatakowanie zbiornikowców).

Zakres potencjalnych zagrożeń wskazuje, że dalekosiężny interes wspólnoty międzynarodowej (determinowany względami zarówno bezpieczeństwa ekonomicznego, jak i politycznego) koniecznym może zatem uczynić utrzymywanie zespołów sił morskich na szczególnie zagrożonych akwenach: na Morzu Arabskim, Zatoce Adeńskiej i Morzu Czerwonym, w cieśninie Malakka, na Zatoce Gwinejskiej i w innych rejonach zapalnych u zachodnich wybrzeży Afryki. Ich potencjalne zadania określić można mianem *prezentowana bandery* i prowadzenia długotrwałych patroli *antypirackich i antyterrorystycznych*. Nie ulega wątpliwości, że w siłach wykonujących takie zadania nie powinno zabraknąć okrętów polskich, mimo iż transport morski nie odgrywa w naszym kraju roli kluczowej. Jednakże w dobie globalizującej się gospodarki problemy ekonomiczne największych krajów Europy spowodowane zagrożeniem żeglugi handlowej w ciągu tygodni, a nawet dni, staną się również wyzwaniem dla Polski. Interes kraju może więc wymagać włączenia się w międzynarodowy wysiłek ochrony żeglugi. Nie ma w tym stwierdzeniu ani krztyny *neokolonialnych* ambicji, wypływa ono z chłodnej ekonomiczno-politycznej kalkulacji. Zadaniem Marynarki Wojennej jest wszak ochrona szeroko rozumianych interesów morskich państwa, jeżeli sytuacja tego wymaga, to na Bałtyku, ale jeżeli będzie to konieczne, to również na Morzu Śródziemnym, Zatoce Gwinejskiej, Morzu Czerwonym czy w cieśninie Bab el-Mandeb.