

Magdalena ŁUCZKOWSKA<sup>1</sup>

## **PIRACTWO I TERRORYZM MORSKI JAKO ZAGROŻENIA TRANSPORTU MORSKIEGO**

*W ciągu ostatnich dziesięcioleci można zauważyć wpływ zagrożeń związanych z działaniami pirackimi i terrorystycznymi na funkcjonowanie transportu morskiego. Eskalacja działań pirackich oraz możliwość wykorzystania portu i jego infrastruktury do przeprowadzenia ataku terrorystycznego stanowią poważne zagrożenie dla funkcjonowania gospodarki morskiej oraz dla bezpieczeństwa państw. Ogromne znaczenie w poszukiwaniu rozwiązań mogących zniwelować ich negatywne oddziaływanie odgrywa identyfikacja zagrożeń oraz stosowanie metod przeciwdziałania adekwatnych do skali zagrożenia. Wprowadzenie uregulowań prawnych oraz systematyczne analizowanie zjawisk niebezpiecznych pozwoli na wypracowanie skutecznych metod walki z zagrożeniami.*

### **THE THREAT OF MARITIME TERRORISM AND PIRACY**

*The number of pirate attacks worldwide has tripled in the past decade, and new evidence suggests that piracy is becoming a key tactic of terrorist groups. The string of maritime attacks perpetrated in recent years demonstrates that terror has gone to sea. Security experts have long warned that terrorists might try to ram a ship loaded with explosive cargo, perhaps even a weapon of mass destruction, into a major port or terminal. Such an attack could bring international trade to a halt, inflicting multi-billion-dollar damage on the world economy.*

#### **1. WSTĘP**

Udział transportu morskiego w ogóle transportu światowego wynosi ponad 70%. Międzynarodowa flota morska realizuje około 98% obrotów handlu światowego i ma największy udział w światowych obrotach towarowych<sup>2</sup>. Poza tym systematycznie z roku na rok zwiększa się obrót ładunkami niebezpiecznymi takimi jak: ropa naftowa i jej pochodne, gazy, substancje chemiczne, odpady nuklearne, ładunki wybuchowe itp. Ponadto wśród okoliczności podnoszących atrakcyjność portu morskiego jako obiektu napaści wymieniane są „oddalenie od ośrodków mogących egzekwować prawo, liczebność

<sup>1</sup> Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynierii i Ekonomiczny Transportu, 70-500 Szczecin, ul. H. Pobożnego 11; tel: +48 4809672; e-mail: mluczowska@poczta.fm

<sup>2</sup> Szwanowski S.: *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 11.

załóg, nieszczelność granic morskich, intensywność żeglugi, duża wartość przewożonego ładunku, itp.”<sup>3</sup>. Wymienione czynniki zwiększają prawdopodobieństwo ukierunkowania aktów bezprawnych w stronę portów i obiektów portowych.

Zamierzony akt bezprawny definiuje się jako „umyślne działanie, które ze swej natury lub kontekstu, może wyrządzić szkodę statkom używanym do międzynarodowej lub krajowej żeglugi morskiej, ich pasażerom, ładunkom lub obiektom portowym z nimi powiązanymi”<sup>4</sup>. Skutki takich działań mogą być odczuwalne w szerokim zakresie, zarówno przez załogi statków, pracowników portu oraz mieszkańców aglomeracji miejskich skupionych wokół portów.

Port jako szczególnie, skomplikowany węzeł transportowy, w którego obrębie funkcjonują różne gałęzie transportu oraz jako miejsce obsługi transportu multimodalnego stanowi atrakcyjny punkt dla potencjalnych ataków terrorystycznych i innych działań bezprawnych. Mogą one zostać przeprowadzone w dwojaki sposób: zarówno od strony morza jak i z lądu. Przedmiotem ataków terrorystycznych mogą być obiekty portowe, ale także poszczególne cele portowe takie jak<sup>5</sup>: środki transportowe, urządzenia przeładunkowe, magazyny portowe, zakłady przemysłowe, elewatory, terminale kontenerowe, warsztaty, nabrzeża z dźwigami, elementy infrastruktury transportowej takie jak: sieć drogowa i kolejowa, wiadukty, mosty, kanały, wejścia do portów, śluzy. Należy tu także wymienić sieć energetyczną, instalacje wodno-kanalizacyjne i paliwowe, systemy telekomunikacyjne oraz budynki administracji. Strefami największego zagrożenia i największych strat w porcie, wywołanych akcją terrorystyczną są obiekty portowe obsługujące ładunki radioaktywne, palne, wybuchowe i toksyczne. Na stosunkowo ograniczonej powierzchni obiektów portowych skoncentrowanie tego typu substancji stwarza zagrożenie wielkiej skali, w przypadku chociażby awarii technicznej, pożaru lub wybuchu, a przede wszystkim tak skierowanego ataku terrorystycznego.

Przeprowadzenie ataku terrorystycznego lub podjęcie innych zamierzonych działań bezprawnych na port i działające w jego obrębie obiekty portowe może przynieść ogromne straty ekonomiczne, osłabienie pozycji państwa portowego na arenie międzynarodowej, poważne zachwianie na rynku transportowym, wywołanie niepokojów społecznych oraz straty w ludziach. Zakres strat może być ogromny, dlatego też port jest miejscem wysokiego ryzyka wystąpienia ataku terrorystycznego oraz innych aktów bezprawnych.

## 2. ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW I OBIEKTÓW PORTOWYCH

Obiekt portowy funkcjonujący w ramach portu narażony jest na wiele, różnego typu zagrożeń, prócz ataków terrorystycznych gospodarka morska i administracje portowe muszą zmagać się z piractwem, działalnością zorganizowanych grup przestępczych, przemytem broni i narkotyków, nielegalnymi emigrantami itd. Przyczynami podatności obszarów morskich na działania bezprawne najczęściej wymienianymi w literaturze są: status prawny obszarów morskich, nieszczelność granic morskich, intensywność żeglugi i jej liberalny charakter, a także duża wartość przewożonego ładunku.

<sup>3</sup> Szubrycht T., Rokiciński K.: *Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2006, s. 43.

<sup>4</sup> *Rozporządzenie (WE) Nr 725/2004 r. Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych*, Dziennik Urzędowy L 129, 29.04.2004, str. 4.

<sup>5</sup> Walczak A.: *Piractwo i terroryzm morski*, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004, s. 131.

Każda pozaprawna forma działalności ma bardzo niekorzystny wpływ na gospodarkę morską, jednak odznaczają się one różnym stopniem oddziaływania na nią. Mnogość tych zagrożeń, wielkość start oraz tragizm skutków sprawiły, że podjęto działania i poszerzono zakres dotychczasowych uregulowań prawnych, mających na celu zapewnienie lepszej ochrony statkom i obiektom portowym. Świadomość rosnącego zagrożenia stała się przesłanką zapewnienia odpowiedniego i wymaganego w tej sytuacji zabezpieczenia obiektów szczególnie narażonych na niebezpieczeństwo. Dokumentem, który miał się do tego przyczynić jest Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS), który powstał jako pierwsza próba uregulowania współpracy pomiędzy rządami, przedsiębiorstwami armatorskimi oraz podmiotami zarządzającymi portami. Ważność Kodeksu ISPS wynika z jego priorytetu – wzmocnienia systemów ochrony obiektów portowych, ponieważ ich bezpieczeństwo niesie gwarancję bezpieczeństwa nie tylko statków, środków transportu, czy załogi i personelu, ale także ludności miast portowych.

## 2.1 Terroryzm morski

W ostatnich latach zjawisko terroryzmu przybrało na sile i zgodnie z opinią ekspertów stało się największym i najszybciej rozwijającym się zagrożeniem w skali bezpieczeństwa narodowego i globalnego, dotknęło również obszarów morskich. Mimo, że od 1951 roku miało miejsce kilkadziesiąt incydentów terrorystycznych na morzu, w portach i na redzie, zdarzenia te nie były tak „eksponowane” i nagłaśniane jak działania terrorystyczne na lądzie. Poza tym trudno jest jednoznacznie określić, czy ich charakter był stricte terrorystyczny, czy mieścił się jeszcze w definicji działań pirackich.

Dopiero atak na amerykański niszczyciel rakietowy USS Cole w 2000 roku oraz atak w 2002 roku na francuski supertankowiec „Limburg”, uświadomił całemu światu wagę problemu i rosnące ryzyko dla bezpieczeństwa obszarów morskich. Po tych wydarzeniach terroryzm morski stał się priorytetowym problemem współczesnej żeglugi morskiej, w tym administracji portowych oraz rządów, zmuszonych do przebudowy i dostosowania istniejących morskich systemów ochrony i bezpieczeństwa w celu zwalczania tego zjawiska.

Terroryzm jest zjawiskiem o skomplikowanej strukturze i niełatwym do zdefiniowania. Obecnie istnieje niemal dwieście jego definicji, ponieważ ulegały one wielu zmianom na przestrzeni lat. Słowo terror wywodzi się z łaciny i definiuje się je jako „(...) stosowanie przemocy, gwałtu, okrucieństwa w celu zastraszenia, zniszczenia przeciwnika”<sup>6</sup>, zaś terroryzm jest stosowaniem terroru, a jego mianem określa się „(...) bezprawne użycie – lub groźba użycia - siły czy przemocy wobec osoby lub mienia, aby zastraszyć rząd bądź społeczeństwo, często dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych czy ideologicznych”<sup>7</sup>. Różnica pomiędzy tymi dwoma słowami polega na tym, że terror to „gwałt i przemoc „silniejszych” organów państwa wobec „słabszych” obywateli,

<sup>6</sup> Słownik współczesnego języka polskiego, Tom 2, Warszawa 1998, Wydawnictwo WILGA, s. 422.

<sup>7</sup> Definicja terroryzmu według United States Department of the Army and Air Force, Military Operations in Low Intensity Conflicts, Field Manual 100 -20/Air Force Pamphlet 3-20, Washington, DC Headquarters, Department of the Army and Air Force, 1990, s. 1-3, w: Kubiak K.: *Statek morski jako obiekt oddziaływania terrorystycznego*, „Spedycja i Transport” 2001, Tom 2, nr 10, s. 3.

a terroryzm to gwałt i przemoc „słabszych” obywateli wobec „silniejszych” organów państwa”<sup>8</sup>.

Pobudkami działań terrorystycznych jest zachwianie porządku prawnego, wpłynięcie na zmianę poglądów politycznych przez władze rządowe, wywołanie strat ekonomicznych i prestiżowych państwa czy publicznej grozy i strachu wśród społeczeństwa.

Terroryzm morski, jako jedna z pozaprawnych form działalności na morzu, charakteryzuje się intensyfikacją działania i jest jednym z najpoważniejszych zagrożeń współczesnej gospodarki morskiej. Liczba ataków terroryzmu morskiego w porównaniu z terroryzmem na lądzie jest stosunkowo niewielka i wywołuje znacznie mniejszy lęk i grozę, dlatego też bywa często bagatelizowany przez media i w przeciętnym rozumowaniu kojarzony z piractwem, mimo różniących je motywów działania. Piraci działają zwykle z pobudek rabunkowych, zaś terroryści realizują cele polityczne albo religijne, co może być przyczyną utraty stabilności i zachwiania równowagi porządku prawnego oraz poczucia bezpieczeństwa całego świata.

Działalność terrorystyczna cechuje się różnorodnością stosowanych sposobów, metod i form działań oraz różnorodnymi środkami używanymi w aktach przemocy. Ich skala nieustannie się zwiększa, zarówno w odniesieniu do stosowanej broni, jak i obszaru jej rażenia. Analiza motywów, celów i strategii tych aktów bezprawnych nie może pomijać zagrożeń, jakie współczesny terroryzm niesie dla gospodarki morskiej.

Przedmiotem ataków terrorystycznych mogą być obiekty portowe, statki stojące w basenach, w awanportach, czy na wodach przyległych red, które narażone są na różnego rodzaju ataki przy użyciu broni konwencjonalnej, chemicznej, biologicznej, a nawet broni nuklearnej czy cyberterroryzmu.

Przeprowadzenie ataku terrorystycznego w porcie może przebiegać poprzez dostarczenie ładunku wybuchowego na pokład zacumowanego statku wraz z ładunkiem lub wniesienie bomby na pokład statku przez członka bądź członków grupy terrorystycznej. Materiały wybuchowe mogą zostać również podłożone na lądzie, na terytorium danego obiektu portowego. Punktami najbardziej atrakcyjnymi dla terrorystów, ze względu na obszar rażenia są obiekty portowe dokonujące składowania portowych zbiorników z paliwem, gazem lub chemikaliami oraz zbiornikowce, chemikaliowce i gazowce przewożące materiały łatwopalne<sup>9</sup>. Efekt ataku bombowego na tego typu jednostki zacumowane w porcie może zostać spotęgowany, jeżeli statek zostanie zaatakowany podczas załadunku lub wyładunku.

Urowadzenie statku najczęściej dotyczy statków stojących w porcie i może nastąpić w wyniku wymuszenia zgody władz portowych na opuszczenie portu, danej pod groźbą np. wysadzenia lub zatopienia statku, zabicia pasażerów i załogi, czy katastrofy ekologicznej. Jednak najczęstszym sposobem jest wejście członków grupy terrorystycznej na pokład jednostki jako pasażerów, z zamiarem zaatakowania i uprowadzenia statku po wypłynięciu na otwarte morze. Uprowadzony statek może zostać użyty do przeprowadzenia akcji terrorystycznych w oparciu o umiejętności załogi statku do przeprowadzenia go w określone miejsce. Celem takich akcji może być: zatopienie statków u wejścia do portu dla wywołania długotrwałych przestojów; wysadzenie zbiornikowców lub chemikaliowców by spowodować katastrofę ekologiczną, bądź użycie małych jednostek z materiałami

<sup>8</sup> Dyrzcz Cz.: *Wybrane problemy terroryzmu XXI wieku (1)*, „Przegląd Moskii” 2005, nr 10, s. 6.

<sup>9</sup> Walczak A.: *op.cit.*, s. 221-228.

wybuchowymi w bezpośrednim ataku na statki w portach, na redach lub na obiekty portowe.

Drugim wariantem uprowadzenia statku może być zatrzymanie i porwanie pasażerów oraz członków załogi w charakterze zakładników w celu wymuszenia realizacji określonych żądań terrorystów. Ten wariant możliwy jest tylko w przypadku opanowania i zawładnięcia statkiem. Najbardziej narażone są<sup>10</sup>:

- statki pasażerskie, ze względu na możliwość pojmania dużej liczby zakładników, co wywoła duży rozgłos i jest bardziej skuteczne w wywieraniu nacisku na władze, zmuszone przystać na żądania terrorystów;
- zbiornikowce, chemikaliowce i gazowce przewożące łatwopalne ładunki niebezpieczne, których utrata, czy wysadzenie stanowi wielką szkodę i może wywołać katastrofę ekologiczną;
- statki towarowe, które przewożą wartościowe lub unikalne ładunki;
- zdarzają się również porwania statków dla celów komercyjnych, tj.: przewozu ładunków, sprzedaży statku, jednak tego typu działania zbliżone są bardziej atakom pirackim niż terrorystycznym.

Terroryzm chemiczny polega na wykorzystaniu w ataku terrorystycznym bojowych środków trujących oraz niebezpiecznych, toksycznych substancji chemicznych, które w odróżnieniu od broni nuklearnej są tanie w produkcji i łatwe w użyciu. Najczęściej stosowanymi sposobami kamuflowania broni chemiczno-biologicznej są opakowania takie jak aerozole, butle gazowe wypełnione toksycznym środkiem trującym.

Wielość substancji transportowanych drogą morską i magazynowanych w portach stwarza podstawy do przeprowadzenia ataku właśnie w tych obiektach, dlatego też tak istotne jest tworzenie odpowiednich warunków dla zapewnienia właściwego poziomu ochrony i wyeliminowania potencjalnych zagrożeń.

Obiekty portowe oraz statki w portach i na redzie zagrożone są następującymi formami ataków terrorystycznych<sup>11</sup>:

*I. Atak terrorystyczny od strony lądu:*

- działania przeciwko obiektom brzegowym – obiekty brzegowe takie jak: infrastruktura gospodarcza, urzędnia użyteczności publicznej, obiekty wojskowe, mogą być celami ataków terrorystycznych przeprowadzonych od strony lądu w formie oddziaływania ogniowego i zamachów minowo – bombowych. Zagrożenia zamachami bombowymi mogą być skierowane przede wszystkim przeciwko obiektom i urządzeniom portowym, zacumowanym statkom oraz terminalom portowym. Celem ataku terrorystycznego na obiekty wojskowe może być przede wszystkim znaczące obniżenie potencjału bojowego sił morskich, ale także zastraszenie, utrata zaufania społeczeństwa i udowodnienie niewydolności Sił Zbrojnych państwa;
- dostarczenie ładunków wybuchowych koleją lub samochodami i podłożenie ich w miejscach o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania portu, jak: drogi, środki łączności, źródła energii, wejście do portu, magazyny itp.;

<sup>10</sup> Walczak A.: *op.cit.*, s. 221-231.

<sup>11</sup> Tamże, s. 115 – 130.

- podłożenie ładunków wybuchowych na pokład statków, w miejscach, które są wrażliwe na zniszczenie; wywołanie pożaru, uszkodzenie urządzeń napędowych (np. siłowni) i kierowania (mostek), czy łączności (radiostacje);
- działania przeciwko obiektom i instalacjom brzegowym monitorującym sytuację w strefie przybrzeżnej – na tego typu ataki narażone są szczególnie obiekty Straży Granicznej, kapitanaty portów, POWTiŁ<sup>12</sup> Marynarki Wojennej;
- zamachy bombowe na pływające statki lub zacumowane w portach i na redach – tego typu ataki terrorystyczne mogą być przeprowadzone z użyciem materiału wybuchowego, który został podłożony pod kadłub statku lub dostarczony na pokład przez terrorystę.

II. *Atak terrorystyczny od strony morza*<sup>13</sup>:

- zamachy bombowe polegające na ataku z szybkich i małych jednostek podchodzących do burty statku oraz na obiekty portowe – tego typu atak realizowany jest przy pomocy szybkich jednostek takich jak łodzie motorowe, skutery wodne, które mają duże zdolności manewrowe, niskie burty. Mogą być przeprowadzone w formie:
  - oddziaływania ogniowego z jednostki pływającej;
  - wywołania eksplozji ładunków wybuchowych podłożonych na jednostce wskutek zdalnego kierowania z zewnątrz;
  - w formie ataków samobójczych, czyli eksplozji łodzi, na której zostały podłożone ładunki wybuchowe z terrorystami - samobójcami na pokładzie.
- „atak szybkich jednostek, wyposażonych w broń raketową lub granatniki;
- zamachy bombowe za pomocą ładunku podłożonego pod kadłub jednostki przez płetwonurków;
- ostrzał statków handlowych – z jednostek pływających, głównie szybkich łodzi motorowych oraz z brzegu, z broni konwencjonalnej lub rakiet;
- stawianie min na torach wodnych, w cieśninach, kanałach czy innych miejscach ograniczających możliwości manewrowe statków”<sup>14</sup>.

Najbardziej prawdopodobnymi celami tego typu ataków są obiekty gospodarcze położone w portach, takie jak: urządzenia paliwowe, instalacje chemiczne, składy materiałów niebezpiecznych itp. Ponadto celami mogą stać się również statki pasażerskie, handlowe, statki przewożące materiały niebezpieczne a także okręty Marynarki Wojennej i statki w służbie państwowej podczas pobytu w portach, gdzie ładunki podrzucane są zazwyczaj również w miejsca najbardziej wrażliwe na zniszczenia i awarie jak na przykład śruba i ster, zbiorniki paliwa, ładownie.

Wymienione formy ataków terrorystycznych, przy użyciu określonych metod i strategii działania oraz środków mogą występować w różnych rejonach i miejscach pobytu statku w trakcie przejścia morzem, podczas postoju na kotwicy, na redach i awanportach, a także w porcie, mogą być również skierowane przeciw obiektom portowym, będącym atrakcyjnym punktem ataków.

Port, obiekty portowe oraz statki podczas postoju na kotwicy, na redach i awanportach oraz zacumowane w porcie są miejscem, gdzie można zastosować różne formy i taktyki

<sup>12</sup> Posterunek Obserwacji Wzrokowo – Technicznej i Łączności.

<sup>13</sup> Walczak A.: *op.cit.*, s. 115 – 130.

<sup>14</sup> Tamże, s. 115 – 116, 128.

ataku terrorystycznego. Często metodą jest wtargnięcie terrorystów na pokład jednostki podczas jej postoju i zmuszenie załogi do wyprowadzenia statku na morze, bądź skryte opanowanie jednostki i wymuszanie swoich żądań oraz warunków poprzez groźby i szantaż. Wchodzi tu w grę również legalne wejście grupy terrorystów na pokład statku pasażerskiego w charakterze pasażerów, z założeniem zaatakowania i opanowania statku na otwartym morzu.

Terrorzyści działają w sposób skryty, bądź z użyciem siły. Istotnym elementem jest zaskoczenie, które skutecznie pomaga obezwładnić przeciwnika. Użycie siły może polegać na ostrzale z małych, szybkich jednostek pływających, podpływających pod burtę statku, bądź z brzegu, z broni konwencjonalnej lub rakiet.

Niestety działalność terrorystów nie kończy się tylko na omawianych tu metodach, środkach oraz formach. Współczesny terroryzm przygotowuje ataki z użyciem coraz nowszych, bardziej wyrafinowanych środków i najnowszej broni.

## 2.2. Piractwo morskie i napady rabunkowe

W ujęciu historycznym napaści pirackie miały miejsce wcześniej aniżeli terroryzm morski. Piractwo i napady rabunkowe jako jedne z najgroźniejszych form przemocy morskiej stanowią ogromne zagrożenie oraz poważne wyzwanie dla wielu podmiotów gospodarki morskiej. Charakteryzują się one działaniami na tle kryminalnym w formie przemocy, motywowanymi chęcią grabieży i rabunku, niosą zagrożenie dla życia załóg i pasażerów, bezpieczeństwa statków oraz prowadzą do utraty, bądź zniszczeń mienia i przewożonych ładunków. Ich oddziaływanie dotyka zarówno marynarzy, armatorów, czarterujących, właścicieli przewożonych ładunków, państwa bandery statku czy państwa nabrzeżne oraz instytucje odpowiedzialne za ochronę obiektów portowych i statków przebywających w portach i na redach.

Duży odsetek ataków pirackich i rabunkowych stanowią napaści podczas pobytu jednostek na redach lub w portach.

W myśl artykułu 101 *Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza* z 1982 roku (UNCLOS), mianem piractwa morskiego określa się bezprawne akty gwałtu, przemocy dokonane przez załogi lub pasażerów prywatnych statków, działających we własnym interesie na otwartym morzu, nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa, w celu pozbawienia wolności lub grabieży i rabunku. Akty te skierowane są przeciwko obcym statkom lub przeciwko osobom i ich prywatnemu mieniu. Wymienia się tu działania w formie zatrzymania, grabieży oraz wszelkie akty podżegania lub celowego ułatwienia popełnienia tego typu czynów bezprawnych<sup>15</sup>.

Na podstawie Rezolucji IMO A 922 (22) podjętej na Zgromadzeniu Ogólnym w 2001 roku, która zawiera *Kodeks postępowania przy badaniu zbrodni pirackich i zbrojnych napadów rabunkowych na statki* odróżniono te dwa bezprawne czyny. Piractwo morskie definiuje się jako bezprawne akty przemocy, pozbawienia wolności, grabieży czy groźby dokonane na otwartym morzu, nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa, natomiast mianem zbrojnych napadów rabunkowych określa się tego typu działania

<sup>15</sup> *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., Dziennik Ustaw z 2002 r. Nr 59 poz. 543, art. 101.

skierowane przeciwko statkom będącym w ruchu lub stojącym na kotwicy w obrębie wód terytorialnych, podlegających jurysdykcji danego państwa.

Istnieje wiele czynników warunkujących przeprowadzenie ataku pirackiego i rabunkowego oraz różne metody ich realizacji.

Atak na jednostkę zaplanowany przez napastników następuje w porze, kiedy czujność załogi jest osłabiona oraz na pokładzie statku znajduje się jak najmniejsza liczba potencjalnych świadków napaści. Najbardziej odpowiednią porą jest czas od północy do godziny szóstej nad ranem. Najlepszym sposobem ataku jest wykorzystanie małych, nie rzucających się w oczy łodzi typu czółen, lub szybkich łodzi motorowych.

Najchętniej wykorzystywaną metodą ataków pirackich i rabunkowych jest trzymanie się pirackiej łodzi w pobliżu dziobu lub rufy statku będącego celem ataku. Dzięki temu piraci mogą obserwować statek z niewielkiej odległości i wybrać dogodny moment wtargnięcia na jego pokład jakimkolwiek sposobem, najczęściej przy pomocy lin zakończonych hakami. Jeżeli statek jest w ruchu wtargnięcie na jego pokład następuje od strony rufy lub z burty statku, gdy jest niska i wolna. Po przeniknięciu na pokład piraci starają się zrabować statek począwszy od drobnych, mających jakąkolwiek wartość przedmiotów (np. liny, zapasy), kosztownego ładunku do wyposażenia okrętowego. Głównym celem ataku jest natomiast kabina kapitana, w której znajduje się sejf okrętowy.

Podstawowym, najczęściej spotykanym wyposażeniem napastników są noże i maczety, choć coraz częściej zdarza się, że uzbrojeni są oni także w broń palną. Broń jest środkiem służącym do zastraszenia napadniętych i szerzenia grozy i lęku, w przypadku jej użycia.

Często napastnicy są znakomicie przygotowani do planowanego ataku, gdyż posiadają dokładne informacje na temat rodzaju i zlokalizowania kosztownego ładunku. Źródłem tych informacji bywają często pracownicy biurowi, operacyjni na lądzie czy inni, którzy mogą być w zмовie z rabusiami, bądź wyjawili informacje poprzez swoją niedbałość.

Przygotowanie i zrealizowanie ataku pirackiego i rabunkowego w dużej mierze zależne jest od wymienionych czynników. Czynnikiem dyktującym o sposobie przygotowania i organizacji napaści, pozyskania broni i wykorzystania odpowiedniej metody ataku jest cel ataku.

Na podstawie raportów na temat napadów pirackich i rabunkowych sporządzonych przez Organizację IMO<sup>16</sup> można stwierdzić, że największa liczba ataków pirackich i zbrojnych ataków rabunkowych została zgłoszona w roku 2000, gdzie wynosiła 471 ataków oraz 452 w roku 2003 i do roku 2006 sukcesywnie malała do liczby 240 ataków. W dwóch pierwszych kwartałach 2009 roku miało miejsce 235 bezprawnych aktów przemocy, niemalże tyle samo co w ciągu całego roku 2006. Potwierdza to niestety występującą tendencję do intensyfikacji napadów pirackich i rabunkowych.

Od początku lat dziewięćdziesiątych, najchętniej wybieranym przez napastników rodzajem ataku na jednostkę jest niewątpliwie wdarcie na pokład statku i próba wejścia na statek. Tego rodzaju atak realizowany jest w przeważającej części ogółu ataków pirackich

<sup>16</sup> Przedstawione dane statystyczne na temat częstotliwości i rodzajów ataków zaczerpnięto ze źródeł PRC (Piracy Reporting Centre), zajmującej się monitorowaniem aktów przemocy morskiej na świecie, Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO oraz Secure – Marine, które w swoich danych nie traktują terminologii ataków pirackich i rabunkowych oddzielnie, lecz mianem piractwa określają każdy bezprawny akt przemocy, nie zależnie od tego, czy został on dokonany na otwartym morzu, czy na obszarze morskim podlegającym jurysdykcji danego państwa.



i rabunkowych. Oznacza to, że pozostałe działania typu: ostrzelanie oraz porwanie statku zdarzają się o wiele rzadziej, ze względu na ich stopień ryzyka i możliwości wykrycia.

Również zmianom ulegał rodzaj broni używanej podczas ataków – w latach dziewięćdziesiątych realizowane były w większości bez użycia broni, natomiast obecnie ataki odbywają się przede wszystkim przy pomocy broni nieznanego pochodzenia, noży, broni palnej oraz innego typu broni.

Najczęściej atakowanymi statkami są masowce, kontenerowce, statki przewożące drobnicę i tankowce. Przyczyną tego jest struktura floty światowej oraz obszary pływania tego typu statków. Najrzadziej natomiast atakowane są statki pasażerskie, typu ro-ro oraz chłodniowce.

Najaktywniej atakowanym regionem morskim w roku 2008 była Afryka Wschodnia, gdzie liczba popełnionych ataków i prób ich dokonania wynosiła 134. Oznacza to, że udział ataków zlokalizowanych w Afryce Wschodniej w odniesieniu do ataków na całym świecie wynosił niemalże połowę (44%). Na kolejnym miejscu znajdują się obszary morskie Dalekiego Wschodu (Azji Południowo – Wschodniej), przede wszystkim Morze Południowochińskie z liczbą 72 ataków. Również Afryka Zachodnia nie jest wolna od tego typu zagrożeń (50 ataków). Najmniejszą intensywność napaści zaobserwowano na obszarze Morza Śródziemnego, gdzie w ciągu roku 2008 zanotowano tylko 2 napady pirackie i zbrojne rabunkowe.

Afryka Wschodnia jest rejonem, gdzie najczęściej ataki pirackie i rabunkowe dokonywane są na statki na wodach międzynarodowych, stosunkowo rzadko natomiast podejmuje się próby i dokonuje się tam napaści na wodach terytorialnych i w portach. Intensyfikacja napadów w tym regionie wynika z sytuacji politycznej i gospodarczej. Wśród przyczyn wymienia się pogłębiający się kryzys gospodarczy spowodowany ciągłymi konfliktami między Etiopią i Somalią, zamachami stanu, walką o władzę, poza tym klęski żywiołowe i głód doprowadziły najbardziej nędznych do desperackich działań na tle piracko – rabunkowym. Obszarem, gdzie najintensywniej dokonywane są ataki na wodach terytorialnych jest Morze Południowochińskie. Warto zaznaczyć, że nastąpiła zmiana kierunku ataków, gdyż środek ciężkości tego typu aktów przeniósł się z rejonu Cieśniny Malakka, jak potwierdzają dane, właśnie na wody Morza Południowochińskiego. Najwięcej napadów notuje się od lat w Indonezji, Malezji oraz w Wietnamie.

Światowe dane wskazują, że połowa wszystkich ataków, zarówno dokonanych, jak i prób ich dokonania była skierowana na obszarze wód międzynarodowych. Ataki na wodach terytorialnych i w portach zdarzały się podobną intensywnością, wobec czego uważa się za zasadne, iż działalność piratów skierowana przeciwko światowym megaportom jest poważnym zagrożeniem, potencjalnie generującym ogromne straty.

### **2.3. Możliwości ochrony statków i obiektów portowych**

Pomimo stosowania przez współczesnych piratów różnych wymyślnych technik, w ich działaniu można zauważyć słabe punkty, które można wykorzystać w celu podniesienia poziomu ochrony. Do środków obrony biernej należy zaliczyć podejmowanie akcji prewencyjnych opartych na dobrej organizacji obserwacji morza i czujności wachty nawigacyjnej, oraz dodatkowe zabezpieczenia statków pływających w niebezpiecznych rejonach. Dostępny jest na rynku specjalistyczny sprzęt zabezpieczający w postaci urządzeń

wykrywających i odstrasżających intruzów np. alarmowe detektory podczerwieni, zbiorniki gazu łzawiącego i ruchome zasieki z drutu kolczastego.

Jednak głównym środkiem ostrożności jest zachowanie czujności i prowadzenie ciągłej obserwacji, wzmocnienie wacht nocnych, blokowanie możliwości wdarcia się na pokład przez zaślepienie kluz kotwicznych, zamknięcie dostępu do nadbudówki, i innych pomieszczeń oraz zapewnienie oświetlenia burt i pokładu, łączności itp.

Zakaz posiadania broni palnej utrzymywany jest w większości portów świata. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) odradza używanie broni ostrej na statkach. Opracowano wytyczne dla armatorów, przewoźników, kapitanów i załóg statków w przypadkach zbrojnych ataków na jednostki pływające. Zawarto w nich szereg wskazówek i analizę następstw wprowadzenia broni na statki. Przewóz broni na pokładzie może ośmielić atakujących do użycia broni palnej i zwiększyć zagrożenie w i tak niebezpiecznej sytuacji. Broń na pokładzie statku może stać się atrakcyjnym celem dla przestępców. Kapitanowie statków mają do dyspozycji szereg taktyk obronnych.<sup>17</sup>

Wytyczne IMO zalecają wzmoczoną obserwację ruchu wszystkich jednostek w pobliżu statku, zablokowanie szotów, ciszę radiową i oświetlenie pokładu w nocy. Wskazują także na możliwość wykonania manewrów wymijających lub wręcz utrzymywania kursu na łódź napastników (taranowanie) oraz użycia wysokociśnieniowych armatek wodnych przeciw atakującym. Skierowanie strumienia wody pod dużym ciśnieniem z instalacji przeciwpożarowej może stanowić dla małych łodzi poważne niebezpieczeństwo i w niejednym przypadku okazało się najskuteczniejszą obroną. Ważne znaczenie mają też techniki obniżania stresu oraz treningi symulujące sytuację, gdy napastnicy już weszli na pokład. Taka taktyka pozwala w czasie napadu uniknąć strat w ludziach.<sup>18</sup>

Wśród polecanych metod ochrony wymienia się:

- ogrodzenie elektryczne „Secure Ship”, które otacza cały statek na górnej krawędzi pokładu. Przy pomocy impulsów elektrycznych o napięciu 9000 V urządzenie jest w stanie powstrzymać napastników przed wejściem na pokład; zazwyczaj jest sprzężone z urządzeniem alarmowym. Dostępny od pewnego czasu system można stosować na wszystkich statkach, z wyjątkiem zbiornikowców przewożących łatwopalne ładunki.
- urządzenie akustyczne dużego zasięgu (LRAD) - w kształcie anteny satelitarnej może generować dźwięk o natężeniu 151 dB w bezpośredniej bliskości (105 dB w odległości 300 m). W promieniu stu metrów oddziaływanie jest niezwykle bolesne, może powodować trwałe uszkodzenie słuchu.
- urządzenie mikrofalowe, stanowiące aktywny system zaporowy (ADS) - w kształcie anteny parabolicznej o dużej średnicy (do 2 - 3 m) wytwarza rodzaj promieniowania elektromagnetycznego, zdolnego do rozgrzewania powierzchni skóry. Jego zasięg wynosi około 1000 m. Promieniowanie ma dużą energię, w skórę człowieka przenika na głębokość zaledwie 0,04 mm, w ułamku sekundy rozgrzewając ją do temperatury 55°C. Próg bólu wynosi około 46°C; osoba poddana próbom odczuwa promieniowanie jako nieznośny ból, który ustaje

<sup>17</sup> Piractwo 2005. Światowe zagrożenie a terroryzm i gospodarka światowa. Stehr M.: *Piraterie 2005. Weltweite Bedrohung – Einfluss auf Terrorismus und Weltwirtschaft. Schiff & Hafen.*-2006, nr 4, s. 15-19. w Biuletyn Informacyjny GBK nr 6/2006, s.29

<sup>18</sup> Tamże, s.29

natychmiast po wyłączeniu generatora. Działanie urządzenia nie powoduje oparzeń.

- żel poślizgowy, który można nanosić na pokład - powierzchnia pokryta żelazem, zachowującym swoje właściwości do pełnego wyschnięcia (ok. 12 godz.), jest tak śliska, że uniemożliwia poruszanie się. W zagrożonych napadami rejonach morskich można w ten sposób czasowo zabezpieczać przed dostępem elementy olinowania (szoty, cumy) lub fragmenty pokładu statku.

Jednakże żadne środki obrony nie ustrzegą w pełni statków przed atakami. Aby skutecznie z tym walczyć, należy dobrze poznać metody ataków pirackich i obrony przed nimi z użyciem dostępnych środków. Metody te muszą być doskonale znane, wciąż aktualizowane i udoskonalane, zarówno na statku, jak i w obiektach portowych oraz stosowane przez służby ratownicze i interwencyjne państw nadmorskich.

### 3. WNIOSKI

Jednym z podstawowych zadań państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom a także stworzenie warunków do niezakłóconego funkcjonowania obiektom istotnym dla bezpieczeństwa państwa. W tym ujęciu zapewnienie bezpieczeństwa obiektom portowym i statkom stanowi znaczną część szeroko pojętego bezpieczeństwa narodowego, a tym samym poczucia bezpieczeństwa obywateli danego państwa i podmiotów w nim funkcjonujących.

W dobie intensyfikacji działań terrorystycznych, pirackich i napadów rabunkowych oraz innych form przemocy i pozaprawnej działalności wymierzonej w gospodarkę morską, efektywna i dobrze zorganizowana ochrona obiektów portowych oraz statków jest konieczna i wymagana.

Bezpieczeństwo obiektów portowych należy rozpatrywać w odniesieniu do składników, które należy chronić i stosowanych metod. Zadaniem władz portowych, organizacji morskich i państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa przede wszystkim ludzi, zarówno pracowników portowych, urzędników, klientów portu i jego dostawców, a także ludności miast portowych.

Na potrzebę ochrony obiektów portowych duży wpływ mają znajdujące się w portach urządzenia i specyficzna infrastruktura portu, a także wyroby, surowce i materiały, które podlegają różnego typu operacjom w porcie. Szczególny poziom bezpieczeństwa należy zapewnić ładunkom specjalnym oraz ładunkom niebezpiecznym.

Dane statystyczne gromadzone przez instytucje międzynarodowe potwierdzają eskalację działań o charakterze pirackim czy terrorystycznym a porty morskie z racji pełnienia wielu funkcji i zadań oraz wpływu jaki mają na gospodarkę kraju, stanowią atrakcyjny cel potencjalnych ataków.

Realność zagrożeń wymogła konieczność wprowadzenia uregulowań prawnych ujednolicających międzynarodowe stanowisko. Odpowiedzią na tego rodzaju wyzwania było rozpoczęcie prac Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO nad nowymi poprawkami do Konwencji SOLAS 1974, jednak największy nacisk położono na stworzenie nowych uregulowań w postaci Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS). Kodeks ten na równi z ochroną przed działaniami terrorystycznymi, pirackimi i rabunkowymi, traktuje kwestię bezprawnych aktów związanych z rozkradaniem ładunków i mienia portowego, nielegalnych blind oraz innych

działań o charakterze kryminogennym. Jego postanowienia opierają się na współpracy statków, obiektów i urzędów portowych w celu zidentyfikowania, przeciwdziałania i zminimalizowania aktów stanowiących zagrożenie.

Podejmowanie działań, mających na celu rozpoznanie zagrożeń wynikających z eksploatacji portów, funkcjonowania infrastruktury oraz dostępu na ich teren, a przede wszystkim przeciwdziałanie tym zagrożeniom ma ogromne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, a tym samym bezpieczeństwa narodowego.

Równie ważny jest nadzór nad przestrzeganiem obowiązujących norm i przepisów prawnych. Istotnym czynnikiem również jest stworzenie warunków, mogących zapewnić właściwą ochronę ludzi, obiektów, instalacji portowych, statków, ładunków przed skutkami bezprawnych aktów przemocy. Czynnikiem warunkującym efektywność działań w zakresie ochrony jest stworzenie struktury, dzięki której władze portowe, służby i organy państwowe będą harmonijnie ze sobą współpracować i działać w ramach jednolitego systemu zapobiegającemu nękającym port zagrożeniom.

#### 4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Dyrz Cz.: *Wybrane problemy terroryzmu XXI wieku (1)*, „Przegląd Moski” 2005, nr 10
- [2] Kubiak K.: *Statek morski jako obiekt oddziaływania terrorystycznego*, „Spedycja i Transport” 2001, Tom 2, nr 10
- [3] *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., Dziennik Ustaw z 2002 r. Nr 59 poz. 543, art. 101.
- [4] *Rozporządzenie (WE) Nr 725/2004 r. Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych*, Dziennik Urzędowy L 129, 29.04.2004, str. 4.
- [5] Słownik współczesnego języka polskiego, Tom 2, Warszawa 1998, Wydawnictwo WILGA
- [6] Stehr M.: *Piraterie 2005. Weltweite Bedrohung – Einfluss auf Terrorismus und Weltwirtschaft. Schiff & Hafen.*-2006, nr 4, s. 15-19. *Piractwo 2005. Światowe zagrożenie a terroryzm i gospodarka światowa* w Biuletyn Informacyjny GBK nr 6/2006
- [7] Szubrycht T., Rokiciński K.: *Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2006, s. 43.
- [8] Szwankowski S.: *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000
- [9] Walczak A.: *Piractwo i terroryzm morski*, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004