

Prawo morza a „Prawa” terrorystów

Wstęp

Większość autorów twierdzi, że w ostatnim dwudziestoleciu w dziedzinie bezpieczeństwa sytuacja zaczęła się radykalnie poprawiać. Jest to w pewnym sensie zgodne z tym ładem bezpieczeństwa, który nas otacza, ponieważ nie żyjemy już w czasach „zimnej wojny”, gdzie konflikt nuklearny był zmurą. Nie ma już wyścigu zbrojeń. Ale czy to nasze bezpieczeństwo faktycznie się poprawiło? Największym problemem, jaki stoi przed współczesnym światem jest utrzymanie i zapewnienie bezpieczeństwa. Jest wiele definicji bezpieczeństwa, ale chciałabym tu skupić się na tej najbardziej ogólnej i najprościej sformułowanej. Bezpieczeństwo jest to stan niezagrożenia i spokoju, poczucie pewności, wolność od zagrożeń, strachu lub ataku, czy też wreszcie swoboda działania i warunek przetrwania. Przyczyną sprawczą osłabienia lub braku bezpieczeństwa są zagrożenia. Można je podzielić na zagrożenia naturalne i cywilizacyjne.

Współczesne zagrożenia obejmują zagrożenia militarne, w tym użycie lub groźbę użycia siły militarnej, ekonomiczne, dotyczące między innymi problematyki produkcji, wymiany i rozdziału różnych dóbr i ich racjonalnej dystrybucji, społeczne, w tym odnoszące się do wszystkiego, co zagraża utratą życia i zdrowia, ale także tożsamości narodowej, ekologiczne, dotyczące funkcjonowania przyrody żywej oraz warunków funkcjonowania człowieka w środowisku naturalnym.

Świat, a zwłaszcza kontynent, na którym żyjemy, jest bardzo podatny na ataki terrorystyczne, szczególnie tych osób, które działają w pojedynkę. Przykładem może być tutaj ubiegłoroczny zamach w Norwegii, jak też atak na lotnisko w Bułgarii w bieżącym roku. Coraz więcej pojawia się fanatyków, zbrodniarzy, zwłaszcza tych atakujących samodzielnie. Są oni typem tzw. samotnego wilka. Terroryzm jest zjawiskiem w dalszym ciągu wszechobecnym nie tylko

ten stosowany na lądzie, ale też ten, który dotyczy akwenów morskich (mórz i oceanów).

Żegluga morska jest ważnym ogniwem współczesnej gospodarki. Transport morski odgrywa istotną rolę, gdyż stanowi około 70 % transportu światowego i praktycznie za jego pośrednictwem dochodzi do wymiany międzykontynentalnej w 100 %. Zwiększa się przewóz ładunków niebezpiecznych takich jak: paliwa, (ropa naftowa, gazy) substancje chemiczne, odpady nuklearne, materiały wybuchowe itp. Stało się to atrakcyjne dla rozmaitych grup zbrojnych, zwłaszcza piratów i terrorystów, stanowiąc tym samym największe zagrożenie dla żeglugi morskiej. Atak terrorystyczny może spowodować nie tylko straty w ludziach, ale również starty ekonomiczne, osłabić pozycję państwa jak - co jest chyba najważniejszym celem napastników, to wywołanie niepokoju społecznego, sianie strachu i grozy przed ewentualnymi mogącymi się wydarzyć nowymi atakami.

Dla zrozumienia działania prawa morza chciałabym przedstawić podstawowe pojęcia dotyczące prawa międzynarodowego publicznego, w którego zakres wchodzi prawo morza.

Prawo międzynarodowe publiczne jest to zespół norm regulujących stosunki międzynarodowe przede wszystkim pomiędzy państwami i organizacjami międzynarodowymi. Prawo morza jest gałęzią prawa międzynarodowego publicznego, dotyczy regulacji, stref morskich i kompetencji państw na tych strefach, jurysdykcji państw na obszarach morskich, jak i regulacji statusu prawnego obszarów wyłączonych spod jurysdykcji państw. Określa status prawny obszarów oraz statków morskich. Prawo morza jest prawem zwyczajowym. Źródła jego powstania można odnaleźć w Konwencjach genewskich z 1958 r. Dnia 10 grudnia 1982 r. pod auspicjami Narodów Zjednoczonych podpisano konwencję o prawie morza, która sporządzona została 1982 r. w Montego Bay (UNCLOS). Konwencja wprowadziła nowe rozwiązania, takie jak wyłączna strefa ekonomiczna, ochrona środowiska morskiego oraz dna mórz i oceanów. Jej stronami jest 155 państw.

¹ Mgr Barbara Stefańska, Instytut Przemysłu Organicznego Warszawa.

Pod względem prawnym obszary morskie dzielimy na obszary morskie, które są w składzie terytorium państwa: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne. Obszary, które znajdują się poza terytorium państwa, gdzie państwo może wykonywać ograniczoną jurysdykcję zaliczamy: strefę przyległą, wyłączną strefę ekonomiczną, szelf kontynentalny. Do obszarów znajdujących się poza terytorium państwa nie podlegającym jego jurysdykcji zaliczamy morze otwarte (pełne), dno mórz i oceanów. Pomiędzy suchym lądem a linią podstawową leżą wody wewnętrzne, w ich skład wchodzi: wody portów, ujścia rzek, zatoki, wody przepływowe, wyspy, kanały, cieśniny i morza archipelagowe².

Morskie wody wewnętrzne rozciągają się od rzeczywistego brzegu lądu do wytycznych linii podstawowych i zaliczane są do terytorium państwa nadbrzeżnego. Państwo w pasie wód wewnętrznych posiada pełną jurysdykcję zarówno nad wodą, przestrzenią powietrzną, jak i dnem i podziemiem morskim. Reguluje także dostęp do swoich wód wewnętrznych obcych statków i okrętów, określa warunki ich przebywania na tych wodach, określa status portów. Może też zamknąć morskie wody wewnętrzne bez podania powodów.

W artykule 2 ust. 1 Konwencji o prawie morza czytamy, że państwo nadbrzeżne może rozciągać swoją suwerenność na obszar morza terytorialnego. Państwo nadbrzeżne reguluje zatem w swym ustawodawstwie wszystkie kwestie związane z uprawianiem żeglugi po morzu terytorialnym, z uwzględnieniem norm prawa międzynarodowego, które przyznają statkom i okrętom innych państw prawo do niewywołującego zagrożenia przepływu przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego. Jest to artykuł 17 Konwencji o prawie morza mówiący o obowiązku zapewnienia prawa nieszkodliwego przepływu.

Z prawa tego korzystają też okręty wojenne, łodzie podwodne, statki pływające pod obcą banderą, statki o napędzie niekonwencjonalnym oraz statki, które przewożą niebezpieczne ładunki. Przewoźnicy mają obowiązek poinformowania władz państwa nad-

brzeżnego o chęci skorzystania z prawa nieszkodliwego przepływu.

Oznacza ono, że statki zagraniczne mają prawo płynąć bez zatrzymania, a okręty podwodne w wynurzeniu pod wywieszoną banderą, powstrzymując się od wszelkich działań, które mogłyby wyrządzić szkodę państwu nadbrzeżnemu³. Przepływ powinien być nieprzerwany i szybki, obejmować może jednak zatrzymanie się i zarzucenie kotwicy, ale tylko wówczas, gdy jest to związane ze zwyczajną żeglugą albo jest konieczne z powodu siły wyższej lub niebezpieczeństwa, albo w celu udzielenia pomocy ludziom, statkom morskim lub powietrznym, znajdującym się w niebezpieczeństwie lub krytycznym położeniu. Przepływ obcego statku uważa się za naruszający pokój, porządek publiczny lub bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego, jeżeli statek podejmuje na morzu terytorialnym jakiegokolwiek z niżej wymienionych działań, polegających na:

a) groźbie użycia siły lub użyciu siły przeciwko suwerenności państwa nadbrzeżnego, jego terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości albo w jakiegokolwiek inny sposób naruszający zasady prawa międzynarodowego zawarte w Karcie Narodów Zjednoczonych;

b) manewrach lub ćwiczeniach z użyciem broni jakiegokolwiek rodzaju;

c) zbieraniu informacji na szkodę obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;

d) propagandzie mającej na celu osłabienie obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;

e) czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego;

f) czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek urządzenia wojskowego;

g) przyjmowaniu na pokład lub wydawaniu jakichkolwiek towarów lub walut albo przyjmowaniu bądź wysadzaniu ze statku jakichkolwiek osób z naruszeniem ustaw lub innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego;

h) umyślnym i poważnym zanieczyszczeniem, sprzecznym z niniejszą konwencją;

i) dokonywaniu jakichkolwiek połowów;

j) prowadzeniu działalności badawczej lub obserwacji hydrograficznych;

² Morze archipelagowe jest to morze ograniczone wyspami państwa archipelagowego, proste linie podstawowe wyznaczone są według zewnętrznych granic wysp wchodzących w skład archipelagu. Artykuł 46 Konwencji o prawie morza zdefiniował archipelag jako zespół wysp oraz obszar morski pomiędzy nimi, a także inne naturalne elementy, które pozostają ze sobą w tak ścisłych związkach, że tworzą jedną całość geograficzną, gospodarczą i polityczną, bądź też są historycznie za taka uważane.

³ W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2004 s. 154.

k) zakłócaniu funkcjonowania systemu łączności albo innych urządzeń lub instalacji państwa nadbrzeżnego;

l) wszelkich innych działaniach niezwiązanych bezpośrednio z przepływem⁴.

Statki znajdujące się na morzu terytorialnym państwa nadbrzeżnego podlegają jego jurysdykcji administracyjnej, cywilnej i karnej. Wobec statków obcych, w przypadku jurysdykcji karnej państwo nie powinno wykonywać tej jurysdykcji na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne, w celu aresztowania jakiejś osoby lub przeprowadzenia dochodzenia w związku z jakimkolwiek przestępstwem popełnionym na pokładzie tego statku podczas jego przepływu, z wyjątkiem kilku przypadków. Jurysdykcja karna ma miejsce tylko wtedy kiedy popełnione przestępstwa mają skutek niekorzystny na terytorium państwa nadbrzeżnego np. poprzez zanieczyszczenie - skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne, gdy zagraża to bezpieczeństwu, porządkowi publicznemu na morzu terytorialnym albo też na wezwanie kapitana statku lub konsula państwa bandery, który zwraca się z prośbą o pomoc, jest także możliwa w celu zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi.

Państwo nadbrzeżne może jednak wykonywać wszelkie czynności dochodzeniowe, jeśli statek przepływa przez morze terytorialne po opuszczeniu jego wód wewnętrznych, może również składać wizytę na każdym statku, który przepływa przez morze terytorialne.

W zakresie jurysdykcji cywilnej państwo nadbrzeżne nie powinno zatrzymywać obcego statku przepływającego przez morze terytorialne ani zmieniać jego kursu w celu wykonania jurysdykcji cywilnej wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku. Państwo nadbrzeżne nie może prowadzić egzekucji ze statku ani dokonać jego zajęcia w związku z jakimkolwiek postępowaniem cywilnym, chyba że chodzi wyłącznie o zobowiązania podjęte przez statek lub zobowiązania, za które statek ten stał się odpowiedzialny podczas jego przepływu przez wody państwa nadbrzeżnego, lub w celu dokonania tego przepływu.

Strefa przyległa rozciąga się do 24 mil morskich od linii podstawowej morza terytorialnego. Nie podlega ona suwerenności państwa nadbrzeżnego. Kompetencje są ograniczone do uprawnień kontrolnych dotyczących regulacji celnych, finansowych,

imigracyjnych i zdrowotnych. Niekiedy jednak państwa nadbrzeżne mogą rozciągnąć swoje kompetencje na obszar morza otwartego poza strefą przyległą – np. mogą stosować środki przeciwko radiostacjom pirackim nadającym z morza otwartego oraz działania zmierzające do likwidacji szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu⁵.

Szelf kontynentalny jest to dno morskie i podziemie pod nim poza morzem terytorialnym, do izobaty 200 m lub głębiej, o ile istnieją możliwości techniczne eksploatacji⁶. Państwo nadbrzeżne wg Konwencji mają suwerenne prawa w odniesieniu do szelfu kontynentalnego w celu jego badania i eksploatacji jego zasobów naturalnych.

Wyłączna strefa ekonomiczna jest to obszar rozciągający się na odległość do 200 mil morskich od linii podstawowej, od której mierzy się szerokość morza terytorialnego, który podlega specjalnemu reżimowi, zgodnie z którym prawa i jurysdykcja państwa nadbrzeżnego oraz prawa i wolności innych państw regulowane są przez prawo międzynarodowe. Państwo nadbrzeżne uzyskuje wyłączne prawo do badania i eksploatacji żywych i mineralnych zasobów morskich, a także do wykorzystania gospodarczego i w inny sposób tych obszarów⁷.

Wszystkie państwa, zarówno nadbrzeżne, jak i śródlądowe, korzystają w wyłącznej strefie ekonomicznej z wolności żeglugi i przelotu, układania podmorskich kabli i rurociągów oraz innych, zgodnych z prawem międzynarodowym, sposobów korzystania z morza, jakie wiążą się z tymi wolnościami w związku z używaniem statków morskich i powietrznych oraz podmorskich kabli i rurociągów.

Morze otwarte czy też równoznacznie określane **morze pełne** są to wszystkie obszary morskie położone na zewnątrz od granicy wyłącznej strefy ekonomicznej lub od granicy morza terytorialnego, jeśli państwo nie posiada takiej strefy⁸. Morze otwarte jest dostępne dla wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych jak i śródlądowych obowiązując tzw. wolność mórz, a mianowicie: wolność żeglugi, wolność rybołówstwa, wolność układania kabli podmorskich i rurociągów, wolność przelotu. Morze otwarte może być wykorzystywane wyłącznie do celów pokojowych.

Właśnie w tym obszarze morskim, jakim jest morze otwarte (pełne), najczęściej dochodzi do ataków

⁵ W. Czaplinski, A. Wyrozumka, ...s. 155

⁶ Konwencja genewska o szelfie kontynentalnym z 29.4.1958 r.

⁷ Op. cit. s. 158.

⁸ Ibidem, s. 164.

⁴ <http://www.grocjusz.edu.pl/Materials/skrypt/05.pdf>

terrorystycznych. Morze otwarte wolne jest od jurysdykcji któregośkolwiek państwa, co oznacza, że żadne państwo nie może zgłaszać roszczeń do poddania swej suwerenności jakiegokolwiek części morza otwartego. Nie znaczy to, że państwo nie może wykonywać na tym obszarze żadnych przejawów jurysdykcji. Statek będący na pełnym morzu podlega prawu międzynarodowemu i prawu państwa bandery. Występują wyjątki co do wyłącznej jurysdykcji państwa bandery. Przede wszystkim prawo wizyty i rewizji, które może tylko wykonać okręt wojenny innego państwa, gdy występuje uzasadnione podejrzenie, że obcy statek zajmuje się piractwem; handlem niewolnikami; nadawaniem nielegalnych audycji; nie posiada przynależności państwowej lub że statek, chociaż podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swojej bandery, posiada w rzeczywistości tę samą przynależność państwową, co okręt wojenny⁹. Prawo pościgu oznacza, że państwo nadbrzeżne ma prawo, aby ścigać obcy statek w przypadku zaistnienia uzasadnionego podejrzenia, że statek lub członkowie dopuścili się naruszenia praw lub przepisów państwa nadbrzeżnego.

Pościg może być podjęty tylko przez okręty wojenne i samoloty wojskowe. Pościg musi być gorący i nieprzerwany. Znaczący to, że musi być podjęty w chwili gdy obcy statek lub jedna z jego łodzi znajduje się na wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, w strefie przyległej, a także wyłącznej strefie ekonomicznej i na wodach szelfu kontynentalnego i może być kontynuowany poza tymi wodami, jeśli nie został przerwany. Kończy się w momencie zatrzymania ściganego statku, gdy ten wpłynie na morze terytorialne państwa trzeciego. Pościg można rozpocząć jedynie po daniu optycznego lub dźwiękowego sygnału polecającego zatrzymanie się, z odległości umożliwiającej ujrzeć lub usłyszenie go z obcego statku¹⁰.

Ataki dokonywane na morzu są określane mianem piractwa. Zatem przez **piractwo** wg Konwencji o prawie morza (artykuł 101) rozumiemy każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę statku i skierowany: na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu znajdującym się na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego; - przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa; każdy akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego

lub powietrznego z wiedzą o faktach, które nadają mu charakter pirackiego statku morskiego lub pirackiego samolotu; każdy akt podżegania lub umyślnego ułatwienia czynu określonego w punktach wyżej wymienionych¹¹.

Na problem piractwa zwrócono uwagę po atakach na niszczyciel amerykański USS Cole w 2000 roku, (gdzie terroryści użyli łodzi wypełnionej ładunkiem wybuchowym – 270 kg materiału plastycznego C4. Wówczas zginęło 19 marynarzy amerykańskich, 39 zostało rannych, a starty wyniosły 250 milionów dolarów) oraz na francuski supertankowiec „Limburg” w 2002 roku (za pomocą niewielkiej łodzi wypełnionej ładunkiem wybuchowym – 200 kg trotylu nastąpiło przebicie podwójnego wzmocnionego kadłuba i doprowadziło to do wylania się do morza 50 000 baryłek ropy, skutkując katastrofą ekologiczną).

Zagrożenie atakami pirackimi jest szczególnie prawdopodobne w kilku regionach, wśród których należy wymienić region tzw. Rogu Afryki oraz Cieśninę Malakka, rejony Półwyspu Indyjskiego, pomiędzy Indiami a Sri Lanką, zatokę Gwinejską w pobliżu Nigerii. Malakka to 600 milowa cieśnina łącząca Ocean Indyjski z Morzem Południowochińskim. Według danych IMO¹² na wodach Malakki dochodzi miesięcznie do 15-25 aktów piractwa. Najwięcej ataków odnotować można w regionie Rogu Afryki, czyli w okolicach półwyspu Somalijskiego. Na tych wodach odnotowuje się największy wzrost porwań statków. Somalia jest doskonałym przykładem państwa upadłego. Po upadku rządów Mohammeda Siad Barre i przeprowadzonej interwencji humanitarnej w latach 1991 – 1994 kraj jest cały czas pogrążony w nędzy, chaosie, konflikcie, a zabójstwa i morderstwa są dniem codziennym¹³.

W 2008 r. na wodach somalijskich doszło do 120 ataków na przepływające statki, a 42 jednostki uprowadzono, uzyskując w sumie ok. 120 mln dolarów okupu. Do tych najgroźniejszych należy uprowadzenie frachtowca ukraińskiego „Faina”¹⁴. Na pokładzie tego statku znajdowały się 33 czołgi, pociski czołgowe, granatniki oraz inne rodzaje broni. nie wgłębiając się w szczegóły co do miejsca docelowego tego transportu,

¹¹ Konwencja o prawie morza art. 101

¹² Międzynarodowa Organizacja Morska, IMO (International Maritime Organisation)

¹³ Zob. więcej: B. Stefańska, *Interwencja humanitarna prawie międzynarodowym na tle przypadku Somalii*, Praca magisterska Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego Wydział Prawa i Administracji, Warszawa 2007.

¹⁴ Zob. więcej: <http://www.wprost.pl/ar/153379/Piraci-ukradli-bron-z-Fainy/>

⁹ <http://www.grocjusz.edu.pl/Materials/skrypt/05.pdf> s. 53.

¹⁰ W. Czaplinski, A. Wyrozumska...s. 168

bo są różne spekulacje. Piraci zażądali 35 milionów dolarów okupu za statek wraz z ładunkiem jak i załogą. Cena zaczęła spadać w raz z upływem czasu. Piraci uwolnili „Faine” za 3,2 milionów dolarów. Głośnym też porwaniem był tankowiec „Sirius Star”, który został napadnięty 15 listopada 2008 r. Na swoim pokładzie przewoził 2 miliony baryłek ropy naftowej, która warta była ok. 115 milionów dolarów. Sprawa była o tyle głośna, bo kapitanem tego statku był Polak. Był to jak do tej pory najbardziej brawurowy atak piratów. Akcja była doskonale zorganizowana. Na początku za uwolnienie tankowca zażądali 25 milionów dolarów. Dnia 8 stycznia 2009 r. zapłacono za niego około 3 milionów dolarów. Ponad dwumiesięczny przestój pokazał, że nawet kwota 25 milionów dolarów, która żądali na początku to i tak zdecydowanie mniej niż starty jakie osiągnął tankowiec, a tym samym jego armator. Wiadomość o porwaniu tankowca z ropy naftowej może mieć olbrzymi wpływ na rynek ropy naftowej, co od razu może się odbić na jej cenach. W tym przypadku porywaczami okazali się piraci, bo jeżeli byłiby to terroryści, z pewnością ładunek całego statku zatrzymaliby dla siebie. Statkiem, który został też porwany był „Energy Frontier”. Na jego pokładzie był przewożony ładunek LNG (Liquefied Natural Gas) ok. 140 000 m³. Strach pomyśleć, gdyby terroryści lub piraci chcieli wysadzić taki statek. Skutek byłby wręcz tragiczny i na wielką skalę. Bardziej realnym wydaje się porwanie jednostek i przez nie zablokowanie ważnych szlaków morskich, w tym cieśnin. Transport ropy odbywa się w dużej mierze transportem morskim, przy transporcie lądowym surowce nie byłyby dość wystarczalne i doprowadziłyby to do spadku ilości paliw oraz wzrostu cen.

W czerwcu 2008 r. Rada Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych przyjęła rezolucję, która zezwala Tymczasowemu Rządowi Federalnemu na wpływanie na somalijskie wody w celu zapobiegania i zwalczania piractwa. Od grudnia na wniosek USA, piratów można również ścigać na lądzie.

Uprawianie procedury piractwa ułatwia status prawny jaki został nadany przez społeczność międzynarodową. Piraci potrafią skutecznie zatem wykorzystać rozległe obszary morskie. Kontrola nad tymi akwenami jest prowadzona przez pojedyncze okręty. Tak naprawdę są to obszary, które pozostają poza zasięgiem jakichkolwiek sił międzynarodowych. Instytucja tzw. taniej bandery ma bardzo duży wpływ na akty piractwa i terroryzmu. Polega to na tym, iż nie ma rzeczywistej więzi między statkami a administracją morską pań-

stwa, którego banderę podnoszą, szczególnie przy znacznej liczbie eksploatowanych statków handlowych. Również postępuje przenoszenie własności statków na tak zwane spółki papierowe, które mają siedzibę w państwach dogodnej bandery. Sprawia to, że odchodzi się od traktowania własności jako podstawowego elementu więzi rzeczywistej między statkiem a państwem bandery.

W przypadku Somalii obecność militarna jak i wysiłek społeczności międzynarodowej nie jest wystarczający. Rząd Somalii musi się ustabilizować i przeprowadzić wybory do powstania wiarygodnego rządu. Ale kiedy się to stanie? W tej kwestii nie można być raczej optymistami, więc nie prędko.

Faktem jest, iż piraci za swoje porwania w większości przypadków otrzymują żądany okup, który jest wypłacany za uwolnienie ładunku, statków oraz załóg. Jest to sposób na szybkie wzbogacenie się, który przyciąga dużą liczbę młodych mężczyzn, którzy chętnie się przyłączają do grup pirackich. Ma to związek z tym, że większość mieszkańców tamtych regionów pochodzi z rodzin biednych, zubożałych i osiągnięcie dla nich w szybkim czasie zysku jest kuszącym kąskiem. Przeważnie posługują się oni dość prymitywnymi łodziami. Jeżeli im się już uda przeprowadzić atak kradną wszystko co się da.

Proceder piractwa kwitnie. Piraci to nie tylko ci pochodzący z zubożałych rodzin ale w dużej mierze członkowie świetnie zorganizowanych grup przestępczych bądź też terrorystycznych, wyposażeni w nowoczesną broń. Doskonale nadążają za nowinkami technicznymi między innymi środkami łączności, nawigacją satelitarną, odbiornikami GPS, urządzeniami do podsłuchiwania i zakłócania łączności. Bez problemu są w stanie zdobyć używany statek za rozsądną cenę. Jest to kwota z reguły ok. 1 miliona dolarów. Daje im to ponadto statek, który jest zdalny do żeglugi. Często zdarza się, że taka jednostka jest wykorzystywana jako tzw. „statek matka”, który może służyć do transportu na otwartym morzu np. szybkich łodzi motorowych, które służą do ataku na inne statki. A co najważniejsze jednostka taka będzie mogła żeglować w pełni legalnie, wobec której będzie obowiązywać zwierzchnictwo okrętowe państwa bandery.

Z punktu widzenia piratów, atakując tankowce, mogą oni żądać wysokich okupów, mogą jednak doprowadzić do wysoce niepożądanego dla siebie sytuacji. Groźba skokowego wzrostu cen ropy naftowej i jej pochodnych na światowych rynkach musi skłonić czołowych importerów tego surowca do bardziej stanowczych działań wobec piratów.

Bardzo dużym prawdopodobieństwem jest, że jakaś być może terrorystyczna organizacja, kontroluje działalność piracką. Wykorzystuje pieniądze, które trafiają do nich z okupów na finansowanie swojej działalności. Takim ugrupowaniem może być jedno z powiązanych z Al-Kaidą, ugrupowanie Al-Shabab.

Bezpieczny przepływ statków powinna gwarantować społeczność międzynarodowa, powinno również nastąpić zwiększenie liczby okrętów patrolowych.

Na podstawie rezolucji IMO A 922 (22), podjętej podczas Zgromadzenia Ogólnego ONZ 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 skierowane przeciwko statkom będącym, w ruchu lub stojącym na kotwicy w obrębie wód terytorialnych, podlegających jurysdykcji danego państwa¹⁵.

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 nie 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.

Do tej pory powstało około dwustu definicji terroryzmu. Jest to termin niełatwy do zdefiniowania, ale w najprostszym sformułowaniu można je ująć tak, iż przez **terroryzm** rozumiemy bezprawne użycie, lub groźbę użycia, siły czy przemocy wobec osoby lub mienia, w celu zastraszenia rządu lub społeczeństwa dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych czy ideologicznych. Terroryzm jest największym i naj-

szybciej się rozwijającym zagrożeniem dla bezpieczeństwa światowego. Dotyka też obszarów morskich. Terroryzm jest bez wątpienia potencjalnym zagrożeniem dla transportu morskiego, a dokładnie jest to atak terrorystyczny mający na celu zniszczenie. Tego rodzaju scenariusz mógłby zostać zrealizowany np. poprzez użycie łodzi, wypełnionej materiałami wybuchowymi, jak miało to miejsce w przypadku *USS Cole*.

Terroryzm morski jest jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla gospodarki morskiej. 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 akcji¹⁶.

Atak terrorystyczny wcale nie musi wydarzyć się morzu. Celem zagrożenia takim atakiem są też porty i statki w nim stojące. Aby móc przeprowadzić taki atak, terroryści mogą wejść na statek zupełnie niezauważeni pod osłoną nocy i pozostawić na nim ładunek wybuchowy osiągając efekt swoich działań. Podobnie podłożenie materiału wybuchowego może również nastąpić na lądzie niedaleko portu. Statki stojące w porcie są też często celem do zaatakowania poprzez ubezwłasnowolnienie załogi, co prowadzi do uprowadzenia statku. Może też wydarzyć się tak, że terroryści mogą się ukryć na statku i dokonać uprowadzenia dopiero na morzu otwartym. Celem takiego porwania może być wykorzystanie takiego statku do przeprowadzenia różnych akcji terrorystycznych, np. posłużenie się nim jako statkiem-matką, podłożenie na tym statku materiału wybuchowego, zostawiając go w jakimś porcie. Uprowadzając też statek biorą za zakładników jego pasażerów i załogę w celu zrealizowania i osiągnięcia swoich żądań, np. otrzymania okupu. Jak widać sposób działania napastników jest przeprowadzony skrycie, bądź też, co jest najczęściej stosowane, za pomocą użycia siły. Aby osiągnąć zamierzony cel najważniejsze jest, aby przeciwnik został zaskoczony przez atakującą osobą/osoby. Atakowani są w stanie zaskoczenia i przez to ich szanse na obronę się zmniejszają.

Działalność terrorystów to niestety nie tylko wyżej wymienione przykłady. Współczesny terroryzm

¹⁵ M. Łuczowska, *Piractwo i terroryzm morski jako zagrożenia transportu morskiego*, Materiały Konferencyjne Logitans VII Konferencja Naukowo-Techniczna, Logistyka, systemy transportowe, Bezpieczeństwo w transporcie. http://www.czasopismologistyka.pl/czasopismo/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=1136&tmpl=component&format=raw&Itemid=79

¹⁶ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, s.40-41

staje się bowiem coraz bardziej groźny przez wprowadzanie coraz to nowszych środków i metod oraz broni używanej przez terrorystów.

Do końca 2008 roku dwanaście różnych państw wysłało na międzynarodowe wody swoje okręty wojenne w celu patrolowania i obrony szlaków komunikacyjnych przed atakami ze strony piratów.

Firmy specjalistyczne¹⁷ ogłaszają się w Internecie oferując szkolenia dla załóg statków, tym samym przygotowując ich na potencjalne zagrożenia. Można też wypożyczyć od nich ochronę bezpośrednią, środki obronne, w tym broń palną. Jednakże takie środki są niezgodne z wytycznymi Narodów Zjednoczonych dla statków handlowych. Obecność na pokładzie uzbrojonych ochraniarzy może przede wszystkim zwiększyć zagrożenie i wcale nie odstraszyć napastników, a doprowadzić do większego rozlewu krwi.

Bardzo atrakcyjnym celem dla terrorystów są statki pasażerskie i rejsowe, okręty wojenne ale również takie które przewożą ładunek niebezpieczny (w tym np. materiały radioaktywne). Ataki terrorystyczne mogą zostać dokonane na statki będąc w porcie, na wodach przyległych, czy też na morzu otwartym. Można tutaj wyobrazić sobie co najmniej kilka scenariuszy. Począwszy od np. łodzi wypełnionej materiałem wybuchowym, jako przykład środka konwencjonalnego po niekonwencjonalne jak np.: zastosowanie elementów broni masowego rażenia, w tym środków chemicznych i biologicznych oraz innych czynników np. zakłócających funkcjonowanie urządzeń nawigacyjno-mechanicznych statków (elementy **cyberterroryzmu**). Skutki działań terrorystycznych mogą być nieprzewidywalne i przewidywalne. Do tych drugich można zaliczyć ofiary ludzkie (cierpienie i/lub utrata życia), efekt medialny przekładający się na politykę (w przypadku, gdy terroryści są na usługach polityków) oraz efekt gospodarczy (kłopoty armatora, w tym głównie finansowe).

Terroryzm niekonwencjonalny jawi się powszechnie, jako najbardziej niebezpieczne z zagrożeń asymetrycznych, jego siła natomiast wzrasta, gdy broń masowego rażenia trafi w ręce terrorystów. Przy dzisiejszym dostępie do nowinek technologicznych jak i łatwości w pozyskiwaniu produktów niezbędnych do stworzenia tejże broni, terroryzm z użyciem środków niekonwencjonalnych staje się największym zagrożeniem dla dzisiejszego świata. Dzieje się tak, dlatego że terroryści to głównie ludzie, którzy są zaślepieni chęcią wyegzekwowania za wszelką cenę swych celów.

W rezultacie terroryści nie cofną się przed niczym, żeby tylko zdobyć to, o co zabiegają („cel uświęca środki”), mimo iż skutki częstokroć mogą przewyższać wysiłek włożony do zdobycia przewagi. Używając tej broni terroryści chcą pokazać światu swoje nieograniczone możliwości. Siłą napędową ich działań jest fanatyzm religijny i etniczna nienawiść, dlatego też coraz częściej będą sięgać po groźne (śmiercionośne) narzędzia, do których zaliczanych jest broń masowego rażenia.

Zagrożenia występujące w obecnym świecie są bardzo trudne do zwalczania. Podmioty pozapaństwowe zajmujące się czy to terroryzmem, czy udziałem w zorganizowanych grupach przestępczych mają łatwość w dostosowywaniu się do panujących realiów. Również ich pomysły na osiąganie swych celów są z dnia na dzień coraz bardziej innowacyjne i trudne do przewidzenia. Sprawa tym bardziej się komplikuje, kiedy w grę zaczyna wchodzić broń masowego rażenia.

Proliferacja broni masowego rażenia jest jednym z podstawowym zagrożeniem, jakie występują w dzisiejszym świecie. Drugim też bardzo istotnym zagrożeniem jest terroryzm. Nie ma znaczenia czy dotyczy on lądu, powietrza, czy morza. Oba te zagrożenia są ze sobą wspólnie powiązane, także dlatego, że terroryści mogą użyć broni masowego rażenia do przeprowadzenia ataku terrorystycznego.

Pozyskiwanie broni masowego rażenia przez ugrupowania terrorystyczne dzieje się najczęściej za sprawą handlu na czarnym rynku, do którego dostęp mają terroryści.

Dlatego też trzeba próbować zapobiegać takim wydarzeniom w przyszłości. Jest to jedno z wyzwań dla dzisiejszej cywilizacji.

Podsumowanie

Terroryzm morski jest jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla współczesnego świata. Ataki na morzu są inaczej odbierane i często też bagatelizowane przez media, głównie dlatego, że ilość ataków na morzu w stosunku do ataków na lądzie jest liczbowo nieporównywalna. Wywołują one mniejszy lęk i groźę. Często w wyobraźni przeciętnego obserwatora zdarzeń pojęcie terroryzmu i piractwa pozostają tożsame, mimo tego, że motywy działania są różne. Piraci działają zwykle z pobudek rabunkowych, natomiast terroryści realizują swoje cele polityczne i religijne.

Obszary morskie najbardziej podatne są na ataki ze względu na dużą nieszczelność granic morskich,

¹⁷ <http://www.maritime-security.eu>

panujący status prawny obszarów morskich, intensywność żegluga i dużą wartość przewożonego ładunku.

Żegluga morska jest bardzo atrakcyjna dla oddziaływania różnych grup zbrojnych, czy to piratów, czy też terrorystów.

Tytuł artykułu może budzić pewne kontrowersje. Samo już stwierdzenie „prawa terrorystów” nasuwa jedno pytanie o jakie prawa chodzi. Otóż chodzi o ich prawa własne, według których sami się rządzą, nie podlegając żadnej władzy organizacji, czy suwerennemu państwu. Są sami sobie będąc jednocześnie dyspozytariuszami własnego losu. Nie uznają żadnych innych zasad, tylko te, które sami sobie stworzyli i żyją według nich.

W regionach (krajach) w których występuje terroryzm morski, nie ma przeważnie żadnych ustabilizowanych rządów, czy też jakiegokolwiek jurysdykcji prawnej. Czytelnik domyśli się zapewne, że chodzi tu o **państwa upadłe**, np. państwem bardzo znanym w tym zakresie jest Somalia. Motywacją działalności pirackiej jest chęć zysku z prowadzonej przez siebie działalności, czy to poprzez okupy, czy skradzione dobra itp. Piraci niekoniecznie muszą współpracować z terrorystami. Terroryci mają podobny cel, ale posiadają fundament ideologiczny, a piraci już nie, gdyż nie przyświeca im cel polityczny czy militarny, raczej tylko finansowy. Jeżeli już by doszło do takiej współpracy, to piraci tylko i wyłącznie zajmą się tym, jak pozyskać fundusze, zaś terroryści mogą je wykorzystać do swoich celów.

Uważam, że do poprawy tego stanu rzeczy (zmniejszenie liczby ataków terrorystycznych) trzeba poprawić dość liberalny charakter prawa morskiego. Jest to moim zdaniem najważniejszy czynnik, ułatwiający terrorystom przeprowadzenie zamachów. Liberalny charakter prawa morza uniemożliwia często podjęcie działań przeciwko statkom, co do których nie ma pewności, iż trudnią się piractwem lub też w nim uczestniczą. Wpływ na to ma charakter linii brzegowych wielu państw nadmorskich i archipelagowych, wymagający od nich znacznego nakładu sił i środków dla skutecznej walki, ogólna dostępność nowoczesnej broni oraz środków nawigacji i łączności, zmniejszenie lub całkowity zanik obecności okrętów wojennych na wodach oceanu światowego.

Nie od dziś wiadomo, że na statkach powinny panować szczególne środki ostrożności poprzez zachowanie czujności, prowadzenie wacht w nocy, całodobową obserwację i zapewnienia oświetlenia w nocy. W większości portów na świecie obowiązuje zakaz posiadania broni palnej.

Wzrost terroryzmu, w tym terroryzmu morskiego wymusza udział całej społeczności międzynarodowej świata w skutecznym reagowaniu. Jedną z takich reakcji powinna być intensyfikacja badań nad zagadnieniem terroryzmu w kontekście prawa międzynarodowego, a tym samym na znalezieniu sposobu zlikwidowania terroryzmu.

Rosnące zagrożenie spowodowane terroryzmem wymaga odpowiedniego zapewnienia bezpieczeństwa narażonych na ataki obiektów.

Istnieje wiele państw, które wspierają i sponсорują działania terrorystyczne. Głównym celem terrorystów jest spowodowanie jak największej liczby ofiar, a posłużenie się bronią masowego rażenia daje takie możliwości, przy znacznie mniejszym wkładzie finansowym niż inne techniki. Najbardziej prawdopodobne jest użycie przez nich tzw. „brudnej bomby”. Do produkcji takiej bomby mogą służyć różne materiały radioaktywne, odpady, które były wykorzystywane w badaniach naukowych lub zużyte paliwo elektrowni atomowych, które zostały np. skradzione poprzez zatakowanie statku przewożącego taki właśnie materiał.

Niebezpieczeństwo ewentualnego ataku terrorystycznego w istocie rzeczy sprowadza bez mała do zera poprzez możliwość wczesnego ostrzegania. W związku z tym, że nie jest możliwe przewidzenie miejsca jego przeprowadzenia, przygotowania do zapobiegania jego skutkom muszą obejmować cały kraj. Ważną kwestią jest sprawny system wykrywania skażeń, odpowiedni organizacja pomocy medycznej, czy wreszcie dobrze przygotowany system sterowania społecznymi zachowaniami dla zapobieżenia panice, aby nie dopuścić do zwielokrotnienia liczby ewentualnych ofiar.

Zwalczanie podmiotów o czysto terrorystycznym profilu jest jak najbardziej wskazane i wymaga dalszej dyskusji. Patrząc na problem z perspektywy interesów narodowych należy pamiętać, że atak z użyciem broni masowego rażenia może prowadzić do zachwiania stabilnego i normalnego funkcjonowania społeczeństwa, jego struktur państwowych. Przede wszystkim będzie on poważnym zagrożeniem dla życia i zdrowia, ale także może zdestabilizować system sprawowania władzy państwowej, zagrozić sprawnemu funkcjonowaniu infrastruktury mającej znaczenie dla zorganizowanego życia społecznego, może zachwiać pokojem społecznym, doprowadzić do zachwiania stabilności gospodarki.

A co najważniejsze, może być też wstępem do konfliktu międzynarodowego. Nawet groźba wejścia w posiadanie broni masowego rażenia może być silną

motywacją dla podjęcia uprzedzających działań zbrojnych.

Najlepszymi metodami zapobiegania proliferacji broni masowego rażenia będzie uświadamianie rządów zainteresowanych państw. System kontroli eksportu i przepływu komponentów niebezpiecznych musi podlegać nieustannemu rozwojowi a z drugiej strony nie może też hamować rozwoju gospodarczego. Wszelkie jednak wysiłki międzynarodowe powinny zmierzać w kierunku całkowitego wyeliminowania broni masowego rażenia. Powinno się odpowiednio ochraniać obiekty morskie, szkolić marynarzy, armatorów. Uczyć ich jak się mogą bronić przed atakiem terrorystycznym. Na pełnym morzu nie będzie miał im kto udzielić pomocy. Trzeba też pamiętać, że statek, który zostanie zaatakowany, nadal jest jednostką znajdującą się na morzu. Dlatego „marynarze” powinni wiedzieć jak się mają zachować i jakie zadania wykonywać, aby utrzymać jednostkę pływającą. Tym samym też muszą wiedzieć, jak ochraniać pasażerów i w razie czego móc przeprowadzić sprawną ewakuację. Są odpowiedzialni za ich los.

Podsumowując prawo międzynarodowe w zakresie omawianych w artykule problemów wymaga dalszego doskonalenia, zwłaszcza w aspekcie ochrony torów wodnych i szlaków żeglugowych. Prawo międzynarodowe nie jest doskonałe i powinno być dostosowane do obecnych czasów.

Streszczenie

Prawo morza jest działem prawa międzynarodowego publicznego. Określa status prawny obszarów oraz statków morskich. Opiera się na Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, która sporządzona została 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay. Obszary, które wchodzą w skład terytorium państwa to morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne. Obszary, które znajdują się poza terytorium państwa, gdzie państwo może wykonywać ograniczoną jurysdykcję to: strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna, szelf kontynentalny. Natomiast obszary znajdujące się poza terytorium państwa nie podlegające jego jurysdykcji to morze otwarte (pełne), dno mórz i oceanów. Właśnie w tym obszarze morskim, jakim jest morze otwarte, najczęściej dochodzi do ataków terrorystycznych. Na morzu pełnym obowiązują zasady wolności mórz. Na podstawie tych zasada wolności istnieje prawo powszechnej represji piractwa oraz prawo do pościgu,

który musi być zgodny z prawem, być gorący i nieprzerwany.

Abstract

Law of the Sea is a branch of public international law. It defines the legal status of areas and marine vessels. It is based on the United Nations Convention on the Law of the Sea, which was prepared on 10th December 1982 in Montego Bay. Areas that are part of the territory are the internal waters, the territorial sea. Areas that are located outside the state where the state may perform a limited jurisdiction are: contiguous zone, exclusive economic zone, continental shelf. The areas outside the national territory that are not subjected to the jurisdiction are: the open sea (full), the bottom of the seas and oceans. It is the open sea area that is usually exposed to terrorist attacks. In the open sea the principle of freedom of the seas is applied. On the basis of these principles of freedom, there is a law of universal condemnation the piracy and the right to pursuit, which must be in accordance with the law, be hot and uninterrupted.

Literatura

1. K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*.
2. M. Łuczowska, *Piractwo i terroryzm morski jako zagrożenia transportu morskiego*, Materiały Konferencyjne Logitrans VII Konferencja Naukowo-Techniczna, Logistyka, systemy transportowe, Bezpieczeństwo w transporcie.
3. W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2004.
4. Konwencja o prawie morza
5. <http://www.wprost.pl>
6. <http://www.grocjusz.edu.pl>
7. <http://www.czasopismologistyka.pl>