

Uniwersytet w Białymstoku
Wydział Prawa
Katedra Prawa Karnego
Zakład Prawa Karnego i Kryminologii

mgr Bartosz Władysław Fieducik

*Terroryzm morski w świetle
międzynarodowego prawa karnego*

Rozprawa doktorska

napisana pod kierunkiem naukowym

prof. zw. dr hab. Emila Walentego Pływaczewskiego

Białystok 2013

SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW	3
WPROWADZENIE ORAZ KWESTIE METODOLOGICZNE	5
Rozdział I. Odpowiedzialność karna w prawie międzynarodowym.....	15
§ 1. Pojęcie międzynarodowego prawa karnego	15
§ 2. Odpowiedzialność karna jednostki w prawie międzynarodowym	19
§ 3. Podstawy jurysdykcji karnej w sprawach terroryzmu morskiego	24
Rozdział II. Pojęcie i charakterystyka terroryzmu morskiego	39
§ 1. Problematyka terroryzmu w prawie międzynarodowym.....	39
§ 2. Definiowanie terroryzmu morskiego przez organizacje regionalne oraz w literaturze przedmiotu.....	54
§ 3. Charakterystyka zjawiska terroryzmu morskiego	57
Rozdział III. Rozróżnienie jako droga do zdefiniowania terroryzmu morskiego.....	69
§ 1. Działania przestępcze na morzu	69
§ 2. Regionalizacja oraz typologia współczesnego piractwa morskiego.....	70
§ 3. Przestępczość zorganizowana a transport morski	95
§ 4. Walka narodowowyzwoleńcza na morzu	107
§ 5. Akty terroryzmu państwowego na morzu	114

Rozdział IV. Uprawnienia interwencyjne państw w obszarach morskich w świetle postanowień Konwencji NZ o Prawie Morza z 1982 r.	119
§ 1. Systematyzacja obszarów morskich	119
§ 2. Obszary podlegające jurysdykcji terytorialnej państwa nadbrzeżnego	119
§ 3. Obszary morskie podlegające jurysdykcji funkcjonalnej państwa nadbrzeżnego.....	127
§ 4. Uprawnienia interwencyjne w obszarze morza otwartego	135
§ 5. Zwalczanie piractwa morskiego w świetle prawa międzynarodowego.....	152
 Rozdział V. Pozakonwencyjne podstawy do interwencji w kontekście zagrożeń terrorystycznych na morzu	 168
§ 1. Uprawnienia interwencyjne w świetle Międzynarodowej konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami	168
§ 2. Prawo do samoobrony i stan wyższej konieczności	169
§ 3. Rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ jako podstawa interwencji	174
§ 4. Inicjatywa na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia	177
 Rozdział VI. Akt terroryzmu morskiego w świetle regulacji międzynarodowego prawa karnego.....	 189
§ 1. Charakterystyka postanowień Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r.	189
§ 2. Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym	212
§ 3. Zmiany w Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej po zamachach z 11 września 2001 r.	216
§ 4. Implementacja Konwencji Rzymskiej w polskim prawie karnym.....	227
 PODSUMOWANIE ORAZ WNIOSKI KOŃCOWE.....	 237
BIBLIOGRAFIA.....	248

WYKAZ SKRÓTÓW

AJIL	American Journal of International Law
ASG	Abu Sayyaf Group (Grupa Abu Sajjafa)
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council (Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska)
BMR	broń masowego rażenia
Dz. U.	Dziennik Ustaw
FPDA	Five Power Defence Arrangement (Układ Obronny Pięciu Sił)
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IMB	International Maritime
IMO	International Maritime Organisation (Międzynarodowa Organizacja Morska)
Karta NZ	Karta Narodów Zjednoczonych
K.K.	Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks Karny (Dz. U. Nr. 88. poz 553 z późn. zm.)
KoPM	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (także: Konwencja Jamajska, Konwencja z Montego Bay)
KoMP	Konwencja genewska o morzu pełnym z 1958 r.
Konwencja SUA	Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, przyjęta w Rzymie dnia 10 marca 1988 r. (także: Konwencja Rzymska)
KPM	Komisja Prawa Międzynarodowego
MSI	Morska Strefa Identyfikacyjna (Maritime Identification Zone).
MTK	Międzynarodowy Trybunał Karny (International Criminal Court, ICC)
MTS	Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości (International Court of Justice, ICJ)
NATO	North Atlantic Treaty Organisation (Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego)
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych

PiP	Państwo i Prawo
PM	Prawo Morskie
Protokół SUA	Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, sporządzony w Rzymie dnia 10 marca 1988 r.
Protokół Londyński	Protokół do sporządzonej w 1998 r. Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, podpisany 14 października 2005 r. w Londynie
Protokół Londyński II	Protokół do protokołu w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, podpisany 14 października 2005 r. w Londynie.
PNP	Prawo nieszkodliwego przepływu
PSI	Proliferation Security Initiative (Inicjatywa na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia, Inicjatywa Krakowska)
RMSI	Regional Maritime Security Initiative (Regionalna Inicjatywa na rzecz Bezpieczeństwa Morskiego)
RP	Rzeczypospolita Polska
RB ONZ	Rada Bezpieczeństwa ONZ
UE	Unia Europejska
USS	United States Ship (okręt Stanów Zjednoczonych)
WSE	Wyłączna Strefa Ekonomiczna

WPROWADZENIE ORAZ KWESTIE METODOLOGICZNE

Współcześnie terroryzm stanowi jedno z największych zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz porządku zarówno w wymiarze globalnym jak i narodowym. Skuteczną walkę z terroryzmem w dużym stopniu utrudnia polimorficzny charakter tego zjawiska, znaczna dynamika oraz zdolność adaptacji do zmieniających się warunków. Z uwagi na wielość form i rodzajów terrorystycznego zagrożenia w literaturze przedmiotu doczekano się szerokiego spektrum klasyfikacji terroryzmu. Podstawę tworzonych typologii stanowią różnego rodzaju kryteria. Jednym z najbardziej podstawowych jest rodzaj środowiska (lub też rodzaj środków transportu, będących celem ataku), w którym dojść może do ataku terrorystycznego. Z uwagi na to kryterium wyróżnić można terroryzm lądowy, lotniczy oraz morski.

Przez wiele lat wszelkie akty przemocy na morzu określane były mianem piractwa. Za moment przełomowy w prawnomiędzynarodowym postrzeganiu terroryzmu morskiego należy uznać porwanie w dniu 3 października 1985 r. włoskiego liniowca Achille Lauro przez członków Frontu Wyzwolenia Palestyny. W pierwszym odruchu intencją rządu USA było by porywaczy odpowiedzialnych za śmierć amerykańskiego obywatela potraktować jak piratów. Tym samym umożliwiłoby to zatrzymanie oraz osądzenie sprawców porwania w oparciu o zasadę jurysdykcji uniwersalnej skodyfikowaną w art. 19 Konwencji Genewskiej o morzu pełnym z 1958 r. Okazało się to jednak niemożliwe z uwagi na polityczną motywację sprawców. Zgodnie ze sporządzonym w latach 30 ubiegłego wieku Projektem Harwardzkim z zakresu pojęcia piractwa *jure gentium* wyłączone są wszelkie akty motywowane politycznie.¹ Tym samym uwidoczniła się istotna luka w systemie prawa międzynarodowego, poważnie utrudniająca działania przeciwko sprawcom politycznych zamachów na morzu. W związku z koniecznością ustanowienia międzynarodowych regulacji poświęconych aktom terroryzmu na morzu w 1988 r. sporządzono w Rzymie Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej oraz Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

Nowy rozdział w światowej walce z międzynarodowym terroryzmem otworzyły zamachy radykałów islamskich z 11 września 2001 r. w Nowym Jorku i Waszyngtonie.

¹ D. Stewart, *The Brutal Seas. Organised Crime at Work*, Bloomington 2006, s. 316 – 317.

Terroryści sięgnęli po metody, których spektakularność oraz rozmach poraziły opinię publiczną na całym świecie. To co dotychczas było raczej mało prawdopodobnym scenariuszem ataku terrorystycznego rozważanym przez analityków ds. bezpieczeństwa, w ciągu kilku godzin stało się ponurą rzeczywistością. Po zamachach z 11 września 2001 r. zarówno przedsiębiorstwa żeglugowe jak i morskie siły zbrojne wielu państw rozpoczęły rozbudowę systemów zabezpieczeń przed morskimi atakami terrorystycznymi. „Dla ekspertów jedno stało się jasne: nie należy zadawać sobie pytania czy nastąpią zamachy na morzu, ale pytanie gdzie, kiedy i w jaki sposób zostaną przeprowadzone.”²

Oczywistym stało się, że terroryści szukać będą sposobności do kolejnych ataków, generujących liczne ofiary. Wśród wielu rozpatrywanych możliwości na pierwszy plan wysunął się m. in. scenariusz porwania przez terrorystów statku z niebezpiecznym ładunkiem w celu spowodowania eksplozji w porcie, znajdującym się w pobliżu aglomeracji miejskiej. Tego typu atak mógłby zagwarantować powtórzenie skali zamachów z 11 września 2001 r. Oczywiście miara każdego zagrożenia opiera się na szacowaniu prawdopodobieństwa zaistnienia niepożądanego zdarzenia. I choć ryzyko spełnienia się powyżej zarysowanego scenariusza należy ocenić jako niskie, to liczba ofiar w przypadku urzeczywistnienia się tego rodzaju zamachu mogłaby być ogromna.

Zamachy z 11 września 2001 r. stanowią kolejną ważną datę w postrzeganiu zagrożeń związanych z terroryzmem morskim. Wydarzenia te zainicjowały podjęcie prac nad uaktualnieniem postanowień Konwencji z 1988 r. pod kątem zagrożeń związanych z użyciem statku jako broni oraz wykorzystaniem środków transportu morskiego w proliferacji broni masowego rażenia. W wyniku prac Komitetu Prawnego IMO przyjęto w dniu 14 października 2005 r. w Londynie dwa dodatkowe protokoły do Konwencji SUA (tzw. Protokoły Londyńskie).

Pozostawiając scenariusz morskiego mega - terroryzmu z boku należy podkreślić, że transport morski jest atrakcyjny dla organizacji terrorystycznych także z innych bardziej prozaicznych powodów. To przede wszystkim drogą morską organizacje terrorystyczne mogą dokonywać przerzutu broni zarówno konwencjonalnej jak i broni masowego rażenia. Morze oferuje także liczne drogi transportu lub ewakuacji terrorystów. Organizacje ekstremistyczne wykorzystują transport morski również do przemykania narkotyków, których sprzedaż często stanowi jedno z ich głównych źródeł dochodu. Obiekty morskiej infrastruktury transportowej,

² W. Dietl, K. Hirschmann, R. Tophoven, *Terroryzm*, Warszawa 2009, s. 226 – 227.

zwłaszcza znajdujące się w tzw. wąskich gardłach morskich szlaków komunikacyjnych (*choke points*), stanowią atrakcyjny cel także z punktu widzenia terroryzmu ekonomicznego, w przypadku którego zamachy terrorystyczne mają prowadzić do jak największych strat finansowych po stronie przeciwnika.³

Na niemal rok przed atakami z 11 września 2001 r. w październiku 2000 r. Al – Kaida przeprowadziła udany samobójczy atak na amerykański niszczyciel USS Cole w Jemenie. Wydarzenie to stanowi kulminacyjny punkt w tzw. wojnie z terroryzmem – otwarcie morskiego teatru działań. Mimo wzmożonych działań antyterrorystycznych podjętych po 2001 r. nie uniknięto jednak kolejnych morskich zamachów terrorystycznych. Jesienią 2002 r. Al – Kaida zaatakowała u wybrzeży Jemenu francuski tankowiec Limburg, a w 2004 r. Grupa Abu Sajjafa dokonała zamachu u wybrzeży Filipin na prom Superferry 14, powodując śmierć 116 osób. Należy wspomnieć także o serii zamachów terrorystycznych w Mumbaju w 2008 r., w wyniku których zginęło blisko 200 osób. Jak ustalono zamachowcy dostali się do Mumbaju na pokładzie uprowadzonej wcześniej jednostki rybackiej. Drogą morską planowano najpewniej także ewakuację. Tych kilka znamienitych ataków terrorystycznych stanowi jednoznaczny dowód, że taktyka morska jest wciąż aktualna w działaniach terrorystycznych i stanowi realne zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego w XXI w.

Chociaż wspomniane akty terroryzmu miały miejsce tysiące mil morskich od polskich wybrzeży, nie oznacza to, że Polska i jej obywatele są wolni od tego typu zagrożeń. Nadmorskie położenie Polski stanowi nie tylko dobro narodowe o strategicznym znaczeniu dla rozwoju naszego państwa, ale także stanowi spore wyzwanie w wymiarze bezpieczeństwa. Wydaje się, że także w obrębie Morza Bałtyckiego należy liczyć się z aktami terroryzmu. Z tym, że bardziej prawdopodobne są w tym przypadku raczej pojedyncze spektakularne ataki gdyż potencjalni terroryści nie posiadają tu raczej możliwości by dokonać wielu ataków, składających się na całościową kampanię.⁴ Oczywiście w regionie tym nie występują aktualnie ugrupowania ekstremistyczne o charakterze politycznym lub niepodległościowym. Współcześnie jednak największym zagrożeniem jest terroryzm islamski. W tym kontekście należy pamiętać o tym, że w Europie mieszka ok. 50 milionów wyznawców islamu, a w państwach UE leżących u wybrzeży Bałtyku ok. 4 mln. Do tego dochodzi także 25 milionów muzułmanów w europejskiej części Federacji Rosyjskiej.⁵ Analizując poziom zagrożenia

³ S. Parashar (ed.), *Maritime Counter – Terrorism, A Pan – Asian Perspective*, New Delhi 2008, s. vii.

⁴ K. Rokiciński, *Zagrożenia asymetryczne w regionie Bałtyckim*, Warszawa 2006, s. 182.

⁵ T. Szubrycht, *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, Gdynia 2010, s. 207 – 208.

żeglugi bałtyckiej terroryzmem nie wolno zapomnieć o obecnym także w krajach bałtyckich problemie, działających indywidualnie tzw. „samotnych wilkach”, stanowiących często większe wyzwanie niż organizacje terrorystyczne.

Realizowana w Polsce gospodarka morska stwarza liczne okazje dla działań przestępczych, w tym i terroryzmu. Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski w 2012 r. liczyła 138 statków, które przewiozły w tym roku 1376,4 tys. pasażerów oraz 7475,9 tys. ton ładunków. Newralgicznym punktem w systemie bezpieczeństwa są porty morskie - Polska posiada cztery główne porty oraz osiem małych, w których obroty ładunkowe wyniosły w 2012 r. 58,8 mln ton.⁶

Zagrożenie terroryzmem morskim dotyczyć może bezpośrednio także obywateli polskich. Polska Żegluga Morska, będąca największym polskim przedsiębiorstwem żeglugowym posiada 71 statków, obsadzonych przez ok. 2,5 tys. członków załogi. Szacuje się natomiast, że liczba polskich żeglarzy zatrudnionych u zagranicznych armatorów wynosi 30 - 60 tys. osób. Do tego dochodzą także Polacy zatrudnieni na wycieczkowcach jako obsługa hotelowa, których liczba wynosić może ok. 10 tys.⁷ Zagrożenie terroryzmem morskim dotyczyć może także polskich turystów, korzystających z uroków morskich podróży, czego dowodem jest chociażby porwanie w 1985 r. przez Palestyńczyków liniowca Achille Lauro także z polskimi obywatelami wśród pasażerów.

W tym miejscu należy również zaznaczyć, iż cele i zadania stawiane przed Marynarką Wojenną RP – ochrona polskich obszarów morskich wspólnie z Morskim Oddziałem SG, a także udział Polski w operacjach antyterrorystycznych, w tym także o charakterze morskim (np. *Activ Andevour*) wymagają pełnego przedstawienia obecnie obowiązujących przepisów prawnomiędzynarodowych poświęconych terroryzmowi morskiemu.

Jak trafnie zauważył Brunon Hołyst ochrona transportu morskiego przed aktami terroryzmu to zagadnienie interdyscyplinarne, bardzo ważne i złożone. Zagadnienie to oprócz kwestii prawnych obejmuje także kwestie organizacyjne i ekonomiczne oraz problematykę techniczną i operacyjną z obszarów pozornie z transportem morskim nie związanych.⁸ Decydujące znaczenie ma tu jednak kwestia prawna wyznaczająca ramy działań antyterrorystycznych w specyficznym środowisku morskim. Mimo to w literaturze polskiej

⁶ Gospodarka Morska w Polsce w 2012 r., Informacja sygnałowa GUS, IV 2013 r., s. 1.

⁷ R. Socha, Wilk eksportowy, „Polityka” z 13 XII 2008 r.

⁸ B. Hołyst, Terroryzm, T. 1, Wyd. 2, Warszawa 2011, s. 995.

brakuje jak dotychczas monograficznego omówienia prawnomiędzynarodowych aspektów zjawiska terroryzmu morskiego. Brak takiego opracowania jest znamieny na tle licznych prawniczych analiz poświęconych innym przejawom terroryzmu. Aspekty prawne motywowanej politycznie przestępczości na morzu stanowią przedmiot rozważań jedynie w kilku artykułach naukowych. Przede wszystkim należy tu wymienić publikacje Mirosława H. Kozińskiego zawarte w „Prawie Morskim” pt. *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA) oraz Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu*.⁹ Interesujący w kontekście omawianej problematyki jest także artykuł Jolanty Jabłońskiej – Bonca opublikowany w „Prawo i orzecznictwo morskie” z 1994 r. pt. *Zapobieganie piractwu na morzu. O potrzebie implementacji niektórych przepisów konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej – 1998*.¹⁰ Szczegółowej analizy postanowień Konwencji SUA dokonał także Krzysztof Kubiak w swoim artykule pt. *Prawa i obowiązki państwa w zakresie zwalczania aktów przemocy na morzu w świetle postanowień Konwencji Rzymskiej* opublikowanym w *Przeglądzie Morskim* z 1996 r.¹¹ Analizy prawnej treści Konwencji SUA dokonał także Wojciech Stankiewicz w interesującym artykule pt. *Traktatowe podstawy zwalczania aktów terrorystycznych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej* opublikowanym w „Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni” w 1997.¹²

Powyższe opracowania odnoszą się jedynie do wybranych przez autorów wąskich zagadnień związanych z problematyką terroryzmu morskiego - przede wszystkim poświęcone są one analizie postanowień Konwencji SUA z 1988 r oraz Protokołów Londyńskich. Problematyka prawna aktów terroryzmu morskiego obejmuje jednak znacznie szerszy zakres zagadnień. Zagadnienie terroryzmu morskiego obecne jest także w monograficznych opracowaniach takich jak *Prawnkarne środki przeciwdziałania terroryzmowi* Krzysztofa Wiaka¹³ oraz drugim wydaniu *Terroryzmu* wybitnego kryminologa Brunona Hołysta.¹⁴ Z

⁹ M. H. Koziński, *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA)*, Prawo Morskie t. XVIII, Gdańsk 2003; M. H. Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu*, Prawo Morskie, t. X, Gdańsk 1998.

¹⁰ J. Jabłońska – Bonca, *Zapobieganie piractwu na morzu. O potrzebie implementacji niektórych przepisów konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej – 1998*, Prawo i Orzecznictwo Morskie, 35-36, Gdynia 1994.

¹¹ K. Kubiak, *Prawa i obowiązki państwa w zakresie zwalczania aktów przemocy na morzu w świetle postanowień Konwencji Rzymskiej*, Przegląd Morski 1996, nr 3.

¹² W. Stankiewicz, *Traktatowe podstawy zwalczania aktów terrorystycznych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni 1997, nr 5.

¹³ K. Wiak, *Prawnkarne środki przeciwdziałania terroryzmowi*, Lublin 2009.

uwagi jednak na intencję twórców, którą było w tych dwóch przypadkach dokonanie całościowej analizy zjawiska terroryzmu, problematyka prawna ujęta jest w tych publikacjach w sposób skrótowy i nie wyczerpuje całokształtu zagadnień prawnych związanych ze zjawiskiem terroryzmu morskiego.

Brak kompleksowej prawniczej analizy zjawiska terroryzmu morskiego wybrzmiewa szczególnie na tle poświęconych temu problemowi licznych publikacji z zakresu nauk o bezpieczeństwie. Należy tu wspomnieć przede wszystkim o książce Aleksandra Walczaka *Piractwo i terroryzm morski*¹⁵ oraz publikacjach Krzysztofa Kubiaka na czele z *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*¹⁶. Są to publikacje ważne i interesujące z oczywistych jednak względów traktują one o kwestiach prawnych w sposób fragmentaryczny i ogólnikowy.

Biorąc pod uwagę powyższe głównym celem niniejszej pracy jest przedstawienie i analiza rozwiązań prawa międzynarodowego służących przeciwdziałaniu terroryzmowi morskiemu oraz znalezienie odpowiedzi na pytanie czy współcześnie obowiązujące regulacje międzynarodowego prawa karnego odpowiadają na wszelkie zagrożenia generowane przez sprawców morskich aktów terrorystycznych w XXI w.

Działania terrorystyczne na morzu ze względu na specyfikę środowiska, zróżnicowany status prawny obszarów morskich, krzyżujące się w tej przestrzeni jurysdykcje państw (bandery, nadbrzeżnych, portowych, obywatelstwa sprawcy lub ofiary) wymagają szczególnych rozwiązań prawnych różnych od stosowanych do aktów terroryzmu na lądzie. Zawarte w rozprawie rozważania dotyczyć będą przede wszystkim problematyki prawnomiędzynarodowej terroryzmu morskiego. Prawo wewnętrzne służyć będzie jako ilustracja realizacji lub jej braku w zakresie zobowiązań międzynarodowych państw.

Przyjęta w niniejszych rozważaniach hipoteza badawcza zakłada, że prawnomiędzynarodowe regulacje poświęcone problemowi terroryzmu morskiego wymagają modyfikacji w celu uczynienia ich adekwatnymi wobec zagrożeń generowanych przez sprawców aktów terrorystycznych na morzu w XXI w.

Mając powyższe na uwadze należy przyjąć w niniejszej pracy zadania badawcze, które przyjęły następującą formę:

¹⁴ B. Hołyst, *Terroryzm*, T. 1, wyd. 2 zm. 2011. s.

¹⁵ A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Szczecin 2004.

¹⁶ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.

- 1) Czy regulacje prawa międzynarodowego powinny istnieć w niezmienionej formie w kontekście zagrożeń terrorystycznych na morzu;
- 2) Czy regulacje międzynarodowego prawa morza znajdują odpowiedź na wszelkie formy morskich zagrożeń terrorystycznych;
- 3) Jakie zmiany legislacyjne należy podjąć dla zwiększenia efektów zwalczania aktów terroryzmu na morzu;
- 4) Czy polska legislacja realizuje w pełnym stopniu zobowiązania międzynarodowe wynikające z ratyfikacji Konwencji SUA.

Dla realizacji określonego powyżej celu rozprawę podzielono na sześć rozdziałów, które obejmują: rozdział I - odpowiedzialność karna w prawie międzynarodowym, rozdział II – Pojęcie i charakterystyka terroryzmu morskiego; rozdział III – Rozróżnienie jako droga do zdefiniowania terroryzmu morskiego; rozdział IV - Uprawnienia interwencyjne państw w obszarach morskich w świetle postanowień Konwencji NZ o Prawie Morza z 1982 r; rozdział V - Pozakonwencyjne podstawy do interwencji w kontekście morskich zagrożeń terrorystycznych; rozdział VI – Akt terroryzmu morskiego w świetle regulacji międzynarodowego prawa karnego.

Pierwszy rozdział rozprawy otwiera próba eksplikacji charakteru międzynarodowego prawa karnego. Jest to stosunkowo młoda i wciąż ewoluująca gałąź prawa o charakterze kompleksowym. Co więcej możemy mówić o wyodrębnieniu się w jej ramach podgałęzi, którą określić można jako międzynarodowe prawo karne morza. Z pojęciem *international criminal law of the sea* spotkać się można w publikacji autorstwa Ilias Batenkas i Susan Nash pt. *International Criminal Law*. W pozycji tej pojęcie to zostało użyte jako zbiorcza nazwa postanowień Konwencji o Prawie Morza z 10 grudnia 1982 r. w zakresie zwalczania piractwa, ochrony przed zerwaniem i uszkodzeniem podmorskich kabli lub rurociągów, nielegalnego nadawania audycji z morza otwartego oraz prawa pościgu. Zawężanie tej gałęzi prawa tylko do tych regulacji wydaje się być jednak nieuzasadnione. Z pewnością zaliczyć można do niej także postanowienia Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej oraz wszystkich protokołów do tej konwencji. Kolejna część pierwszego rozdziału poświęcona jest rozważaniom na temat odpowiedzialności karnej jednostek w prawie międzynarodowym. Istotna jest tu także analiza podstaw jurysdykcyjnych w sprawach terroryzmu morskiego, które doznają specyficznych modyfikacji uwarunkowanych przez środowisko morskie.

Problem jaki pojawia się już na wstępnym etapie badań to brak uniwersalnej definicji terroryzmu, a w konsekwencji także brak legalnej definicji terroryzmu morskiego. Uzasadnionym jest zatem dokonanie w drugim rozdziale pracy analizy działań podejmowanych na forum Ligi Narodów oraz ONZ, mających na celu stworzenie całościowej i powszechnie obowiązującej konwencji o zwalczaniu terroryzmu. Ważnym jest także uchwycenie czynników, utrudniających stworzenie uniwersalnej definicji terroryzmu. Jest to istotne dla zrozumienia obecnego stanu międzynarodowej legislacji antyterrorystycznej poświęconej bezpieczeństwu transportu morskiego oraz zastosowanego w niej sposobu opisu terroryzmu morskiego. Uzupełnieniem tych rozważań jest analiza definicji doktrynalnych terroryzmu morskiego, która w zamierzeniu autora ma pomóc w ustaleniu dystynkcji definicyjnych zjawiska terroryzmu morskiego. W zrozumieniu czym jest terroryzm morski pomocna jest także charakterystyka tego zjawiska, obejmująca analizę czynników sprzyjających jej podejmowaniu, rodzajów celów morskich aktów terrorystycznych oraz korzyści jakie oferuje transport morski w działaniach ugrupowań ekstremistycznych.

Z uwagi na wysoką amorficzność pojęcia terroryzmu elementem pomocnym w zrozumieniu czym jest terroryzm morski może być także analiza innych niż terroryzm zagrożeń dla bezpieczeństwa transportu morskiego - co w efekcie pozwoli uchwycić różnice między tymi zjawiskami. Zadaniu temu poświęcony jest rozdział III rozprawy o charakterze deskryptywno - eksplanacyjnym. Środowisko morskie stwarza liczne szanse nie tylko dla działań terrorystycznych. Morze od wieków stanowiło domenę piratów. Działania o charakterze pirackim stanowią realne zagrożenie dla bezpieczeństwa światowej żeglugi także w XXI w. Transport morski wykorzystują dla swych celów również zorganizowane grupy przestępcze, przerzucając drogą morską migrantów, broń lub narkotyki. Omawiając problematykę terroryzmu morskiego nie można pominąć także problemu działań narodowowyzwoleńczych na morzu oraz kwestii terroryzmu państwowego. Podjęcie tych wątków w rozprawie jest niezbędne z uwagi na fakt, że zjawiska powyższe wzajemnie korelują i się przenikają. Istotnym jest zatem wykazanie różnic oraz wzajemnych powiązań pomiędzy tymi formami pozaprawnej aktywności na morzu, a także legalnej działalności w przypadku walki narodowowyzwoleńczej.

Rozpatrując problematykę terroryzmu morskiego nie sposób jest oderwać tych rozważań od analizy statusu prawnego obszarów morskich, w obrębie których może dojść do ataku terrorystycznego. Należy pamiętać, że każdy statek podlega wyłącznej jurysdykcji państwa bandery, a zasada ta podlega pewnym ograniczeniom, wynikającym z charakteru

prawnego obszarów morskich, w których dana jednostka pływająca się znajduje. Celem rozważań podjętych w IV rozdziale jest analiza działań jakie w kontekście zagrożeń terrorystycznych w oparciu o postanowienia Konwencji o prawie morza z 1982 r. podjąć mogą państwa wobec statków podnoszących obcą banderę. Analizie poddano uprawnienia przysługujące państwom w obszarach morskich:

1. podlegających wyłączonej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego – obszary wód wewnętrznych oraz morze terytorialne;
2. podlegających jurysdykcji funkcjonalnej – obszary strefy przyległej oraz wyłączonej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego
3. nie podlegających jurysdykcji jakiegokolwiek państwa – morze otwarte.

Uzupełnieniem powyższych rozważań jest materia poruszona w rozdziale IV. Celem tej części pracy jest analiza innych niż zawarte w Konwencji o prawie morza podstaw do podejmowania interwencji w stosunku do obcych statków w kontekście zagrożeń terrorystycznych. W rozdziale tym poddano analizie postanowienia Międzynarodowej konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, prawo do samoobrony i obronę konieczną, Rezolucje RB ONZ oraz działania podejmowane w ramach Inicjatywy Krakowskiej w celu przeciwdziałania proliferacji broni masowego rażenia.

Ostatni rozdział rozprawy obejmuje analizę postanowień najważniejszych dokumentów prawa międzynarodowego w zakresie przeciwdziałania aktom terrorystycznym tj. Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r. wraz ze wszystkimi protokołami. Jak wiadomo podstawowym warunkiem skuteczności konwencji antyterrorystycznych jest ich pełna implementacja przez państwa strony. Z uwagi na to rozdział ten zamyka ocena stanu polskiej legislacji w zakresie realizacji zobowiązań wynikających z ratyfikowanej przez Polskę Konwencji SUA.

W zakończeniu rozprawy dokonano krótkiej analizy podsumowującej zawarte w rozprawie rozdziały. Przedstawiono także wnioski końcowe oraz uwagi. Wskazano także na kierunki zmian, które należałoby podjąć dla poprawy skuteczności zwalczania aktów terroryzmu na morzu.

Całość postępowania badawczego zmierzającego do rozwiązania postawionego problemu badawczego oparta jest o następujące metody badawcze:

a) metoda dogmatyczna – jest to podstawowa metoda, którą posłużono się w pracy, polegająca na analizie przepisów konwencji międzynarodowych, uchwał organizacji międzynarodowych oraz przepisów prawa krajowego. Analiza objęła także opracowania doktrynalne obejmujące tematykę bezpieczeństwa morskiego, prawa morza, terroryzmu morskiego oraz piractwa. Z obcojęzycznych publikacji naukowych wykorzystane zostały w badaniach pozycje w języku angielskim oraz niemieckim.

b) metoda historyczna - polegająca na analizie historycznych funkcji poszczególnych instytucji międzynarodowego prawa morza, analizie ewolucji międzynarodowego prawa morza oraz analizie funkcjonowanie instytucji międzynarodowego prawa morza.

c) analiza dokumentów – polegająca na rozłożeniu analizowanych dokumentów na części składowe a następnie na porządkowaniu oraz interpretowaniu wyodrębnionych treści w aspekcie założonej hipotezy badawczej. Będąca kluczowym elementem warsztatu naukowego analizy pozwoliła uchwycić istotę badanych elementów oraz występujące między nimi związki przyczynowe.

W trakcie prowadzonych badań autor rozprawy wziął udział także w dwóch międzynarodowych konferencjach naukowych poświęconych problemowi terroryzmu oraz piractwa morskiego. Udział w tych konferencjach pozwolił autorowi na zweryfikowanie wątpliwości, pojawiających się w trakcie prowadzonych badań oraz umożliwił rozszerzenie spojrzenia na badaną tematykę także o elementy wiedzy praktycznej. Konferencje o których mowa to:

1. *Abschlussstagung des PiraT – Projekts Piraterie und Terrorismus als Herausforderungen für die Seehandelssicherheit – Ergebnisse und Empfehlungen* – Hamburg, 18 – 19 czerwiec 2012 r.
2. *Counter Piracy: Rules for the Use of Force International Legal Conference* – Londyn, 8 lutego 2013 r.

Efektem prowadzonych badań będą komplementarne wnioski końcowe. Konkluzje wyprowadzone w trakcie zrealizowanych badań stanowić będą wynik zastosowania przedstawionych powyżej metod badawczych. Efektem prowadzonych badań będą także szczegółowe omówienia przedstawionych zagadnień badawczych, podsumowujące zgromadzoną w trakcie badań wiedzę.

Rozdział I

Odpowiedzialność karna w prawie międzynarodowym

§ 1. Pojęcie międzynarodowego prawa karnego

Rozważania dotyczące odpowiedzialności karnej za akty terroryzmu morskiego w świetle międzynarodowego prawa karnego należy poprzedzić krótką analizą koncepcji tejże właśnie gałęzi prawa. Koncepcja międzynarodowego prawa karnego należy bowiem do zagadnień wysoce spornych.

Dyskusyjna jest już sama geneza międzynarodowego prawa karnego. Zdaniem I. Karpieca, idea utworzenia międzynarodowego prawa karnego zrodziła się na przełomie XIX i XX w.¹⁷ Przy czym Lech Gardocki zwraca uwagę na nieścisłość takiego twierdzenia, gdyż jak twierdzi reguły obowiązywania ustaw karnych w przestrzeni mają dużo wcześniejszą genezę, sięgającą prawa karnego średniowiecznych miast włoskich. Dopiero w XIX w. zaczęto je wyodrębniać i odpowiednio nazywać, a w drugiej połowie tego wieku używano ich coraz powszechniej w literaturze prawniczej.¹⁸

Nie do końca jasne jest również kto pierwszy użył pojęcia *międzynarodowe prawo karne*. Według Jeschecka pojęcia tego po raz pierwszy użył Beling, który to w wydanej w 1896 r. pracy pt. *Die Strafrechtliche Bedeutung der Exterritorialität* zwrócił uwagę na możliwość wytworzenia się w przyszłości norm prawa międzynarodowego, które będą umożliwiały karanie jednostek bezpośrednio na ich podstawie i określił dziedzinę prawa obejmującą te normy jako „*Völkerstrafrecht*”.¹⁹ W literaturze włoskiej pojęcie to zostało po raz pierwsze użyte w 1928 r. przez Jannacone w *Diritto penale international e diritto international penale*, a we francuskiej w tym samym roku przez de Vabresa w *Les principes modern es du droit penal international*. W Polsce pojęcia prawo międzynarodowe karne najprawdopodobniej po raz pierwszy użył w 1934 r. E. S. Rapaport.²⁰

¹⁷ I.I. Karpiec, *Przestępstwa o charakterze międzynarodowym*, Warszawa 1983, str. 13.

¹⁸ L. Gardocki, *Zarys prawa karnego międzynarodowego*, Warszawa 1985, str. 8.

¹⁹ O. Triffteter, *Dogmatische Untersuchungen zur Entwicklung des Materiellen Völkerstrafrechts seit Nürnberg, Freiburg 1966 r.*, str. 25.

²⁰ *Ibidem*... str. 9.

Przełom w rozwoju międzynarodowego prawa karnego nastąpił po II wojnie światowej. W Porozumieniu londyńskim z 8 VIII 1945 r.²¹ podjęto próbę określenia klasycznych przestępstw w świetle międzynarodowego prawa karnego. Umowa Londyńska, składająca się z Porozumienia międzynarodowego w przedmiocie ścigania i karania głównych przestępców wojennych Osi Europejskiej oraz z Karty Międzynarodowego Trybunału Wojskowego przewidywała bezpośrednią odpowiedzialność jednostek za zbrodnie przeciw pokojowi, zbrodnie wojenne i zbrodnie przeciw ludzkości oraz przewidywała możliwość pociągnięcia do odpowiedzialności członków organizacji, uznanych przez Trybunał za przestępcze.

I choć w Umowie londyńskiej nigdzie nie użyto pojęcia *międzynarodowe prawo karne*, nie ulega wątpliwości, iż urzeczywistniała ona właśnie ideę tego prawa. Wprowadzenie przez Umowę londyńską norm regulujących bezpośrednią odpowiedzialność za zbrodnie przeciw pokojowi, zbrodnie wojenne i zbrodnie przeciw ludzkości spowodowało po II wojnie światowej odróżnienie tego typu norm od tradycyjnych norm kolizyjnych obowiązujących w prawie karnym.²² Wyrazem tej tendencji było na przykład w literaturze niemieckojęzycznej upowszechnienie pojęcia *Völkerstrafrecht*, jako terminu odnoszącego się tylko i wyłącznie do nowego rodzaju norm regulujących bezpośrednią odpowiedzialność karną jednostek za określone zbrodnie międzynarodowe.

Mocno dyskusyjny jest również przedmiot prawa międzynarodowego karnego a tym samym definicja tej gałęzi prawa. W opinii L. Gardockiego na prawo karne międzynarodowe w szerokim ujęciu składają się:

- 1) Normy krajowego prawa karnego poszczególnych państw, które regulują zakres zastosowania ustaw karnych (tzw. prawo karne kolizyjne).
- 2) Normy prawa karnego wewnętrznego i normy zawarte w dwu lub wielostronnych umowach międzynarodowych regulujące kwestie współpracy międzynarodowej w sprawach karnych (np. ekstradycja).
- 3) Normy prawa międzynarodowego zawarte w wielostronnych umowach międzynarodowych, a odnoszące się do czynów określanych jako *delicta iuris gentium* (np. piractwo) i zobowiązujące sygnatariuszy do penalizacji tych czynów i współpracy w ich ściganiu.

²¹ Dz. U. 1947, nr 63, poz. 367.

²² L. Gardocki, O pojęciu prawa karnego międzynarodowego, Państwo i Prawo 1984, z. 3, str. 14.

- 4) Normy prawa międzynarodowego regulujące kwestie odpowiedzialności za zbrodnie przeciw pokojowi, zbrodnie wojenne i zbrodnie przeciw ludzkości (tzw. prawo norymberskie).
- 5) Normy wewnętrzne prawa krajowego odnoszące się do zbrodni wojennych, zbrodni przeciw pokojowi i zbrodni przeciw ludzkości.
- 6) Normy prawa międzynarodowego zawarte w wielostronnych umowach międzynarodowych odnoszących się do praw człowieka i ustalające określone standardy w zakresie prawa i procesu karnego, które powinny być przestrzegane przez sygnatariuszy przy tworzeniu prawa karnego.²³

Jak wynika z powyższego przedmiotem prawa karnego międzynarodowego w szerokim ujęciu są wszystkie kwestie związane z internacjonalizacją prawa karnego. J. Gilas natomiast zdefiniował pojęcie prawa karnego międzynarodowego w wąskim ujęciu jako wyodrębnioną część prawa międzynarodowego, równoległą do prawa międzynarodowego publicznego i zawierającą normy o charakterze penalnym.²⁴

W. Radecki zaproponował z kolei by używać tego terminu w trzech znaczeniach:

- 1) *sensu stricto* – wtedy termin ten obejmuje tylko zbrodnie międzynarodowe, takie jak zbrodnie przeciw pokojowi, zbrodnie wojenne, zbrodnie przeciwko ludzkości oraz ludobójstwo;
- 2) *sensu largo* – obejmuje wówczas przestępstwa karane na mocy umów międzynarodowych;
- 3) *sensu largissimo* – odnosi się do norm kolizyjnych obowiązujących w wewnętrznym prawie karnym państw.²⁵

Przedmiotem dyskusji jest także przynależność systemowa międzynarodowego prawa karnego. Powstaje bowiem problem czy międzynarodowe prawo karne należy do międzynarodowego prawa publicznego, prawa karnego, procedury karnej czy może jest to osobna gałąź prawa. Według J. Gilasa najmniej argumentów przemawia za uznaniem prawa międzynarodowego karnego za odrębną gałąź prawa międzynarodowego. Zdaniem R. Sonnenfeld ze względu na przynależność systemową źródeł norm prawa międzynarodowego karnego należy wykluczyć je z systemu prawa wewnętrznego państw. Z kolei I. I. Karpiec nie zalicza międzynarodowego prawa karnego, ani do prawa międzynarodowego, ani do prawa wewnętrznego tylko przyznaje mu status samodzielnej gałęzi prawa.²⁶

²³ Ibidem, str. 71.

²⁴ J. Gilas, Systemy normatywne w stosunkach międzynarodowych, Warszawa 1981 r., str. 96.

²⁵ W. Radecki, Odpowiedzialność karna za naruszenie środowiska światła prawa międzynarodowego, Wrocław 1981, str. 147.

²⁶ R. Sonnenfeld, Pojęcie „międzynarodowego prawa karnego publicznego”, Państwo i Prawo 1984, z. 3, str. 65.

Spór co do przynależności systemowej prawa międzynarodowego karnego wynika w dużej mierze z braku jednolitego charakteru norm prawa karnego międzynarodowego, gdyż niektóre z nich to normy prawa międzynarodowego, a inne to normy prawa wewnętrznego. Powoduje to, iż nie można uznać międzynarodowego prawa karnego za podstawową gałąź prawa taką jak prawo cywilne lub karne. Może być ono natomiast zaliczone do gałęzi kompleksowych, tak jak prawo rolne lub morskie. Tak jak w ramach każdej kompleksowej gałęzi prawa, tak i w ramach międzynarodowego prawa karnego mogą być wyodrębnione części, które da się zaliczyć do jednej z podstawowych gałęzi prawa, takich jak prawo karne, procedura karna lub prawo międzynarodowe publiczne.²⁷

Sporna jest również kwestia nomenklatury prawa międzynarodowego karnego. W językach prawniczych wielu państw spotkać można często kilka terminów oznaczających międzynarodowe prawo karne. Pojawia się więc problem wyboru najwłaściwszego z nich. W niemieckiej literaturze prawniczej używa się w tym kontekście takich nazw jak *Völkerstrafrecht* oraz *internationales Strafrecht* (spotkać można również określenia takie jak *Materielles Internationales Strafrecht*, *Völkerrechtlichesstrafrecht* lub *Völker-Strafrecht*.) W języku angielskim spotkać można terminy *international criminal law* lub rzadziej *criminal international law*, a także *international criminal law in the material sense of the word* oraz *penal aspects of international law*. W języku francuskim obowiązują terminy *Droit international pénal* oraz *Droit pénal international*, a w hiszpańskim *derecho penal internacional* oraz *derecho internacional penal*.²⁸ Nie byłoby problemu gdyby te wszystkie pojęcia odnosiły się do jednego ściśle określonego desygnatu. Tymczasem ich zakres pojęciowy nie jest jednolity. Wynika to z tego, iż pojęciem prawa karnego międzynarodowego autorzy posługują się na różne sposoby, umieszczając w nim różne elementy, tym samym wyrażając odmienne przekonania o istocie i roli międzynarodowego prawa karnego.²⁹

Również w polskiej literaturze prawniczej używane są podobnie brzmiące pojęcia: *międzynarodowe prawo karne*, *prawo międzynarodowe karne* i *prawo karne międzynarodowe*.³⁰ Przyjęło się, iż mianem *prawo karne międzynarodowe* (*internationales Strafrecht*) najczęściej określa się normy wewnętrznego prawa karnego poszczególnych

²⁷ L. Gardocki, *Über den Begriff des Internationalen Strafrechts*, Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft 1986, Zeszyt 3, str. 718 – 719.

²⁸ Red. G. Werle, *Völkerstrafrecht*, Tübingen 2003, str. 30.

²⁹ K. Michał, W. Paweł, I. Jacek, *Podstawy prawa karnego międzynarodowego*, Warszawa 2008, str. 32.

³⁰ Spotkać się można ponadto w polskiej literaturze przedmiotu z terminami takimi jak *międzypaństwowe prawo karne*, *międzynarodowe prawo karne publiczne*, *prawo karne narodów* lub *właściwe międzynarodowe prawo karne*. Zob. W. Świda, *Prawo karne*, Warszawa 1946, s. 47., K. Buchała, W. Wolter, *Wykład prawa karnego na podstawie k.k. z 1969 roku*, Część I, zeszyt 1, Kraków 1971, s. 51.

państw, które odnoszą się do przestępstw z elementem obcym (np. popełnionych przez obcokrajowców) oraz do instytucji międzynarodowej współpracy w sprawach karnych (np. ekstradycja). Natomiast przez *międzynarodowe prawo karne* lub *prawo międzynarodowe karne* (*Völkerstrafrecht*, *International Criminal Law*) rozumie się najczęściej przepisy prawa międzynarodowego publicznego odnoszące się do zbrodni międzynarodowych.³¹

§ 2. Odpowiedzialność karna jednostki w prawie międzynarodowym

W prawie międzynarodowym czynem zabronionym jest każde działanie niezgodne z normami tego prawa, zarówno zwyczajowymi jak i traktatowymi, godzące we wspólne dobro i interesy społeczności międzynarodowej. Czyn taki mogą popełnić jedynie podmioty prawa międzynarodowego. Zagadnienie podmiotowości w prawie międzynarodowym budzi liczne kontrowersje. Podstawowymi i niekwestionowanymi podmiotami prawa międzynarodowego są państwa. Większość przedstawicieli doktryny do grupy podmiotów prawa międzynarodowego zalicza również organizacje międzynarodowe o charakterze rządowym. Spotkać się można również coraz częściej z poglądami zaliczającymi do tej grupy także państwa *in statu nascendi*, organizacje pozarządowe, terytoria zależne, wspólnoty powstańcze oraz osoby fizyczne. Coraz więcej zwolenników zyskuje zwłaszcza koncepcja podmiotowości prawnomiędzynarodowej jednostki w kontekście międzynarodowych procedur sądowych. Najprawdopodobniej właśnie w efekcie umożliwienia osobom fizycznym występowania ze skargami przeciwko państwom rozwinęła się również koncepcja odpowiedzialności karnej jednostki za czyny zabronione w świetle prawa międzynarodowego.³²

Do I wojny światowej obowiązywała zasada wyłącznej odpowiedzialności państw za naruszenie norm prawa międzynarodowego. Wcześniej zdarzały się przypadki karania jednostek za pogwałcenie prawa międzynarodowego, miały one jednak incydentalny charakter. Przykładem może tu być sąd nad Peterem von Hagenbach, jaki miał miejsce w 1474 r. Był to najprawdopodobniej pierwszy w historii przypadek powołania międzynarodowego trybunału w celu osądzenia osoby odpowiedzialnej za masakrę ludności

³¹ L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2009, str. 3.

³² I. Gawłowicz, M. A. Wasilewska, *Międzynarodowa współpraca w walce z przestępczością*, Szczecin 2004, str. 15 -16.

cywilnej.³³ Dowodzeni przez von Hagenbacha żołnierze dopuścili się licznych okrucieństw na mieszkańcach okupowanej miejscowości Breisach nad Renem. Po odbiciu miasteczka Petera von Hagenbacha postawiono przed specjalnym, powołanym ad hoc trybunałem, oskarżono o zbrodnie wojenne i skazano na karę śmierci przez ścięcie.³⁴

Po raz pierwszy kwestia odpowiedzialności jednostki za pogwałcenie prawa międzynarodowego pojawiła się w Traktacie wersalskim z 1919 r., w którym to wyrażono zasadę odpowiedzialności karnej przed trybunałami międzynarodowymi sprawców zbrodni przeciw pokojowi oraz prawom i zwyczajom wojennym. Zasadę bezpośredniej odpowiedzialności jednostki zaczęto realizować po II wojnie światowej. Wyrazem tego był szereg aktów przyjętych po wojnie i regulujących kwestie odpowiedzialności za zbrodnie wojenne. Jednym z najważniejszych aktów było porozumienie Londyńskie z 8 sierpnia 1945 r., na mocy którego powołano Międzynarodowy Trybunał Wojskowy, tzw. Trybunał Norymberski. W dniu 19 stycznia 1946 powołano Międzynarodowy Trybunał Wojskowy dla Dalekiego Wschodu, tzw. Trybunał Tokijski do osądzenia zbrodni dokonanych przez przywódców i pozostałych obywateli Japonii w czasie II wojny światowej. Powołanie obu trybunałów przyniosło doniosłe zmiany w sferze międzynarodowego prawa karnego i odpowiedzialności jednostki za zbrodnie międzynarodowe. Zgodnie bowiem z zasadami norymberskimi można odtąd pociągnąć jednostkę do odpowiedzialności za pogwałcenie prawa międzynarodowego i podlega ona karze na podstawie tego prawa bez względu na to czy dana zbrodnia międzynarodowa jest penalizowana w prawie wewnętrznym danego państwa.³⁵

We współczesnym piśmiennictwie odróżnia się w prawie międzynarodowym dwie formy czynów zabronionych: zbrodnie międzynarodowe (*Volkerrechtsvebrechen, crimes under international law*) i przestępstwa międzynarodowe (*internationale Verbrechen, international crimes*). Co prawda przed II wojną światową termin zbrodni międzynarodowej był już w użyciu to jednak dopiero bezprecedensowe doświadczenia zakończonej wojny wymusiły przekonanie o konieczności wyodrębnienia tych naruszeń prawa

³³ W procesie tym zastosowana została również po raz pierwszy w historii zasada odpowiedzialności karnej dowódcy za zbrodnie popełnione przez żołnierzy pozostających pod jego dowództwem i kontrolą (*Command responsibility*), która wiele wieków później usankcjonowana została w Konwencji dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej (IV konwencja haska) oraz w Konwencji w sprawie zastosowania do wojny morskiej zasad konwencji genewskiej (X konwencja haska) z 18 października 1907 r. Zob.: L. Gelberg, Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Wybór dokumentów, wstęp i opracowanie, Warszawa 1954, t. I, s. 269 – 273.

³⁴ G. Schwarzenberger, *International Law as Applied by International Courts and Tribunals: The Law of Armed Conflict*, tom II, Londyn 1968, str. 463.

³⁵ E. Dynia, *Przestępstwa prawa międzynarodowego. Odpowiedzialność prawnomiędzynarodowa jednostki*, Studia i Materiały, Warszawa 1999 r., str. 3.

międzynarodowego, które w sposób najdrastyczniejszy godzą w pokój i bezpieczeństwo międzynarodowe. W art. 6 statutu Trybunału Norymberskiego wymieniono zbrodnie przeciw pokojowi, zbrodnie wojenne i zbrodnie przeciw ludzkości. Od zakończenia II wojny światowej koncepcja zbrodni międzynarodowych uległa dalszemu rozwojowi i poszerzeniu.³⁶ Katalog zbrodni międzynarodowych nie został dotychczas dokładnie sprecyzowany. Wynika to w dużej mierze z faktu, iż międzynarodowe prawo karne jest stosunkowo młodą gałęzią prawa i podlega wciąż nieustannej ewolucji.³⁷

Do przestępstw o charakterze międzynarodowym (*delicta iuris gentium*) zaliczany jest właśnie terroryzm międzynarodowy, a także inne przestępstwa takie jak piractwo, zerwanie podmorskich kabli lub rurociągów, nadawanie nielegalnych programów radiowych i telewizyjnych z morza otwartego, niedozwolony handel narkotykami, handel niewolnikami, handel żywym towarem, fałszowanie pieniędzy. Rozróżnienie między zbrodniami międzynarodowymi i przestępstwami międzynarodowymi oraz zaliczenie terroryzmu do tej drugiej kategorii skutkuje ściśle określonymi konsekwencjami. Chociaż zbrodnie jak i przestępstwa międzynarodowe regulowane są konwencjami i ustawodawstwem krajowym, to jednak różnią się pod wieloma względami. Odpowiedzialność karna w przypadku przestępstw międzynarodowych nie wynika bezpośrednio z konwencji, lecz z ustaw krajowych inkorporujących postanowienia konkretnych umów międzynarodowych. Poszczególne fragmenty przestępstwa międzynarodowego popełniane są w różnych krajach, tymczasem element transgraniczności nie jest warunkiem niezbędnym zbrodni międzynarodowej. Przestępstwa międzynarodowe, mimo iż tak jak zbrodnie godzą we wspólne dobro lub interesy państw, cechuje jednak niższy stopień szkodliwości dla społeczności międzynarodowej.³⁸

Zbrodnie międzynarodowe odróżnia od pozostałych przestępstw międzynarodowych również fakt bezpośredniej penalizacji na podstawie prawa międzynarodowego (*direct enforcement model*).³⁹ W przypadku przestępstw międzynarodowych prawo międzynarodowe nie penalizuje ich bezpośrednio, lecz nakłada na

³⁶ R. Sonnenfeld, *Pojęcie...* op. cit., str. 66 – 67.

³⁷ Świadczyć może o tym chociażby fakt, iż w żadnych dostępnych encyklopediach prawa nie ma definicji międzynarodowego prawa karnego.

³⁸ J. Barcik, T. Srogosz, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2008, str. 303.

³⁹ Model bezpośredniego egzekwowania prawa międzynarodowego w aktualnym kształcie realizowany jest przez instytucje bezpośredniej penalizacji prawnokarnej, do których zaliczają się obecnie: Międzynarodowy Trybunał Karny dla Byłej Jugosławii, Międzynarodowy Trybunał Karny dla Rwandy oraz przede wszystkim Międzynarodowy Trybunał Karny, a także krajowe organy wymiaru sprawiedliwości zobowiązane do egzekwowania odpowiedzialności za zbrodnie międzynarodowe. Zob.: M. Ch. Bassiouni, *The Philosophy and Policy of International Criminal Justice* [w:] L. Ch. Vorhah (red.), *Man's inhumanity to man: essays on International Law in Honour of Antonio Cassese*, Haga 2003, str. 69.

państwa obowiązek ich penalizacji (czy raczej państwa same nakładają na siebie taki obowiązek przystępując do określonej umowy międzynarodowej). Sprawca przestępstwa międzynarodowego nie naruszy, więc swoim zachowaniem żadnej normy prawa międzynarodowego. Podstawą jego odpowiedzialności karnej za dane przestępstwo międzynarodowe będą określone krajowe przepisy karne implementujące do systemu krajowego postanowienia właściwych umów międzynarodowych. W tym przypadku możemy mówić o pośredniej, realizowanej za pośrednictwem prawa krajowego, penalizacji na podstawie prawa międzynarodowego (*indirect enforcement model*). Z takim rozwiązaniem mamy do czynienia w przypadku terroryzmu międzynarodowego, przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej i innych przestępstw o charakterze międzynarodowym.

Ostatnim elementem odróżniającym zbrodnie międzynarodowe od przestępstw jest okoliczność, iż te ostatnie ścigane są na podstawie prawa krajowego. W konsekwencji ich sprawcy sązeni są przez sądy krajowe poszczególnych państw i nie podlegają jurysdykcji sądów międzynarodowych, tak jak sprawcy zbrodni międzynarodowych.⁴⁰

Szansa by terroryzm uzyskał status zbrodni międzynarodowej nadarzyła się w trakcie prac nad statutem Międzynarodowego Trybunału Karnego. W trakcie dyskusji nad zakresem jurysdykcji przyszłego Trybunału zbrodnie międzynarodowe podzielono na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza z nich objęła najpoważniejsze zbrodnie wagi międzynarodowej (*core crimes*), które „zagrożają pokojowi, bezpieczeństwu i pomyślności świata”. Zaliczono do nich zbrodnie przeciwko ludzkości, zbrodnie ludobójstwa, zbrodnie wojenne oraz zbrodnie agresji. Zbrodnie te wymienione zostały w art. 5 Statutu Międzynarodowego Trybunału Karnego i jako jedyne podlegają jego jurysdykcji.

Do drugiej grupy zbrodni, tzw. zbrodni traktatowych (*treaty crimes*) zaliczono terroryzm oraz handel narkotykami. Zbrodni traktatowych w odróżnieniu od *core crimes*, nie utożsamia się powszechnie z najpoważniejszymi zbrodniami wagi międzynarodowej. Coraz częściej jednak stają się one przedmiotem zainteresowania międzynarodowego prawa karnego, czego dowodem są przyjmowane w ramach ONZ liczne konwencje dotyczące walki z terroryzmem i przestępczością zorganizowaną. Potrzeba jednak jeszcze trochę czasu by terroryzm i handel narkotykami zyskał w powszechnym odbiorze status równy zbrodni ludobójstwa lub zbrodniom wojennym.⁴¹

W trakcie konferencji założycielskiej Międzynarodowego Trybunału Karnego w Rzymie w 1998 r. postulowano rozszerzenie zakresu jurysdykcji MTK również o zbrodnie

⁴⁰J. Barcik, T. Srogosz, Prawo... op. cit., str. 303.

⁴¹M. Płachta, Międzynarodowy Trybunał Karny, t. 1, Kraków 2004, str. 371.

terroryzmu. Jednakże ze względu na fakt, iż nie można było osiągnąć porozumienia między państwami co do ogólnie akceptowalnej definicji terroryzmu odstąpiono w czasie negocjacji od tego pomysłu w obawie przed sporem mogącym udaremnić przyjęcie Statutu MTK. Istnieje jednak pogląd dopuszczający uznanie aktów terroryzmu za zbrodnie międzynarodowe, a tym samym poddanie ich jurysdykcji MTK po wypełnieniu przez nie w każdym indywidualnym przypadku przesłanek zbrodni przeciw ludzkości lub zbrodni wojennych.⁴² Statut MTK co prawda nakazuje dosłowne interpretowanie definicji zbrodni międzynarodowych, zakazując jednocześnie rozszerzania ich na drodze analogii, to jednak dopuszcza w art. 22 ust. 3 możliwość uznania jakiegokolwiek zachowania za przestępstwo na podstawie prawa międzynarodowego. Stosownie do prawa traktatowego i zwyczajowego brakuje jednak innej kategorii poważnych naruszeń prawa międzynarodowego do których mógłby odnosić się statut rzymski, uznać więc należy iż zapis ten dotyczy poszczególnych znamion wymienionych w statucie zbrodni międzynarodowych, jak jest to na przykład w przypadku terroryzmu.⁴³

Chociaż prace nad statutem MTK zakończono w 2008 r. to pod wpływem zamachów z 11 września 2001 r. ponownie aktualna stała się kwestia czy i pod jakimi warunkami można uznać terroryzm za zbrodnię międzynarodową? Z uwagi na specyfikę zjawiska terroryzmu międzynarodowego i skalę zagrożenia, jaką ze sobą niesie dla społeczności międzynarodowej nie można wykluczyć włączenia w przyszłości terroryzmu do katalogu zbrodni międzynarodowych. Twórcy statutu MTK, zdając sobie sprawę z tego faktu zawarli w Statucie MTK art. 123 ust. 1., który stanowi, iż po 7 latach od dnia wejścia w życie statutu lista zbrodni międzynarodowych może być przedmiotem rewizji. Terroryzm należy do przestępstw, które jako pierwsze mogłyby w takim przypadku uzyskać status zbrodni międzynarodowej.

⁴² G. Werle (red.), *Völkerstrafrecht...* op. cit., str. 32.

⁴³ K. Michał, W. Paweł, I. Jacek, *Podstawy prawa...* op. cit., str. 32.

§ 3. Podstawy jurysdykcji karnej w sprawach terroryzmu morskiego

1. Uwagi ogólne

Prawo karne każdego państwa ma ściśle określony zasięg działania. Zakres oddziaływania krajowych norm prawnych wyznaczają tzw. zasady jurysdykcyjne, określające obowiązywanie prawa karnego pod względem miejsca i osób. Stosowanie przez sądy krajowe wewnętrznych przepisów karnych w przypadku ścigania sprawców aktów terroryzmu morskiego budzić może wiele kontrowersji. Należy pamiętać, iż w przypadku aktów terroryzmu zarówno sprawcy jak i ich ofiary mogą być obywatelami kilku państw. Akty terroryzmu morskiego mogą mieć miejsce na terytorium różnych państw lub poza terytorium jakiegokolwiek państwa, na wodach morza otwartego. Skutki tych aktów mogą dotyczyć tym samym kilku państw. Ustalenie właściwości jurysdykcyjnej państw dotkniętych aktami terroryzmu morskiego stanowi kwestię niezwykle istotną. Może być ono jednocześnie wysoce skomplikowane.

W prawie międzynarodowym wyróżnia się trzy podstawowe rodzaje jurysdykcji:

- 1) jurysdykcję do stanowienia prawa, czyli kompetencje prawodawcze państwa (*jurisdiction to prescribe*);
- 2) jurysdykcję do stosowania prawa, czyli kompetencje organów sądowych państwa do wykładni i orzekania o sytuacji prawnej (*jurisdiction to adjudicate*);
- 3) jurysdykcję do egzekwowania prawa, czyli kompetencje do nakładania na określone podmioty obowiązku określonego zachowania zgodnego z prawem (*jurisdiction to enforce*).

Przy czym nie zawsze wszystkie trzy rodzaje jurysdykcji będą miały jednocześnie zastosowanie w ramach jednego systemu prawa. Istnienie jednej kategorii jurysdykcji nie przesądza istnienia pozostałych.⁴⁴ Okoliczność taką potwierdził Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w sprawie Lotus.⁴⁵ W dniu 2 sierpnia 1926 r. na morzu egejskim w pobliżu przylądka Sigri francuski parowiec S.S. Lotus zderzył się z tureckim węglowcem Boz - Court. Winę za kolizję ponosił oficer pełniący wachtę na francuskim statku. W wyniku incydentu turecki statek zatonął, a ośmiu tureckich marynarzy zginęło. Po przybyciu Lotusa do Istambułu Turcja aresztowała francuskiego oficera i wszczęła przeciwko

⁴⁴ T. Ostropolski, Zasada jurysdykcji uniwersalnej w prawie międzynarodowym, Warszawa 2009 r., str. 20.

⁴⁵ Treść wyroku dostępna na stronie internetowej:

http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus/, 12.06.2010 r.

niemu postępowania karne. Francuz został skazany na karę 8 dni aresztu i grzywnę. Spotkało się to ze sprzeciwem Francji, która podważała jurysdykcję tureckiego sądu twierdząc, iż skoro kolizja miała miejsce na wodach morza otwartego to wyłącznie uprawnionym do osądzenia francuskiego oficera jest francuski sąd.⁴⁶ Działania tureckich władz i stanowisko Francji doprowadziły do poddania sporu pod osąd STSM. Trybunał w swoim wyroku z 7 września 1927 r. orzekł między innymi, iż z zasady wolności mórz wynika co prawda zakaz podejmowania jakichkolwiek działań interwencyjnych wobec obcych statków (kompetencja wykonawcza), nie wyklucza to jednak jurysdykcji do sądowego ścigania przestępstw, które miały miejsce w obrębie morza otwartego (kompetencja sądowa). Tym samym STSM dokonał rozróżnienia między obszarem, w którym państwa posiadają jurysdykcję do egzekwowania prawa oraz tym, w którym mogą sprawować jedynie jurysdykcję sądową.

W prawie międzynarodowym wykształciło się kilka podstawowych zasad ustalania jurysdykcji karnej. Zasady te oparte są na tzw. łącznikach jurysdykcyjnych (podstawy jurysdykcji), czyli na określonych okolicznościach faktycznych wiążących daną sprawę z konkretnym państwem.⁴⁷ W przypadku braku takiego łącznika państwo podejmujące określone działania naruszać będzie kompetencje innego państwa w danej sprawie, narażając się tym samym na zarzut łamania zakazu ingerencji w sprawy należące do wewnętrznej jurysdykcji państw, będącego jedną z fundamentalnych zasad międzynarodowego ładu określonych w Karcie ONZ.

Analiza aktów prawnych dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej pozwala stwierdzić, iż tradycyjne zasady jurysdykcyjne znajdują zastosowanie także do sprawców aktów terroryzmu morskiego. Przy czym zasady te doznają specyficznej modyfikacji zawartych w międzynarodowych konwencjach mających zastosowanie do walki z terroryzmem morskim. Wynika to z faktu, iż w przypadku sprawców aktów terroryzmu morskiego zachodzić mogą trudności w ustaleniu na czyich wodach terytorialnych dane przestępstwo zostało popełnione oraz zaistnieć może ryzyko bezkarności sprawcy przestępstwa gdyby miało ono miejsce na wodach morza pełnego w sytuacji braku państwa kompetentnego do wykonania jurysdykcji.⁴⁸ Do zasad jurysdykcji karnej zaliczamy:

- 1) zasadę terytorialności,

⁴⁶ Prawo Międzynarodowe Publiczne, Wybór orzecznictwa, Część I, Orzecznictwo sądów międzynarodowych, Łódź 2007, s. 21, [w:] dokument dostępny na stronie internetowej Katedry Prawa Międzynarodowego i Stosunków Międzynarodowych Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego: http://www.grocjusz.edu.pl/Files/orzecznictwo_1.pdf, 17.07. 2010 r.

⁴⁷ T. Ereciński, J. Ciszewski, Międzynarodowe postępowanie cywilne, Warszawa 2000, s. 70.

⁴⁸ J. Barcik, Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego, Warszawa 2004, s. 121 – 133.

- 2) zasadę obywatelstwa,
- 3) zasadę ochronną,
- 4) zasadę odpowiedzialności zastępczej,
- 5) zasadę represji wszechświatowej

2. Zasada terytorialności oraz zasada bandery

Najważniejszą zasadą, na której opiera się jurysdykcję państw w sprawach karnych jest zasada terytorialności. Jest to podstawowa zasada obowiązująca w większości państw świata,⁴⁹ znana pod łacińską paremią *lex loci delicti*. Zgodnie z tą zasadą państwo jest uprawnione poddać jurysdykcji swoich sądów karnych sprawców wszystkich przestępstw, jakie miały miejsce na jego terytorium. Dla zastosowania tej zasady nie ma znaczenia obywatelstwo sprawcy ani ofiary.

Początkowo zasada ta ograniczała się tylko i wyłącznie do terytorium państwowego. Przez terytorium państwa rozumiemy obszar powierzchni ziemi w jego granicach wraz z wodami wewnętrznymi, morskimi wodami terytorialnymi oraz wodami archipelagowymi (w przypadku państw archipelagowych), a także słupem powietrza nad tymi obszarami i wnętrzem ziemi pod nimi.⁵⁰ Na przestrzeni lat koncepcja terytorialna uległa jednak znacznej ewolucji. Współcześnie ma ona o wiele szerszy zasięg niż pierwotnie i pozwala objąć jurysdykcją karną również przestępstwa popełnione poza formalnym terytorium państwa.

Przede wszystkim na gruncie prawa morza zasada terytorialności uległa rozszerzeniu poprzez uznanie określonych suwerennych praw państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do szelfu kontynentalnego oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. Państwa przybrzeżne nie sprawują w granicach tych obszarów pełnej jurysdykcji. Są one jednak wyłącznie uprawnione do określonych działań, takich jak eksploatacja i eksploracja zasobów naturalnych tam się znajdujących. Jurysdykcja państwa nadbrzeżnego nie wynika w tym przypadku z zasady terytorialności *sensu stricto*, ponieważ obszary te nie należą do terytorium państwa. Można tu jednak mówić o pewnej analogii w stosunku do zasady terytorialności. Analogia ta polega na

⁴⁹ Znana jest ona również polskiemu ustawodawstwu karnemu. Zasadę terytorialności wyraża art. 5 KK, który stanowi: „Ustawę karną polską stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.”

⁵⁰ L. Gardocki, Prawo karne, Warszawa 2009, s. 39.

wyłącznej jurysdykcji jednego państwa odnośnie określonego obszaru i wszystkich osób na nim przebywających.⁵¹

Zasada terytorialności uległa modyfikacji na skutek przyjęcia w wielu ustawodawstwach karnych państw tzw. teorii obiektywnej (ang. *effects doctrine*, *objective territoriale principle*, niem. *Erfolgstheorie* lub *Ubiquitätstheorie*). Teoria ta umożliwia objęcie jurysdykcją karną w oparciu o zasadę terytorialności przestępstwa popełnionego również poza granicami danego państwa, o ile jeden z elementów tego przestępstwa zrealizował się na jego terytorium. Na podstawie tej teorii można wszcząć postępowanie karne wobec tych sprawców aktów terrorystycznych, którzy co prawda działali poza granicami danego państwa, ale swoim zachowaniem wywołali skutek na jego terytorium.⁵² Teoria obiektywna uzyskała potwierdzenie we wspomnianej już sprawie S.S. Lotus. STSM w wydanym wówczas wyroku stwierdził, iż państwa w swym ustawodawstwie jak i praktyce akceptują możliwość sprawowania jurysdykcji karnej wobec sprawców czynów popełnionych poza ich terytorium „*traktując je tak, jakby były popełnione na terytorium tego państwa, jeśli jeden z elementów czynu, a ściślej jego skutki, na nim zachodzą*.” Co więcej STSM stwierdził również, że jeżeli przestępstwo popełnione na morzu pełnym wywołuje skutki na statku płynącym pod inną flagą lub na obcym terytorium, te same zasady muszą być zastosowane jak gdyby przypadek dotyczył dwóch terytoriów. STSM takie stanowisko poparł stwierdzeniem, że nie ma reguły prawa międzynarodowego zakazującej państwu, do którego statek należy lub na którego statku skutki czynu zachodzą, traktowania czynu jako przestępstwa popełnionego na jego terytorium i sądenia sprawcy. STSM w oparciu o międzynarodową zasadę równości suwerennych państw stwierdził, iż ograniczeń suwerenności państw nie można domniemywać. Państwa co do zasady są wolne w realizowaniu swojej jurysdykcji dopóty, dopóki prawo międzynarodowe nie nałoży na nie ograniczeń. Podstawowym ograniczeniem wynikającym z prawa międzynarodowego jest zakaz wykonywania przez państwa swojego władztwa na terytorium innych państw za wyjątkiem przypadków gdy adekwatne normy międzynarodowego prawa zwyczajowego lub traktatowego będą zezwalały na to. Trybunał dodał jednak, iż nie oznacza to wcale, „*że prawo międzynarodowe zakazuje państwu wykonywania jurysdykcji na swym terytorium,*

⁵¹ B.H. Oxman, *Jurisdiction of States*, [w:] Red. R. Bernhardt, *Encyclopedia of Public International Law*, t. III, Amsterdam 1997, s. 57.

⁵² K. Indeck, *Prawo karne wobec terroryzmu i aktu terrorystycznego*, Łódź 1998, s. 218.

wobec wszelkich przypadków zachowań jakie miały miejsce poza jego granicami, i której nie można oprzeć na zezwalającej jej wykonywanie regule prawa międzynarodowego.”⁵³

Rozszerzeniem zasady terytorialności jest również zasada bandery, czyli zasada przynależności państwowej statku (zarówno wodnego, jak i powietrznego). Zasada ta pozwala na objęcie jurysdykcją karną przestępstw popełnionych na pokładzie statku płynącego pod banderą danego państwa, nie tylko wtedy gdy znajduje się on na jego wodach terytorialnych, ale również gdy znajduje się na wodach terytorialnych innego państwa oraz na morzu otwartym. Zasada ta narodziła się w skutek szerokiej krytyki, z jaką spotkał się wyrok STSM w sprawie Lotus, odrzucający stanowisko Francji i przyznający państwu szeroką gamę uprawnień w zakresie jurysdykcji, które mogą być ograniczone tylko na podstawie konkretnej normy prawa międzynarodowego, zabraniającej określonych działań.⁵⁴ Doprowadziło to do modyfikacji zasad regulujących postępowanie w przypadku kolizji na morzu na mocy art. 11 Konwencji genewskiej o morzu otwartym z 1958 r. oraz art. 97 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 10 grudnia 1982 r. W obu tych artykułach wyrażono, odwrotnie niż w sprawie Lotus, zasadę, iż w przypadku zderzenia lub jakiegokolwiek innego wypadku w żegludze, dotyczącego statku na pełnym morzu, mogącego skutkować odpowiedzialnością karną lub dyscyplinarną kapitana lub każdej innej osoby zatrudnionej na statku, postępowanie karne lub dyscyplinarne przeciwko tym osobom może być wszczęte tylko przez właściwe władze państwa bandery albo państwa, którego ta osoba jest obywatelem.

Dodać należy, iż na podstawie art. 5 Konwencji o morzu otwartym z 1958 r. oraz art. 91 Konwencji o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. statki posiadają przynależność tego państwa, którego banderę mają prawo podnosić. Każde państwo samodzielnie określa warunki przyznawania statkom swojej przynależności państwowej i podnoszenia jego bandery. Warunkiem jednak jest istnienie rzeczywistej więzi pomiędzy statkiem a państwem. W szczególności związek ten powinien się wyrażać w możliwości skutecznego wykonywania swej jurysdykcji przez państwo nad statkami podnoszącymi jego banderę.

W konwencjach antyterrorystycznych zasada terytorialności wraz z zasadą bandery stanowią częstą podstawę ustalania jurysdykcji karnej. Jest ona obecna również w konwencjach mających zastosowanie w walce z terroryzmem morskim. Zasadę terytorialności wyraża art. 6 ust. 1 pkt. b, a zasadę bandery art. 6 ust. 1 pkt. a Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z

⁵³ Prawo Międzynarodowe Publiczne, Wybór orzecznictwa... op. cit., s. 24-25.

⁵⁴ M. N. Shaw, Prawo międzynarodowe, Warszawa 2006, s. 378.

10 III 1998 r.⁵⁵ W Konwencji przeciwko braniu zakładników z 17 XII 1979 r.⁵⁶ zasada terytorialności oraz bandery zawarta jest w art. 5 ust. 1.

3. Zasada obywatelstwa

Jedną z zasad jurysdykcyjnych mających zastosowanie w przypadku popełnienia aktu terrorystycznego poza granicami państwa jest zasada obywatelstwa,⁵⁷ zwana również zasadą narodowości podmiotowej. Zasada ta pozwala objąć jurysdykcją karną obywateli danego państwa, którzy popełnili przestępstwo poza jego granicami. Warunkiem niezbędnym dla zastosowania zasady obywatelstwa jest podwójna przestępność czynu, czyli uznanie go za przestępstwo w państwie, którego sprawca jest obywatelem oraz w państwie, w którym go popełniono. Jest to zasada powszechnie akceptowana w światowym ustawodawstwie,⁵⁸ różnica polega jednak w różnym zakresie jej stosowania przez różne państwa. Państwa systemu kontynentalnego (*civil law*) korzystają z tej zasady w sposób ekstensywny, obejmując swoją jurysdykcją wszystkie przestępstwa popełnione przez ich obywateli za granicą. Państwa systemu anglosaskiego (*common law*) ograniczają natomiast zastosowanie tej zasady tylko do wybranych przestępstw. Tak na przykład w Wielkiej Brytanii sądy mogą sądzić brytyjskich obywateli, którzy popełnili za granicą wyłącznie ściśle określone przestępstwa, takie jak zdrada ojczyzny, morderstwo lub bigamia.⁵⁹

⁵⁵ **Art. 6: 1.** „Każde państwo-strona podejmie takie środki, jakie mogą okazać się konieczne do ustanowienia swej jurysdykcji w sprawach o przestępstwa wymienione w artykule 3, jeżeli przestępstwa te są popełnione:

(a) przeciwko statkowi lub na statku podnoszącym banderę tego państwa w czasie popełnienia przestępstwa, lub

(b) na terytorium tego państwa, włącznie z jego morzem terytorialnym, lub

(a) przez obywatela tego państwa.

⁵⁶ **Art. 5: 1.** „Każde Państwo-Strona podejmie wszelkie niezbędne środki dla ustanowienia swojej jurysdykcji w sprawie jakiegokolwiek z przestępstw wymienionych w artykule 1, które zostało popełnione:

(a) na jego terytorium lub na pokładzie statku albo samolotu zarejestrowanego w tym państwie,

(b) przez któregokolwiek z jego obywateli lub, jeżeli to państwo uzna to za właściwe, przez te osoby nie mające żadnego obywatelstwa, które mają na jego terytorium swoje zwykłe miejsce zamieszkania,

(c) w celu zmuszenia tego państwa do dokonania jakiegokolwiek działania lub powstrzymania się od niego; albo

(d) w odniesieniu do zakładnika, który jest obywatelem tego państwa, jeżeli to państwo uzna to za właściwe.”

⁵⁷ W systemach prawnych niektórych państw podstawą jurysdykcji jest nie tylko obywatelstwo, ale również inny łącznik personalny, jak np. wystarczająco długi pobyt w danym państwie.

⁵⁸ W polskim kodeksie karnym wyraża tę zasadę art. 109, w świetle którego obywatel polski odpowiada za wszelkie czyny popełnione za granicą, które są przestępstwami według prawa polskiego oraz według prawa obowiązującego w miejscu popełnienia. Art. 111 § 3 KK przewiduje natomiast odstępstwo od wymogu podwójnej przestępności czynu w dwóch sytuacjach. Po pierwsze warunek ten nie ma zastosowania w sytuacji, gdy polski funkcjonariusz publiczny, pełniąc służbę za granicą popełnił tam przestępstwo w związku z wykonywaniem swoich funkcji. Po drugie nie ma on zastosowania do osoby, która popełniła przestępstwo w miejscu nie podlegającym żadnej władzy państwowej, np. na tratwie na morzu pełnym. Zob. L. Gardocki, Prawo karne... op. cit., s. 41.

⁵⁹ P. Malanczuk, M. Barton, *Modern introduction to international law*, Routledge 1997, s. 111.

W międzynarodowym prawie morza zastosowanie zasady obywatelstwa uległo rozszerzeniu, ponieważ każde państwo na jej podstawie uprawnione jest sądzić czyny swoich obywateli, bez względu na to czy były popełnione na statku płynącym pod obcą banderą, na wodach morza otwartego czy wodach terytorialnych innego państwa.⁶⁰

Zasada obywatelstwa wyrażona jest w art. 6 ust. 1 pkt. c Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1998 r. W Konwencji przeciwko braniu zakładników z 17 grudnia 1979 r. zasada ta zawarta jest w art. 5 ust. 1 pkt. b., a w Protokole z 10 marca 1998 r. w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym w art. 3 ust. 1 pkt. B.⁶¹

4. Zasada narodowości przedmiotowej

W oparciu o zasadę narodowości przedmiotowej (zasada jurysdykcji biernej) państwo może realizować jurysdykcję umożliwiającą osądzenie cudzoziemców, którzy poza terytorium tego państwa popełniają przestępstwo wymierzone przeciwko jego obywatelom (*ang. passive personality principle, niem. passives Personalitätsprinzip*).

Między innymi w oparciu o tą zasadę, w tak zwanej sprawie Cuttinga z 1886 r. meksykański sąd uzasadniał swoją jurysdykcję do aresztowania przebywającego w Meksyku amerykańskiego obywatela i osądzenia go za publikację w jednej z teksańskich gazet szkalującego artykułu na temat pewnego meksykańskiego obywatela. Stany Zjednoczone protestowały, podważając prawo Meksyku do sądenia amerykańskiego obywatela w oparciu o zasadę narodowości przedmiotowej. W między czasie strona pokrzywdzona wycofała zarzuty i sprawa nie doczekała się ostatecznego rozstrzygnięcia.⁶²

⁶⁰G. Marston, Maritime Jurisdiction [w:] red. R. Bernhardt, Encyclopedia of Public International Law, Law of the sea, air and space, t. XI, Amsterdam 1989, s. 223.

⁶¹ Art. 3: „1. Każde Państwo-Strona podejmie takie środki, jakie mogą okazać się konieczne dla ustanowienia swojej jurysdykcji w sprawach o przestępstwa wymienione w artykule 2, jeżeli przestępstwa te są popełnione: (a) przeciwko stałej platformie lub na stałej platformie, jeżeli platforma ta umieszczona jest na szelfie kontynentalnym tego państwa, lub (b) przez obywatela tego państwa. 2. Państwo-Strona może również ustanowić swoją jurysdykcję w sprawach o każde z tych przestępstw, jeżeli: (a) jest ono popełnione przez bezpaństwowca, którego stałe miejsce zamieszkania znajduje się w tym państwie, (b) w czasie popełnienia przestępstwa obywatel tego państwa został zatrzymany, zastraszony, zraniony bądź zabity, lub (c) przestępstwo jest popełnione w celu zmuszenia tego państwa do dokonania lub powstrzymania się od dokonania jakiegoś czynu.”

⁶² P. Malanczuk, M. Barton, Modern... op. cit., s. 111.

Początkowo zasada jurysdykcji biernej uważana była za wątpliwą podstawę jurysdykcyjną na gruncie prawa międzynarodowego. Mimo, iż uzyskała ona akceptację pewnej liczby państw to przez długi czas Stany Zjednoczone oraz Wielka Brytania zdecydowanie sprzeciwiały się stosowaniu tej zasady.⁶³ Swoje stanowisko państwa te opierały na stwierdzeniu, iż krzywda obywatela danego państwa, który padł ofiarą przestępstwa na terytorium innego państwa nie musi wcale naruszać generalnych interesów jego ojczyzny. Z drugiej strony zwolennicy stosowania tej zasady twierdzili, iż skoro państwo, na którego terytorium przestępstwo miało miejsce nie chce lub nie może ścigać sprawcy, to tym samym państwo ojczyste pokrzywdzonego uzyskuje upoważnienie by chronić swojego obywatela osądzając sprawcę przestępstwa, który znajdzie się w zasięgu jego jurysdykcji. Nowe wydarzenia, w tym przede wszystkim porwanie w 1986 r. włoskiego statku wycieczkowego Achille Lauro przez palestyńskich terrorystów i zabójstwo amerykańskiego obywatela podczas tego incydentu spowodowały zmianę nastawienia Stanów Zjednoczonych i uznania przez nie zasady jurysdykcji biernej w odniesieniu do aktów terroryzmu i innych najpoważniejszych zbrodni. Wyrazem tych zmian była ustawa z 27 VIII 1987 r. o bezpieczeństwie dyplomatycznym i antyterroryźmie (*Omnibus Diplomatic Security and Antiterrorism Act*), na mocy której wprowadzono do Rozdziału 18 Kodeksu Stanów Zjednoczonych, zatytułowanego „Przestępstwa i postępowanie karne”, (*United States Code, Title 18 - Crimes and Criminal Procedure*)⁶⁴ zmiany przewidujące zastosowanie amerykańskiego prawa w przypadkach zbrodni o charakterze terrorystycznym mających miejsce poza granicami USA i wymierzonych przeciwko amerykańskim obywatelom⁶⁵. Wprowadzony na mocy tej ustawy nowy Rozdział 113A, zatytułowany „*Terroryzm*” zezwala na rozszerzoną jurysdykcję sądów amerykańskich pod warunkiem, iż akty terrorystyczne będą miały na celu zmuszenie do określonych działań, zastraszenie lub wzięcia odwetu na amerykańskim rządzie lub ludności cywilnej.⁶⁶

Zasadność stosowania zasady jurysdykcji biernej potwierdzona została również w sprawie USA vs. Yunis.⁶⁷ Libański obywatel został zatrzymany na statku znajdującym się na wodach morza pełnego przez amerykańskich agentów pod zarzutem udziału w porwaniu jordańskiego samolotu pasażerskiego. Uzasadnieniem tych działań był fakt, iż na pokładzie

⁶³ M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe...* op. cit., s. 383.

⁶⁴ Tekst rozdziału 18 dostępny na U.S. Code Official Government Site: <http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=BROWSE&title=18usc&PDFS=YES>

⁶⁵ P. Malanczuk, M. Barton, *Modern introduction...* op. cit., s. 111.

⁶⁶ J. Barcik, *Akt terrorystyczny...* op. cit., s. 64-65.

⁶⁷ Zob.: P.D. Trooboff, *Aircraft Piracy, Federal Jurisdiction, Non-Resident Aliens on Foreign Soil*, *The American Journal of International Law*, vol. 83, 1989, s. 94.

tego statku znajdowało się kilku amerykańskich obywateli. Amerykański sąd orzekła wówczas, iż społeczność międzynarodowa uznaje legalność zasady jurysdykcji biernej, chociaż należy uznać, iż jest to najbardziej kontrowersyjna podstawa jurysdykcji karnej.⁶⁸

W dobie walki z międzynarodowym terroryzmem oraz innymi formami międzynarodowej przestępczości zasada ta cieszy się coraz szerszą, choć wciąż jeszcze nie powszechną akceptacją państw.⁶⁹ W obliczu tych zagrożeń państwa skłonne są coraz częściej sięgać po nią w obronie własnych obywateli. Zasady narodowości przedmiotowej nie należy jednak traktować jako podstawowej przesłanki jurysdykcyjnej. Wykonywanie jurysdykcji w oparciu o tą zasadę powinno mieć charakter raczej subsydiarny.⁷⁰

Przy zastosowaniu tej zasady na wodach międzynarodowych należy pamiętać, iż w przypadku kolizji w żegludze, dotyczącej statków na wodach morza otwartego zastosowanie zasady narodowości jest wykluczone. W pozostałych przypadkach zasada narodowości przedmiotowej jak najbardziej będzie miała zastosowanie.⁷¹

Zasadę narodowości przedmiotowej przyjmuje Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej w art. 6 ust. 2 pkt. b. Wyraża ją również art. 5 ust. 1 pkt. d Konwencji przeciwko braniu zakładników z 17 XII 1979 r. oraz art. 3 ust. 2 pkt. b Protokołu w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym z 10 marca 1998 r.

5. Zasada ochronna

Zgodnie z tą zasadą państwo może realizować swoją jurysdykcję wobec cudzoziemców, którzy za granicą popełnili przestępstwo godzące w jego bezpieczeństwo.⁷²

⁶⁸ P. Malanczuk, M. Barton, *Modern introduction...* ibidem.

⁶⁹ W polskim prawie karnym zasadę tą wyrażają przepisy art. 110 § 1-2 k.k. Zgodnie z nimi polskie prawo karne stosuje się do cudzoziemca, który popełnił za granicą czyn zabroniony skierowany przeciwko interesom Rzeczypospolitej Polskiej, obywatela polskiego, polskiej osoby prawnej lub polskiej jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej oraz do cudzoziemca, który popełnił za granicą przestępstwo o charakterze terrorystycznym. Polskie prawo ma zastosowanie również w razie popełnienia przez cudzoziemca za granicą innego czynu zabronionego, jeżeli czyn ten jest w świetle polskiej ustawy karnej zagrożony karą przekraczającą 2 lata pozbawienia wolności, a sprawca przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i nie postanowiono go wydać.

⁷⁰ I. Batenkas, S. Nash, *International Criminal Law*, London 2001, s. 153 [w:] T. Ostropolski, *Zasada jurysdykcji uniwersalnej...* op. cit., s. 31.

⁷¹ M. Münchau, *Terrorismus auf See...* op. cit., s. 143.

⁷² W Polsce zasada ta uregulowana jest w art. 112 K.K., zgodnie z którym niezależnie od przepisów obowiązujących w miejscu popełnienia czynu zabronionego, ustawę karną polską stosuje się do obywatela polskiego oraz cudzoziemca w razie popełnienia:

Zasada ta służy ochronie podstawowych interesów państwa, gdyż może się zdarzyć, iż przestępca mieszkający w innym państwie nie podlegałby karze w świetle jego prawa lub w przypadku przestępstwa o charakterze politycznym państwo to mogłoby odmówić jego ekstradycji.⁷³ Zasada ta często klasyfikowana jest razem z zasadą narodowości przedmiotowej. Z tej racji określana jest nieraz jako zasada narodowości przedmiotowej nieograniczona (lub obostrzona). Nazywana jest tak gdyż nieistotne jest tu obywatelstwo sprawcy przestępstwa, nie ma również wymogu podwójnej przestępności. Dotyczy ona ponadto tylko przestępstw najpoważniejszej natury.⁷⁴ Zasada narodowości przedmiotowej ograniczona odnosi się natomiast bardziej do przestępstw o charakterze indywidualnym⁷⁵. Często w przypadku przestępstw o charakterze terrorystycznym państwa uzasadniają swoją jurysdykcję w oparciu o tą zasadę. Problematycznym jest jednak zastosowanie tej zasady w stosunku do innych przestępstw, takich jak na przykład handel narkotykami czy przestępstw przeciwko środowisku. W związku z tym praktyka państw podąża w kierunku regulowania swojej jurysdykcji w tych obszarach na podstawie umów dwu lub wielostronnych. Tak też postąpiono w przypadku jurysdykcji państw nadbrzeżnych w Konwencji o prawie morza z 1982 r. Art. 27 Konwencji określa zasady wykonywania jurysdykcji karnej przez państwa nadbrzeżne na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne. Zgodnie z nim państwo nadbrzeżne nie powinno wykonywać jurysdykcji karnej 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 sytuacji, gdy skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne lub gdy przestępstwo jest tego rodzaju, że zakłóca spokój kraju lub porządek publiczny na morzu terytorialnym.

Zasada ochronna stanowić może podstawę jurysdykcyjną w sprawach terroryzmu morskiego w oparciu o art. 6 ust. 2 pkt c Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r. lub art. 3 ust. 2 pkt c Protokołu w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym z 10 marca 1998 r.

1) przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu wewnętrznemu lub zewnętrznemu Rzeczypospolitej Polskiej,

2) przestępstwa przeciwko polskim urządóm lub funkcjonariuszóm publicznym,

3) przestępstwa przeciwko istotnym polskim interesóm gospodarczym,

4) przestępstwa fałszywych zeznań złożonych wobec urzędu polskiego,

5) przestępstwa, z którego została osiągnięta, chociażby pośrednio, korzyść majątkowa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

⁷³ M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe...* op. cit., s. 384.

⁷⁴ J. Barcik, *Akt terrorystyczny...* op. cit., s. 128.

⁷⁵ L. Gardocki, *Zarys prawa...* op. cit., s. 137.

6. Zasada represji zastępczej

Zgodnie z zasadą represji zastępczej państwo, na którego terytorium znajduje się sprawca przestępstwa popełnionego poza jego granicami i nie będącego przestępstwem *iuris gentium* jest zobligowane do jego ścigania. Wykonywanie jurysdykcji karnej w oparciu o tę zasadę ma zastosowanie, kiedy żadne inne uprawnione do tego państwo nie powołało się na zasadę terytorialności, ochronną ani uniwersalną oraz gdy nie zastosowano ekstradycji lub wydalenia sprawcy.⁷⁶ Zasada ta ma charakter subsydiarny wobec pierwszorzędnego obowiązku wydania sprawcy zgodnie z zasadą *aut dedere aut judicare*. Podstawowym celem tej zasady jurysdykcyjnej jest eliminacja możliwości zaistnienia bezkarności sprawcy, do której mogłoby dojść w przypadku ucieczki sprawcy przestępstwa za granicę. Zasada ta jest uznawana przez większość państw europejskich,⁷⁷ podczas gdy w państwach systemu anglo – amerykańskiego nie odróżnia się jej od zasady jurysdykcji uniwersalnej. Zasada ta jest w znacznym stopniu zbliżona do zasady uniwersalnej, lecz w przeciwieństwie do niej nie obejmuje deliktów prawa międzynarodowego (*delicta iuris gentium*).⁷⁸ Zasada jurysdykcji uniwersalnej różni się ponadto od zasady represji zastępczej tym, iż w jej przypadku nie zachodzi wymóg przestępności czynu w świetle prawa państwa, w którym sprawca został ujęty (*lex loci*), ani nie jest ona uzależniona od kwestii wydania lub ekstradycji sprawcy. Zasada jurysdykcji zastępczej jest obecna w wielu konwencjach dotyczących terroryzmu międzynarodowego. Między innymi wyraża ją art. 8 ust. 1 Międzynarodowej konwencji przeciwko braniu zakładników sporządzonej w Nowym Jorku dnia 18 grudnia 1979 r.⁷⁹ Można ją znaleźć także w art. 6 ust. 4 Konwencji rzymskiej oraz w art. 3 ust. 4 Protokołu z 10 marca 1998 r. w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

⁷⁶ S. Pikulski, Prawne środki zwalczania terroryzmu, Olsztyn 2000, s. 77.

⁷⁷ W polskim kodeksie karnym zasadę tą wyraża art. 110 § 2. Zgodnie z nim polskie prawo karne stosuje się w razie popełnienia przez cudzoziemca za granicą czynu zabronionego, do którego nie ma zastosowania ani zasada ochronna ograniczona ani nieograniczona, jeżeli czyn zabroniony jest w polskim prawie karnym zagrożony karą przekraczającą 2 lata pozbawienia wolności, a sprawca przebywa na terytorium Polski i nie postanowiono go wydać.

⁷⁸ J. Barcik, Akt terrorystyczny... op. cit., s. 129.

⁷⁹ Art. 8 „1 Państwo-Strona, na którego terytorium przebywa przypuszczalny sprawca, jeżeli nie dokonuje jego ekstradycji, przekazuje sprawę, bez jakiegokolwiek wyjątku i bez względu na to, czy przestępstwo było popełnione na jego terytorium, swoim właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego zgodnie z procedurą przewidzianą przez ustawodawstwo tego państwa. Władze te podejmować będą swe decyzje w taki sam sposób, jak w przypadku jakiegokolwiek przestępstwa pospolitego o poważnym charakterze zgodnie z ustawodawstwem tego państwa.”

7. Zasada jurysdykcji uniwersalnej

Zgodnie z zasadą jurysdykcji uniwersalnej (zasada represji wszechświatowej, zasada powszechności) każdemu państwu przysługuje jurysdykcja w stosunku do sprawców ściśle określonych przestępstw, które uznaje się za szczególnie niebezpieczne dla społeczności międzynarodowej. Jest to zasada najszerzej rozbudowana, której nie dotyczą ograniczenia obecne przy stosowaniu pozostałych zasad jurysdykcyjnych. Nie ma tu znaczenia, ani obywatelstwo sprawcy i ofiary, ani miejsce popełnienia zbrodni oraz wymóg przestępności czynu w tym miejscu czy też naruszenie ważnych interesów państwa. Liczy się jedynie waga zbrodni. Właśnie ze względu na tak szerokie rozumienie tej zasady dopuszczalność stosowania jurysdykcji karnej przez państwa w oparciu o nią jest często kwestionowana w nauce prawa międzynarodowego.⁸⁰

Do przestępstw, które tradycyjnie objęte są jurysdykcją uniwersalną zaliczają się zbrodnie rangi międzynarodowej takie jak piractwo, zbrodnie wojenne, ludobójstwo i zbrodnie przeciwko ludzkości. Jednocześnie na mocy konwencji międzynarodowych państwa strony tych konwencji zobowiązują się poddać jurysdykcji krajowej coraz więcej groźnych przestępstw, ale już nie o tak wielkim ciężarze gatunkowym jak wyżej wymienione zbrodnie. W przypadku przestępstw regulowanych przez te konwencje możemy mówić o jurysdykcji uniwersalnej *sensu largo* (jurysdykcji quasi-uniwersalnej, quasi-powszechnej). Maksymalnie szeroki krąg państw – sygnatariuszy danej konwencji skutkuje powszechnym potępieniem przestępstw w niej określonych tak jak to jest w przypadku powszechnego potępienia zbrodni objętych jurysdykcją uniwersalną *sensu stricto*. W przypadku jurysdykcji uniwersalnej *sensu largo* zachodzi jednak konieczność przebywania sprawcy przestępstwa konwencyjnego na terytorium państwa strony tej konwencji, co zasadniczo odróżnia tą jurysdykcję od jurysdykcji uniwersalnej *sensu stricto*, w ramach której można na przykład aresztować pirata na morzu pełnym, pozostającym poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa i postawić przed sądem krajowym.⁸¹ Do przestępstw objętych jurysdykcją uniwersalną *sensu largo* zaliczają się m. in. takie czyny jak: branie zakładników, fałszowanie pieniędzy, niszczenie podmorskich kabli, porywanie statków wodnych i powietrznych, handel narkotykami i terroryzm międzynarodowy. Powszechne potępienie tych form przestępczości pozwala

⁸⁰ W polskim prawie zasada ta jest ujęta w art. 113 KK, w świetle którego niezależnie od przepisów obowiązujących w miejscu popełnienia przestępstwa, polskie prawo stosuje się do obywatela polskiego oraz cudzoziemca, którego nie postanowiono wydać, w razie popełnienia przez niego za granicą przestępstwa, do którego ścigania Polska jest zobowiązana na mocy umów międzynarodowych.

⁸¹ M. N. Shaw, Prawo międzynarodowe... op. cit., s. 388.

przypuszczać, iż z biegiem czasu przestępstwa te, z terroryzmem międzynarodowym na czele, objęte zostaną jurysdykcją uniwersalną *sensu stricto*.⁸² W tym też duchu orzekł na przykład w 1998 r. amerykański sąd okręgowy w sprawie *Flatow v. Islamic Republic of Iran*, twierdząc między innymi, iż terroryzm międzynarodowy podlega powszechnej jurysdykcji („*international terrorism is subject to universal jurisdiction*”).⁸³

Okoliczność, iż akt terroryzmu wymierzony jest w obywatela danego państwa nie przesądza jeszcze, iż właśnie to państwo będzie kompetentne by podjąć określone działania wobec sprawców tego aktu. Może się okazać, iż w tej samej sprawie także inne państwo ma podstawy by oprzeć swoje działania o jedną z zasad jurysdykcyjnych. W takiej sytuacji mamy do czynienia ze zbiegiem zasad jurysdykcyjnych. Rodzi się w związku z tym pytanie kto, w jakim trybie oraz w oparciu o jakie przesłanki decyduje które państwo będzie miało pierwszeństwo w ściganiu i karaniu sprawców danego aktu terrorystycznego. W opinii K. Indeckiego problem ten można teoretycznie rozwiązać przyznając pierwszeństwo jurysdykcji państwu według określonego *a priori* kryterium lub przez powołanie specjalnego trybunału międzynarodowego właściwego do osądzania sprawców przestępstw terrorystycznych. Zdaniem tego autora rozstrzyganie sporów jurysdykcyjnych między sygnatariuszami Konwencji powinno odbywać się jednak przede wszystkim za pomocą negocjacji, a jeśli one zawiodą spór można poddać pod arbitraż, ostatecznie pod osąd Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości.⁸⁴ Tego typu procedurę rozwiązywania sporów przewiduje Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej i właśnie ten tryb wydaje się najwłaściwszym dla rozwiązywania sporów jurysdykcyjnych w sprawach o terroryzm morski. Art. 16 Konwencji rzymskiej stanowi, iż każdy spór między dwoma lub więcej państwami-stronami dotyczący interpretacji lub stosowania Konwencji rzymskiej, który nie może być w możliwie krótkim czasie rozstrzygnięty w drodze negocjacji, będzie na wniosek jednej ze stron przedłożony do arbitrażu. Jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty wniosku o arbitraż strony nie dojdą do porozumienia w sprawie organizacji arbitrażu, to każda ze stron może skierować spór do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości zgodnie ze statutem Trybunału.

⁸² Ibidem... s. 389.

⁸³ Treść wyroku dostępna na stronie internetowej: www.uniset.ca/islamicland/999FSupp1.html (15.11.2011)

⁸⁴ K. Indeckie, Prawo karne wobec terroryzmu... op. cit., s. 109.

8. Zbieg podstaw jurysdykcyjnych

W przypadku zbiegu zasad jurysdykcyjnych powstaje zasadnicze pytanie, która z tych zasad będzie miała pierwszeństwo, a tym samym, które państwo będzie mogło jako pierwsze realizować swoją jurysdykcję. Należałoby, więc odróżnić jurysdykcję podstawową (*primary jurisdiction*) od jurysdykcji zastępczej (*substitutional jurisdiction*).⁸⁵ Przepisy konwencji nie określają jednoznacznie sposobu postępowania w takich przypadkach. Kolejność, według której należałoby stosować zasady jurysdykcyjne zasugerował Abraham Sofaer,⁸⁶ podczas przesłuchań przed Komisją Sprawiedliwości w Izbie Reprezentantów w związku z pracami nad *Anti – Terrorism Act* z 22 XII 1987 r. Kolejność ta w opinii Sofaera uzależniona jest od okoliczności sprawy i od tego na jakiej zasadzie jurysdykcyjnej dane państwo opiera swe działania oraz od tego jakie państwa zamierzają realizować w danej sprawie swoją jurysdykcję. Jeśli akt terroryzmu będzie miał miejsce na terytorium państwa zamierzającego realizować swoją jurysdykcję, to właśnie ono będzie miało ku temu pierwszeństwo zgodnie z zasadą terytorialności. Jeśli jakkolwiek element aktu terrorystycznego będzie miał miejsce na terytorium tego państwa, zastosowanie będzie miała zasada terytorialności w subiektywnym rozumieniu. Jeśli natomiast działania sprawców aktu terrorystycznego wywołają skutek na terytorium tego państwa to jurysdykcję będzie mogło to państwo realizować w oparciu o zasadę terytorialności zgodnie z teorią obiektywną. Jeśli akt terrorystyczny godzi lub zagraża bezpieczeństwu narodowemu, integralności terytorialnej lub suwerenności danego państwa to uzyskuje ono kompetencję do działania w oparciu o zasadę ochronną. Jeśli ofiarami ataku terrorystycznego są obywatele danego państwa to uzyskuje ono jurysdykcję w tej sprawie w oparciu o zasadę jurysdykcji biernej. W końcu jurysdykcję posiadają, zgodnie z zasadą obywatelstwa, państwa nad swoimi obywatelami, którzy dopuścili się aktu terrorystycznego również poza jego granicami. Zasada obywatelstwa będzie uzasadniać jurysdykcję państwa, o ile żadne inne państwo nie powoła się na zasadę wyższego rzędu (czyli zasadę terytorialności) lub gdy adekwatna umowa ekstradycyjna nie będzie w danej konkretnej sprawie stać na przeszkodzie w ekstradycji terrorysty. Jeśli żadne z państw nie wystąpi z zamiarem realizowania swojej jurysdykcji w oparciu o jedną z wyżej wymienionych zasad, wówczas w oparciu o zasadę jurysdykcji uniwersalnej osądzić sprawców aktu terrorystycznego będzie

⁸⁵ J. Barcik, Akt terrorystyczny... op. cit., s. 133.

⁸⁶ Amerykański sędzia, profesor prawa i doradca prawny w Departamencie Stanu USA, m.in. w czasie dramatu statku Achille Lauro.

mogło każde państwo, w zasięgu którego jurysdykcji znajdą się podejrzani.⁸⁷ Jurysdykcją podstawową jest zatem jurysdykcja terytorialna. Państwo, które się może na tą zasadę powołać ma pierwszeństwo w realizowaniu swojej jurysdykcji. Ustąpić pierwszeństwa musi jedynie w przypadku, gdy inne państwo powoła się na zasadę bandery. Wszystkie pozostałe zasady mają charakter zastępczy i mają zastosowanie, gdy państwa mogące się powołać na zasadę terytorialności (bandery) z tej możliwości nie korzystają. Szczególnego rodzaju zasadą zastępczą jest zasada jurysdykcji uniwersalnej, która może być uruchomiona dopiero w ostateczności, gdy żadna z pozostałych zasad pierwotnych i zastępczych nie ma zastosowania.

⁸⁷ Zob.: Ch.L. Blakesley, Jurisdictional Issues and Conflicts of Jurisdiction [w:]Red. M. Ch. Bassiouni, Legal responses to international terrorism. U. S. Procedural Aspects, Dordrecht 1988, s. 178 - 179.

Rozdział II

Pojęcie i charakterystyka terroryzmu morskiego

§ 1 . Problematyka terroryzmu w prawie międzynarodowym

Biorąc pod uwagę metodologię pisania pracy naukowej rozważenia mieszczące się w temacie niniejszej pracy należy poprzedzić ustaleniami o charakterze terminologicznym. Terroryzm w historii definiowano już wielokrotnie i na wiele sposobów, mimo to wciąż nie udało się stworzyć jednej, powszechnie akceptowanej definicji tego zjawiska. Jak trafnie określił to Geoffrey Levitt: *“The search for a legal definition of terrorism in some ways resembles the quest for the Holy Grail: periodically, eager souls set out, full of purpose, energy and self-confidence, to succeed where so many others before have tried and failed.”*⁸⁸

Abstrahując od szczegółowej analizy wszystkich wysiłków podejmowanych w tym przedmiocie, jako że nie mieści się to w ramach zakreślonych dla tej pracy, skoncentrujemy się na najważniejszych międzynarodowych inicjatywach, mających na celu uchwycenie istoty terroryzmu.

Rozważania te rozpoczniemy od wyjaśnienia etymologicznej genezy pojęcia „terroryzm.” Słowo „terroryzm” wywodzi się od się od greckiego *treo* – „drżeć, bać się” oraz łacińskiego słowa *terrore* – „przerażać”. Słowa „terror” po raz pierwszy w politycznym kontekście użyto podczas Rewolucji Francuskiej, kiedy to w trakcie tzw. Wielkiego Terroru (*Grande Terreur*) stracono kilkanaście tysięcy tak zwanych wrogów rewolucji. Współcześnie pojęciem terroru określa się oparte na przemocy działania władz państwowych. Terroryzmem natomiast są wszelkie akty podejmowane przez osoby indywidualne, niedziałające w imieniu państwa. W opinii J. W. Wójcika terror to „gwałt i przemoc „silnych” (organów państwa) wobec słabszych (obywateli), a terroryzm - to gwałt i przemoc „słabszych” wobec „silniejszych””.⁸⁹ Można się zgodzić z tą opinią, pamiętając jednak, że najczęściej przemoc „słabszych” wymierzona jest nie w przedstawicieli władzy państwowej, lecz bezbronnych cywili, czyli także „słabszych”. Przedstawiają oni o wiele łatwiejszy i bardziej dostępny cel niż siedziby naczelnych organów władzy, placówki dyplomatyczne lub silnie chronieni politycy.

⁸⁸ G. Levitt, Is “Terrorism” Worth Defining? [w:] Ohio Northern University Law Review 1986, nr 13, s. 97.

⁸⁹ J. W. Wójcik, *Przeciwdziałanie finansowaniu terroryzmu*, *Gazeta Sądowa* 2003, nr 11, s. 48-49.

Próby zdefiniowania terroryzmu wielokrotnie podejmowane były na wielu konferencjach międzynarodowych. Pierwszą inicjatywę tego typu podjęto w trakcie konferencji w La Paz w 1919 r. Podczas tych obrad wypracowano między innymi pojęcie „terroryzmu systematycznego”, przez który rozumiano działania mocarstw polegające na naruszeniu praw wojny.⁹⁰

W czerwcu 1926 r. w Brukseli na Konferencji odbywającej się pod auspicjami Międzynarodowego Stowarzyszenia Prawa Karnego poświęconej możliwościom skuteczniejszej walki z terroryzmem wysunięto propozycję by terroryzm uznać za przestępstwo prawa narodów (*delictum iuris gentium*) co pozwoliłoby ścigać sprawców aktów terrorystycznych bez względu na miejsce popełnienia przestępstwa oraz ich obywatelstwo. W trakcie konferencji zdefiniowano również terroryzm, jako każdy czyn bezprawny, polegający na pogwałceniu porządku międzynarodowego.⁹¹

Kolejne próby uchwycenia istoty terroryzmu podjęto w ramach międzynarodowych Konferencji Na Rzecz Unifikacji Prawa Karnego (*International Conference for the Unification of Penal Law*), które miały miejsce w latach 1927 – 1935.⁹² Doniosłość tych prac zyskuje na znaczeniu biorąc pod uwagę fakt, że dorobek Konferencji w tej materii został wykorzystany w późniejszych pracach Organizacji Narodów Zjednoczonych poświęconych problemowi terroryzmu.⁹³

Podczas pierwszej Konferencji, która miała miejsce w listopadzie 1927 r. w Warszawie kwestia terroryzmu, jako takiego nie była jeszcze poruszana. Ideą przyświecającą Konferencji było wypracowanie zagadnień, które mogłyby stać się podstawą przyszłej unifikacji prawa karnego, służącej efektywniejszej walce z przestępczością. Tym samym na pierwszy plan wysunęła się potrzeba zdefiniowania przestępstw, które zagrażają całej społeczności międzynarodowej i w których zwalczaniu zainteresowane mogą być tym samym wszystkie państwa. Do przestępstw tego typu, określanych jako *delicta iuris gentium*, zaliczono piractwo, fałszowanie pieniędzy, handel niewolnikami, handel kobietami i dziećmi, zamierzone wykorzystanie środków mogących spowodować powszechne niebezpieczeństwo, handel narkotykami oraz handel wydawnictwami pornograficznymi.⁹⁴

Zawarte w punkcie e) przestępstwo polegające na zamierzonym wykorzystaniu środków umożliwiających spowodowanie powszechnego niebezpieczeństwa stanowiło punkt

⁹⁰ K. Indeck, Prawo karne wobec terroryzmu i aktu terrorystycznego, Łódź 1998 r., s. 54.

⁹¹ Ibidem..., s. 54-55.

⁹² J. Waciorski, Le terrorisme politique, Paris 1949, s. 54.

⁹³ UN Doc. A/C. 6/418, listopad 1972, s. 10, Tekst dokumentu dostępny na stronie: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N72/204/67/PDF/N7220467.pdf?OpenElement> (15.06.2011).

⁹⁴ Conférence internationale d'unification du droit penal, Varsovia, 1. 1927, Paris 1929 s. 133.

wyjścia dla podjętych na kolejnej konferencji w Brukseli w 1930 r. rozważań nad pojęciem terroryzmu i jego definicją. Prace Komisji spotkały się z zarzutem, że zamiast unifikować prawo karne zajęto się definiowaniem nowego typu przestępstwa. Mimo tego Komisja nie przerwała prac, co zaowocowało następującą definicją terroryzmu: „*The intentional use of means capable of producing a common danger that represents an act of terrorism on the part of anyone making use of crimes against life, liberty, or physical integrity of persons or directed against private or state property with the purpose of expressing or executing political or social ideas will be punished.*”⁹⁵

Definicja ta nie była jednak w pełni satysfakcjonująca i stała się przedmiotem szerokiej dyskusji podczas kolejnych konferencji. Podczas odbywającej się w grudniu 1931 r. w Paryżu czwartej Konferencji wypracowana rok wcześniej w Brukseli definicja terroryzmu spotkała się z mocną krytyką. Zwrócono uwagę, iż definicja terroryzmu, w której kluczowym elementem jest warunek powszechnego niebezpieczeństwa może nie obejmować wszystkich aktów terroryzmu i odwrotnie nie wszystkie czyny stwarzające powszechne niebezpieczeństwo mogą być uznane za akty terroryzmu. W związku z tym zaproponowano by przy definiowaniu terroryzmu zwrócić większą uwagę na środki, za pomocą których realizuje się akt terroryzmu.

W trakcie piątej Konferencji, która miała miejsce w październiku 1933 w Madrycie, jako kluczowy element terroryzmu w miejsce środka popełnienia przestępstwa wskazano anarchistyczną motywację sprawców. I ten pomysł spotkał się jednak z licznymi głosami sprzeciwu. Wskazanie tego typu motywacji, jako kluczowego elementu definicji terroryzmu powoduje, że poza jej zakresem znajduje się duża część czynów terrorystycznych popełnionych w wyniku innej motywacji niż anarchistyczne pobudki.

Podczas ostatniej, szóstej konferencji odbywającej się w 1935 r. w Kopenhadze wypracowano rezolucję, w której art. 1 stwierdzono, że działalność terrorystyczną stanowią „czyny skierowane przeciwko życiu, integralności cielesnej, zdrowiu lub wolności głowy państwa lub jej małżonka, osoby wypełniającej prerogatywy głowy państwa, koronowanych książąt, członków rządu, osób mających immunitet dyplomatyczny lub członków organów konstytucyjnych, ustawodawczych lub sądowniczych, pod warunkiem, że sprawca jednocześnie wywołał zagrożenie dla społeczeństwa albo wytworzył stan zastraszenia

⁹⁵ U. D. Acharya, War on terror or terror wars: the problem in defining terrorism, *Denver Journal of International Law and Policy*, Vol. 37, No. 4, 2009, s. 657.

obliczony na wywołanie zmian lub przeszkód w działalności władz publicznych, albo na zakłócenie stosunków międzynarodowych.”⁹⁶

Podjęte w trakcie międzynarodowych konferencji unifikacyjnych wysiłki na rzecz zdefiniowania terroryzmu uwidoczniły nie tylko trudności związane z definiowaniem tego zjawiska, ale przede wszystkim zaowocowały określeniem istotnych elementów terroryzmu, do których zaliczono:

- świadome użycie środków, które są w stanie wywołać powszechne zagrożenie,
- działanie wymierzone w najwyższe dobra takie jak życie, zdrowie, wolność oraz własność prywatna i publiczna,
- działanie w celu realizacji określonych politycznych lub socjalnych idei.⁹⁷

Pomimo sporów dotyczących kształtu definicji terroryzmu uczestnicy wszystkich konferencji zgodni byli, że akty terroryzmu podlegać powinny jurysdykcji uniwersalnej. Wyraz temu dano w rezolucji końcowej konferencji w Kopenhadze, gdzie postanowiono, że „jeśli nie gwarantuje się ekstradycji – przestępstwa będą podlegać jurysdykcji prawa karnego międzynarodowego, z wyjątkiem przypadków, kiedy państwo dotknięte preferuje odpowiedzialność przed własnym trybunałem.”⁹⁸

W okresie międzywojennym prawne próby uregulowania kwestii terroryzmu podejmowane były również w ramach Ligi Narodów. Już w 1926 na forum tej organizacji Rumunia wystąpiła z inicjatywą opracowania konwencji o zwalczaniu terroryzmu. Propozycja ta nie doczekała się jednak realizacji. Dopiero na skutek przeprowadzonego w 1934 r. w Marsylii udanego zamachu na króla Jugosławii Aleksandra I oraz szefa francuskiej dyplomacji Louisa Barthou podjęto konkretne działania legislacyjne. Prace te sfinalizowane zostały uchwaleniem w dniu 16 listopada 1937 r. Konwencji o przeciwdziałaniu i karaniu terroryzmu oraz Konwencji ustanawiającej stały międzynarodowy trybunał właściwy dla sądenia sprawców przestępstw stanowiących akty terroryzmu międzynarodowego.⁹⁹ Konwencja o przeciwdziałaniu i karaniu terroryzmu została podpisana przez dwadzieścia

⁹⁶ „International acts directed against the life, physical integrity, health or freedom of a head of state or his spouse, or any person holding the prerogatives of a head of state, as well as crown princes, members of governments, people enjoying diplomatic immunity, and members of the constitutional, legislative or judicial bodies [if the perpetrator creates] a common danger, or a state of terror that might incite a change or raise an obstacle to the functioning of public bodies or a disturbance to international relations.”

⁹⁷ T. Herzog, *Terrorismus – Versuch einer Definition und Analyse internationaler Übereinkommen zu seiner Bekämpfung*, Frankfurt am Main, 1991, s. 54.

⁹⁸ K. Indeck, *Prawo karne...* op. cit., s. 55

⁹⁹ Tekst konwencji dostępny na stronie: <http://www.jur.uib.no/ansatte/joreh/temasider/internasjonalisering/Convention%20on%20terrorism%201937.pdf> (15.06.2011)

cztery państwa, ale ratyfikowana tylko przez Indie, tym samym nigdy nie weszła w życie.¹⁰⁰ Rozwiązania zawarte w Konwencji spotkały się generalnie z pozytywną oceną i stanowiły punkt odniesienia dla dalszych prac kodyfikacyjnych podjętych po II wojnie światowej.¹⁰¹ W świetle tej konwencji za akt terroryzmu uznano wszelkie czyny przestępne skierowane przeciw innemu państwu niż to na którego terytorium zostało popełnione z zamiarem lub obliczone na wywołanie stanu zastraszenia w umysłach określonych osób, grup osób lub zbiorowości. Mógł to być każdy czyn powodujący śmierć, uszkodzenie ciała lub utratę wolności osobistości oficjalnych, bądź też mógł być dokonany w zamiarze zagrożenia ich życia, umyślnego niszczenia lub uszkodzania własności publicznej. Akt terroryzmu obejmował także posiadanie oraz obrót materiałami wybuchowymi w celu popełnienia jednego z tych przestępstw.¹⁰² Jak widać pominięto w przedstawionej definicji całkowicie kwestię motywacji sprawców aktów terrorystycznych. Wyraźnie jednak zaznaczono cechujący stronę podmiotową sprawcy cel instrumentalny, jakim jest zamiar wywołania stanu zastraszenia. Tym samym definicja ta wyjaśniała pojęcie terroryzmu w odniesieniu do etymologicznego źródła pojęcia w słowie terror. Rozwiązanie tego typu spotkało się z zarzutem tautologii oraz braku precyzji umożliwiającą nadużycia.¹⁰³ W opinii wielu właśnie zbyt szerokie zakreślenie w Konwencji pojęcia terroryzm, było jedną (obok wybuchu II wojny światowej) z głównych przyczyn, że nie weszła ona nigdy w życie.¹⁰⁴

Wadą zaproponowanej przez Ligę Narodów definicji było ograniczenie terroryzmu tylko i wyłącznie do aktów wymierzonych przeciwko państwu. Tym samym problematycznym w świetle tej definicji byłoby uznanie za terrorystyczne aktów wymierzonych przykładowo w prywatne przedsiębiorstwa, wyznawców określonych religii i miejsca kultu religijnego lub członków określonych grup etnicznych.¹⁰⁵

Stosowanie Konwencji zostało dodatkowo ograniczone do zawartego w art. 2 katalogu przestępstw stanowiących w świetle art. 1 akty terroryzmu, do których penalizacji zobowiązały się państwa strony Konwencji. Były to:

¹⁰⁰ R. Young, *Defining Terrorism: The Evolution of Terrorism as a Legal Concept in International Law and Its Influence on Definitions in Domestic Legislation*, [w:] Boston College International and Comparative Law Review, Vol. 29, Issue 1, s. 36.

¹⁰¹ K. Wiak, *Prawnokarne środki przeciwdziałania terroryzmowi*, Lublin 2009, s. 97.

¹⁰² Z. Galicki, *Terroryzm, prawo i polityka*, Rzeczpospolita 2002, nr 212, s. C3, cyt. za: Guzik-Makaruk E. M., Zatyka E., *Rada Europy wobec terroryzmu – elementy strategii przeciwdziałania*, Białostockie Studia Prawnicze, Białystok 2009, Zeszyt 9, s. 46.

¹⁰³ K. Wiak, *Prawnokarne środki...* op. cit., s. 95

¹⁰⁴ K. Indeck, *Prawo karne...* op. cit., s. 63

¹⁰⁵ T. Herzog, *Terrorismus...* op. cit., s. 67.

1. umyślne czyny powodujące śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub pozbawienie wolności głowy państwa, osób wykonujących prerogatywy głowy państwa, ich sukcesorów, małżonków wcześniej wymienionych osób, osób sprawujących funkcje lub zajmujących stanowiska publiczne, gdy czyn skierowany jest przeciwko im w związku ze sprawowanymi funkcjami;
2. umyślne zniszczenie lub uszkodzenie publicznej własności albo własności przekazywanej dla celów publicznych, należącej lub podlegającej władzy innego państwa;
3. umyślny czyn zagrażający życiu członków władz publicznych;
4. każde usiłowanie popełnienia wymienionych przestępstw;
5. wyrób, udostępnianie, posiadanie lub dostarczanie broni, amunicji, substancji wybuchowych lub szkodliwych, w celu popełnienia w jakimkolwiek kraju, którejkolwiek z wymienionych przestępstw.¹⁰⁶

Postanowienia Konwencji dotyczyły tylko i wyłącznie aktów terroryzmu międzynarodowego. Określony w art. 2 obowiązek penalizacji aktów terrorystycznych przez państwa strony konwencji zachodził tylko w sytuacji, gdy były one wymierzone przeciwko innemu państwu stronie konwencji. W pozostałych przypadkach właściwe miało być prawo wewnętrzne poszczególnych państw.

Bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej problematyka zagrożenia terroryzmem nie należała do głównego nurtu zainteresowań Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jeśli już była poruszana to wyłącznie w kontekście terroryzmu państwowego, jako jedno z kilku zagadnień w trakcie prac nad zdefiniowaniem reguł pokojowego współistnienia między państwami oraz zakazu użycia siły w stosunkach międzynarodowych. Dynamiczny wzrost zagrożenia terroryzmem na przełomie lat 60 i 70 ubiegłego wieku wpłynął jednak na zmianę nastawienia ONZ do omawianej problematyki. Wyrazem tego były inicjatywy mające na celu całościową analizę prawną zjawiska terroryzmu, a nie tylko w ograniczeniu do terroryzmu państwowego.¹⁰⁷

Przeprowadzony w dniu 30 maja 1972 r. przez członków Japońskiej Czerwonej Armii zamach na lotnisku Lod w Izraelu, w skutek którego zginęły 28 osoby, a także śmierć 11 izraelskich sportowców w wyniku przeprowadzonego przez grupę Palestyńczyków z organizacji Czarny Wrzesień zamachu w trakcie igrzysk olimpijskich w Monachium w 1972

¹⁰⁶ K. Indeck, Prawo karne... op. cit., s. 63-64.

¹⁰⁷ K. Wiak, Prawnkarne środki... op. cit., s. 97.

r. zmusiły Zgromadzenie Ogólne ONZ do zrewidowania swojego stosunku odnośnie narastającego problemu terroryzmu.¹⁰⁸

Pod wpływem tych tragicznych wydarzeń ówczesny Sekretarz Generalny ONZ Kurt Waldheim wystąpił z propozycją wprowadzenia do porządku obrad XXVII Sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ punktu zatytułowanego: „Środki dla zapobiegania terroryzmowi i innym formom przemocy, które zagrażają lub odbierają życie niewinnym ludziom lub podważają podstawowe wolności”¹⁰⁹ (*Measures to prevent terrorism and other forms of violence which endanger or take innocent human lives or jeopardize fundamental freedoms*).¹¹⁰

Propozycja Sekretarza Generalnego spotkała się z ostrym sprzeciwem wielu państw afrykańskich i azjatyckich. W opinii państw trzeciego świata kolonializm, apartheid i inne formy zniewolenia stanowiły główne przyczyny terroryzmu. Rozpatrywanie problematyki terroryzmu w oderwaniu od jego przyczyn zdaniem przedstawicieli tych państw groziłoby uznaniem za terrorystyczne aktów przemocy dokonywanych przez organizacje wyzwolenicze. K. Waldheim by odeprzeć tego typu zarzuty sprecyzował, że prace ZO ONZ będą dotyczyć wyłącznie aktów terroryzmu międzynarodowego z całkowitym pominięciem konfliktów wewnętrzpaństwowych. Tym samym działania ruchów prowadzących walkę narodowowyzwoleńczą nie byłyby uznane za akty terrorystyczne.¹¹¹

Pod wpływem dyskusji K. Waldheim zmodyfikował brzmienie zaproponowanego przez siebie punktu obrad ZO ONZ na: „Środki dla zapobiegania międzynarodowemu terroryzmowi, który zagraża życiu lub powoduje śmierć niewinnych ludzi i narusza podstawowe swobody, oraz analiza przyczyn tych form terroryzmu i aktów przemocy, których podłożem jest nędza, rozczarowanie, smutek i rozpacz, powodujące, że niektórzy ludzie nie wahają się poświęcić swego życia i życia innych w celu doprowadzenia do radykalnych zmian.” (*Measures to prevent international terrorism which endangers or takes innocent human lives or jeopardizes fundamental freedoms and study of the underlying causes of those forms of terrorism and acts of violence which lie in misery, frustration, grievance and*

¹⁰⁸ R. Young, *Defining Terrorism...* op. cit., s. 37.

¹⁰⁹ J. Rupérez, *The United Nations in the fight against terrorism*, [w:] *Visiting Experts' Papers*, 123rd International Senior Seminar, Resource Material Series No. 71, s. 14., treść dostępna na stronie: http://www.unafei.or.jp/english/pdf/RS_No71/No71_07VE_Ruperez.pdf (16.06.2011)

¹¹⁰ UN Doc. A/8791 z 8 września 1972 r.

¹¹¹ UN – Press Release SG/SM/1753 z 20 września 1972 r.

despair and which cause some people to sacrifice human lives, including their own, in an attempt to effect radical changes).¹¹²

Ostatecznie tekst rezolucji 3034 (XXVII)¹¹³ przyjętej w dniu 18 grudnia 1972 r. był wyrazem kompromisu między przeciwstawnymi stanowiskami reprezentowanymi przez państwa zachodnie, państwa trzeciego świata oraz państwa komunistyczne. W punkcie 1 przyjętej rezolucji zamiast stanowczego potępienia zjawiska terroryzmu, wyrażono jedynie głębokie zaniepokojenie nasilającymi się aktami przemocy zagrażającymi ludzkiemu życiu i innym fundamentalnym wolnościom (*„Expresses deep concern over increasing acts of violence which endanger or take innocent human lives or jeopardize fundamental freedoms”*). W punkcie 3 podkreślono natomiast nienaruszalne prawo zniewolonych narodów do prowadzenia walki wyzwolenczej zgodnie z zasadami Karty Narodów Zjednoczonych oraz innymi prawami stanowionymi przez instytucje ONZ – owskie (*„Reaffirms the inalienable right to self-determination and independence of all peoples under colonial and racist régimes and other forms of alien domination...”*). Dodatkowo w punkcie 4 rezolucji potępiono oparte na terroryzmie i represji działania kolonialnych, rasistowskich i obcych reżimów, odmawiających ludom prawa do samostanowienia, niepodległości, praw człowieka i innych fundamentalnych wolności (*„Condemns the continuation of repressive and terrorist acts by colonial, racist and alien regimes in denying peoples their legitimate right to selfdetermination and independence and other human rights and fundamental freedoms”*). Zawarte w treści rezolucji zestawienie wyraźnego potwierdzenia prawa narodów do samostanowienia wraz z brakiem jednoznacznego potępienia aktów terrorystycznych stało się argumentem dla zwolenników tezy usprawiedliwiającej stosowanie przez ruchy narodowowyzwoleńcze wszelkich dostępnych metod, w tym również terrorystycznych.¹¹⁴

Na mocy punktu 9 omawianej rezolucji powołano Komitet Ad Hoc ds. międzynarodowego terroryzmu (*Ad Hoc Committee on International Terrorism*), który następnie wyłonił trzy podkomitety. Pierwszy podkomitet miał za zadanie opracować definicję terroryzmu, drugi miał dokonać analizy przyczyn terroryzmu, przedmiotem obrad trzeciego miały być środki zapobiegające terroryzmowi.¹¹⁵

W komitecie zajmującym się definicją terroryzmu złożono siedem projektów. Wspólny projekt definicji terroryzmu przedłożyły państwa należące do Ruchu Państw

¹¹² UN Doc. A/C. 6/418, tekst dostępny na stronie:

<http://www.un.org/Docs/journal/asp/ws.asp?m=A/C.6/418> (16.06.2011).

¹¹³ Treść rezolucji dostępna na stronie: <http://www.un.org/documents/ga/docs/27/ares3034%28xxvii%29.pdf> (16.06.2011)

¹¹⁴ B. Saul, *Defining Terrorism in International Law*, Oxford 2006, s. 71.

¹¹⁵ *International Terrorism: Political and Legal documents*, Y. Alexander (red.), Dordrecht 1992, s. 234.

Niezaangażowanych (Algieria, Kongo, Ludowo-Demokratyczna Republika Jemenu, Gwinea, Indie, Syria, Tunezja, Tanzania, Jemeńska Republika Arabska, Jugosławia, Zair, Zambia). Osobne projekty przedłożyły Francja, Grecja, Haiti, Iran, Nigeria i Wenezuela. Grupa państw niezaangażowanych określiła terroryzm jako popełniony przez jednostki akt przemocy, zagrażający ludzkiemu życiu i innym fundamentalnym wolnościom, którego skutki nie są ograniczone tylko do jednego państwa. Jednocześnie podkreślono, iż takie ujęcie terroryzmu w żadnym przypadku nie może ograniczać niezbywalnego prawa do samostanowienia narodów zniewolonych przez rasistowskie i kolonialne reżimy. Francuski projekt przewidywał natomiast by aktem terroryzmu był każdy barbarzyński akt przemocy popełniony na obcym terytorium. Grecja wyraźnie odróżniła terroryzm od walki niepodległościowej. Haiti położyło duży nacisk na element politycznej motywacji w działaniu terrorystów. Iran postulował z kolei by aktami terroryzmu były także działania podejmowane przez państwa przeciwko ruchom niepodległościowym. Podobne stanowisko zajęły Nigeria i Wenezuela.¹¹⁶

W wyniku niemożności uzgodnienia stanowisk podkomitetowi nie udało się zrealizować postawionego przed nim celu stworzenia powszechnej definicji terroryzmu. Na podobne trudności natrafiono w pozostałych podkomitetach. W takim stanie rzeczy Komitet Ad Hoc ds. międzynarodowego terroryzmu nie mógł przedstawić żadnych zaleceń dla ZO ONZ i w 1973 r. zakończył obrady. Nie powiodła się tym samym kolejna próba zdefiniowania terroryzmu. W wyniku podjętych prac w podkomitecie zajmującym się tą problematyką ustalono jedynie, że przyszła definicja terroryzmu powinna mieć charakter sprawozdawczo – enumeratywny, a w jej tworzeniu należy:

- efekty międzynarodowego terroryzmu postrzegać w odpowiedniej perspektywie;
- z zakresu definicji terroryzmu wyłączyć czyny popełniane dla osobistej satysfakcji lub z chęci zysku;
- definicja nie może w żaden sposób kwestionować prawa do samostanowienia i samookreślenia narodów;
- osoby walczące o wolność mogą stosować wszelkie metody w tym także użycie siły.
- aktami terroryzmu będą także akty przemocy wymierzone w działalność ruchów niepodległościowych.¹¹⁷

¹¹⁶ K. Prabha, Defining Terrorism, tekst dostępny na stronie: <http://www.idsa-india.org/an-apr-08.html>

¹¹⁷ R. A. Friedlander, Terrorism. Documents of International and Local Control, vol. 1, s. 253, cyt. za: K. Indeck, Prawo karne... op. cit., s. 71.

W kolejnych latach prace poświęcone terroryzmowi podejmowane w ramach ONZ nie wykaczały poza dotychczasowe ramy. Dopiero w skutek porwania w 1985 r. liniowca Achille Lauro oraz zabójstwa jednego z pasażerów przez członków Frontu Wyzwolenia Palestyny Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję A/40/53 z dnia 9 grudnia 1985 r.¹¹⁸, w której jednoznacznie potępiono ten akt terroryzmu bez jakiegokolwiek odniesienia do niepodległościowych aspiracji Palestyńczyków. Rezolucja ta odnosiła się do aktów terroryzmu, jako do wszelkich czynów, metod i praktyk terrorystycznych bez względu na miejsce realizacji i osoby sprawców. W rezolucji tej nawoływano państwa by dostosowały wewnętrzne systemy prawne do istniejących konwencji antyterrorystycznych, a także do zatrzymywania, karania lub ekstradowania sprawców aktów terrorystycznych oraz do usunięcia wszelkich czynników mogących utrudniać efektywne stosowania tych konwencji.¹¹⁹

Doświadczenia zebrane w czasie prac w ZO ONZ oraz w Komitecie Ad Hoc ds. terroryzmu międzynarodowego udowodniły, że nie należy spodziewać się szybkiego stworzenia uniwersalnej, powszechnie akceptowanej definicji terroryzmu, która mogłaby stać się podstawą dla przyszłej ogólnej konwencji o zwalczaniu terroryzmu. Wobec takiego stanu rzeczy wysiłki ONZ musiały pójść winnym kierunkiem. Na blisko trzydzieści lat zaprzestano prób formułowania definicji terroryzmu w ramach jednej konwencji o charakterze ogólnym. Skoncentrowano się natomiast na tworzeniu regulacji poświęconych poszczególnym czynom o charakterze terrorystycznym. Powstałe wówczas konwencje przyjęto w przyszłości określać mianem sektorowych, gdyż każda z nich odnosiła się jedynie do jednego z sektorów współczesnego terroryzmu.¹²⁰ Posługując się kryterium *modus operandi* dokonano typizacji poszczególnych czynów zabronionych mających charakter terrorystyczny w sposób zobiektywizowany w oparciu o analizę fenomenologiczną zjawiska. Przyjęte wówczas konwencje nie zajmują się w ogóle stroną podmiotową czynu, pozostając jedynie przy stwierdzeniu, że przestępstwa te muszą być popełnione z winy umyślnej. Oznacza to, że dla zaistnienia aktu terrorystycznego nieistotne stały się motywy i cele terrorystów.¹²¹ Rozwiązanie takie pozwoliło zakwalifikować jako akty terrorystyczne wszelkie zachowania wypełniające znamiona opisanych w konwencjach czynów, w tym również czynów popełnianych w trakcie walki narodowowyzwoleńczej. Pozwoliło to na uniknięcie sporów o

¹¹⁸ Rezolucja opublikowana w : American Journal of International Law, Vol. 80, No. 2 1986, s. 435-37.

¹¹⁹ K. Indeck, Prawo karne... op. cit., s. 70.

¹²⁰ Por. R. Drzazga, Konwencje antyterrorystyczne ONZ – charakterystyka oraz zakres zobowiązań nałożonych na państwa – strony, [w:] Terroryzm. Materia ustawowa?, K. Indeck, P. Potejko (pod red.) Warszawa 2009, s. 15-26.

¹²¹ K. Wiak, Prawnokarne środki... op. cit., s. 104.

definicję terroryzmu i skoncentrowanie uwagi na konkretnych czynach stwarzających zagrożenie dla społeczności międzynarodowej.

Pierwsze konwencje sektorowe poświęcone były terroryzmowi lotniczemu i stanowiły odpowiedź społeczności międzynarodowej na mający miejsce na przełomie lat 60 i 70 XX w. gwałtowny wzrost liczby aktów terrorystycznych wymierzonych w bezpieczeństwo ruchu lotniczego.¹²² Skala aktów terroryzmu wymierzonych w bezpieczeństwo transportu morskiego nigdy nie osiągnęła rozmiarów porównywalnych z terroryzmem lotniczym. Znane były przypadki porwań statków oraz zamachów bombowych na jednostki pływające, ale zagrożenie terroryzmem morskim bardzo długo było uważane za nieistotne.¹²³

Sytuacja odmieniła się wraz z porwaniem liniowca Achille Lauro w 1985 r. Dramatyczne wydarzenia związane z tym incydentem uświadomiły społeczności międzynarodowej, że poświęcone piractwu regulacje zawarte w Konwencji o Prawie Morza z 1982 r. są całkowicie nieadekwatne do zwalczania politycznie motywowanych aktów terroryzmu morskiego.¹²⁴ Tym samym uwidoczniła się potrzeba stworzenia instrumentów prawnych umożliwiających walkę z tym zagrożeniem. W dniu 10 marca 1988 r. w Rzymie podpisano Konwencję w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej¹²⁵ (dalej: Konwencja Rzymska, Konwencja SUA) oraz Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym¹²⁶ (dalej: Protokół Rzymski).

Żadna z tych dwóch konwencji nie zawiera legalnej definicji terroryzmu morskiego. Podczas prac nad Konwencją oparto się na zasadach zastosowanych w konwencjach poświęconych bezpieczeństwu ruchu lotniczego. Podobnie jak w pozostałych konwencjach sektorowych zrezygnowano z próby definiowania konkretnej formy terroryzmu by zamiast tego sporządzić katalog przestępstw, w formie których może się on przejawiać, w tym przypadku przestępstw godzących w bezpieczeństwo komunikacji morskiej. Tym samym chociaż nie zdefiniowano terroryzmu morskiego udało się określić ogólne ramy tego zjawiska. Na podstawie art. 3 i 4 Konwencji Rzymskiej można zdefiniować terroryzm morski jako wszelkie próby lub groźby przejęcia kontroli nad statkiem przy pomocy siły; zniszczenia albo uszkodzenia statku lub jego ładunku; użycia przemocy wobec osób znajdujących się na pokładzie statku; oraz zagrożenie w jakikolwiek inny sposób bezpiecznej nawigacji statku,

¹²² K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawno międzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 13

¹²³ K. Wiak, *Prawnokarne środki...* op. cit., s. 113.

¹²⁴ Por. Douglas Stewart, *Piraten. Das organisierte Verbrechen auf See*, Hamburg 2002, s. 123.

¹²⁵ Dz. U. z 1994 r., Nr 129, poz. 365.

¹²⁶ Dz. U. z 2002 r., Nr 22, poz. 211.

który przepływa z wód terytorialnych jednego państwa na inne wody terytorialne lub na morze otwarte.¹²⁷

Nie trzeba było jednak długo czekać by w ramach ONZ na nowo odżyła idea opracowania całościowej konwencji o zwalczaniu międzynarodowego terroryzmu. W 1994 r. Indie wystąpiły z inicjatywą uchwalenia całościowej konwencji („*umbrella convention*”) regulującej wszystkie aspekty terroryzmu, będące dotychczas przedmiotem konwencji sektorowych oraz proponowały by konwencja objęła zbrodnię terroryzmu jurysdykcją uniwersalną.¹²⁸ Także Algieria zaproponowała uchwalenie konwencji regulującej całość zjawiska terroryzmu, a nie tylko jego poszczególne formy. Zdaniem rządu Algierii pozwoliłoby to wyeliminować luki istniejące w międzynarodowym systemie walki z terroryzmem, których nie są w stanie usunąć konwencje sektorowe.¹²⁹ Tak jak to już nie raz bywało w przeszłości tak i teraz uzyskanie konsensusu w tej sprawie okazało się wysoce utrudnione. Część państw (Białoruś, Brunei, Mauritius, Kuba) proponowało by wszelkie ustalenia w przedmiocie terroryzmu poprzedzić zwołaniem międzynarodowej konferencji poświęconej terroryzmowi. Unia Europejska oraz Stany Zjednoczone Ameryki Północnej sprzeciwiły się tym propozycjom, stojąc na stanowisku, że zamiast podejmować, próby opracowania generalnej konwencji poświęconej terroryzmowi, należy podjąć wysiłki na rzecz wzmocnienia współpracy w walce z terroryzmem w ramach istniejącego systemu prawnego tworzonego przez konwencje sektorowe.¹³⁰

Przyjazny klimat dla pomysłu wypracowania całościowej konwencji, a co za tym idzie również generalnej definicji terroryzmu nastał w latach 90 – tych na skutek zwiększającej się liczby zamachów terrorystycznych. W dniu 18 lipca 1994 r. Hezbollah przeprowadził zamach bombowy przy pomocy samochodu pułapki na żydowskie centrum kultury w Buenos Aires, w którym zginęło 96 osób, a ponad 200 zostało rannych. Kilka dni później 26 lipca w podobny sposób dokonano zamachu bombowego na ambasadę izraelską w Londynie raniąc 15 osób. W dniu 29 lipca 1994 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ potępiła te zamachy oraz podkreśliła konieczność wzmocnienia międzynarodowej współpracy w celu efektywniejszego zapobiegania i zwalczania wszelkich form międzynarodowego terroryzmu.¹³¹ Pod wpływem

¹²⁷ U. Leanza, L. Sico, Compensation for Victims of Maritime Terrorism, Maritime Terrorism and International Law, N. Ronzitti (red.), Dordrecht 1990, s. 97.

¹²⁸ Measures to eliminate international terrorism. Report of the Secretary-General, doc. A/49/257 z 25 lipca 1994, s. 12, tekst dostępny na stronie:

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N94/302/35/PDF/N9430235.pdf?OpenElement>

¹²⁹ Ibidem..., s. 5-6.

¹³⁰ Measures to eliminate international terrorism... dz. cyt., s.11-12, 22-23.

¹³¹ Statement by the President of the Security Council, S/PRST/1994/40, dokument dostępny na stronie: <http://www.unhcr.org/refworld/pdfid/3b00f24634.pdf>

między innymi tych wydarzeń Indie (wsparte przez Syrię, Nigerię, Algierię i Nepal) ponownie wystąpiły z inicjatywą uchwalenia konwencji regulującej całościowo problematykę terroryzmu.¹³²

Podczas odbywającej się w 1996 r. sesji VI Komitetu USA oraz Federacja Rosyjska wystąpiły z propozycją wypracowania konwencji poświęconej terrorystycznym atakom bombowym oraz konwencji dotyczącej terroryzmu jądrowego. W odpowiedzi kilka państw należących do tzw. państw rozwijających się (Tunezja, Kolumbia, Botswana, Brazylia, Algieria, Katar i Indonezja) wyszło z inicjatywą wypracowania konwencji poświęconej wszelkim postaciom terroryzmu.¹³³ Na mocy punktu 9 rezolucji ZO NZ nr 51/210 z 17 grudnia 1996 r.¹³⁴ ustanowiono Komitet Ad Hoc mający na celu przygotowanie projektu konwencji o zwalczaniu terrorystycznych ataków bombowych oraz o zwalczaniu aktów terroryzmu jądrowego jednocześnie przewidując, że w następnej kolejności prace komitetu powinny dotyczyć całościowej konwencji na temat terroryzmu. Podczas odbywających się w 1998 r. spotkań w ramach Komitetu Ad Hoc oraz prac grupy roboczej VI Komitetu wielokrotnie akcentowano potrzebę wypracowania uniwersalnej konwencji poświęconej terroryzmowi.¹³⁵ Ostatecznie w 1999 r. na mocy rezolucji ZO NZ nr 53/108¹³⁶ rozszerzono właściwość Komitetu Ad Hoc, zobowiązując go do opracowania projektów dwóch kolejnych aktów prawnych: konwencji o przeciwdziałaniu finansowaniu terroryzmu oraz całościowej konwencji poświęconej zwalczaniu terroryzmu.

W dniu 28 sierpnia 2000 r. Indie złożyły projekt całościowej konwencji o terroryzmie międzynarodowym.¹³⁷ Niedługo po zamachach z 11 września 2001 r. projekt ten poddano dyskusji na forum Komitetu Ad Hoc w dniach 28 stycznia – 2 lutego 2002 r.¹³⁸ W art. 2 ust. 1 projektu zdefiniowano przestępstwo terrorystyczne, stanowiąc, iż popełnia je każdy kto bezprawnie i umyślnie, przy użyciu jakichkolwiek środków powoduje:

(a) śmierć lub poważne uszkodzenie ciała osoby; lub

¹³² C.F. Diaz-Paniagua, *Negotiating terrorism: The negotiation dynamics of four UN counter-terrorism treaties, 1997-2005*, City University of New York 2008, s. 212-213.

¹³³ Ibidem...s. 516.

¹³⁴ Tekst dostępny na stronie: <http://www.un.org/documents/ga/res/51/a51r210.htm>

¹³⁵ C.F. Diaz-Paniagua, *Negotiating terrorism...* op. cit., s. 518.

¹³⁶ Tekst dostępny na stronie: <http://www.undemocracy.com/A-RES-53-108.pdf>

¹³⁷ UN DOc. A/C.6/51/6

¹³⁸ Zob. Report of the Ad Hoc Committee established by General Assembly resolution 51/210 of 17 December 1996, tekst dostępny na stronie: <http://www.un.org/documents/ga/docs/57/a5737.pdf>

- (b) poważne uszkodzenie własności publicznej lub prywatnej, włączając w to miejsce użytku publicznego, obiekt państwowy lub rządowy, system transportu publicznego, obiekt infrastruktury bądź środowiska naturalnego;
- (c) uszkodzenie własności, miejsc, obiektów lub systemów określonych w pkt. 1 (b) jeśli pociąga to za sobą lub może pociągnąć znaczne straty ekonomiczne, jeśli celem takiego czynu, wynikającym z samego jego charakteru lub kontekstu, jest zastraszenie ludności, albo skłonienie rządu lub organizacji międzynarodowej do dokonania lub do niedokonania dowolnej czynności.

W świetle ust. 2 projektu konwencji przestępstwo terrorystyczne popełnia również każdy kto: w wiarygodny i poważny sposób grozi popełnieniem jednego z przestępstw wymienionych w ust. 1; usiłuje popełnić takie przestępstwo (ust. 3); współdziała, organizuje, kieruje działaniami innych lub w jakikolwiek inny sposób przyczynia się do jego popełnienia (ust. 4).¹³⁹

Zastosowana w art. 2 ust. 1 konstrukcja strony przedmiotowej powoduje, że katalog zachowań wypełniających znamiona przestępstwa terrorystycznego obejmuje szeroki zakres czynów przeciwko życiu i zdrowiu człowieka oraz przeciwko mieniu. Jednocześnie o bycie przestępstwa terrorystycznego decyduje strona podmiotowa w postaci celu do jakiego mają dążyć sprawcy czyli zastraszenia ludności albo zmuszenia rządu lub organizacji międzynarodowej do wykonania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek działania. Co istotne w świetle analizowanej definicji bez znaczenia dla istoty przestępstwa terrorystycznego jest postać motywacji sprawców. Działać oni mogą z jakichkolwiek pobudek nie tylko politycznych.¹⁴⁰

W przypadku wejścia w życie kompleksowej konwencji w sprawie zwalczania terroryzmu rodzi się pytanie o relacje tego aktu prawnego z przyjętymi wcześniej sektorowymi konwencjami antyterrorystycznymi.¹⁴¹ Problem ten został poruszony podczas

¹³⁹ Tekst projektu konwencji: ibidem, s. 6 - 15.

¹⁴⁰ K. Wiak, *Prawnokarne środki...* op. cit., s. 146.

¹⁴¹ W momencie rozpoczęcia w 2000 r. prac nad konwencją całościową obowiązywało 12 konwencji sektorowych: Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach popełnionych na pokładach statków powietrznych (Tokio, 14 września 1963 r.); Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi (Haga, 16 grudnia 1970 r.); Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Montreal, 23 września 1971 r.); Konwencja o zapobieganiu przestępstwom i karaniu sprawców przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, w tym przeciwko dyplomatom (Nowy Jork, 14 grudnia 1973 r.); Konwencja przeciwko braniu zakładników (Nowy Jork, 17 grudnia 1979 r.); Konwencja o ochronie fizycznej materiałów jądrowych (Wiedeń, 3 marca 1980 r.); Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu (protokół dodatkowy do konwencji montrealskiej z 1971 r., Montreal, 24 lutego 1988 r.); Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu

posiedzenia Komitetu Ad Hoc w lutym 2001 r. Rozważane były zasadniczo dwie koncepcje. Z jednej strony proponowano by to konwencja całościowa, jako później przyjęta, pełniła funkcję dokumentu nadrzędnego w stosunku do konwencji sektorowych zgodnie z zasadą *last in time*. Z drugiej strony postulowano by to konwencje sektorowe, jako akty o większym stopniu szczegółowości, miały pierwszeństwo przed konwencją sektorową w oparciu o zasadę *lex specialis derogat legi generali*.¹⁴² Problem relacji między tymi aktami prawnymi pojawia się w przypadku kwestii politycznej inspiracji działań (*political ends*). Projekt konwencji całościowej jak już wskazano wcześniej nie wymaga badania motywacji politycznej u sprawców, podczas gdy w przypadku konwencji sektorowych zagadnienie to jest traktowane w różny sposób; od uznania politycznej motywacji za niezbędną po pomijanie kwestii motywacji w ogóle. Podobnie sprawa ma się jeśli chodzi o rozróżnienie terroryzmu i walki narodowowyzwoleńczej.¹⁴³

Treść zawartego w projekcie konwencji art. 2 bis świadczy, że ostatecznie wygrała druga koncepcja. Przepis ten stanowi, iż jeśli konwencja całościowa oraz traktat dotyczący specyficznej kategorii przestępstwa terrorystycznego mogą mieć jednocześnie zastosowanie w danej sprawie to pierwszeństwo mają przepisy tego drugiego traktatu.¹⁴⁴

Oczywistym jest, że prace nad powszechnie akceptowaną definicją terroryzmu oraz nad konwencją obejmującą swym zakresem całość zjawiska terroryzmu zdeterminowane są w dużej mierze przez czynnik polityczny. Obecna sytuacja polityczna na świecie nie pozwala jednak oczekiwać by w przewidywalnej przyszłości powstała kompleksowa konwencja w sprawie zwalczania terroryzmu. Zakończenie prac nad uniwersalną konwencją utrudnia brak porozumienia w kilku kardynalnych kwestiach. Dyskusja dotyczy przede wszystkim kształtu generalnej definicji terroryzmu, rozróżnienia terroryzmu i walki narodowowyzwoleńczej oraz stosowania postanowień konwencji w stosunku do działań państwowych sił zbrojnych.¹⁴⁵

żegluga morskiej (Rzym, 10 marca 1988 r.); Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych w szelfie kontynentalnym (Rzym, 10 marca 1988 r.); Konwencja o oznaczaniu plastikowych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania (Montreal, 1 marca 1991 r.); Konwencja o zwalczaniu terrorystycznych zamachów bombowych (Nowy Jork, 15 grudnia 1997 r.); Konwencja o zwalczaniu finansowania terroryzmu (Nowy Jork, 9 grudnia 1999 r.). Trwały wówczas również prace nad nową konwencją poświęconą terroryzmowi jądrowemu. W trakcie prac Komitetu Ad Hoc podkreślano m.in., że Konwencja z 23 marca 1980 r. o fizycznej ochronie materiałów nuklearnych nie stanowi adekwatnej odpowiedzi na zagrożenia związane z terroryzmem nuklearnym.

¹⁴² C.F. Diaz-Paniagua, *Negotiating terrorism...* op. cit., s. 558-559.

¹⁴³ Ibidem, s. 553

¹⁴⁴ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 66.

¹⁴⁵ Guzik-Makaruk E. M., Zatyka E., *Rada Europy wobec terroryzmu – elementy strategii przeciwdziałania*, Białostockie Studia Prawnicze, Białystok 2009, Zeszyt 9, s. 46.

Niemожność przyjęcia uniwersalnej konwencji w sprawie terroryzmu nie ma jednak wpływu na dalszy rozwój konwencji sektorowych, w tym także poświęconych morskim zagrożeniom terrorystycznym. Przede wszystkim pod wpływem zamachów z 11 września 2001 r. podjęto w ramach ONZ szeroką ofensywę legislacyjną wymierzoną w zjawisko międzynarodowego terroryzmu. Intensywne działania prawodawcze podjęte zostały nie tylko na forum Zgromadzenia Ogólnego i Rady Bezpieczeństwa lecz także w ramach organów wyspecjalizowanych ONZ w tym m. in. przez Międzynarodową Organizację Morską. Podczas dorocznego zgromadzenia organizacji, które odbyło się w listopadzie 2001 r., sekretarz generalny IMO zaproponował nowe rozwiązania aby zwiększyć skuteczność Konwencji w obliczu nowych zagrożeń generowanych przez międzynarodowy terroryzm.¹⁴⁶ W latach 2002 – 2005 w ramach Komitetu VII trwały intensywne prace nad dwoma dodatkowymi protokołami do Konwencji i Protokołu Rzymskiego z 1988 r.¹⁴⁷ Ostatecznie podczas konferencji w Londynie odbywającej się w dniach 10 – 14 października 2005 r. przyjęto dwa dodatkowe protokoły wprowadzające zmiany w Konwencji i Protokole Rzymskim rozszerzające katalog przestępczych działań wpisujących się w ramy międzynarodowego terroryzmu morskiego głównie o działania związane z posiadaniem, transportem i użyciem broni masowego rażenia oraz wykorzystaniem statku morskiego jako środka ataku terrorystycznego.¹⁴⁸

§ 2. Definiowanie terroryzmu morskiego przez organizacje regionalne oraz w literaturze przedmiotu

Tak jak nie udało się dotychczas stworzyć jednej uniwersalnej definicji terroryzmu, tak też nie istnieje wystarczająco precyzyjna, spójna i w pełni wyczerpująca definicja terroryzmu morskiego. W przeciwieństwie do zjawiska terroryzmu w postaci ogólnej, które jest definiowane na wiele sposobów i doczekało się ponad 200 definicji, terroryzm morski nie należy do zagadnień zbyt szeroko opisanych w literaturze. Daje się jednak zauważyć stopniowy wzrost zainteresowania omawianą problematyką przez różnego rodzaju

¹⁴⁶ Zob. *Report of the IMO Legal Committee*, 83rd session, 8 - 12 October 2001, dostępne na: http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=280&doc_id=1143, a także Rezolucja IMO A.924(22), przyjęta 20 listopada 2001 r., dostępna na stronie: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24550&filename=A924%2822%29.pdf

¹⁴⁷ <http://www.unic.un.org.pl/terroryzm/systemnz-stary.php#mom> (15.07.2011).

¹⁴⁸ K. Wolny, *Die völkerrechtliche Kriminalisierung von modernen Akten des internationalen Terrorismus: Unter besonderer Berücksichtigung des Statuts des Internationalen Strafgerichtshofs*, Bamberg 2006, s. 47- 48.

wyspecjalizowane instytucje oraz przedstawiciele nauki, co przekłada się na coraz częstsze i coraz bardziej precyzyjne próby zdefiniowania tego zjawiska.

Inicjatywę tego typu podjęto między innymi w ramach Rady ds. Współpracy w Dziedzinie Bezpieczeństwa w regionie Azji i Pacyfiku (*The Council for Security Cooperation in the Asia Pacific – CSCAP*). Działająca w ramach CSCAP grupa robocza ds. terroryzmu morskiego (*Working Group on Maritime Terrorism*) zaproponowała następującą definicję terroryzmu morskiego: *“Maritime terrorism refers to the undertaking of terrorist acts and activities within the maritime environment, using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities.”*¹⁴⁹

Definicja ta w szeroki sposób zakreśla ramy terroryzmu morskiego, obejmując niemal wszystkie najistotniejsze elementy składające się na to zjawisko.¹⁵⁰ Nie jest ona jednak w pełni wyczerpująca. Twórcy definicji nie wyjaśniają na przykład co należy rozumieć pod pojęciem *„terrorist acts and activities”*. Nie jest też do końca jasne jak szeroko należy rozumieć pojęcie *„maritime environment”*.¹⁵¹

Interesującą definicję odnaleźć można także w Rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych. W dokumencie tym co prawda nie użyto *explicite* terminu terroryzm morski, ale posłużono się pojęciem *”zamierzony akt bezprawny”*, który według pkt. 1 preambuły obejmuje także akty terroryzmu. Zgodnie natomiast z art. 2 ust. 13 *”zamierzony akt bezprawny” oznacza umyślne działanie, które ze swojej natury lub kontekstu, może wyrządzić szkodę statkom używanym do międzynarodowej lub krajowej żeglugi morskiej, ich pasażerom lub ładunkom lub obiektom portowym z nimi powiązanymi.”*¹⁵² Definicję tą należy uznać za interesującą, gdyż obejmuje swoim zakresem nie tylko akty terroryzmu na morzu, ale także akty piractwa i rozbójnictwa morskiego. Niestety nie obejmuje ona swoim zakresem wszystkich aspektów terroryzmu morskiego.

W opinii Akivy Lorenza terroryzm morski należy rozumieć jako: *“...the use or threat of violence against a ship (civilian as well as military), its passengers or sailors, cargo, a port facility, or if the purpose is solely a platform for political ends. The definition can be*

¹⁴⁹ [http://maritimeterrorism.com/definitions/\(10.11.2013r.\)](http://maritimeterrorism.com/definitions/(10.11.2013r.))

¹⁵⁰ P. Chalk, *The maritime dimension of international security : terrorism, piracy, and challenges for the United States*, Santa Monica, Rand Corporation 2008, s. 3.

¹⁵¹ S. Quentin, *Shipping Activities: Targets of Maritime Terrorism*; <http://www.derechomaritimo.info/pagina/mater.htm>.

¹⁵² Dz.U. C 32 z 5.2.2004, str. 21.

expanded to include the use of the maritime transportation system to smuggle terrorists or terrorist materials into the targeted country.”¹⁵³

Zaproponowana przez A. Lorenza definicja terroryzmu morskiego wskazuje na kluczowy element, odróżniający terroryzm morski od piractwa, którym jest polityczna motywacja działań. Piraci podobnie jak terroryści posługują się przemocą jako środkiem do realizacji określonego celu. Obie formy morskiej przestępczości odróżnia jednak cel i motywacja działań. Piraci działają z pobudek osobistych, motywowani najczęściej chęcią zysku materialnego. Akty terrorystyczne uzasadnione są natomiast ideami politycznymi. Warto zwrócić uwagę na wymienioną przez A. Lorenza możliwość objęcia pojęciem terroryzmu morskiego również działań organizacji terrorystycznych wykorzystujących środki morskiego transportu do przemytu terrorystów i broni. Możliwość wykorzystania przez terrorystów morskiego transportu do proliferacji broni masowego rażenia, przemytu broni konwencjonalnej i samych terrorystów jest jednym z najbardziej realnych zagrożeń związanych z terroryzmem morskim.

Związała definicję terroryzmu morskiego zaproponował Martin M. Murphy. W jego opinii *“maritime terrorism is terrorism that takes place at sea, on inland water, or against places that are touched by water such as ports and coastal infrastructure.*”¹⁵⁴

Jak wynika z powyższej definicji akty terroryzmu morskiego w przeciwieństwie do aktów piractwa mogą być realizowane nie tylko na wodach otwartych, ale również w pozostałych strefach morskich z wodami wewnętrznymi włącznie. Co więcej akty terroryzmu morskiego inaczej niż w przypadku aktów pirackich mogą mieć miejsce również na lądzie.

Kolejną definicję terroryzmu morskiego zaproponował Peter Lang. W jego rozumieniu terroryzm morski to: *“gewaltsame Angriffe gegen Schiffe oder andere Ziele auf See, die von nicht-staatlichen Gruppierungen aus anderen als finanziellen Motiven begangen werden.*”¹⁵⁵

Nowym elementem definicji terroryzmu morskiego zaproponowanej przez P. Langa jest wymóg by akt ten realizowany był przez podmioty niepaństwowe. W konsekwencji nie będą w świetle tej definicji uznane za terroryzm morski akty terroryzmu państwowego. Nie będą traktowane jako terroryzm morski także działania flot wojennych poszczególnych państw, które jako takie podlegają regułom morskiego prawa wojennego.

¹⁵³ <http://maritimeterrorism.com/definitions/>

¹⁵⁴ M.N. Murphy, *Smallboats, weak states, dirty Money. Piracy and maritime terrorism in the modern world*, London 2010, s. 185.

¹⁵⁵ P. Lang, *Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht*, Frankfurt am Main 1994, s. 43.30

Żadna z wyżej przytoczonych definicji nie jest w pełni wystarczająca, da się jednak wysnuć na ich podstawie kilka wniosków odnośnie najważniejszych elementów konstytuujących pojęcie terroryzmu morskiego:

1. Bezpośrednimi celami morskich ataków terrorystycznych mogą być wszystkie elementy szeroko rozumianej infrastruktury morskiej: statki pasażerskie oraz handlowe, platformy wiertnicze, sztuczne wyspy, telekomunikacyjne kable podmorskie, rurociągi podmorskie. Jeśli rozszerzymy definicję terroryzmu morskiego obiektami zagrożonymi tą formą terroryzmu będą również znajdujące się na lądzie instalacje portowe oraz nadmorskie miejscowości.
2. Akt terrorystyczny dokonywany jest przez podmioty niepaństwowe. Tym samym w ramach pojęcia terroryzmu morskiego nie będą mieścić się działania morskich sił zbrojnych. Dyskusyjnym pozostaje natomiast kwalifikacja morskich aktów terroryzmu państwowego.
3. Środkiem do osiągnięcia określonego celu jest przemoc lub groźba użycia przemocy.
4. Użycie przemocy podyktowane jest motywami politycznymi, ideologicznymi lub religijnymi.

§ 3. Charakterystyka terroryzm morskiego

1. Uwagi ogólne

Od czasów starożytnych, aż do połowy XIX w. wszystkie bezprawne akty przemocy na morzu określano mianem piractwa. Dopiero w latach sześćdziesiątych XIX pojawiła się nowa forma morskiej przemocy, której dopuszczały się strony różnych wojen domowych lub ruchy powstańcze. Działania te przyjęto określać jako „piractwo polityczne”. Jednakże w latach sześćdziesiątych XX w. odnotowano pierwsze akty przestępcze na morzu, które nie mieściły się ani w klasycznej definicji piractwa, ani w pojęciu wojny domowej lub konfliktu wewnętrznego – akty terroryzmu morskiego.¹⁵⁶ Akty terroryzmu wymierzone w obiekty infrastruktury morskiej nigdy nie należały do częstych. Według *RAND Database of Worldwide Terrorism Incidents* w przeciągu ostatnich trzydziestu lat tylko 2 % z wszystkich

¹⁵⁶ K. Kubiak, Prawa i obowiązki państwa w zakresie zwalczania aktów przemocy na morzu w świetle postanowień Konwencji Rzymskiej, *Przegląd Morski*, 1996, nr 3, s. 35.

odnotowanych aktów terroryzmu stanowiły akty terroryzmu morskiego.¹⁵⁷ Brak szerszego zainteresowania organizacji terrorystycznych tą formą terroryzmu spowodowany jest kilkoma czynnikami. Przede wszystkim wynika to z faktu, że tylko nieliczne ugrupowania ekstremistyczne były dotychczas zainteresowane oraz miały możliwość podjęcia działań w środowisku morskim. Podejmowanie działań terrorystycznych na wodzie, a szczególnie w obrębie morza otwartego wymaga dostępu do kadr obeznanych z morskim rzemiosłem, fachowego sprzętu i środków transportu oraz często znacznych nakładów finansowych. Tylko niewiele organizacji terrorystycznych dysponuje potencjałem umożliwiającym podjęcie tego typu działań. W 2006 r. *RAND Center For Terrorism Risk Management Policy* do organizacji terrorystycznych, mających na swoim koncie akty terroryzmu morskiego zaliczyło:

1. IRA Tymczasową (Provisional IRA - PIRA),
2. Rebeliantów czeczeńskich,
3. Egipskie ugrupowanie terrorystyczne Al – Gama’a al –Islamiyya,
4. Organizacje palestyńskie, w tym Hamas, Palestyński Dżihad Islamski, Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny, Demokratyczny Front Wyzwolenia Palestyny oraz Front wyzwolenia Palestyny,
5. Hezbollah,
6. Grupa Abu Sajjafa (Abu Sayyaf Group – ASG),
7. Ruch Wolnego Acehu (Gerak Aceh Movement - GAM),
8. Tygrysy Wyzwolenia Tamińskiego Ilamu (Liberation Tigers of Tamil Ealam – LTTE),
9. *Sunnicka organizacja Jamaat al-Tawhid wa'l-Jihad (znana także jako Unity and Jihad Group),*
10. Al - Kaida.¹⁵⁸

Oprócz wyżej wymienionych organizacji terrorystycznych P. Schneider w pracy „*Maritimer Terrorismus: Tätergruppen und Anschlagstypen – Eine empirisch-analytische Bestandsaufnahme*” wymienia także:

11. Islamski Front Wyzwolenia Moro (Moro Islamic Liberation Front – MILF)
12. Rewolucyjne Siły Zbrojne Kolumbii (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - FARC)
13. Islamistyczne oddziały Al – Shaabab
14. Ruch na Rzecz Wyzwolenia Delt Nigru - MEND

¹⁵⁷ M. D. Greenberg, P. Chalk, H. H. Willis, I. Khilko, D. S. Ortiz, *Maritime Terrorism. Risk and Liability*, RAND Center For Terrorism Risk Management Policy, Santa Monica 2006, s. 9.

¹⁵⁸ Ibidem... s. 19 – 26.

2. Czynniki sprzyjające działalności terrorystycznej na morzu

Mimo wszelkich trudności związanych z podjęciem działań przestępczych na morzu, szereg czynników powoduje, że morza i oceany stanowią atrakcyjny obszar dla sprawców różnych aktów przemocy, w tym także aktów terroryzmu.

Czynnikiem podstawowym są liczne konflikty międzynarodowe oraz wewnętrzne przy okazji których walczące strony podejmują działania także na morzu. Tego typu sytuacja miała przez długi czas miejsce w Indonezji, gdzie rebelianci z prowincji Aceh ataki przeciwko siłom rządowym prowadzili także na morzu. Intensywne operacje morskie prowadziła swojego czasu również działająca na filipińskiej wyspie Mindanao organizacja MORO. Najbardziej rozbudowaną flotą powstańczą mogły do niedawna pochwalić się Tamilskie Tygrysy, walczące o utworzenie w północnej części Sri Lanki niepodległego państwa Ilamu. Konflikty zbrojne to często czynnik powodujący osłabienie efektywności w sprawowaniu przez władze centralne kontroli nad swoim terytorium, w tym także nad wodami terytorialnymi. Trwające od wielu lat wojny domowe w Liberii, Sierra Leone i Wybrzeżu Kości Słoniowej oraz wewnętrzne napięcia w Nigerii przyczyniły się do wzrostu działań przestępczych na wodach Zatoki Gwinejskiej. Także trwający od wielu lat konflikt w Somalii to jeden z głównych czynników wpływających na eskalację przemocy u jej wybrzeży.¹⁶⁰

Czynnikiem sprzyjającym rozwojowi przestępczości na morzu jest także zmniejszenie obecności państwowych sił morskich na oceanach. Obserwowana od zakończenia zimnej wojny redukcja stanów liczebnych flot czołowych potęg morskich powoduje, iż rzadziej patrolowane akweny stały się obszarem podatnym na działania sprawców różnych czynów bezprawnych, w tym terrorystów, piratów i partyzantów morskich. Redukcja stanów sił morskich związana jest także z kosztowną rewolucją technologiczną, a w efekcie tendencją przechodzenia z ilości w jakość. Jak trafnie zauważa K. Kubiak do zwalczania aktów piractwa o wiele bardziej przydatny jest jednak wysłużony trałowiec na miejscu zdarzenia niż wysokiej klasy nowoczesny okręt setki mil dalej.¹⁶¹

¹⁵⁹ P. Schneider, *Maritimer Terrorismus: Tätergruppen und Anschlagstypen. Eine empirisch – analytische Bestandsaufnahme*, PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 13, Hamburg 2011, s. 17

¹⁶⁰ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Dolnośląska Szkoła Wyższej Edukacji, Wrocław 2006, s. 2.

¹⁶¹ Ibidem... s. 3.

Oprócz powyższego czynnikiem sprzyjającym potencjalnym aktom terroryzmu na morzu jest reżim prawny obszarów morskich. Obszar wód otwartych z racji swojego prawnego statusu stanowi swoiste *terra nullius*. Obowiązująca w tym obszarze zasada wolności mórz gwarantuje, iż wszystkie państwa, ich statki oraz obywatele mogą na równi korzystać z morza otwartego. Z możliwości wynikających z tej zasady równie chętnie korzystają przestępcy. Jeszcze chętniej piraci i terroryści podejmują działania w obrębie wód terytorialnych nad którymi państwa przybrzeżne nie sprawują efektywnej kontroli, a jednocześnie odmawiają w obrębie tych wód obcym statkom podejmowania jakichkolwiek działań policyjnych. Do państw tych zaliczyć można Somalię, Sierra Leone, Gwineę Bissau, Mauretanię, Kolumbię i inne.¹⁶² Rozwojowi piractwa oraz terroryzmu morskiego sprzyjają także regulacje prawne nieadekwatne do współczesnych zagrożeń asymetrycznych na morzu oraz liberalny charakter praw i reguł rządzących światową żeglugą. Szczególne znaczenie ma w tym kontekście problem tak zwanej taniej bandery. Często praktyką jest rejestrowanie przez przedsiębiorstwa żeglugowe statków pod banderą państw oferujących najkorzystniejsze warunki do prowadzenia takiej działalności. Uzasadnieniem dla tej praktyki są przede wszystkim racje ekonomiczne (korzystne zasady opodatkowania, liberalne zasady zatrudnienia członków załóg, niskie wymogi w zakresie bezpieczeństwa morskiego). Kraje te oferują również znaczną swobodę w prowadzeniu działalności gospodarczej. Brak kontroli dewizowej, łatwość w zakładaniu firm oraz rejestrowaniu statków w połączeniu z niedostateczną kontrolą nad pływającymi pod banderą tego państwa jednostkami stwarza warunki korzystne do podjęcia działań przestępczych.¹⁶³

Nie bez znaczenia jest również zauważalny w ostatnich latach intensywny rozwój firm, oferujących wysokiej klasy sprzęt marynistyczny, kursy w sportach wodnych, w tym przede wszystkim nurkowaniu oraz szkolenia z zakresu nautyki. Powoduje to, iż zarówno sprzęt jak i wiedza niezbędna do działań na morzu staje się ogólnodostępna.¹⁶⁴

3. Cele działalności terrorystycznej na morzu

Działalność terrorystyczna na morzu przybierać może wielorakie formy uwarunkowane celem jaki ma być w ich wyniku osiągnięty. Akty terroryzmu wymierzone w

¹⁶² K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...* op. cit., s. 30.

¹⁶³ Zob. K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...* op. cit., s. 31 - 42.

¹⁶⁴ P. Chalk, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, RAND Project Air Force, Santa Monica 2008, s. 22.

infrastrukturę morską mogą być interesujące dla ekstremistycznych ugrupowań z uwagi na możliwość wywołania różnego typu poważnych konsekwencji. Dodatkowo transport morski może być wykorzystany przez terrorystów do transportu terrorystów lub broni. Według kryterium pożądaných efektów działań terrorystycznych środki transportu morskiego można zakwalifikować do pięciu kategorii, biorąc pod uwagę:

- 1) symboliczne znaczenie ataku,
- 2) ekonomiczne konsekwencje ataku,
- 3) liczebność ofiar zamachu,
- 4) możliwość użycia statku jako broni.
- 5) korzyści transportowe.

3.1. Cele o znaczeniu symbolicznym

Celem ataku terrorystycznego mogą być przede wszystkim statki o znaczeniu symbolicznym. Atak na tego rodzaju jednostki gwarantuje uzyskanie odpowiedniego rozgłosu oraz splendoru związanego z ugodzeniem przeciwnika w ważny prestiżowo punkt. Do jednostek tego typu zaliczają się przede wszystkim okręty wojenne, często stanowiące symbol potęgi militarnej danego państwa. Al. – Kaida już wielokrotnie podejmowała działania przeciwko tego typu celom. W styczniu 2000 r. amerykański niszczyciel rakietowy *USS The Sullivans* stał się celem nieudanego ataku Al. – Kaidy. Terrorysty źle obliczyli ładunek materiałów wybuchowych umieszczonych na łodzi motorowej, w wyniku czego łódź ta zatonała nim dotarła do amerykańskiego niszczyciela. Al. – Kaida szybko wyciągnęła wnioski z tej porażki i już 12 października tego samego roku zaatakowała przy pomocy łodzi wypełnionej materiałami wybuchowymi niszczyciel rakietowy *USS Cole*, zabijając 17 amerykańskich marynarzy i raniąc 40. Kolejny atak Al – Kaidy miał miejsce 19 sierpnia 2005 r. Wówczas to amerykańskie okręty desantowe *USS Kearsarge* oraz *USS Ashland* zostały ostrzelane przez terrorystów rakietami.

Celami o znaczeniu symbolicznym mogą być także cywilne statki pasażerskie (liniowce, wycieczkowce, promy). Jednostki te znaczenie takie będą miały przede wszystkim z uwagi na obywatelstwo znajdujących się na ich pokładzie pasażerów. Jednostka na której pokładzie znajdować się będzie duża liczba pasażerów, będących obywatelami przykładowo USA lub Izraela stanowić będzie atrakcyjny cel ataku dla organizacji terrorystycznych

prowadzących walkę z rządami tych państw. Statki pasażerskie mogą stać się celem ataku terrorystycznego również z uwagi na przypisywany im prestiż związany z ich klasą lub samą nazwą. Przykładem tego typu statków mogą być dumy brytyjskiego przedsiębiorstwa żeglugowego *Cunard Line*: *RMS Queen Mary 2*, *MS Queen Victoria* oraz *MS Queen Elizabeth*.¹⁶⁵

3.2. Cele o znaczeniu ekonomicznym

Prowadzenie walki z terroryzmem związane jest z poważnymi obciążeniami finansowymi dla budżetów państw zaangażowanych w tą walkę. Organizacje terrorystyczne dążące do realizacji określonych postulatów politycznych zdają sobie sprawę, iż pomocne w tym może być również osłabienie ekonomiczne przeciwnika poprzez generowanie jego strat oraz zmuszanie do zwiększania wydatków. W jednym ze swoich wystąpień z 2004 r. bin Laden oświadczył, iż jednym z celów Al – Kaidy jest doprowadzenie do bankructwa ekonomicznego USA.¹⁶⁶ Wojnę ekonomiczną jaką Al - Kaida podjęła przeciwko USA można scharakteryzować w trzech punktach:

1. Niszczenie celów o jak największej wartości przy pomocy środków wymagających minimalnych nakładów finansowych.¹⁶⁷
2. Zmuszanie USA do zwiększania nakładów na bezpieczeństwo narodowe oraz prowokowanie USA do podejmowania kolejnych kosztownych interwencji zbrojnych.
3. Podejmowanie ataków wymierzonych w infrastrukturę służącą do wydobywania, magazynowania oraz transportu ropy naftowej w celu zwiększenia cen tego surowca na rynkach światowych, a tym samym obciążenia tymi kosztami odbiorców.¹⁶⁸

¹⁶⁵ M. N. Murphy, *Small boats, weak states, dirty money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, London 2010, s. 203.

¹⁶⁶ Bin Laden: Goal is to bankrupt U.S., artykuł dostępny na stronie: <http://articles.cnn.com> (1.04.2012)

¹⁶⁷ Al – Kaida atakując USS Cole i poświęcając życie dwóch swoich członków, łódź motorową i niecałe 400 kg ładunku wybuchowego C – 4 spowodowała nie tylko śmierć 17 amerykańskich żołnierzy, ale również zmusiła USA do wydania ćwierć miliarda dolarów na naprawę uszkodzonego krążownika.

¹⁶⁸ G. Luft, Al Qaeda's economic war against the United States, artykuł dostępny na stronie: <http://www.iags.org> (2.04.2012)

Ważnym elementem w globalnym łańcuchu dystrybucji ropy naftowej jest transport morski. Szacuje się, że 60% ropy naftowej na świecie transportowane jest drogą morską.¹⁶⁹ Transport ropy naftowej i produktów rafineryjnych, z uwagi przede wszystkim na uwarunkowania geograficzne, odbywa się zasadniczo kilkoma głównymi szlakami żeglugowymi. Trasy te prowadzą przez cieśniny¹⁷⁰, będące punktami newralgicznymi między innymi z uwagi na zagrożenie atakami terrorystycznymi.¹⁷¹

Al-Kaida już dawno deklarowała zainteresowanie infrastrukturą transportu ropy naftowej: urządzeniami przesyłowymi, terminalami przeładunkowymi oraz zbiornikowcami. W 2004 r. u wybrzeży Jemenu zamachowcy – samobójcy przeprowadzili przy pomocy łodzi motorowej atak przeciwko supertankowcowi MV Limburg. W wyniku eksplozji rozerwane zostało poszycie na prawej burcie, zginęło dwóch zamachowców i jeden członek załogi, a dwunastu marynarzy zostało ciężko rannych. Skutkiem zamachu był również wyciek 90 tys. ton ropy do morza.¹⁷²

Atak terrorystyczny na tankowiec VLCC „Limburg” wywołał szereg konsekwencji ekonomicznych. Dotknęły one nie tylko właściciela statku, który poniósł bezpośrednie straty związane z utratą części ładunku oraz wycofaniem jednostki z eksploatacji, ale miały o wiele szerszy zasięg.¹⁷³ W pierwszym rzędzie w wyniku ataku wzrosły ceny ubezpieczeń dla statków zmierzających do jemeńskich portów. Armatorzy zaczęli kierować swoje statki do portu Salalah w sąsiednim Omanie lub w ogóle unikać jemeńskich wód.¹⁷⁴ W skutek tego zanotowano w portach Jemenu drastyczny spadek przeładunków kontenerów z 43,000 TEU we wrześniu 2002 r. do 3,000 TEU w listopadzie tego samego roku by w końcu osiągnąć znikomą wartość. Co więcej zarządzający dwoma adeńskimi terminalami kontenerowymi, największy na świecie operator portowy *PSA International Pte Ltd.* w wyniku doznanych strat wycofał się z zarządzania portem. W konsekwencji straciło pracę ponad 3 tys. pracowników portowych. Dopiero po sześciu miesiącach stawki ubezpieczeń uległy redukcji. Stało się to z dwóch przyczyn. Po pierwsze ryzyko ponownego ataku wydawało się niewielkie. Po drugie

¹⁶⁹ T.Kaczmarek, R.Jarosz, Czy ropa rządzi światem? Bydgoszcz 2006, s.41.

¹⁷⁰ Do cieśnin tych zaliczają się: Kanał Sueski, Bab el-Mandeb, Ormuz, Malakka, Singapurska, Bosfor, Dardanele i Kanał Panamski, zob. M.Ilnicki, K.Kubiak, P.Mickiewicz, Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy, Wrocław 2006, s. 40 – 46.

¹⁷¹ M.Ilnicki, K.Kubiak, P.Mickiewicz, Morski transport ropy i gazu... s.40.

¹⁷² K. Kubiak, Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski. Warszawa 2009, s. 91.

¹⁷³ Szerzej na temat konsekwencji ataku terrorystycznego wymierzonego w tankowiec zob. T.P. Naylor, Maritime Tankers, Terrorist Threats, Consequences and Protective Measures, New York 2009, s. 31 – 38.

¹⁷⁴ W przypadku ubezpieczenia obejmującego kadłub i maszyny statku stawka ubezpieczenia wzrosła po ataku na Limburg z 0,15% do 0,5 % ich wartości. Przykładowo ubezpieczenie dla kontenerowca zabierającego na pokład 5,600 kontenerów wzrosło do kwoty 300 tys. dolarów. Zob. M. Richardson, A time bomb for global trade. Maritime – related terrorism in an age of weapons of mass destruction, Singapore 2004, s. 70.

rząd w Sanie zdecydował się ustanowić akredytywę na rzecz ubezpieczycieli morskich, zabezpieczającą ich przed nadmiernymi stratami w przypadku kolejnych zamachów. Skutki ataku terrorystycznego były odczuwalne również na światowych rynkach - cena ropy naftowej na krótko wzrosła o 1.3 %.¹⁷⁵

Analizując skutki potencjalnego ataku terrorystycznego na tankowiec nie można pominąć jego konsekwencji ekologicznych. O ile koszt utraconego tankowca może wynieść w przybliżeniu około 150 mln \$, a koszt utraconego ładunku dodatkowe 100 mln \$ to wydatki związane z likwidacją katastrofy ekologicznej powstałej w skutek wycieku ropy naftowej do morza mogą być o wiele większe. Przykładowo koszt usunięcia skutków katastrofy ekologicznej powstałej w wyniku wejścia tankowca Exxon Valdez na skały u wybrzeży Alaski i wycieku około miliona galonów ropy naftowej wyniósł blisko 2,2 biliona \$. Nie do oszacowania często są natomiast skutki jakie taka katastrofa powoduje w środowisku naturalnym.¹⁷⁶

Atak terrorystyczny na tankowiec lub gazowiec to przedsięwzięcie o wysokiej skali trudności. Te same, lub nawet dalej idące skutki można osiągnąć atakując rurociągi gazowe i naftowe lub służące magazynowaniu i przeładunkowi ropy naftowej obiekty infrastruktury portowej. Do najsłynniejszych tego typu incydentów należy atak przeprowadzony przez Al Kaidę w kwietniu 2004 na irackie terminale przeładunkowe ropy naftowej Al Amaya Oil Terminal (KAAOT) oraz Al Basrah Oil Terminal (ABOT).¹⁷⁷

3.3. Cele generujące duże straty w ludziach

Choć jednostki pasażerskie stanowią tylko 4 % światowej floty handlowej to statki te, z uwagi głównie na przewożonych na ich pokładach pasażerów, stanowią atrakcyjny cel ataku dla organizacji terrorystycznych zainteresowanych maksymalizacją liczby ofiar w ludziach.¹⁷⁸ Do grupy jednostek pasażerskich zaliczamy obecnie dwie kategorie statków. Pierwsza z nich to wycieczkowce, które zabierają na pokład od kilkuset do kilku tysięcy pasażerów. Wszyscy pasażerowie mają zapewnione kabiny o różnym standardzie, a do tego zaplecze socjalne obejmujące jadalnie, pomieszczenia rekreacyjne, sklepy itp. Istotą podróży tymi statkami, nie jest dotarcie do portu docelowego lecz miłe spędzenia czasu na ich pokładzie. Do drugiej

¹⁷⁵ M. N. Murphy, Small boats, weak states, dirty money... op. cit., s. 203.

¹⁷⁶ P. Naylor, Maritime Tankers,

¹⁷⁷ Zob. K. Kubiak, Przemoc na oceanach... s. 92 – 94.

¹⁷⁸ M. Gaouette, Cruising for trouble. Cruise ships as soft target for pirates, terrorists and common criminals, Santa – Barbara 2010, s. 211.

grupy zaliczymy promy pasażerskie i pasażersko – towarowe. Jednostki te przeznaczone są do transportu samych pasażerów lub pasażerów i dużej liczby pojazdów, takich jak samochody osobowe i ciężarowe, ciągniki siodłowe z naczepami, wagony kolejowe.¹⁷⁹

Analiza dotychczasowych aktów przemocy wymierzonych w statki pasażerskie pozwala nakreślić trzy najbardziej prawdopodobne scenariusze ataku terrorystycznego wymierzonego w tego typu jednostki:

- 1) Zamachy bombowe przeprowadzone za pomocą ładunków wybuchowych dostarczonych na pokład wraz z ładunkiem lub bagażami.¹⁸⁰ Najślynniejszym aktem terrorystycznym tego typu był zrealizowany w dniu 26 lutego 2004 r. zamach bombowy na prom „*Superferry 14*”, w wyniku którego zginęło 119 osób, a 92 osoby uznano za zaginione.¹⁸¹
- 2) Zamachy bombowe przeprowadzone z zewnątrz: za pomocą miny dywersyjnej (limpet mine) przyczepianej do podwodnej części kadłuba statku lub za pomocą łodzi motorowych wyładowanych materiałami wybuchowymi. Choć nie zanotowano dotychczas poważniejszych incydentów terrorystycznych tego typu wymierzonych w statki pasażerskie to należy uznać ten wariant ataku za wysoce prawdopodobny.
- 3) Uprowadzenie statku przez osoby znajdujące się na ich pokładzie wśród pasażerów lub załogi w celu wzięcia zakładników. Do najślynniejszych tego typu incydentów zaliczyć można porwanie w 1985 r. przez członków Frontu Wyzwolenia Palestyny statku pasażerskiego „*Achille Lauro*” oraz porwanie przez czeczeńskich bojowników w 1996 r. statku „*Awrasija*”.

Atak bombowy i porwanie statku to dwie najbardziej prawdopodobne formy ataku terrorystycznego, na które narażona jest flota pasażerska. Nie można jednak wykluczyć innych wariantów ataku, w tym również bioterroryzmu. Przykładowo w lutym 2012 r. na pokładzie dwóch statków rejsowych „*Ruby Princess*” oraz „*Crown Princess*” zanotowano 499 przypadków zakażenia norowirusem zarówno wśród pasażerów jak i członków załogi. Zdarzenie tego typu nie jest odosobnionym wypadkiem. Masowe zachorowania załóg i

¹⁷⁹ K. Kubiak, Żegluga promowa jako obiekt oddziaływania terrorystycznego, *Przegląd Morski* 2009/10, s. 9.

¹⁸⁰ Tego typu próby ataku kilkakrotnie podejmowała baskijska grupa terrorystyczna ETA. W 2000 r. ETA próbowała umieścić samochód wyładowany ładunkami wybuchowymi na pokładzie promu kursującego na trasie Ibiza - Walencja. W 2001 r. ta sama organizacja próbowała umieścić samochód – pułapkę na pokładzie promu *Val de Loire*, a w 2007 r. policja udaremniła kolejną tego typu próbę ETA wymierzoną w prom *Pont Aven*, kursujący między Plymouth i Santander. Zob.: M. N. Murphy, *Small boats...* op. cit., s. 211.

¹⁸¹ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...* op. cit., s. 103.

pasażerów liniowców miały miejsce już wielokrotnie w przeszłości.¹⁸² Do zakażenia norowirusem dochodzi w wyniku kontaktu z chorymi osobami, przez skażone jedzenie lub wodę albo przez kontakt ze skażonymi przedmiotami. Zdając sobie z tego sprawę grupy terrorystyczne mogą być zainteresowane skażeniem jedzenia lub wody znajdującej się na pokładzie danego statku czynnikami biologicznymi, chemicznymi bądź radioaktywnymi by w ten sposób wywołać chorobę lub śmierć wśród pasażerów i załogi.¹⁸³

3. 4. Użycie statków jako broni

Jakkolwiek nie ziścił się dotychczas scenariusz, w którym terroryści wykorzystują przejęty statek by spowodować kolizję z inną jednostką pływającą bądź by staranować obiekty infrastruktury portowej lub platformę wiertniczą, to jednak po zamachach z 11 września 2001 r., nie można uznać takiego wariantu za niemożliwy do spełnienia.¹⁸⁴ Szczególnie niebezpieczne wydaje się ryzyko wykorzystania przez terrorystów chemikaliowców, tankowców i gazowców LNG oraz LPG. Jak groźna może być w swych skutkach kolizja z udziałem zbiornikowca obrazują dwa incydenty:

- 1) W dniu 6 grudnia 1917 r. w kanadyjskim porcie Halifax doszło do kolizji frachtowca *SS Mont - Blanc*, przewożącego na swoim pokładzie ponad 2,5 tony materiałów wybuchowych, w tym kwas pikrynowy, benzen i trotyl, z parowcem *Imo*. W wyniku kolizji doszło do wybuchu amunicji na pokładzie *SS Mont – Blanc* o sile 3000 ton trotylu. Liczba ofiar wybuchu sięgnęła 2000 zabitych i ponad 9000 rannych, a teren w promieniu 1,5 km został doszczętnie zniszczony.
- 2) W dniu 20 grudnia 1987 r. w cieśninie Tablas u wybrzeży Filipin doszło do zderzenia promu *MV Doña Paz* z transportującym blisko 9000 baryłek ropy naftowej tankowcem *MT Vector*. W wyniku kolizji oba statki stanęły w płomieniach, powodując śmierć ponad 4000 osób.

¹⁸² Lista masowych zachorowań zanotowanych na pokładach statków pasażerskich od roku 2002 r. dostępna na stronie: <http://www.cruisejunkie.com/> (12.12.2011r.)

¹⁸³ Zob. K. Kubiak, Problem na pokładzie, *Nasze Morze* 2007 nr 2, s. 40 – 41.

¹⁸⁴ Zastosowanie jednostek pływających jako broni nie jest pomysłem nowatorskim. W 1585 r. w trakcie wojny osiemdziesięcioletniej podczas oblężenia Antwerpii powstańcy niderlandzcy wykorzystali statki wyładowane materiałami wybuchowymi do przerwania hiszpańskiej blokady na Skaldzie, zob.: S. C. Tucker, *Battles That Changed History: An Encyclopedia of World Conflict*, Santa – Barbara 2011, s. 179 -180. W 1941 r. brytyjski niszczyciel HMS *Campbeltown*, w którego dziobie umieszczono ponad trzy tony materiałów wybuchowych został użyty do staranowania doku w Saint Nazaire, zob.: J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1974, s. 238-239.

Tego typu przypadkowe zdarzenia nie mogą ujść uwadze różnego rodzaju ekstremistów. Organizacje terrorystyczne mogą być zainteresowane uprowadzeniem statków przewożących niebezpieczne substancje i wykorzystaniem ich do celowego zderzenia z innymi obiektami z uwagi na możliwe poważne konsekwencje takiego ataku, obejmujące straty ludzkie, ekonomiczne oraz ekologiczne.¹⁸⁵

3. 5. Funkcja transportowa

Oprócz wykorzystania różnego typu jednostek pływających jako celu lub narzędzia ataku terrorystycznego, organizacje ekstremistyczne zainteresowane mogą być również wykorzystaniem statków jako środka transportu ludzi, broni lub różnego rodzaju substancji, w tym także radioaktywnych. Transport kontenerowy rozwija się bardzo energicznie od momentu swojego powstania czyli od drugiej połowy XX w. Współcześnie blisko 90 % handlu ładunkami drobnymi odbywa się z wykorzystaniem kontenerów. Aktualnie blisko 15 milionów kontenerów wykorzystywanych jest w transporcie morskim, które podlegają około 230 mln przemieszczeniom rocznie (wjazdy i wyjazdy z portu).¹⁸⁶ Oprócz wielu korzyści jakie niesie ze sobą ta forma transportu, związane są z nią także liczne zagrożenia. Ogromna masa kontenerów znajdujących się w obrocie oraz presja związana z tendencją do maksymalnego skrócenia czasu załadunku (statek który stoi nie zarabia) to główne czynniki wpływające na fakt, że zawartość kontenerów w zdecydowanej mierze pozostaje poza kontrolą. Z tych względów często w literaturze fachowej kontenery określa się mianem konia trojańskiego XXI w.¹⁸⁷ Z szans jakie stwarza transport kontenerowy chętnie korzystają ugrupowania terrorystyczne:

- 1) W październiku 2001 r. we włoskim porcie Gioia Tauro wykryto w jednym z kontenerów 43 – letniego mężczyznę. Kontener ten wysłano z Egiptu i miał dotrzeć do Kanady. Podejrzany o członkostwo w Al – Kaidzie Rizik Amid Farid (tzw. *Container Bob*) miał w kontenerze do dyspozycji łóżko, toaletę, grzejnik, zapasy żywności i wodę. Jednak o wiele bardziej niepokojące w posiadaniu Egipcjanina wydały się dwa telefony komórkowe i telefon satelitarny, kanadyjski paszport, laptop a także przepustki portów lotniczych oraz identyfikator mechanika obsługi technicznej statku powietrznego,

¹⁸⁵ Szeroko na ten temat – zob. M. Richardson, *A Time Bomb for Global Trade. Maritime – related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Singapore 2004, s. 41 – 48.

¹⁸⁶ Ibidem... s. 6.

¹⁸⁷ R. J. Katulski, J. Stefański, J. Sadowski, S.J. Ambroziak, *Mobilny system monitorowania kolejowego transportu kontenerowego. Problemy Kolejnictwa* 2011, nr 152, s.173.

umożliwiający dostęp do newralgicznych miejsc na lotniskach w Nowym Yorku, Chicago i Los Angeles.¹⁸⁸

- 2) W dniu 14 marca 2004 r. dwóch terrorystów samobójców przebranych w izraelskie mundury przeprowadziło zamach na izraelski port Aszdod. Dochodzenie wykazało, iż terroryści przedostali się na teren portu w specjalnie przygotowanym kontenerze. Kontener ten posiadał zamaskowane pomieszczenie dla dwóch osób. Znajdowały się w nim zapasy jedzenia i wody, koce oraz toaleta. W wyniku zamachu zginęło 10 pracowników portu. Najprawdopodobniej jednak pierwotnym celem ataku był znajdujący się na terenie portu skład paliw i substancji chemicznych.¹⁸⁹

Przy pomocy kontenerów mogą być realizowane różne scenariusze ataków terrorystycznych.¹⁹⁰ W kontenerach można transportować nie tylko terrorystów, ale także materiały wybuchowe, trujące gazy i czynniki biologiczne, a nawet materiały radioaktywne. Chociaż nie zanotowano dotychczas przypadku wykorzystania transportu kontenerowego do przerzutu broni masowego rażenia, to jednak nie można wykluczyć zaistnienia takiego scenariusza w przyszłości.¹⁹¹

¹⁸⁸ W. J. Keefer, Container Port Security: A Layered Defense Strategy to Protect The Homeland and The International Supply Chain, Campbell Law Review 2007, vol 30, nr 1, s. 149.

¹⁸⁹ K. Kubiak, Atak terrorystyczny na port Aszdod, Przegląd Morski, 2009 nr 2, s. 11.

¹⁹⁰ Zob. Container Transport Security Across Modes. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), ECMT 2005, s. 39 - 44.

¹⁹¹ W lipcu 2002 r. dziennikarze stacji ABC News wysłali w kontenerze z Węgier do Nowego Jorku via Rumunia, Bułgaria i Turcja 15 funtów wzbogaconego uranu w pojemniku z cienką osłoną ołowianą. Materiał ten nie stanowił zagrożenia, ale emitował promieniowanie podobne do wytwarzanego przez radioaktywne izotopy promieniotwórcze niezbędne przy produkcji tzw. brudnej bomby. Mimo to transport ten nie został zatrzymany przez właściwe służby żadnego z państw tranzytu. Po ujawnieniu całej sprawy władze amerykańskie zapowiedziały zaostrzenie kontroli na swoich granicach. Dziennikarze ABC News kilka miesięcy później umieścili podobną promieniotwórczą przesyłkę w kontenerze z Dżakarty na pokładzie frachtowca „Charlotte Maersk” do Los Angeles. Z uwagi na miejsce wysyłki kontener został poddany zarówno prześwietleniu promieniami rentgenowskimi jak i badaniu na poziom promieniowania, mimo to potencjalnie niebezpieczna zawartość kontenera i tym razem nie została wykryta. M. Stehr, Terror auf See 2004 – Anschläge und Bedrohungsszenarien, Schiff & Hafen, 2004, nr 11, s. 23.

Rozdział III

Rozróżnienie jako droga do zdefiniowania terroryzmu morskiego

§ 1. Działania przestępcze na morzu.

Transport morski z uwagi na środowisko w którym się realizuje zagrożony jest wieloma specyficznymi formami działań przestępczych. W zrozumieniu czym jest terroryzm morski pomocne może być odróżnienie tego zjawiska od innych pozaprawnych form działalności na morzu.¹⁹² Do działań tych zaliczyć można przede wszystkim piractwo oraz rozbójnictwo morskie, nielegalną migrację, oszustwa ubezpieczeniowe, kradzież ładunków, celowe zanieczyszczanie środowiska naturalnego, pospolite przestępstwa kryminalne popełniane na statkach morskich, naruszenia zasad bezpieczeństwa żeglugi, działania powstańcze na morzu, łamanie postanowień prawa międzynarodowego z zakresu swobody żeglugi oraz nielegalne, nieraportowane i nieuregulowane połowy.¹⁹³

Niektóre z rzeczonych nielegalnych działań pozostają w swoistej korelacji ze zjawiskiem terroryzmu morskiego. Definiując terroryzm morski należy odróżnić to zjawisko przede wszystkim od:

- 1 piractwa,
- 2 przestępczości zorganizowanej – przemyt ludzi, narkotyków, broni,
- 3 aktów morskiego terroryzmu państwowego,
- 4 a także - przy spełnieniu określonych warunków - legalnej morskiej działalności powstańczej.

¹⁹² Termin ten został wybrany z uwagi na swój szeroki zakres znaczeniowy, gdyż obejmuje nielegalne działania zarówno z użyciem przemocy, jak i bez jej użycia. Spotkać można w literaturze przedmiotu także pojęcie aktów przemocy na morzu (*acts of violence at sea*), którego zakres znaczeniowy jest jednak zbyt wąski dla całościowego objęcia poruszanej problematyki. Należy wspomnieć w tym miejscu także o stworzonym przez Bałtycką i Międzynarodową Radę Morską (*The Baltic and International Maritime Council – BIMCO*) terminie przestępstwa morskiego (*maritime crime*) dla określenia działań takich jak piractwo, terroryzm morski, kradzież ładunków w morskim transporcie, przemytu narkotyków oraz ludzi drogą morską. Zob. J. Parker, *Pirates or Terrorists?* Traffic World dec. 3, 2001, Vol. 265 Issue 49, s. 31.

¹⁹³ Zob. K. Rokiciński, T. Szubrycht, *Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Gdynia 2006, s. 43 – 100.

§ 2. Regionalizacja oraz typologizacja współczesnego piractwa morskiego

Piractwo to najstarsza z form morskiej przestępczości. Pierwsze wzmianki o nim pochodzą sprzed 5 tysięcy lat.¹⁹⁴ Proceder ten rozwija się także współcześnie i stanowi realne zagrożenie dla żeglugi światowej. Zasadnym jest rozróżnienie piractwa od terroryzmu morskiego gdyż między obiema formami przestępczości występuje wiele podobieństw, leżących u podstaw częstych nieporozumień terminologicznych.¹⁹⁵ Piractwo podobnie jak terroryzm jest domeną organizacji przestępczych działających (zasadniczo) bez autoryzacji władz państwowych. Piraci tak jak terroryści dla osiągnięcia swych celów posługują się przemocą lub groźbą jej użycia, a ofiarami ich działań padają najczęściej bezbronni cywile.¹⁹⁶ Współcześnie powiązania między terrorystami i piratami stają się coraz silniejsze. Organizacje przestępcze uczą się od siebie nawzajem. Terroryści wykorzystują pirackie *modus operandi* i sami dopuszczają się aktów piractwa by móc uzyskać środki dla swojej działalności. Co więcej piraci często działają na zlecenie organizacji terrorystycznych lub zwyczajnie się im opłacają. Ze względu na coraz ściślejsze powiązania między piratami i terrorystami można mówić o fenomenie zjawiska, które D. R. Burgess określił jako *piraterrorism*.¹⁹⁷

Współcześnie największym zagrożeniem dla żeglugi obok aktów terroryzmu morskiego jest piractwo. Wydawać by się mogło, że są to dwa różne procedery, a ich definicje łatwo rozgraniczyć. Motywacją dla piratów jest przede wszystkim chęć zysku podczas gdy terroryści działają na rzecz realizacji określonych celów ideologicznych, politycznych lub religijnych.¹⁹⁸ Wzajemne powiązania między tymi dwoma formami przestępczości są jednak o wiele bardziej skomplikowane. Często ugrupowania ekstremistyczne same dopuszczają się aktów piractwa by w ten sposób uzyskać środki finansowe na realizację celów politycznych. Często też organizacje terrorystyczne wchodzą

¹⁹⁴ J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000, s. 35.

¹⁹⁵ Przykładowo jeden z najsłynniejszych aktów terroryzmu morskiego, porwanie wycieczkowca *Achille Lauro* w 1985 r. przez członków FWP Ronald Reagan określił jako „an act of piracy”. Również gwałtowny wzrost liczby aktów terrorystycznych związanych z porwaniami samolotów w latach 70 XX w. przyjęto określać mianem „aerial piracy”, zob.: D. R. Burgess, *Somali Piracy: Send in the Marines...Then the Lawyers*, available at: http://www.huffingtonpost.com/dr-burgess/somali-piracy-send-in-the_b_829989.html.

¹⁹⁶ Zob. D. J. Puchala, *Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach*, *Contemporary Security Policy*, Tom 26, Nr. 1 (kwiecień 2005), s. 19.

¹⁹⁷ D. R. Burgess, *The World for Ransom. Piracy is Terrorism Terrorism is Piracy*, Amherst - New York 2010, s. 24.

¹⁹⁸ P. Pilas, *Piractwo i terroryzm morski u progu XXI w.*, artykuł dostępny na stronie: www.pzs.pl.

we współpracę z bandami pirackimi lub też pobierają od nich swoisty haracz w zamian za przyzwolenie do działania na obszarze przez nich kontrolowanym.

W świetle raportu Międzynarodowego Biura Morskiego za rok 2012 (International Maritime Bureau, IMB) ataki pirackie na wodach wokół Półwyspu Somalijskiego oraz w Zatoce Gwinejskiej stanowiły większość ataków do jakich doszło na świecie w 2012 r. Z 297 ataków zgłoszonych do IMB 49 odnotowano na wodach wokół Somalii oraz 27 u wybrzeży Nigerii (w sumie jednak 150 ataków u wybrzeży wschodniej i zachodniej Afryki). Dodatkowo dane IMB wskazują, że aż 81 ataków pirackich miało miejsce u wybrzeży Indonezji. Zaznaczono jednak, że w przeważającej mierze składają się na tą liczbę mniej groźne w skutkach drobne, ale uciążliwe akty kradzieży.

Z raportu IMB wynika także, że zasadniczo wolnymi o ataków pirackich są jedynie wody okalające Europę oraz Amerykę Północną. Warto jednocześnie zwrócić uwagę, że w ubiegłym roku odnotowano pierwszy od pięciu lat spadek ogólnej liczby ataków pirackich na całym świecie. W 2012 r. odnotowano globalnie o 142 incydenty pirackie mniej niż w roku 2011.¹⁹⁹ W roku 2012 spadkowi w stosunku do roku ubiegłego uległa również ogólna liczba wziętych jako zakładników członków załóg z 802 do 585.

Ogółem w 2012 r. na całym świecie uprowadzono 28 (45 w roku 2011) statków, 174 jednostki (176) zostały opanowane przez piratów, 28 (113) jednostek ostrzelano, a w 67 (105) przypadkach zgłoszono usiłowanie ataku. W roku 2012 w wyniku ataku piratów śmierć poniosło 6 (8) marynarzy.

Według danych IMB wciąż największym zagrożeniem dla transportu morskiego pozostają wody Zatoki Adeńskiej i wokół Rogu Afryki. Ogólny spadek liczby ataków pirackich w skali globu spowodowany jest w przeważającej mierze skutecznymi działaniami antypirackimi na wodach u wybrzeży Somalii. Na działania te składają się zarówno międzynarodowe wysiłki mające na celu ustanowienie trwałego bezpieczeństwa na tych wodach, lądowe operacje antypirackie oraz działania prewencyjne podejmowane przez armatorów, w tym przede wszystkim zatrudnianie na statkach prywatnych firm ochroniarskich (PMSC). To na skutek tych czynników liczba skutecznych porwań spadła w tym rejonie z 237 w 2011 r. do 75 w 2012 r. Mimo tak znacznej poprawy sytuacji problemu piractwa somalijskiego wciąż nie można uznać za rozwiązany. Według ostatnich danych w rękach piratów somalijskich wciąż znajduje się 127 marynarzy, w tym 44 od ponad dwóch lat.

¹⁹⁹ Dla ścisłości należy podać, że już w ubiegłym roku odnotowano 439 ataków pirackich, czyli dokładnie o 6 incydentów mniej niż w roku 2010. Ta statystycznie znikoma różnica (1,36 %) nie pozwala wyciągnąć jednak żadnych poważniejszych wniosków, poza tym, że liczba ataków pirackich w 2011 r. wciąż pozostawała na wysokim poziomie w stosunku do lat poprzednich: 2010 r. – 445, 2009 r. – 405, 2008 r. – 293.

Jednocześnie dane IMB wskazują na zwiększającą się aktywność piratów w Zatoce Gwinejskiej, w której obszarze odnotowano 58 ataków piratów, w tym zarejestrowano 10 porwań statków, a 207 marynarzy wzięto za zakładników.

1. Filipiny

Azja Południowo – Wschodnia obejmująca Półwysep Indochiński i Archipelag Malajski wraz z Filipinami to obszar w obrębie którego rozwinęły się liczne asymetryczne formy zagrożeń dla bezpieczeństwa międzynarodowego. Zaliczamy do nich przede wszystkim terroryzm, handel ludźmi i narkotykami oraz piractwo.

Filipiny nie są obszarem wolnym od tych zagrożeń. Co więcej zjawisko piractwa w odniesieniu do terytorium Filipin ma wymiar niemal endemiczny. Od wieków rozbójnictwo morskie stanowiło w tym regionie jedno z głównych nielegalnych sposobów poprawy bytu. Piractwo jest także elementem historii kraju gdyż podczas podjętej przez Hiszpanię w XVI w. interwencji kolonialnej to właśnie piraci (tzw. piraci Moro lub Sulu) stanowili jedną z głównych sił stawiających opór najeźdźcy.

Archipelag filipiński składa się z 7107 wysp i wysepek oblanych wodami Oceanu Spokojnego i Morza Południowochińskiego. Wyspy te posiadając bogatą linię brzegową, pełną większych i mniejszych zatok stanowią idealne schronienie dla operujących na tych wodach piratów. Trudna sytuacja ekonomiczna kraju sprawia, iż na początku XXI wieku dla wielu Filipińczyków proceder piractwa wciąż stanowi jedną z nielicznych szans szybkiej poprawy trudnych warunków życia.

Ważną rolę w gospodarce Filipin odgrywa rybołówstwo oraz żegluga promowa i kabotażowa. Liczne statki floty rybackiej, pasażerskiej i handlowej działającej na tych wodach stanowią łatwy łup dla piratów. Z drugiej strony lokalna społeczność rybaków i marynarzy zaznajomiona z topografią okolicznych akwenów i morskim rzemiosłem to pokaźny rezerwuar pirackich kadr.

Grupy pirackie działające w obrębie archipelagu Filipińskiego można generalnie podzielić na dwie kategorie: luźno powiązane grupy dopuszczające się drobnych przestępstw oraz zorganizowane grupy przestępcze, dobrze uzbrojone i dysponujące wysokiej klasy systemami łączności oraz szybkimi łodziami motorowymi, umożliwiającymi sprawne

manewrowanie pomiędzy licznymi wysepkami i pozwalającymi osiągać prędkości rzędu 25 – 35 węzłów.²⁰⁰

Na modus operandi tych grup składają się następujące działania:

1. Prowadzenie działań pod przebraniem za funkcjonariuszy służb policyjnych;
2. Śledzenie potencjalnego celu, aż do miejsca w którym można bez ryzyka przeprowadzić atak;
3. Pozorowanie awarii statku i wezwanie na pomoc przepływającej jednostki tak by można przeprowadzić na nią atak z zaskoczenia;
4. Używanie nieoznaczonych i niezarejestrowanych jednostek w celu uniknięcia identyfikacji zarówno przez służby policyjne jak i ofiary napaści;
5. Morderstwa na członkach załogi i pasażerach lub wyrzucanie ich jeszcze żywymi za burtę²⁰¹;
6. Przejmowanie jednostek w celu użycia ich w dalszej działalności przestępczej;
7. Rabowanie kutrów z ich połowu;
8. Prowadzenie rutynowych patroli na często uczęszczanych szlakach wodnych i pobieranie haraczy za ochronę;
9. Rabowanie jednostek ze znajdujących się na ich pokładzie silników oraz pozostałego wyposażenia.²⁰²

Problem piractwa morskiego w obszarze Filipin należy rozpatrywać również w kontekście wciąż żywych na południu tego kraju tendencji separatystycznych. Dominującą religią na Filipinach jest chrześcijaństwo (katolicy 88% , protestanci 4%). Stanowiąca mniejszość społeczność muzułmańska (lud Moro ok. 4%) zamieszkuje wyspę Mindanao oraz liczne wyspy archipelagu Sulu. Od dziesięcioleci działają na tym obszarze ugrupowania separatystyczne, mające na celu utworzenie islamskiego państwa, które nawiązywałoby do tradycji powstałych na tym terenie na przełomie XV i XVI w. sułtanatów Sulu i Maguindanao.

Od 1971 r. walkę z „chrześcijańskim” rządem w Manili prowadził Narodowy Front Wyzwolenia Moro (*Moro National Liberation Front -MNLF*). W latach – 80 tych w wyniku prowadzonych rozmów pokojowych MNLF z rządem w Manili z organizacji tej wyodrębniła się rozłamowa grupa o nazwie Islamski Front Wyzwolenia Moro (*Moro Islamic Liberation*

²⁰⁰ E. M. R. Santos, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Philippines*, [w:] G. G. Ong – Webb (red.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapore 2006, s. 42.

²⁰¹ Z tego typu praktyk zasłynęła zwłaszcza jeden z pirackich gangów, tzw. grupa Ambak Pare (*Jump Buddy Pirate Gang*), Zob. D. Stewart, *The Brutal Seas, Organized crime at work*, Bloomington 2006, s. 216- 218.

²⁰² Ibidem, s. 41 - 42.

Front - MILF), która nie zgadzała się na przeniesienie działań MNLF z płaszczyzny zbrojnej na polityczną.²⁰³ MILF to organizacja polityczno – religijna, która za główne cele postawiła sobie walkę z wymierzonymi w muzułmańską mniejszość represjami władz filipińskich, ograniczaniem swobód religijnych i obywatelskich oraz działaniem na rzecz polepszenia politycznej sytuacji muzułmańskiej mniejszości.

Co prawda MILF nie raz w swych działaniach sięgało po metody walki terrorystycznej to jednak na przestrzeni lat dało się zaobserwować sukcesywne odchodzenie od tych metod na rzecz walki partyzanckiej. Bojownicy MILF stopniowo ograniczając ataki na obiekty cywilne skoncentrowali swoje wysiłki głównie na zwalczaniu sił policyjnych i wojskowych, by w 2003 r. całkowicie wyrzec się praktyk terrorystycznych.²⁰⁴ Nie jest powiedziane jednak czy w przypadku zmniejszenia się efektywności metod partyzanckich MILF nie powróci do działań czysto terrorystycznych. Członków MILF oskarża się nie tylko o akty piractwa, mające na celu zdobywanie środków niezbędnych do prowadzenia działalności powstańczej lecz również o akty terroryzmu morskiego. Jednym z poważniejszych aktów terroryzmu, o który władze filipińskie oskarżyły MILF był przeprowadzony w lutym 2000 r. atak bombowy na prom *Our lady of the medatrix* u północnych wybrzeży Mindanao w wyniku którego zginęło 40 osób.²⁰⁵

Zupełnie w innym kierunku ewoluowała druga z grup powstałych w wyniku rozłamów zachodzących w ramach MNLF. Pod koniec lat 80 – tych ze struktur MNLF wyodrębniła się ,przeciwstawiająca się negocjacjom z filipińskim rządem i dążąca do zbrojnego ustanowienia islamskiego państwa, Grupa Abu Sajjafa (*Abu Sajaf Group - ASG*). Głównym celem ASG stało się zjednoczenie wszystkich filipińskich muzułmanów i skupienie ich uwagi na walce o islamskie państwo, w skład którego miałyby wchodzić tereny zamieszkiwane przez filipińskich muzułmanów. Cel ten postanowiono osiągnąć zamachami terrorystycznymi wymierzonymi w obiekty rządowe oraz obywateli państw wspierających Manilę, w tym przede wszystkim USA.²⁰⁶

W pierwszym okresie działalności grupy łączono taktykę terrorystyczną z partyzancką. Z biegiem czasu wraz ze zwiększeniem zdolności operacyjnych rozszerzono aktywność terrorystyczną, w tym również na obszar wód morskich. Wykorzystywaniu łodzi z improwizowanymi ładunkami wybuchowymi (BIED – Borne Improvised Explosive Device)

²⁰³ A. Wejksznier, Islamski Front Wyzwolenia Moro i Abu Sajjaf. Ewolucja islamskiej aktywności terrorystycznej na Filipinach, *Studia Strategiczne* 2011, nr 1, s. 221-222.

²⁰⁴ Ibidem, s. 224.

²⁰⁵ S. E. Amirell, *Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines*, [w:] G. G. Ong – Webb (red.), *Piracy, Maritime Terrorism...* op. cit.

²⁰⁶ A. Wejksznier, Islamski Front Wyzwolenia Moro i Abu Sajjaf... op. cit., s. 227.

sprzyjały żeglarskie umiejętności członków grupy. O skuteczności morskiej taktyki obranej przez ASG świadczą liczne udane ataki.²⁰⁷

Jeden z pierwszych ataków terrorystycznych zrealizowanych przez ASG to zamach bombowy na statek misyjny M/V Doulous i znajdujących się na jego pokładzie chrześcijańskich misjonarzy. W wyniku zamachu zginęły dwie osoby, a osiem zostało rannych.²⁰⁸ Najbardziej jednak spektakularnym i najtragiczniejszym w skutkach atakiem terrorystycznym na morzu przeprowadzonym przez ASG był zrealizowany w dniu 26 lutego 2004 r. zamach bombowy na prom „*Superferry 14*”. Eksplozja bomby przemyczonej przez członka ASG na pokład promu wywołała pożar jednostki, w wyniku którego zginęło 119 osób, a 92 osoby uznano za zaginione.²⁰⁹

Inną formą terroryzmu praktykowaną przez ASG są rajdy na morskie kurorty w celu wzięcia zakładników, za których uwolnienie można by domagać się zapłaty okupu lub spełnienia określonych politycznych żądań. Do jednego z tego typu incydentów doszło 23 kwietnia 2000 r., kiedy to ASG porwało z ekskluzywnego malezyjskiego kurortu na Sipadanie 21 turystów. ASG w zamian za uwolnienie zakładników domagało się spełnienia kilku politycznych żądań w tym przede wszystkim uznania istnienia islamskiego państwa na południu Filipin. Incydent ten można by rozpatrywać jednak także w kategoriach aktu piractwa z uwagi na żądanie zapłaty 2,6 miliona okupu za uwolnienie zakładników. Kolejny tego typu atak nastąpił kilka miesięcy później. W dniu 30 września 2000 r. z jednego z kurortów położonych w malezyjskim stanie Sabah członkowie ASG porwali trzech obywateli Malezji. Porwania dokonano przy pomocy szybkich łodzi motorowych. Najbardziej znanym incydentem tego typu był przeprowadzony przez ASG w dniu 28 maja 2001 r. atak na kurort Dos Palmas położony na filipińskiej wyspie Palawan. Wydarzenia te odbyły się szerokim echem z uwagi na dekapitację kilku zakładników, w tym zabójstwo amerykańskiego obywatela. Incydent z Dos Palmas zaoowocował zacieśnieniem przez USA i Filipiny współpracy antyterrorystycznej oraz wpisaniem przez rząd USA Grupy Abu Sajjafa na listę organizacji terrorystycznych.²¹⁰

W pierwszym okresie istnienia działania organizacji finansowane były przez Mohammeda Dżamala Chalifa, będącego szwagrem Osamy ibn Ladena. Środki finansowe przekazywano za pomocą sieci islamskich organizacji dobroczynnych oraz tradycyjnego

²⁰⁷ Ibidem, s. 233.

²⁰⁸ R. C. Banlaoi, *The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorism*, s. 126 [w:] P. Lehr, *Violence at Sea, Piracy in the global age of terrorism*, New York 2007.

²⁰⁹ Zob. K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...* op. cit., s. 100 – 105.

²¹⁰ R. C. Banlaoi, *The Abu Sayyaf Group...* op. cit., s. 128 – 130.

systemu przekazywania pieniędzy poprzez pośredników zwanego *hawala*. Z czasem jednak dotychczasowe źródła finansowania stały się niewystarczające. By podreperować swój budżet ASG musiała podjąć się działalności *stricte* kryminalnej – porwaniami dla okupu, handlem bronią oraz piractwem. Obecnie, jak oceniają filipińskie władze, ASG bardziej niż ugrupowanie separatystyczne przypomina grupę kryminalistów, dla których terroryzm stanowi tylko jedną z kilku form aktywności.²¹¹

Ugrupowania separatystyczne na Filipinach nie tylko same dopuszczają się aktów piractwa by finansować swoją działalność, lecz również podejmują współpracę z pirackimi bandami. Co więcej podejrzewa się, iż ugrupowania te zaopatrują piratów, operujących głównie na wodach okalających wyspę Mindanao, w broń oraz otaczają ich działania protekcją.²¹²

Problem piractwa na Filipinach stanowi zagadnienie, które należy rozpatrywać zarówno w kontekście społecznym, ekonomicznym jak i politycznym. W konfrontacji z trudną sytuacją gospodarczą i społeczną kraju, na którą duży wpływ mają walki wewnętrzne, a tym samym mocno ograniczonymi szansami na poprawę poziomu życia w legalny sposób, wielu Filipińczyków decyduje się na działalność przestępczą, w tym również na piractwo, będące sposobem na szybki i łatwy zarobek.

Przestępstwa popełniane na morzu oraz współpraca z grupami piratów zarówno przez Front Wyzwolenia Moro jak i Grupę Abu Sajjafa oraz w mniejszym stopniu przez aktywne na południowym Luzonnie i Negrosie komunistyczne bojówki NPA (*New People's Army*) oraz pozostałości MNLF nadały piractwu, działalności motywowanej pobudkami czysto ekonomicznymi, wymiar także polityczny.

Cieńsko oszacować dokładne straty jakie transport morski doznaje w wyniku działań piratów na filipińskich wodach. Obecność piratów na tych wodach ma przede wszystkim niemały wpływ na wzrost cen ubezpieczeń morskich oraz kosztów związanych z podniesieniem bezpieczeństwa na statkach. Tego typu obciążenia finansowe stanowią coraz poważniejsze wyzwanie dla przewoźników zajmujących się transportem morskim. Trudna sytuacja armatorów może skutkować zwolnieniami wśród załóg statków. Nie jest to bez znaczenia dla gospodarki Filipin, biorąc pod uwagę jak wielu Filipińczyków zatrudnionych jest w transporcie morskim (szacuje się, że Filipińczycy zatrudnieni na statkach obcych armatorów przekazują do kraju rokrocznie ok. 400 mln. dolarów). Filipińscy piraci częściej jednak za cel ataków obierają lokalne kutry rybackie niż pływające po tych wodach kontenerowce,

²¹¹ A. Wejkszner, *Islamski Front Wyzwolenia Moro i Abu Sajjaf...* op. cit., s. 233.

²¹² E. M. R. Santos, *Piracy...* op. cit., s.46.

wycieczkowce lub tankowce. Na Filipinach to właśnie sektor rybołówczy jest najbardziej narażony na ataki ze strony piratów. Ryzyko to dotyczy zarówno jednostki należącej do dużych międzynarodowych spółek *joint venture*, średniej wielkości filipińskich przedsiębiorstw rybołówczych oraz przede wszystkim prywatne kutry filipińskich rybaków. Statki te rabowane są z silników, wszelkiego wyposażenia, znajdującej się na ich pokładzie gotówki oraz innych cennych rzeczy. Co więcej rybacy, by ustrzec się ataków pirackich, wpływają na wody indonezyjskie lub malezyjskie, tym samym narażając się na odpowiedzialność karną z tytułu prowadzenia nielegalnych połowów.²¹³

W ostatecznym aspekcie zagrożenie piractwem oraz aktami terroryzmu morskiego ma niebagatelny wpływ na sektor gospodarki turystycznej, generującej znaczną część PKB Filipin i tworzącą wiele tysięcy miejsc pracy. Liczne doniesienia o aktywności piratów na filipińskich wodach oraz wciąż realne zagrożenie atakami terrorystycznymi w regionie negatywnie odbijają się na wizerunku Filipin w świecie, co tym samym przekłada się na realny spadek dochodów z turystyki.

2. Cieśnina Malakka

Kolejnym miejscem w Azji Południowo – Wschodniej borykającym się z problemem piractwa jest Indonezja. Wyspiarskie państwo złożone z 17,500 wysp i posiadające linię brzegową liczącą 34,000 mile (54,718 km) stanowi idealny obszar dla rozwoju piractwa. Indonezja to kraj nieustannie zmagający się z biedą, bezrobociem i korupcją. Okoliczności te w połączeniu z aktywnością w tym regionie ruchów separatystycznych - terrorystycznych sprzyjają rozwojowi piractwa

Wyjątkowo niebezpiecznym miejscem są wody wokół archipelagu indonezyjskich wysp Riau, które leżą u wejścia do Cieśniny Malakka, w miejscu gdzie zatoka osiąga swój najwęższy punkt i liczy niespełna 2,5 km. Z uwagi na plagę piractwa, która nawiedziła te wody rejon ten przyjęło się określać rajem dla piratów. Wyspa Batam, będąca największą wyspą archipelagu Riau jest znaną enklawą piractwa w regionie.²¹⁴ Obszar ten to również początek jednego z najważniejszych na świecie szlaków transportowych – Cieśniny Malakka.

Cieśnina Malakka, łączy Ocean Indyjski z Pacyfikiem, oddzielając Sumatrę od Półwyspu Malajskiego. Jest to obok Cieśniny Gibraltarskiej i Cieśniny Ormuz jedna z trzech

²¹³ Ibidem, s. 46 – 47.

²¹⁴ J. A. Wombell, *The Long War against Piracy: Historical Trends*, Occasional Paper 32, Combat Studies Institute Press, U. S. Army Combined Arms Center, Kansas 2010, s. 134.

najważniejszych tras morskich na świecie. Cieśnina ta liczy 520 mil morskich (ok. 900 km), wchodzące w skład wód terytorialnych Indonezji, Singapuru i Malezji. Każdego roku przepływa tą drogą ok. 30 % światowego handlu, czyli prawie trzykrotnie więcej niż przez Kanał Panamski i dwa razy więcej niż przez Kanał Sueski.²¹⁵

W każdym roku blisko 70 tys. jednostek przepływa tą drogą. Co więcej szacuje się iż w kolejnej dekadzie liczba statków korzystających z tej trasy zwiększy się do ok. 114 tys. Z uwagi na liczne wysepki i mielizny jednostki przepływające tą drogą muszą redukować prędkość, tym samym wystawiając się na ryzyko ataku ze strony piratów.²¹⁶ Wybrzeże cieśniny porośnięte jest lasem, a liczne małe wysepki zapewniają znakomite schronienie dla przestępców. Jednym z najbardziej niebezpiecznych miejsc, które muszą pokonać jednostki płynące tą drogą jest znajdujący się w obrębie wód singapurskich Kanał Filipa. Na tym wyjątkowo wąskim odcinku statki muszą nie tylko zwolnić, lecz również kilkakrotnie zmieniać kurs, co jest niezbędne by móc przepłynąć ten fragment cieśniny. Wszystko to w połączeniu z często występującymi na tych wodach mgłami stwarza idealne warunki do ataku piratów.²¹⁷

Również w przypadku Indonezji zauważalne są powiązania działalności terrorystycznej z piactwem. Na lata 1976 – 2005 datuje się działalność Ruchu Wolnego Acehu (*Gerakan Aceh Merdeka – GAM*), walczącego o odłączenie od Indonezji i niepodległość prowincji Aceh położonej na północnym krańcu wyspy Sumatra. Podczas trwającej blisko 30 lat wojny domowej między rządem w Dżakarcie i GAM piractwo – w tym przede wszystkim porwania dla okupu - stało się jedną z głównych form finansowania działalności rebeliantów.

Według danych Międzynarodowego Biura Morskiego pierwsze porwanie dla okupu u wybrzeży Acehu miało miejsce 25 czerwca 2001 r. Wtedy to z pokładu zakotwiczonej u zachodnich wybrzeży jednostki *MT Tirta Niaga IV* grupa piratów, po obrabowaniu załogi, uprowadziła kapitana oraz drugiego oficera. Po kilku dniach porywacze w wyniku negocjacji zwolnili drugiego oficera. Kapitan znajdował się w niewoli przeszło sześć miesięcy i zwolniony został dopiero po uiszczeniu 30 tys. dolarów okupu.

Porwanie to można byłoby zaliczyć na konto licznie działających na tych wodach grup przestępczych nie mających nic wspólnego z walką o niezależność prowincji Aceh, gdyby nie przeprowadzony dwa miesiące później atak na znajdujący się w północnej części Cieśniny

²¹⁵ B. R. Lewis, Kodeks piratów, Od szlachetnych złodziei po współczesnych przestępców, Bremen 2009, s. 175.

²¹⁶ S. W. Simon, Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration, [w:] Maritime security in southeast Asia U.S., Japanese, Regional and Industry Strategies, NBR Special Report #24, XI 2010, s. 3.

²¹⁷ B. R. Lewis, Kodeks piratów... op. cit., s. 175 – 176.

Malakka statek *MV Ocean Silver*. Uzbrojona grupa piratów porwała z tej jednostki sześciu członków załogi, w tym kapitana. Po kilku dniach porywacze zażądali 34 tys. dolarów “finansowego wsparcia” na rzecz walki o wolny Aceh.²¹⁸

Choć GAM nigdy nie przyznało się oficjalnie do tego typu praktyk to w ciągu kilku następnych lat w północnej części Cieśniny Malakka u wybrzeży prowincji Aceh wielokrotnie jeszcze powtarzały się tego typu incydenty. Porwania miały miejsce także dalej na południe u wybrzeży sąsiadującej z Acehem prowincji Sumatra Północna.²¹⁹ Oprócz porwań dla okupu znane są przypadki rządania zapłaty przez armatorów haraczy dzięki którym statki należące do danego armatora unikałyby napaści. Rząd indonezyjski wiele tego typu incydentów przypisywał Ruchowi Wolny Aceh. Należałoby jednak podchodzić ostrożnie do tego typu zarzutów zważywszy na ogólna tendencję władz w Dżakarcie do dezawuowania niepodległościowych aspiracji GAM i przedstawiania ruchu jako organizacji *stricte* kryminalistycznej. Bez wątpienia jednak piractwo, porwania dla okupu oraz handel narkotykami stanowiły główne źródła finansowania działalności tej organizacji.²²⁰

W 2002 r. indonezyjski rząd zawarł porozumienie pokojowe z Ruchem Wolnego Acehu (GAM), kończące wieloletnią wojnę domową na Sumatrze. Nie zmienia to jednak faktu, iż niebezpieczeństwo związane z terroryzmem morskim pozostaje wciąż jednym z głównych zagrożeń dla bezpieczeństwa w regionie. Nigdy nie wiadomo kiedy w prowincji Aceh odżyją tendencje separatystyczne. Gdyby jednak taki scenariusz nie miałby już mieć miejsca, aktywne w Indonezji są również inne organizacje terrorystyczne gotowe sięgnąć po metody piractwa politycznego i terroryzmu morskiego.

Organizacją terrorystyczną stwarzającą realne zagrożenie także w Indonezji jest powstała w 1960 r. Dżimah Islamija (Jemaah Islamiyah -JI), która za cel stawia sobie stworzenie supermocarstwa islamskiego obejmującego swoim zasięgiem Indonezję, Malezję, Singapur, Brunei, Filipiny oraz południe Tajlandii. O organizacji Dżimah Islamija świat usłyszał po raz pierwszy w 2001 r., kiedy to singapurskie służby zdemaskowały plany zaatakowania kilku zachodnich celów. Jednak na prawdę głośno zrobiło się wokół JI dopiero w wyniku zamachu bombowego na Bali w 2002 r. Na kolejne cele ataków Dżimah Islamija obrała m. in. hotel Marriot w Dżakarcie w 2003 r., ambasadę Australii w Dżakarcie w 2004 r. oraz po raz drugi wyspę Bali w 2005 r. Także ta organizacja terrorystyczna zainteresowana jest atakami na cele morskie. Świadczą o tym chociażby plany zamachów zdemaskowane w

²¹⁸ S. E. Amirell, *Political Piracy and Maritime Terrorism...* op. cit., s. 54.

²¹⁹ Ibidem, s. 55.

²²⁰ Ibidem, s. 56.

Singapurze w 2001 r. Jeden z nich zakładał atak na amerykański okręt wojenny. Miała to być misja samobójcza polegająca na użyciu łodzi obciążonej improwizowanymi ładunkami wybuchowymi przeciwko amerykańskiemu okrętowi manewrującemu w Cieśninie Malakka.²²¹

Atakami na cele znajdujące się w Cieśninie Malakka zainteresowane są nie tylko rodzime grupy terrorystyczne, ale także organizacje spoza regionu. W 2002 r. władze w Singapurze zarzuciły Hezbollahowi spisek mający na celu atak na przebywający w porcie w Singapurze albo płynący Cieśniną Malakka amerykański lub izraelski statek. Plany morskiego ataku, zarówno Hezbollahu jak i Dżimaha Islamija, przypominają atak przeprowadzony przez Al Qaede na amerykański okręt USS Cole. Jest to jeden z wielu dowodów na zawiązaną współpracę między organizacjami terrorystycznymi.²²²

W latach 2000 – 2006 jedna czwarta z globalnej liczby incydentów pirackich miała miejsce na wodach archipelagu indonezyjskiego. W 2004 r. w Azji Południowo – Wschodniej zanotowano największą liczbę aktów piractwa na całym świecie w tym dwie trzecie z tych incydentów miało miejsce na wodach archipelagu indonezyjskiego. Indonezja przytłoczona koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa na wodach całego archipelagu oraz w obliczu redukcji wydatków na morskie siły zbrojne wymuszonej kryzysem, który nawiedził kraje Azji Południowo – Wschodniej w latach 1997 -1998 nie mogła skupić wystarczającej uwagi na zapewnieniu bezpieczeństwa w obrębie cieśniny Malakka. W obliczu gwałtownie narastającego problemu piractwa w lipcu 2005 r. *Joint War Committee*, działający w ramach stowarzyszenia ubezpieczeń żeglugowych *Lloyd's Market Association*, zaliczył Cieśninę Malakka do stref działań wojennych (*war risk zone*). Efekt był natychmiastowy. Ubezpieczyciele niebotycznie podnieśli stawki za polisy dla okrętów płynących tym szlakiem. Indonezja, Malezja oraz Singapur, kraje których gospodarki uzależnione są w dużej mierze od eksportu, zmuszone zostały do podjęcia działań wymierzonych przeciwko plądze piractwa w Cieśninie Malakka.

W 2004 r. Dowództwo Pacyfiku Stanów Zjednoczonych (United States Pacific Command, USPACOM) w ramach globalnej walki z terroryzmem wystąpiło z propozycją programu partnerskiego *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* dotyczącego współpracy w zapewnieniu bezpieczeństwa morskich szlaków komunikacyjnych w Cieśninie Malakka głównie poprzez wspólne patrolowanie tych wód. Propozycja ta spotkała się z dezapobratą Indonezji i Malezji, które odmówiły siłom USA zgody na patrolowanie Cieśniny

²²¹ M. N. Murphy, *Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, London 2010, s. 286.

²²² Ibidem.

Malakka w obawie przed zagrożeniem ich suwerenności. Rząd Malezji stanowczo odmówił udziału w programie RMSI, argumentując że nie widzi potrzeby obecności obcych sił na swoich wodach terytorialnych. Jednocześnie Malezja przystąpiła do organizowania paramilitarnej formacji na wzór amerykańskiej Straży Wybrzeża. Z podobnych względów odmówił akcesu do RMSI również rząd Indonezji. Władze indonezyjskie przystąpiły do konstruowania specjalnej formacji morskich, mającej na celu ochronę szlaków transportowych przez Cieśninę Malakka. Rząd w Dżakarcie jednocześnie oświadczył, iż zamiast obecności sił USA na indonezyjskich wodach milej widziana byłaby współpraca wywiadowcza, pomoc w wyposażeniu oraz wspólne ćwiczenia sił morskich. Spośród państw leżących nad Cieśniną Malakka jedynie Singapur zdecydował się na przyłączenie do RMSI (w Azji Płd. – Wsch. członkiem RMSI jest także Australia).²²³

Problem zagrożenia Cieśniny Malakka aktami piractwa i terroryzmu morskiego znalazł się także w polu zainteresowania państw współpracujących w ramach Układu Obronnego Pięciu Sił (Five Power Defence Arrangement - FPDA), do którego oprócz państw nadbrzeżnych Singapuru i Malezji należą także Australia, Nowa Zelandia i Wielka Brytania. Podczas piątego spotkania ministrów obrony FPDA w Penang w czerwcu 2003 r. ustalono m.in., że dalsza współpraca w ramach FPDA powinna być ukierunkowana nie tylko na zwalczanie tradycyjnych zagrożeń dla bezpieczeństwa w obszarze Azji Płd. – Wsch., ale także na eliminowanie asymetrycznych zagrożeń w postaci piractwa, terroryzmu jak i przemytu narkotyków.²²⁴ Walka z aktami morskiego terroryzmu i piractwa stała się również przedmiotem przeprowadzanych wspólnie manewrów. W 2004 r. przeprowadzono na ten przykład wspólne ćwiczenia sił powietrznych i morskich państw FPDA o kryptonimie EX BERSAMA LIMA 04, mające na celu przeciwdziałanie odpowiedzi na atak piratów oraz atak terrorystyczny w obrębie Cieśniny Malakka.²²⁵

W 2005 r. prezydent Indonezji Susilo Bambang Yudhoyono, by poprawić wizerunek kraju, zarządził wzmożone patrole w indonezyjskiej części cieśniny Malakka. W tym samym roku ponad 20 jednostek indonezyjskiej marynarki zaangażowanych było w akcję antypiracką w Cieśninie Malakka co poskutkowało licznymi aresztowaniami i rozbięciem wielu pirackich gangów.

²²³ C.S.Kuppuswamy, Straits of Malacca : Security Implications [w:] South East Asia Analysis Group, paper no. 1033, 18 czerwiec 2004 r., artykuł dostępny na stronie: <http://www.southasiaanalysis.org/%5Cpapers11%5Cpaper1033.html>.

²²⁴ The Five Power Defence Arrangements Exercises and Their Contribution to Regional Security, 2004-2010, s. 4. [w:] Paper for Conference on the Five Power Arrangements at Forty, co-sponsored by the Institute of Southeast Asian Studies and the S. Rajaratnam School of International Studies, Singapore, March 2, 2011

²²⁵ Ibidem, s. 5-7.

W latach 2004 – 2007 Indonezja, Malezja, Singapur oraz liczne grono państw regularnie korzystających z Cieśniny Malakka odbyło szereg spotkań pod auspicjami IMO pod tytułem *"Protection of Vital Shipping Lane Initiative"*.²²⁶ Celem pierwszego ze spotkań, które miało miejsce w Jakarcie w dniach 7 – 8 września 2005 r., było wypracowanie ram dla współpracy między państwami przybrzeżnymi i korzystającymi z Cieśniny Malakka. Jak ustalono współpraca ta - *Cooperative Mechanism*²²⁷ - ma realizować się w oparciu o art. 43 Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r. (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS).²²⁸

Spotkanie w Jakarcie zakończyło się przyjęciem Batamskiego Wspólnego Oświadczenia (dokument wypracowany podczas Batamskiego Spotkania Ministrów państw nadbrzeżnych, które miało miejsce w dniach 1 -2 września 2005 r.), w którym wyrażono wolę zaproszenia do współpracy państw, których wody terytorialne otaczają zachodnie wejście do cieśniny, a zwłaszcza Tajlandii i Indii. Państwa położone nad cieśniną Malakka zobowiązały się ponadto do poprawy stanu bezpieczeństwa w cieśninie oraz zorganizowania w tym celu wspólnych patroli. Indonezja, Malezja oraz Singapur wyraziły wolę implementacji jednego z programów środowiskowych IMO - Marine Electronic Highway (MEH).²²⁹

Podczas drugiego spotkania, które miało miejsce w dniach 18 – 20 września 2006 r. w Kuala Lumpur kontynuowano dyskusję na temat bezpieczeństwa w cieśninie oraz opracowano plan dalszej współpracy w tej kwestii pomiędzy państwami nadbrzeżnymi oraz państwami korzystającymi z cieśniny (*Cooperative Mechanism*). W międzyczasie Indonezja, Malezja i Singapur zacieśniały współpracę uzupełniając patrole morskie programem powietrznego nadzoru - Eye in the Skye (EiS). W kwietniu 2006 r. patrole morskie oraz EiS zostały wyposażone we wspólną bazę informacyjną, która umożliwiła nadzór cieśniny w czasie rzeczywistym i natychmiastową reakcję na każdy zgłoszony piracki atak. W marcu 2006 r. marynarka indonezyjska przeprowadziła na wodach Cieśniny Malakka ćwiczenia symulujące odbijanie z rąk terrorystów promu. W tym samym czasie prowadzono intensywne działania wymierzone w pirackie gangi, zakończone rozbiciem wielu z nich.

²²⁶ H. Djalal, The Development of Cooperation on the Straits of Malacca and Singapore, artykuł dostępny na stronie: www.nippon-foundation.or.jp/eng/current/malacca_sympo/6.doc

²²⁷ Zob. oficjalna strona internetowa programu *Cooperative Mechanism*: www.cooperativemechanism.org.my

²²⁸ Art. 43: "Państwa korzystające z cieśniny i państwa położone nad cieśniną powinny, na podstawie umowy, współpracować w sprawach: (a) budowy i utrzymywania w cieśninie w należyтым stanie urządzeń nawigacyjnych i służących bezpieczeństwu, a także innego sprzętu pomocniczego ułatwiającego żeglugę międzynarodową; oraz (b) zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia przez statki."

²²⁹ IMO Doc. JKT1/INF.21, Marine Electronic Highway Demonstration Project, 8 wrzesień 2005 r.

Podczas trzeciego z serii spotkań, które miało miejsce w dniach 4 – 6 września 2007 r. w Singapurze opracowano ostateczne ramy współpracy *Cooperative Mechanism*, na które złożyły się trzy elementy: *Cooperation Forum* (CF), *Project Coordination Committee* (PCC), *Aids to Navigation Fund* (ANF), mające umożliwić dialog, wymianę informacji oraz współpracę między państwami leżącymi u wybrzeży cieśniny i korzystającymi z niej, a także przedsiębiorstwami żegludowymi oraz wszystkimi innymi podmiotami zainteresowanymi w utrzymaniu bezpieczeństwa w tym rejonie. Państwa korzystające z cieśniny zobowiązały się czynnie wspierać podejmowane przedsięwzięcia. Stany Zjednoczone przykładowo dostarczyły dziesięć radarów, które rozlokowano na całej długości wschodniego wybrzeża Sumatry.²³⁰

W 2008 r. do współpracy między Indonezją, Malezją i Singapurem przystąpiła Tajlandia, czwarte z państw leżących nad Cieśniną Malakka. Tym samym wspólne patrole morskie, mające na celu zwalczanie piractwa i terroryzmu przemianowano na *Malacca Straits Patrols* (MSP). Zintensyfikowane działania państw położonych nad cieśniną przy wsparciu kilkunastu państw z niej korzystających przyniosły w latach 2003 - 2011 wymierne efekty w postaci spadku rocznej liczby zanotowanych aktów piractwa i rozbójnictwa morskiego z 187 do 1 zgłoszonego incydentu w roku ubiegłym.²³¹

3. Somalia

Efektywna współpraca międzynarodowa i ewidentny sukces w walce z piractwem w Cieśninie Malakka stoi w konfrontacji z wciąż nie przynoszącymi efektów działaniami we wschodniej Afryce. Walka z plagą piractwa i niebezpieczeństwem terroryzmu w Cieśninie Malakka przynosi bogate doświadczenia. Nie da się jednak przenieść ich tak po prostu na wody okalające róg Afryki. Obszar ten stanowi zupełnie inny teatr działań, wymagający swoistych, odmiennych rozwiązań w walce z obecnym tam piractwem.

Od stycznia 2011 r. do grudnia 2011 r. Międzynarodowe Biuro Morskie zanotowało 237 incydenty z udziałem piratów somalijskich. Obszar ich działalności obejmuje coraz większe terytorium, rozciągające się od południowej części Morza Czerwonego na zachodzie,

²³⁰ IMO Doc. SGP 1/4, Singapore Statement on enhancement of safety, security and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore, 6 września 2007 r.

²³¹ Jak trafnie zauważył australijski minister obrony Stephen Smith: "We know that piracy can be prevented. I note the success of our neighbours Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand in combating piracy in the Malacca Strait." [w:] Paper presented by Minister for Defence Stephen Smith to the ADMM-Plus Maritime Security Experts' Working Group Inaugural Meeting, dokument dostępny na stronie: <http://www.minister.defence.gov.au>

poprzez wody Zatoki Adeńskiej, wybrzeża Jemenu i Omanu na północy, obejmując szerokie połacie Oceanu Indyjskiego aż do zachodniego wybrzeża Indii oraz Malediwów, a także wybrzeży Seszeli, a nawet Madagaskaru na południu. W roku ubiegłym na całym tym obszarze 470 marynarzy zostało wziętych za zakładników, 10 porwano, trzech zostało ciężko rannych, a ośmiu straciło życie. W analizowanym okresie porwano w sumie 28 jednostek. Na wodach okalających wschodnie i południowe wybrzeże półwyspu somalijskiego w tym także na Morzu Arabskim zanotowano 160 incydenty, 37 ataki odnotowano na wodach Zatoki Adeńskiej, 39 w południowej części Morza Czerwonego.²³²

Jakkolwiek w wyniku intensywnych działań zainteresowanych państw przybrzeżnych oraz współpracy międzynarodowej problem piractwa uległ ograniczeniu w wielu miejscach na świecie, Somalia stanowi dziś epicentrum światowego piractwa. Składają się na to szereg przesłanek natury polityczno - prawnej, ekonomicznej oraz geograficznej.

Źródła współczesnego problemu piractwa u wybrzeży Somalii sięgają początku lat 90 – tych. W 1991 r. rządzący Somalią dyktator Siyad Barre został obalony przez Zjednoczony Kongres Somalijski. Konsekwencją przewrotu była chaotyczna wojna domowa między rywalizującymi o władzę klanami, rujnująca niemal doszczętnie całą strukturę państwa. W efekcie Somalia rozrywana frakcyjnymi walkami faktycznie rozpadła się na kilka państweczek.²³³ Somalia pozbawiona rządu sprawującego efektywną kontrolę nad swoim terytorium, wojska i policji od ponad 20 lat pogrąża się w bezprawiu. Od kilku lat kraj ten jest liderem rankingu Failed States Index opracowywanego przez think tank Fund for Peace. Postępujący stan bezprawia i anarchii wykorzystywany jest przez wielu do prowadzenia nielegalnej działalności, w tym m. in. piractwa.

Problemy polityczne w Somalii potęgują skutki katastrof naturalnych. Narodziny piractwa na wschodnim wybrzeżu Somalii wiążą się także z trzęsieniem ziemi na Oceanie Indyjskim z 2004 r. i wywołaną nim potężną falą tsunami, która spustoszyła wybrzeża Oceanu Indyjskiego. W Somalii zginęły wówczas setki osób, a tysiące utraciło swe domostwa. Całkowitemu zniszczeniu uległo wiele wiosek na wybrzeżu Somalii oraz tysiące łodzi rybackich, stanowiących jedyne źródło utrzymania dla kilkudziesięciu tysięcy osób. Jednocześnie na przybrzeżnych wodach Somalii pojawiły się liczne statki z pomocą

²³² ICC –IMB Piracy and armed robbery against ships, Annual Report 2011, s. 20.

²³³ M. N. Murphy, Piracy and Maritime Terrorism... op. cit., s. 101.

humanitarną, stanowiącą pokusę dla szukających okazji do łatwego zarobku. Dla wielu Somalijczyków żyjących dotychczas z rybołówstwa piractwo stało się jedyną alternatywą.²³⁴

Czynnikami popychającym do piractwa Somalijczyków były również prowadzone na jej wodach nielegalne połowy przez tajwańskie, hiszpańskie i francuskie kutry. Brak rządu sprawującego efektywną kontrolę nad swoim terytorium równoznaczny jest z brakiem straży przybrzeżnej. Tym samym każdy może bezkarnie korzystać z zasobów naturalnych somalijskich wód. Według szacunków ONZ kłusownictwo kosztuje Somalię ok. 300 mln dolarów rocznie. Do tego dochodzi problem z pozbywaniem się na tych wodach przez obce jednostki nielegalnych odpadów. Brak ryb i zanieczyszczone morze były impulsem do działań przeciwko obcym statkom. Piraci nazywając się „*Somali Marines*”, „*Ocean Salvation Corps*” lub też „*Defenders of Somali Territorial Waters*” argumentowali, iż żądane przez nich kwoty okupu stanowią w istocie opłaty za eksploatację somalijskich łowisk.²³⁵

Trudną sytuację Somalijczyków pogarszają również powtarzające się okresy suszy i fale głodu. W 1992 r. w Somalii miała miejsce wyniszczająca susza, której efektem była klęska głodu, powodująca śmierć ponad 300 tys. ludzi. Problemy z opadami w tej części Afryki zdarzają się niestety coraz częściej. Katastrofalna susza nawiedziła Somalię ponownie w 2011 r. Liczba osób dotkniętych klęską przekracza obecnie 10 mln, a problemy z brakiem wody występują na obszarze niemal całego kraju.²³⁶

Somalia posiada najdłuższą w Afryce, liczącą 3900 km linię brzegową. Kraj ten leży obok jednego z najbardziej ruchliwych morskich szlaków handlowych świata – Zatoki Adeńskiej. Zatoka ta znajduje się pomiędzy Jemenem, leżącym na południowym krańcu Półwyspu Arabskiego oraz Somalią i łączy Ocean Indyjski przez cieśninę Bab – al Mandab z Morzem Czerwonym. Jest to ważny szlak transportowy łączący Daleki Wschód z Europą. Wodami Zatoki Adeńskiej przepływa dziennie średnio 50 statków (każdego roku ok. 35 tys. jednostek) w tym liczne tankowce, transportujące blisko 3.3 miliona baryłek ropy naftowej, co stanowi 4% dziennego wydobycia tego surowca na świecie oraz 12 % światowego

²³⁴ Jedną z pierwszych ofiar piratów stał się statek MV Semlov, wycarterowany przez ONZ w ramach Światowego Programu Żywnościowego (WFP) i przewożący 850 ton ryżu dla somalijskich ofiar tsunami. W dniu 26 czerwca 2005 r. jednostka ta została przejęta przez piratów. Po kilkutygodniowych negocjacjach piracy odstąpili od rządania okupu i uwolnili załogę pod groźbą wstrzymania pomocy humanitarnej dla Somalii, zatrzymując jednak jednostkę, którą następnie wykorzystali do ataku na przewożący cement egipski frachtowiec Ibn Batuta. Tym samym był to pierwszy odnotowany przykład wykorzystania przez somalijskich piratów statku – matki do ataku na pełnym morzu.

²³⁵ M. Zaraska, Somalia przegrywa z piractwem, artykuł dostępny na stronie: <http://www.polityka.pl/swiat/analizy/274572,1,somalia-przegrywa-z-piratami.read> (07.02.2012 r.)

²³⁶ M. Nur Dzał, Susza w Somalii – katastrofa humanitarna, artykuł dostępny na stronie: <http://wolnemedi.net/ekologia/susza-w-somalii-katastrofa-humanitarna/> (07.02.2012 r.)

transportu drogą morską ropy naftowej.²³⁷ Omijanie Zatoki Adeńskiej w drodze z Ameryki i Europy na Daleki Wschód drogą wokół Przylądka Horn wiąże się z wydłużeniem drogi średnio o dwa tygodnie (dodatkowe 6 tys. mil) i jest całkowicie nieopłacalne dla armatorów.

Początkowo ataki piratów miały miejsce w niedalekiej odległości od brzegów Somalii i by ich uniknąć wystarczyło trzymać się według wskazówek IMB z 2004 r. przynajmniej 50 mil morskich (93 km) od brzegu. Jesienią 2005 r. IMB w komunikatach ostrzegających przed groźbą ataków na wodach wokół Rogu Afryki sugerowało, iż bezpieczna odległość od wybrzeży Somalii to co najmniej 150 mil morskich (278 km). W kolejnych latach IMB zalecało statkom zachowanie odległości co najmniej 200 mil morskich (370 km). Wraz z oddaleniem się szlaków handlowych od brzegów Somalii ataki jednak nie ustały. Obecnie IMB zaleca by trzymać się od półwyspu somalijskiego możliwie daleko, najlepiej w odległości 600 mil morskich od brzegu. Obecnie ataki somalijskich piratów częściej mają miejsce na wodach okalających Indie lub Madagaskar niż u wybrzeży Afryki.²³⁸

Szczególnie niepokojąca jest perspektywa współpracy pirackich grup z dążącymi do ustanowienia islamskiego kalifatu w Somalii radykałami islamskimi z organizacji *Hizbul Islam* oraz przede wszystkim blisko związanej z Al-Kaidą organizacji *Al-Shaabab*, będącej młodzieżowym skrzydłem Unii Trybunałów Islamskich. Zacieśnianie się współpracy między piratami i islamskimi milicjami ma kilka przyczyn. Islamscy radykałowie sprawują kontrolę nad dużą częścią kraju tym samym współpraca z nimi jest koniecznością dla piratów posiadających swoje bazy na zajętych przez nich terytoriach. Piraci wchodzić we współpracę z milicjami islamskimi kierując się również chęcią doskonalenia swoich umiejętności militarnych oraz koniecznością zaopatrzenia w niezbędne uzbrojenie. Z podobnych względów islamiści, nie posiadający morskich formacji zainteresowani są współpracą z piratami obeznanymi z morskim rzemiosłem. To głównie piraci realizują drogą morską dostawy uzbrojenia dla islamistów często w zamian za swoiste deputaty w postaci części transportowanej kontrabandy.²³⁹ Jak zauważył Bruno Schiemy, szef grupy monitorującej ONZ ds. Somalii (*UN Monitoring Group on Somalia*) w efekcie podjętej współpracy między piratami i radykałami islamskimi można w każdej chwili spodziewać się aktów terroryzmu

²³⁷ M. Nakamura, *Piracy off the Horn of Africa: What is the Most Effective Method of Repression?* Naval War College, Newport 2009, s. 4.

²³⁸ P. Kraska, *Contemporary maritime piracy...* op. cit., s. 52.

²³⁹ K. Kubiak, *Ewolucja piractwa somalijskiego*, *Przegląd Morski*, lipiec 2009, nr 7, s. 12.

morskiego na wodach wokół Rogu Afryki wymierzonych w statki płynące pod banderą Izraela, USA oraz innych zachodnich państw.²⁴⁰

Zasadniczą formą piractwa w tej części świata są porwania statków dla okupu. Wysokość żądanych sum przez somalijskich piratów niebotycznie wzrosła od kwoty 50 tys. dolarów na początku lat 90 – tych po sumę 7 milionów dolarów zażadaną w roku 2011.²⁴¹ Jednocześnie da się zauważyć wydłużenie okresu przetrzymywania porwanych jednostek i znajdujących się na nich marynarzy. O ile w 2009 r. okres porwania wynosił średnio 55 dni, to w 2010 r. czas ten wydłużył się niemal dwukrotnie do 105 dni. Należy przypuszczać, iż w przyszłości zarówno okresy przetrzymywania porwanych jednostek jak i sumy okupu będą się zwiększać.²⁴²

Wyróżnić można cztery główne gangi pirackie, działające na wodach wokół Somalii:

- 1) Nacjonalistyczna Straż Przybrzeżna (*National Volunteer Coast Guard*) – na jej czele stoi Garaad Mohamed i działa głównie w okolicach miasta Kismaju na południowym wybrzeżu. Preferuje przejmowanie mniejszych jednostek handlowych oraz kutrów rybackich;
- 2) Grupa z Marki (*The Merca Group*) – dowodzona przez szejka Yusufa Mohameda Siada i składająca się z kilku luźno powiązanych grup wywodzących się z okolic portowego miasta Marka, leżącego nieopodal Mogadiszu;
- 3) Somalijscy Marynarze (*Somali Marines*) - na jej czele stoi lokalny watażka Abdi Mohamed Afweyne, jest to najlepiej zorganizowana i wyposażona z pirackich grup, jej struktury tworzone są na wzór wojskowy z admirałem floty na czele, admirałem, wiceadmirałem i kwestorem;
- 4) Grupa z Puntlandii (*Puntland Group*) – działa na wodach wokół autonomicznego regionu Puntland, na północno – wschodnim wybrzeżu Somalii i składa się głównie z miejscowych rybaków.²⁴³

Typowy somalijski gang piracki składa się z kilku komórek odpowiedzialnych za ściśle określone działania. Przede wszystkim są to grupy: abordażowa – odpowiedzialna za przejęcie danej jednostki; morska – odpowiedzialna za sterowanie jednostkami wykorzystywanymi do ataku oraz przejęta jednostką; organizacyjna – wyszukuje potencjalne cele i planuje atak; negocjatorzy – prowadzą negocjacje z armatorami oraz ustalają szczegóły

²⁴⁰ N. Cawthorne *Pirates of the 21st Century. How modern – day buccaneers are terrorizing the world's oceans.* London 2010, s. 48.

²⁴¹ P. Kraska, *Contemporary maritime piracy...* op. cit., s. 51.

²⁴² M. Stehr, *Piraten Steigern sich weiter, Gefahrenabwehr durch Seestreitkräfte effektiv – Strafverfolgung Mau – Abschreckung Null*, *Marine Forum* 1/2, 2011, s. 14.

²⁴³ Dane pochodzą ze strony: <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>

przejęcia okupu; wsparcia lądowego – uzbrojone grupy mające na celu ochronę piratów po zejściu na ląd oraz przetrzymywanie zakładników.²⁴⁴

Pierwotnie by dokonać abordażu na wybraną jednostkę piraci używali małych łodzi motorowych. Były to łodzie o dużych możliwościach manewrowych, ale o ograniczonym zasięgu działania. Tym samym w początkowych latach porwania statków miały miejsce głównie w strefie przybrzeżnej. Z biegiem czasu piraci opracowali metodę umożliwiającą im porywanie statków setki mil od brzegu. W tym celu zaczęto używać tzw. statków matek, czyli większych jednostek, najczęściej wcześniej porwanych łodzi rybackich lub jednostek towarowych, umożliwiających operowanie z dala od brzegu. Na ich pokładzie umieszczano mniejsze łodzie motorowe, przy pomocy których dokonywano bezpośredniego ataku.²⁴⁵ Znane są również przypadki wykorzystywania przez piratów porwanych załóg do obsługi statków baz. Rola zakładników sprowadza się nie tylko do sterowania statkami, ale stanowią oni również żywe tarcze na wypadek ataku sił marynarki wojennej. Piraci prowadzą także działania pozorne, mające na celu wprowadzenie w błąd patrolujące zagrożone wody okręty wojenne. W trakcie ataku piraci używają broni maszynowej, granatników, GPS, telefonów satelitarnych oraz innego nowoczesnego sprzętu.²⁴⁶

Po przejęciu statku, kierują porwaną jednostkę ku wybrzeżom Somalii by z tamtąd już prowadzić negocjacje w sprawie okupu. Wybrzeże Somalii oferuje porywaczom liczne dogodne miejsca bazowania. Wśród miejscowości cieszących się największą popularnością wśród piratów znajdują się miasta Eyl, Caluula, Hobyo, Haradheere oraz Kismaayo. Lokalne rachityczne władze nie są w stanie zwalczać piratów na lądzie, lub też z uwagi na związane z tym niebezpieczeństwa oraz wzajemne powiązania i korupcję, zwyczajnie nie chcą.²⁴⁷

Średnio piraci za każdy porwany statek uzyskują okup w wysokości od 500 tys. dolarów do 2 milionów dolarów. Za pieniądze z okupu mogłaby żyć znaczna część mieszkańców Somalii, gdyż statystyczny mieszkaniec tego kraju żyje za 2 dolary dziennie. Z uzyskanego okupu tylko stosunkowo niewielka część trafia do bezpośrednich wykonawców porwania statku. Z każdego miliona dolarów okupu pozostaje im do podziału około 100 tys. dolarów. Dwukrotnie większa suma trafia do lokalnych przywódców i bojówek kontrolujących wybrzeża Somalii. Znaczna kwota zasila konta negocjatorów, którzy pośredniczą w rozmowach między porywaczami a właścicielami statków (duża część negocjacji realizowana jest w Dubaju). Blisko połowa z wynegocjonowanej sumy trafia do

²⁴⁴ K. Kubiak, *Ewolucja piractwa somalijskiego...* op. cit., s. 13.

²⁴⁵ R. Miller, M. Bojarski, *Somalijscy piraci plagą XXI w.*, *Przegląd Morski*, kwiecień 2009, nr 4, s. 5.

²⁴⁶ Z. Śliwa, D. Brązkiewicz, *Piractwo wyzwaniem dla bezpieczeństwa*, *Kwartalnik Bellona* 2/2010, s. 20

²⁴⁷ *Ibidem...* s. 21.

sponsorów piractwa, którzy inwestują te pieniądze w legalne interesy (pieniądze prane są głównie w Dubaju oraz Kenii). Pozostała suma przeznaczana jest na dozbrajanie pirackiego gangu.²⁴⁸

Zagrożenie związane z somalijskim piractwem wymusiło stanowcze działania społeczności międzynarodowej. Zaangażowanie sił morskich w regionie w ramach amerykańskiej *Combined Joint Task Force – Horn of Africa* oraz międzynarodowej Combined Task Force (CTF 150, CTF 151 oraz CTF 152) nie przyniosły poprawy sytuacji na wodach wokół Rogu Afryki.²⁴⁹ W ramach odpowiedzi na liczne rezolucje Rady Bezpieczeństwa od 23 października do połowy grudnia 2008 r. w rejonie Zatoki Adeńskiej prowadzona była w ramach NATO operacja *Allied Provider*, mająca na celu ochronę głównie statki handlowe płynące z pomocą humanitarną dla Somalii oraz walkę z piractwem. W okresie od marca do sierpnia 2009 r. trwała kolejna operacja antypiracka NATO u wybrzeży Somalii - *Allied Protector*. Obecnie w regionie tym trwa rozpoczęta w sierpnia 2009 r. operacja *Ocean Shield*. W 2008 roku na podstawie rezolucji 1814, 1816, 1838 i 1846 Rady Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych rozpoczęła się antypiracka operacja Unii Europejskiej - *Atalanta (European Union Naval Force Somalia)*.²⁵⁰

Wysiłki podjęte przez społeczność międzynarodową na wodach wokół wybrzeży Somalii oraz Oceanu Indyjskiego, polegające głównie na patrolowaniu wód, eskortowaniu statków oraz zajmowanie wykrytych jednostek piratów – mogą przyczynić się do zmniejszenia zagrożenia związanego z atakami piratów, ale całkowicie go nie zlikwidują. Efekt ten mógłby być osiągnięty tylko w drodze eliminacji lądowych źródeł piractwa.²⁵¹ Skromna misja wojskowa Unii Afrykańskiej w Mogadiszu nie posiada jednak ani mandatu, ani środków do zajęcia się problemem piractwa. Tym bardziej możliwości takich nie posiada Tymczasowy Rząd Federalny. Z drugiej strony doświadczenie nieudanych operacji międzynarodowych w Somalii z lat 90 – tych wystarczająco skutecznie odstrasza państwa trzecie przed podjęciem interwencji lądowej w tym kraju. Tym samym wydaje się, że problem piractwa na wodach wokół Rogu Afryki przez długi jeszcze czas pozostanie nierozwiązanym.

²⁴⁸ B. Hołyst, *Terroryzm*, Tom 2, Warszawa 2010 s. 987.

²⁴⁹ R. Tarnogórski, Międzynarodowe działania przeciw piratom somalijskim, „Biuletyn” PISM nr 8(540) z 2 lutego 2009 r.

²⁵⁰ Zob. P. Pacek, Europejski wkład w zwalczanie piractwa u wybrzeży Somalii, *Przegląd Morski*, październik 2010, nr 10, s. 5.

²⁵¹ K. Kubiak, *Ewolucja piractwa somalijskiego...* op. cit., s. 15.

4. Zatoka Gwinejska

O ile większość ataków pirackich, jakie miały miejsce na świecie w roku ubiegłym, odnotowano na wodach wokół Somalii²⁵² to drugim najbardziej zagrożonym tą formą przestępczości obszarem jest obecnie Zatoka Gwinejska. Ataki piratów na zachodnim wybrzeżu Afryki przybrały na sile w stosunku do lat ubiegłych i stanowią obecnie istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa w regionie. Według danych IMB w roku 2011 na wodach Zatokii Gwinejskiej zanotowano około 50 incydentów o charakterze pirackim, w tym 20 na wodach Beninu i 10 u wybrzeży Nigerii.²⁵³ Co więcej sytuacja nie ulega poprawie. W samym tylko styczniu i lutym 2012 r. zanotowano u wybrzeży Nigerii, Kamerunu i Beninu 13 incydentów o charakterze pirackim.

Problem piractwa w Nigerii jest wypadkową kilku czynników. Paradoksalnie bogata w złoża ropy naftowej Nigeria jest krajem borykającym się z dużą biedą i bezrobociem sięgającym nawet 90%. Skutkiem tego wielu ludzi, bez szans na poprawę losu, angażuje się w działalność przestępczą w tym przede wszystkim: piractwo, naloty na platform wiertnicze, kradzież paliwa podczas bunkeringu, przemyt czy też porwania dla okupu. Trudna sytuacja wewnętrzna w kraju jest także wynikiem napięć na tle etnicznym i religijnym między chrześcijańskim południem i muzułmańską północą.²⁵⁴ Sytuację komplikuje ponadto obecność w Nigerii zagranicznych koncernów wydobywających ropę. Intensywna eksploatacja nigeryjskich złóż przyczyniła się do znacznej dewastacji środowiska: zanieczyszczenia wód, zmniejszenia liczby ryb w wodach oraz pogorszenia efektywności upraw w Delcie Nigru.²⁵⁵ Doprowadziło to do konfliktu między lokalnymi społecznościami z jednej strony oraz władzami centralnymi i kompaniami naftowymi z drugiej.²⁵⁶

²⁵² Do wód na których obecni są somalijscy piraci według raportu IMB za 2011 r. zaliczono wody bezpośrednio okalające Somalię, Zatokę Adeńską, Morze Czerwone, Morze Arabskie, Ocean Indyjski oraz wody u wybrzeży Omanu.

²⁵³ Należy pamiętać, że część ataków nie jest w ogóle zgłaszanych władzom. Armatorzy mogą nie zgłaszać ataków ponieważ wiele jednostek przewozi nielegalne transporty ropy. Armatorzy obawiają się także strat związanych z wyłączeniem jednostki z ruchu do czasu zakończenia czynności śledczych oraz z obawy przed wzrostem składek ubezpieczeniowych.

²⁵⁴ Na północy kraju aktywnie działa podejrzewane o związki z Al – Kaidą ugrupowanie Boko Haram, dążące do wprowadzenia szariatu na obszarze całej Nigerii. Nie wyklucza się, że w najbliższej przyszłości także ekstremiści islamsy będą szukać w procederze piractwa alternatywnych źródeł finansowania swojej aktywności, a do metod walki włączą akty terroryzmu morskiego.

²⁵⁵ Delta Nigru, zamieszkiwana przez blisko 31 mln mieszkańców, żyjących głównie z uprawy roli i rybołówstwa stanowi jednocześnie obszar największego wydobycia ropy naftowej w afryce oraz jedno z największych źródeł emisji gazu cieplarnianego na świecie. Zob.: CRS Report for Congress, Nigeria: Current Issues, 30 stycznia 2008 r., s. 15 – 19.

²⁵⁶ S. Larson, Piraci Delt Nigru, Stosunki Międzynarodowe, 6 czerwca 2011 r., artykuł dostępny na stronie: www.stosunki.pl

Choć skala ataków jest nieporównywalnie mniejsza niż w przypadku ataków przypisywanych somalijskim piratom to jednak są one o wiele bardziej brutalne. Modus operandi grup pirackich w tym regionie opiera się głównie na taktyce uderz i uciekaj (*hit and run*). Po dostaniu się na pokład statku, sterroryzowaniu załogi przy pomocy broni i zrabowaniu wszystkiego co cenne piraci znikają równie nagle jak się pojawili. Przestępcy przeważnie atakują statki stojące na kotwicy, ataku dokonując najczęściej w nocy.²⁵⁷ Co więcej jak wskazują analitycy z *Risk Intelligence* piraci w Zatoce Gwinejskiej w ciągu ostatnich miesięcy od drobnych rozbojów przeszli do działań na coraz większą skalę: napadów, porwań i kradzieży ładunku w tym przede wszystkim transportów ropy naftowej.

Za szczególnie niebezpieczny uważa się postój na redzie portu w Lagos (podobnie wygląda sytuacja w portach - Port Harcourt, Warri czy Bonny). Z uwagi na często występujące kongestie statki muszą spędzić na redzie nie raz wiele dni lub nawet tygodni nim mogą wejść do portu, tym samym wystawiają się na ryzyko ataku piratów. Równie niebezpieczne jest poruszanie się wodami rzeki Bonny. Dlatego zaleca się by jednostki pokonywały tę drogę w konwojach i pod eskortą. Oprócz gangów pirackich kierujących się chęcią czystego zysku obecne na tych wodach są również grupy paramilitarne, w tym przede wszystkim Ruch na Rzecz Wyzwolenia Delt Nigru (Movement for the Emancipation of the Niger Delta – MEND).²⁵⁸ Sytuację w Nigerii komplikuje ponadto aktywność fundamentalistów islamskich. Z uwagi na zagrożenie atakami na wodach Zatoki Gwinejskiej Lloyd's Market Association, umieściła w 2011 r. Nigerię i Benin w tej samej grupie ryzyka co Somalię.²⁵⁹

5. Typologizacja współczesnego piractwa morskiego

Rozważania na temat współczesnego piractwa morskiego warto uzupełnić próbą typologizacji tego wysoce niejednorodnego zjawiska. W 1993 r. działający w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej Komitet Bezpieczeństwa Morskiego podzielił akty

²⁵⁷ M. Kneissler, *Piraten – Terror, Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren*, Bielefeld 2010, s. 194.

²⁵⁸ Ibidem.

²⁵⁹ W dniu 27 marca 2012 r. na wodach zatoki Gwinejskiej rozpoczęły się czterodniowe, międzynarodowe ćwiczenia *Exercise Obangame Express 2012*. W ćwiczeniach wzięły udział jako gospodarz Nigeria, a także USA, Belgia, Hiszpania, Kamerun, Gabon, Ghana, Kongo, Benin, Togo oraz Wyspy Świętego Tomasza i Książęca. Celem manewrów było przećwiczenie metod walki z piractwem, kradzieżą ropy naftowej, przemycem oraz innymi przestępstwami popełnianymi na morzu oraz zwiększenie zdolności współpracy między państwami położonymi nad Zatoką Gwinejską w zwalczaniu tych zagrożeń.

piractwa pojawiające się w rejonie Cieśniny Malakka na trzy kategorie²⁶⁰. Podział ten wydaje się być adekwatnym w stosunku do zjawiska piractwa bez względu na miejsce jego występowania:

- 1) *Low – Level Armed Robbery (LLAR)* – do tej kategorii zaliczane są grupy piratów o niskim poziomie zorganizowania. Przeważnie atak dokonywany jest na statki znajdujące się w porcie lub na redzie, rzadziej na statki żeglujące (jeśli już to w zasięgu wzrokowym linii brzegowej). Najczęściej o wyborze celu decyduje przypadek. Celem ataku jest głównie rabunek załogi, kasy statkowej i wszelkich innych wartościowych przedmiotów znajdujących się na pokładzie i dających się łatwo spieniężyć;
- 2) *Medium – Level Armed Assault and Robbery (MLAAR)* – kategoria ta obejmuje grupy piratów o średnim stopniu zorganizowania. Cele ataku wybierane są już precyzyjniej i najczęściej dotyczą statków znajdujących się w odległości od 50 do 100 mil morskich od brzegu. Przeważnie celem tych grup jest uzyskanie okupu za porwaną załogę lub pozyskanie wartościowych rzeczy znajdujących się na statku. Do wyjątków należą tu ataki w celu przejęcia ładunku statku lub porwania całych statków;
- 3) *Major Criminal Hijack* – w ramach tej kategorii mieszczą się wysoce zorganizowane grupy przestępcze. W ich ramach działają wyspecjalizowane komórki:
 - pozyskujące informacje na temat statków, które mogą być atrakcyjnym celem ataku;
 - dokonujące fizycznego przejęcia statku;
 - fałszujące dokumenty i legalizujące status porwanego statku;
 - zajmujące się sprzedażą przejętego ładunku;
 - prowadzące negocjacje w sprawie okupu za porwany statek.²⁶¹

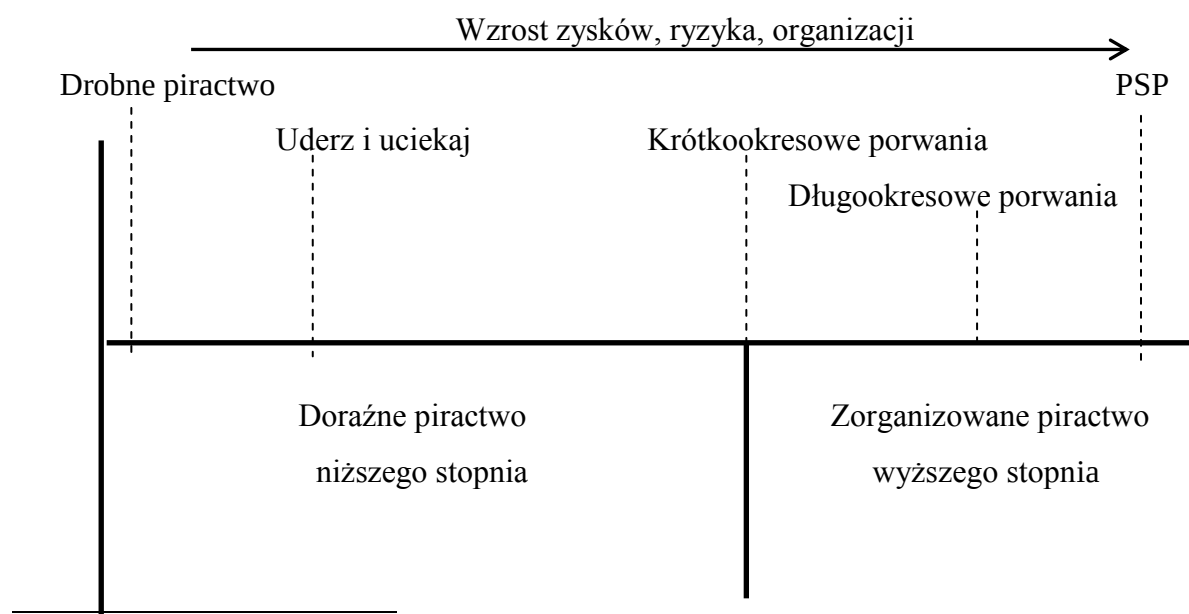
Podobnego rodzaju typologię zjawiska piractwa występującego w Azji południowo - wschodniej proponuje Adam J. Young. Systematyzuje on formy działalności pirackiej na piractwo niższego i wyższego stopnia w oparciu o skalę wyrażającą wzrost zysków uzyskiwanych w wyniku pirackiego procederu, ryzyka z nim związanego i stopnia organizacji grup przestępczych. Po jednej stronie skali występuje kategoria piractwa najniższego stopnia (*Low - End, Ad Hoc Piracy*). Akty przestępcze mają tu charakter raczej doraźny. Także użycie

²⁶⁰ MSC/Circ 622 z 22 czerwca 1993.

²⁶¹ T. Szubrycht, K. Rokiciński, *Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Gdynia 2006, str. 80 - 81.

przemocy zdarza się tu wyjątkowo. Niewielkie są zyski z tego typu działalności oraz związane z nią ryzyko. Na przeciwległej stronie skali umiejscowione są akty wysoce zorganizowanego piractwa najwyższego stopnia (*High – End, Organized Piracy*). Działania tego typu podejmowane są przez wyspecjalizowane, zorganizowane grupy przestępcze. W tym przypadku wyższe są spodziewane dochody, a przemoc jest nieodłącznym elementem tych działań. Z działalnością tego typu związane jest jednak wysokie ryzyko.²⁶²

Pomiędzy piractwem najniższego i najwyższego stopnia A.J. Young wyróżnia kilka form pośrednich zjawiska. Z jednej strony w obrębie piractwa niższego stopnia występuje tzw. drobne piractwo (*sneak thieves*). W ramach tej kategorii ofiarami piratów padają zazwyczaj rybacy lub inne statki żeglugi lokalnej. Najczęściej piraci działają zgodnie z zasadą uderz i uciekaj (*hit and run*): pojawiają się nagle, błyskawicznie dokonują rabunku i tak samo szybko znikają. Tego typu działalnością parają się niewielkie grupy przestępcze o strukturze raczej niesformalizowanej, często tworzone *ad hoc* na potrzeby określonego zadania. Kolejny poziom stanowią przypadki krótkotrwałego zajęcia statków (*Shot - Term Seizure*). Obecność piratów na statku zazwyczaj nie przekracza pół godziny i ogranicza się do wymuszenia od załogi przemocą lub groźbą jej użycia informacji o wartościowych przedmiotach znajdujących się na pokładzie statku. Przeważnie piraci nie są jednak zainteresowani ani samym statkiem, ani jego ładunkiem. Tego typu akty wymagają zaangażowania większej liczby ludzi i wyższego stopnia organizacji, ale jednocześnie dają szansę wyższych zysków.²⁶³



²⁶² A. J. Young, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies*, Singapur 2007, str. 12 -13.

²⁶³ *Ibidem*, str. 13.

Rys. 1 Typologia piractwa ze względu na ryzyko, zysk i organizację. [źródło: A. J. Young, "Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies"]

Typologie zaproponowane przez IMO oraz przez A.J. Younga koncentrują się wyłącznie na morskim kontekście zjawiska piractwa, metodach i konsekwencjach ataku piratów. Oczywiście to na morzu realizowane są akty piractwa i tam też najbardziej widoczne są ich skutki. Źródeł piractwa należy jednak szukać na lądzie. Sytuacja tam panująca może sprzyjać rozwojowi tego procederu lub go utrudniać. To tam swój początek ma każdy akt piractwa, tam piraci mają swoje bazy oraz rynki zaopatrzenia i zbytu²⁶⁴. Biorąc pod uwagę ten element interesującą typologię stworzoną w oparciu o kontekst historyczny zaproponował J. L. Anderson. W jego opinii zjawisko piractwa może mieć trojaki charakter:

- 1) pasożytniczy (*parasitic*) – czerpiące zyski z grabieży statków, portów i nadmorskich osad;
- 2) epizodyczny (*episodic*) – pojawiające się w szczególnych okolicznościach wywołanych najczęściej osłabieniem lub upadkiem władzy państwowej na danym terytorium;
- 3) wrodzony (*intrinsic*) – stanowiące nieodłączny element stosunków społeczno - ekonomicznych panujących na danym obszarze.

Podsumowując Anderson stwierdza, iż współczesne piractwo godzące w transport morski i będące domeną zorganizowanych grup przestępczych, w istocie swej mające charakter pasożytniczy, stanowi również przestępczość o charakterze wrodzonym. Piraci często korzystają z pomocy i wsparcia lokalnej społeczności. Członkowie tej społeczności rekrutowani są do grup przestępczych, a te zapewniają swoim członkom często jedyne możliwe źródło utrzymania. W tym kontekście można mówić także o tzw. piractwie socjalnym (*Social Piracy*). Piraci w tym przypadku dopuszczają się ataków i grabieży poza swoją społecznością, czerpiąc z tego procederu zyski nie tylko dla siebie i swych rodzin, ale także dla społeczności, z której się wywodzą. W opinii publicznej nie stanowią oni zwykłych przestępców, lecz nierzadko traktowani są jak bohaterowie.²⁶⁵

²⁶⁴ J. L. Anderson, Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation, *Journal of World History*, vol. 6, nr. 2, 1995, str. 86, 93 – 94.

²⁶⁵ Zob. A.J. Young, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia...op. cit.*, s. 14, 65. Wymowna jest tu zwłaszcza nieudana próba uchwalenia przez somalijski Tymczasowy Parlament Federalny ustawy penalizującej szerzące się u wybrzeży Somalii piractwo. Część parlamentarzystów nie zgodziła się by piratów karano gdyż w ich opinii stanowią oni bohaterów, niejako nieformalną straż przybrzeżną, chroniącą somalijskie łowiska przed

Kolejnego podziału dokonał Stefan Eklöf Amirell rozróżniając pospolite piractwo (*ordinary piracy*) od piractwa politycznego (*political piracy*). Piractwo polityczne w opinii autora to akty rozboju na morzu popełniane, nie przez pospolitych kryminalistów, lecz przez członków różnego rodzaju ugrupowań ekstremistycznych, mające na celu uzyskanie funduszy na realizację celów politycznych danej organizacji.²⁶⁶

§ 2 Przestępczość zorganizowana a transport morski

Kolejną formą działalności przestępczej realizowaną na morzu, którą należy odróżnić od terroryzmu jest przestępczość zorganizowana. Problemy z rozróżnieniem obu zjawisk wynikać mogą z faktu, iż podobnie jak w przypadku terroryzmu, nie opracowano dotychczas jednej, ogólnie przyjętej definicji przestępczości zorganizowanej. Co więcej istnieje szereg elementów charakterystycznych dla obu form przestępczości. Zjawiska przestępczości zorganizowanej i terroryzmu stanowią szczególne formy przestępczości o charakterze grupowym.²⁶⁷ Często między terrorystami i członkami zorganizowanych grup przestępczych dochodzi do współpracy (na przykład w dostawie broni). Jeszcze częściej organizacje terrorystyczne same dopuszczają się działań kryminalnych charakterystycznych dla zorganizowanej przestępczości, takich jak handel narkotykami czy pranie pieniędzy, w celu pozyskania środków niezbędnych na finansowanie swojej „statutowej” działalności o charakterze politycznym. Zasadniczym elementem odróżniającym terroryzm od przestępczości zorganizowanej jest motywacja. Zorganizowane grupy przestępcze działają z pobudek materialnych, ich celem jest czerpanie korzyści finansowych z popełnianych przestępstw. Terrorysty działają natomiast z wyższych pobudek (przy najmniej w ich mniemaniu) o charakterze ideologicznym, politycznym lub religijnym. Celem terrorystów najczęściej jest obalenie istniejącego ustroju. Przestępczość zorganizowana zainteresowana jest natomiast utrzymaniem status quo i czerpaniem finansowych korzyści w ramach istniejącego porządku.²⁶⁸

kłusującymi na nich obcymi jednostkami rybackimi, zob. Pirat – przestępca czy bohater, Gazeta Wyborcza, 21.01.2011 r.

²⁶⁶ S. E. Amirell, *Political Piracy and Maritime Terrorism...* op. cit., s. 53.

²⁶⁷ E.W. Pływaczewski, *Przestępczość zorganizowana i jej zwalczanie w Europie Zachodniej* (ze szczególnym uwzględnieniem Republiki Federalnej Niemiec), Warszawa 1992, s. 28 i n.

²⁶⁸ E.W. Pływaczewski, *Wokół związków pomiędzy terroryzmem a przestępczością zorganizowaną*, [w:] K. Indeck (red.), *Przestępczość terrorystyczna. Ujęcie praktyczno dogmatyczne*, Wydawnictwo WIS, Poznań – Białystok – Łódź 2006, s. 54

Zorganizowane grupy przestępcze w realizacji swoich interesów chętnie wykorzystują środki transportu morskiego. Specyfika środowiska i transportu morskiego oferuje wiele możliwości dla nielegalnej działalności.²⁶⁹ Droga morską to obok lotniczej najczęściej stosowana metoda w międzynarodowym przemyśle narkotyków. Grupy przestępcze chętnie korzystają z środków transportu morskiego również w przypadku przemytu nielegalnych migrantów. Terrorysty mogą korzystać z doświadczenia zorganizowanych grup przestępczych wypracowanego w tych obszarach zlecając im przeprowadzanie określanych operacji lub korzystając z ich *know-how* w przypadku przerzutu własnych operatorów lub przemytu broni niezbędnej do przeprowadzenia planowanego ataku.

1. Przemysł ludzi

Od wielu lat można zaobserwować znaczne nasilenie się działalności zorganizowanych grup przestępczych w dziedzinie przemytu ludzi - procederze polegającym na ułatwianiu nielegalnego wjazdu na teren danego kraju (*people smuggling*). Proceder ten należy odróżnić od handlu ludźmi (*human trafficking*). Choć obie kategorie działań przestępczych wchodzi często we wzajemne relacje to jednak różnice między nimi się zasadnicze. Zjawisko przemytu ludzi w swej istocie ma charakter transgraniczny. Warunku tego nie ma w przypadku handlu ludźmi. Proceder ten może wiązać się z przerzuceniem ofiar do innego państwa lub też może mieć miejsce na terytorium tylko jednego państwa. Handlarze ludźmi nastawieni są na czerpanie korzyści z wykorzystywania swoich ofiar w celach seksualnych lub jako taniej siły roboczej, podczas gdy przemytnicy dostają wynagrodzenie za swoje usługi od migrantów, a po przybyciu do miejsca docelowego dalsze kontakty pomiędzy nimi urywają się. Czasem bywa jednak i tak, że proceder przemytu ludzi ewoluje w handel ludźmi, którzy po dostarczeniu do państwa docelowego zmuszani są do niewolniczej pracy w celu spłacenia długu za transport.²⁷⁰

Kolejnym elementem odróżniającym obie formy przestępczości jest kwestia zgody ofiar. W przypadku handlu ludźmi zgoda ofiary nie ma znaczenia. Proceder ten najczęściej związany jest z użyciem siły, przymusu lub oszustwem, które sprawia, że ofiara zostaje wykorzystana wbrew jej woli. Przemysł ludzi z kolei odbywa się dobrowolnie, za przyzwoleniem i z inicjatywy osób przemycanych. Nielegalni imigranci sami poszukują dróg

²⁶⁹ Szeroko na temat aktywności zorganizowanych grup przestępczych na morzu – zob. E. Ellen, *Shipping at risk: The Rising Tide of International Organised Crime*, International Chamber of Commerce, 1997.

²⁷⁰ D. Stewart, *The Brutal Seas, Organized Crime at Work*, Bloomington 2006, s. 249

przerzutu do wybranego państwa oraz osób które im to ułatwią. Z tej racji często osoby parające się przemytem ludzi postrzegane są nie jako przestępcy lecz niemal jak bohaterowie, którzy pomagają ludziom w spełnieniu ich marzeń o dotarciu do „ziemi obiecanej”. Przestępcy parający się przemytem ludzi nie kierują się jednak żadnymi altruistycznymi przesłankami, lecz tylko i wyłącznie chęcią zysku. Opłaty za przemyt od swoich klientów pobierają najczęściej z góry, nie dbając przy tym o to w jakich warunkach realizowany będzie transport.²⁷¹ Niestety podróże tego typu czasem kończą się tragicznie. Najgroźniejszym w ostatnich latach przykładem ryzyka na jakie skazują się osoby korzystające z usług przemytników jest śmierć w 2000 r. 58 chińskich nielegalnych imigrantów, którzy udusili się w kontenerze wiezionym przez holenderską ciężarówkę na promie do Wielkiej Brytanii.²⁷²

W odpowiedzi na wzrastające zagrożenie zarówno handlem ludźmi jak i ich przemytem Międzynarodowa Organizacja Morska wydała w 1998 r. dokument pt. *Interim measures for combating unsafe practices associated with the trafficking or transport of migrants by sea*. Wyrazem zaangażowania społeczności międzynarodowej w walkę z tym zjawiskiem było również przyjęcie przez Zgromadzenie Ogólne ONZ na mocy rezolucji 55/25 w dniu 15 listopada 2000 r. Protokołu przeciwko przemytowi migrantów drogą lądową, morską i powietrzną uzupełniającego Konwencję Narodów Zjednoczonych przeciwko międzynarodowej przestępczości zorganizowanej.²⁷³ W protokole zwrócono szczególną uwagę na proceder przemytu ludzi realizowany drogą morską, poświęcając mu cały rozdział II. W rozdziale tym precyzyjnie określono działania do których podjęcia upoważnione są państwa strony protokołu przeciwko przemytowi migrantów drogą morską. Kryterium różnicującym zakres tych działań jest przynależność państwowa statku, co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że zaangażowany jest w przemyt migrantów drogą morską. Zakres działań, do których podjęcia upoważnia protokół rysuje się następująco:

1. W sytuacji gdy statek podejrzany o udział w przemyśle migrantów płynie pod banderą państwa - strony protokołu, państwo to może wystąpić do innych państw - stron o pomoc w uniemożliwieniu wykorzystywania go do takich celów.
2. W sytuacji gdy statek podejrzany o udział w przemyśle migrantów, korzystając z prawa do swobody żeglugi zgodnie z prawem międzynarodowym płynie pod banderą innego

²⁷¹ Organized crime involvement in trafficking in persons and smuggling of migrants – Issue Paper, UNODC 2010, s. 28.

²⁷² J. Urbanowicz, Bilet do raju, Wprost, nr: 27/2000 (918).

²⁷³ Dz.U. 2005, nr 18, poz. 162.

państwa - strony protokołu niż państwo posiadające uzasadnione podejrzenia co do przemytu, państwo to może:

- a) powiadomić państwo pod którego banderą dany statek płynie,
- b) zażądać potwierdzenia jego rejestracji,
- c) po otrzymaniu potwierdzenia wystąpić do tego państwa o zezwolenie na podjęcie określonych działań

Państwo, pod którego banderą płynie statek może upoważnić państwo wnioskujące do podjęcia *inter alia*, następujących działań:

- a) wejścia na pokład statku
- b) przeszukania statku,
- c) w przypadku znalezienia dowodów potwierdzających podejrzenia o zaangażowaniu statku w proceder przemytu migrantów podjęcia stosownych działań w stosunku do statku, osób i ładunku

3. W sytuacji gdy statek podejrzany o udział w przemyśle migrantów nie posiada przynależności państwowej, państwo posiadające w tym zakresie uzasadnione podejrzenia może wejść na pokład tego statku w celu jego przeszukania. W przypadku znalezienia dowodów potwierdzających wcześniejsze podejrzenia, państwo zobowiązane jest podejmować stosowne działania w oparciu o właściwe prawo wewnętrzne oraz międzynarodowe.

W protokole znalazła się również definicja przemytu migrantów (*smuggling of migrants*) jako procederu polegającego na organizowaniu nielegalnego wjazdu osoby na terytorium jednego z państw stron konwencji w sytuacji gdy osoba ta nie jest obywatelem lub nie posiada stałego miejsca zamieszkania w tym państwie. Jednocześnie podkreślono, że działalność ta musi mieć na celu uzyskanie, bezpośrednio lub pośrednio, korzyści finansowej lub innej korzyści o charakterze materialnym. W art. 4 ograniczono stosowanie protokołu wyłącznie do przypadków przemytu ludzi mających charakter międzynarodowy i popełnionych z udziałem zorganizowanej grupy przestępczej. Co więcej w art. 5 postanowiono uchylić odpowiedzialność karną migrantów i potraktować ich jako ofiary przestępstwa przemytu. W skutek tych postanowień z zakresu obowiązywania protokołu wyłączono przypadki nielegalnego przekraczania granic podejmowane przez migrantów na własną rękę lub przy pomocy osób trzecich, działających bezinteresownie i w sposób incydentalny.²⁷⁴

²⁷⁴ M. Ventrella, *The Control of People Smuggling and Trafficking in the EU. Experiences from the UK and Italy*. Farnham 2010, s. 10 – 11.

2. Przemyt narkotyków

Mimo wielu wysiłków, podejmowanych zarówno na poziomie krajowym jak i międzynarodowym, nielegalny handel narkotykami nieustannie stanowi jedno z najbardziej lukratywnych źródeł dochodu zorganizowanych grup przestępczych. Przemyt narkotyków drogą morską jest obok transportu lotniczego najbardziej popularną metodą międzynarodowego przemytu narkotyków. Transport morski w przeciwieństwie do lotniczego umożliwia przerzut dużych, liczonych w tonach ilości narkotyków. Nie bez znaczenia jest także możliwość realizacji transportu z pominięciem punktów kontroli na morskich przejściach granicznych.

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 10 grudnia 1982 r. to pierwsza wielostronna uniwersalna umowa międzynarodowa w której podjęto problem międzynarodowego przemytu narkotyków drogą morską.²⁷⁵ W art. 108 konwencji zawarto ogólne zobowiązanie państw stron konwencji do współpracy w zwalczaniu nielegalnego handlu narkotykami i substancjami psychotropowymi uprawianego przez statki na morzu pełnym z naruszeniem międzynarodowych konwencji. Przewidziano także, że każde państwo, które ma uzasadnione podstawy, by podejrzewać, że statek podnoszący jego banderę zajmuje się nielegalnym handlem narkotykami lub substancjami psychotropowymi, może zwrócić się do innych państw z prośbą o współdziałanie w zwalczaniu takiego handlu.

W artykule 27 Konwencji ustanowiono zasadę w świetle której państwo nadbrzeżne nie powinno wykonywać jurysdykcji karnej 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. Przewidziano jednak, iż w kilku wyjątkowych sytuacjach państwo nadbrzeżne może podjąć działania na pokładzie obcego statku znajdującego się na jego wodach terytorialnych, w tym między innymi gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi (lit. d).

Bardziej skomplikowana sytuacja ma miejsce gdy statek podejrzany o przemyt narkotyków znajdować się będzie na wodach otwartych. W sytuacji gdy taki statek opuszcza wody terytorialne danego państwa by następnie znaleźć się na morzu pełnym to jego zatrzymanie przez okręty wojenne państwa przybrzeżnego będzie dopuszczalne w warunkach prawa pościgu określonych w art. 111 Konwencji o prawie morza. Inaczej ma się sytuacja

²⁷⁵ Spanish Yearbook of International Law. Offences against the international community according to the Spanish penal code, Vol. 5 (1997), s. 92.

gdy podejrzany statek nie naruszył granic wód terytorialnych. W art. 110 Konwencji o prawie morza możliwość wykonania prawa wizyty przez okręt wojenny na obcym statku znajdującym się na wodach otwartych zawężono do kilku ściśle określonych sytuacji wśród których nie znalazło się podejrzenie, że obcy statek zajmuje się przemytem narkotyków.²⁷⁶ Jednocześnie zastrzeżono, iż ingerencja na pokładzie obcego statku z innych przyczyn niż wskazane w art. 110 (przemytu narkotyków) możliwa jest tylko w przypadku gdy taką ingerencję dopuszczono w umowie międzynarodowej zawartej między zainteresowanymi państwami. W razie braku takiego porozumienia podjęcie ingerencji na wodach otwartych przeciwko obcemu statkowi podejrzanemu o przemyt narkotyków należy uznać za sprzeczne z prawem międzynarodowym.²⁷⁷ Co więcej nie ma podstaw by z tego powodu ingerencję na pokładzie obcego statku usprawiedliwić normami prawa zwyczajowego jak to jest możliwe w przypadku *delicta juris gentium* takich jak piractwo lub handel niewolnikami.²⁷⁸

Praktyka międzynarodowa w tej kwestii nie jest jednak jednolita.²⁷⁹ Większość państw, związanych postanowieniami Konwencji o prawie morza, podejmując działania w walce z morskim przemytem narkotyków realizuje je w zgodzie z art. 110, odwołując się do

²⁷⁶ Art. 110 do sytuacji uprawniających do ingerencji na pokładzie obcego statku zalicza podejrzenie, że obcy statek para się piractwem; zajmuje się handlem niewolnikami; nadaje nielegalne audycje; nie posiada przynależności państwowej; podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swojej bandery a w rzeczywistości posiada tę samą przynależność państwową co okręt wojenny.

²⁷⁷ W 1986 r. jednostki morskie włoskiej straży skarbowej oraz marynarki wojennej zatrzymały przepływający 80 mil morskich od wybrzeży Włoch statek handlowy „Fidelio” płynący pod banderą Hondurasu. Na jego pokładzie zabezpieczono 5, 928 kg haszyszu, przy czym kilkaset kilogramów tego narkotyku załoga zdążyła wyrzucić za burtę przed rozpoczęciem inspekcji. Statek płynął z Pireusu w Grecji. Kapitan stwierdził, iż nie jest w stanie podać do jakiego portu zmierzał statek, gdyż dopiero miał otrzymać drogą radiową instrukcje od właściciela odnośnie miejsca docelowego. Z całą pewnością stwierdził jednak, że nie miał to być żaden włoski port. Ani kapitan, ani żaden z jedenastu członków załogi nie posiadał włoskiego obywatelstwa. Co więcej nie było dowodów na to by Fidelio w trakcie swojego rejsu choć przez chwilę znajdował się na wodach terytorialnych Włoch. Włoska prokuratura wystąpiła z oskarżeniem przeciwko załodze statku twierdząc, że międzynarodowe prawo zwyczajowe uzasadnia podejmowanie przez państwa interwencji na pełnym morzu w celu eliminacji handlu narkotykami. Sędzia śledczy Giovanni Falcone podkreślając związki przemytników ze zorganizowaną przestępczością argumentował, iż mają tu zastosowanie zasady zwyczajowego prawa międzynarodowego pozwalające zatrzymać na wodach otwartych przemytników narkotyków i osądzić ich tak jakby byli piratami. Orzekający w I instancji Trybunał w Palermo jak i Sąd Apelacyjny w Palermo, odmówiły włoskim organom ścigania kompetencji do podejmowania działań przeciwko obcym statkom znajdującym się na pełnym morzu oraz podkreśliły brak jurysdykcji włoskich sądów w tej sprawie. Praktykę państw w tym obszarze ograniczającą się wyłącznie do precedensowych działań służb USA sądy uznały za niewystarczającą. Stanowisko to potwierdził następnie w 1993 r. Najwyższy Sąd Kasacyjny, (w:) *Recueil Des Cours: Collected Courses Of The Hague Academy Of International Law*, Haga 2001 r., s. 224 -226.

²⁷⁸ Podczas odbywającej się w 1986 r. w Rzymie Konferencji Dyplomatycznej Pełnomocników Rządów do spraw Utworzenia Międzynarodowego Trybunału Karnego wielu uczestników postulowało poddanie pod jurysdykcję Trybunału również handlu narkotykami oraz terroryzmu. Ostatecznie jednak zrezygnowano z tej koncepcji.

²⁷⁹ Szerzej na ten temat: A. Morosoli, *La répression du trafic de stupéfiants en haute mer, Actualité et Droit International*, czerwiec 1999, artykuł dostępny na stronie <http://www.ridi.org/adi> (29.11.2011).

metod które gwarantują poszanowanie suwerenności państwa bandery oraz zasady swobody żeglugi. Inne podejście reprezentują Stany Zjednoczone, które nie ratyfikowały Konwencji jamajskiej. Wielokrotnie amerykański wymiar sprawiedliwości uznawał już swoją jurysdykcję w sprawach zatrzymywanych na wodach otwartych pod zarzutem przemytu narkotyków statków podnoszących obcą banderą pomimo braku odpowiedniego porozumienia między USA i zainteresowanym państwem bandery.²⁸⁰ Amerykańskie sądy uzasadniały swoją właściwość w tych sprawach w oparciu o obiektywną zasadę terytorialności, pomimo że na terytorium Stanów Zjednoczonych nie wystąpił żaden z elementów przestępstwa.²⁸¹

W dniu 20 grudnia 1988 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ w Wiedniu przyjęło Konwencję Narodów Zjednoczonych o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi.²⁸² Konwencja wiedeńska określiła zasady współpracy międzynarodowej w walce z przestępstwami narkotykowymi oraz wprowadziła liczne instrumenty mające ułatwić zwalczanie tej kategorii przestępczości, takie jak ekstradycja handlarzy narkotyków, rozszerzona jurysdykcja, konfiskata majątku uzyskanego w drodze handlu narkotykami, kontrola międzynarodowego handlu prekursorami narkotyków.²⁸³ W art. 17 Konwencji wiedeńskiej uregulowano zasady współpracy w walce z nielegalnym obrotem środkami odurzającymi drogą morską, która powinna realizować się w możliwie najszerszym zakresie i w zgodzie z międzynarodowym prawem morza. W artykule tym wyrażono podstawą zasadę obligującą państwa do poszanowania suwerenności państw bandery. Jakikolwiek działania wobec obcego statku korzystającego ze swobody żeglugi i podejrzanego o udział w nielegalnym obrocie mogą być podjęte tylko po uzyskaniu zgody od państwa tej bandery. Zgoda taka może zezwalać na wejście na pokład takiego statku, przeszukanie go i podjęcie innych stosownych działań w stosunku do statku, ładunku i osób na nim się znajdujących w przypadku odnalezienia nielegalnych substancji. Działania te podejmować w świetle konwencji mogą tylko okręty wojenne oraz inne wyraźnie oznakowane i dające się rozpoznać jako wypełniające funkcje państwowe.

W 1995 r. Rada Europy przyjęła Porozumienie w sprawie nielegalnego handlu drogą morską, wykonujące artykuł 17 Konwencji Narodów Zjednoczonych o zwalczaniu

²⁸⁰ Zob. *United States v. Wright-Barker* 784 F.2d 161 (1986), treść wyroku dostępna na stronie: <http://openjurist.org/784/f2d/161/united-states-v-wright-barker> (29.11.2011).

²⁸¹ M. Ch. Bassiouni, *International Criminal Law: Multilateral and bilateral enforcement mechanisms*, Tom II, Leiden 2008, s. 137.

²⁸² Dz. U. 1995, Nr 15, Poz. 69.

²⁸³ M. Staniaszek, *Międzynarodowa kontrola nad środkami uzależniającymi*, (w:) *Zwalczanie narkomanii w Polsce na świeci*, red J.J. Wąsik, M. Staniaszek, Wrocław 1995, s. 138.

nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi.²⁸⁴ W porozumieniu tym uszczegółowiono zasady interwencji na statkach podnoszących obcą banderę i znajdujących się na wodach otwartych.²⁸⁵ W art. 14 porozumienia przyznano państwu bandery pierwszeństwo jurysdykcji wobec przestępstw ujawnionych na pokładzie statku przez służby państwa interweniującego. Dopiero brak powiadomienia państwa interweniującego w przeciągu 14 dni od daty otrzymania streszczenia materiału dowodowego skutkować będzie przyjęciem, że państwo to zrezygnowało z przysługującego mu pierwszeństwa kompetencji karnej. W tym celu porozumienie zobowiązuje państwa strony do ustanowienia właściwych organów, które będą kompetentne w przedmiocie zapytań i odpowiedzi na wnioski dotyczące podjęcia interwencji na statku podnoszącym obcą banderę. Zobowiązano państwa także do wyznaczenia właściwego organu centralnego, który będzie odpowiedzialny za powiadamianie o skorzystaniu z pierwszeństwa jurysdykcji.²⁸⁶

Narkotyki przemycane są drogą morską na wiele sposobów. Przede wszystkim można przemycać narkotyki wykorzystując różnego rodzaju legalne towary. Ten rodzaj przemytu może polegać na zwykłym ukryciu narkotyków wśród ładunku lub na bardziej skomplikowanych metodach. Jedną z nich jest ukrycie narkotyków w przemycanych towarach podczas składowania ich w magazynach lub nawet na etapie ich produkcji. Często narkotyki przemycane są w różnego rodzaju urządzeniach mechanicznych, których skomplikowana budowa utrudnia do nich dostęp. Często stosowaną techniką jest przemycanie narkotyków w hermetycznie zamkniętych opakowaniach. Na popularności zyskuje także metoda mieszania narkotyków z różnego rodzaju substancjami płynnymi tak by móc je przemycać pod pozorem przewozu soków lub olei spożywczych. Po dostarczeniu ładunku do miejsca docelowego przy pomocy eteru lub acetonu odzyskuje się narkotyk wydzielając go z płynu. Opracowano także metodę mieszania kokainy z olejami przemysłowym, dzięki czemu można ją bezpiecznie transportować w baku statku lub ciężarówki. Podobnie wygląda metoda nasączania różnego rodzaju tkanin płynną kokainą i heroiną tak by po ich wyschnięciu móc przemycać narkotyki pod pozorem transportu odzieży lub materiałów. Na tej samej zasadzie łączy się narkotyki z

²⁸⁴ ETS Nr 156 - Strasburg, 31 Stycznia 1995, porozumienie weszło w życie 13 maja 2000 r., Zob. Report of the meeting of the working group on maritime cooperation held at Vienna from 19 to 23 September 1994 and from 20 to 24 February 1995 (w:) International organizations and the law of the sea: documentary yearbook, Haga 1998, s. 470 – 482.

²⁸⁵ Treść porozumienia dostępna w języku polskim w: E. Zielińska, Prawo Wspólnot Europejskich a prawo polskie: Dokumenty karne, Tom 3, Warszawa 2000, s. 419 - 439.

²⁸⁶ V. Delicato, Maritime Security and the Fight Against Drug Trafficking in the Mediterranean and Atlantic Approaches, Waszyngton 2010, s. 5.

różnego rodzaju produktami z tworzyw sztucznych PVC by następnie móc je odzyskać w drodze procesu ekstrakcji.²⁸⁷

Powyżej opisane techniki mogą służyć ukryciu narkotyków w towarach umieszczonych w kontenerach. Kontenery także same w sobie wykorzystywane są w przemyśle narkotyków. Metoda umieszczania kontrabandy w przestrzeniach między ściankami, podłogą lub dachu kontenera pozwala przemyścić setki kilogramów nielegalnej substancji. Inna metoda przemytu narkotyków to budowa sztucznych ścian w kontenerze za którymi umieszcza się nielegalny ładunek lub chowanie narkotyków w instalacjach będących na wyposażeniu kontenerów o kontrolowanej temperaturze. Profesjonalnie zakamuflowane skrytki są trudne do wizualnego zdemaskowania. Większość tego typu prób przemytu udaje się wykryć dopiero za pomocą specjalistycznych urządzeń RTG do prześwietlania kontenerów.²⁸⁸

Narkotyki mogą być przemycane także przez załogę statku, kurierów lub zwyczajnie ukrywane w różnych miejscach na statku. Miejsc, które mogą służyć do ukrycia narkotyków na każdej jednostce są setki. Dlatego tak istotne jest uniemożliwienie przez właściwe służby dostępu osobom niepowołanym do danej jednostki. Dużym wyzwaniem dla komercyjnego transportu morskiego jest również problem uczestnictwa członków załóg w przemyśle narkotyków.

W przemyśle narkotyków na statkach angażuje się także kurierów. Organizacje przestępcze w ramach swego barteru umożliwiają osobom nielegalne przekroczenie granic i dotarcie na pokładzie danego statku do wybranego państwa docelowego w zamian za przewiezienie określonej ilości narkotyku. Osoby należące do tej kategorii kurierów działają na zasadzie „*one way – one time*”, nie są profesjonalnymi przemytnikami i zazwyczaj nie są uzbrojone. Większym zagrożeniem dla załogi mogą być przemytnicy pracujący dla zorganizowanych grup przestępczych, posiadający rozeznanie w systemie ochrony statku, jego konstrukcji i będący również często uzbrojeni. Nielegalni pasażerowie mogą dostać się na statek między innymi po linach cumowniczych, drabinkach pilotowych, łańcuchu kotwicy, ukryci pod podwoziem pojazdów, w kontenerach lub między paletami z towarem. Po przedostaniu się na pokład mogą ukryć się w wielu dostępnych miejscach takich jak kontenery, ładownie, szyby wentylacyjne i inne dostępne miejsca.²⁸⁹ Oryginalna metodą jest

²⁸⁷ M. McNicholas, *Maritime Security. An Introduction*, Burlington, 2008, s. 197 – 204.

²⁸⁸ *Ibidem*, 204 – 213.

²⁸⁹ *Ibidem*, s. 213-219.

przedostanie się przez migrantów lub kurierów narkotykowych do pochwy trzonu sterowego i pozostanie tam aż do momentu dotarcia statku do miejsca docelowego.²⁹⁰

Kolejną metodą przemytu narkotyków jaką stosują grupy przestępcze jest rejestrowanie przedsiębiorstw frachtowych i kupno statków w celu przemytu narkotyków i innej kontrabandy pod pozorem prowadzenia legalnej działalności gospodarczej.²⁹¹ Grupy przestępcze wykorzystują do przerzutu narkotyków także super szybkie łodzie motorowe (*go – fast boats*), które mogą przewieźć znaczne ilości nielegalnego ładunku oraz ze względu na osiągnięte prędkości są trudne do przejścia przy pomocy konwencjonalnych jednostek. Mimo swych zalet szybkie łodzie motorowe są jednak wciąż widoczne dla radarów. Ponadto ze względu na osiągnięte duże prędkości wytwarzają znacznych rozmiarów kilwater, który łatwo dostrzec z helikoptera czy samolotu. .

Z tych też względów na początku lat 90 – tych kolumbijskie kartele narkotykowe rozpoczęły pierwsze próby z tzw. jednostkami półzanurzalnymi, (Self – Propelled Semi – Submersible, SPSS) w przypadku których znakomita większość statku ukryta jest pod wodą, co utrudnia w znaczny sposób wykrycie go przez radary. Pierwsze łodzie tego typu charakteryzowały się problemami ze stabilnością. Ich istotnym mankamentem był także ograniczony zasięg działania. Sukcesy amerykańskich służb oraz ich europejskich i południowoamerykańskich sojuszników w walce z przemytem narkotyków kutrami rybackimi, superszybkimi łodziami czy też lekkimi samolotami w obszarze Karaibów i Południowego Pacyfiku wpłynęły na wzrost zainteresowania grup przestępczych podwodną technologią. Amerykańskie służby oszacowały, że aż 1/3 przemytu kokainy z Kolumbii do amerykańskiej północnej realizowane jest przy pomocy SPSS.²⁹² Jednocześnie na przestrzeni lat nastąpił znaczny wzrost zaawansowania technologicznego budowanych łodzi. Łodzie osiągają prędkość maksymalną wynoszącą ok. 13 węzłów (przy czym najczęściej ograniczają ją do 6 węzłów by zredukować rozmiar pozostawianego za sobą śladu torowego). Na pokładzie tych jednostek może zmieścić się do 12 – 15 ton narkotyków. Nowsze modele wyposażone są w

²⁹⁰ Ruder trunk used for smuggling, Casualty Information, Nr 4 – 10, Maj 2010, artykuł dostępny na stronie: [http://www.maritimesecurity.org/Reports%20&%20Regs/Rudder%20trunk %20used%20for%20smuggling%20CASUALTY_INFO_4-10.pdf](http://www.maritimesecurity.org/Reports%20&%20Regs/Rudder%20trunk%20used%20for%20smuggling%20CASUALTY_INFO_4-10.pdf)

²⁹¹ W ramach takiej firmy działał zatrzymany w 2007 r. przez Straż Wybrzeża Stanów Zjednoczonych panamski frachtowiec „GATUN”. Na pokładzie statku znaleziono rekordową ilość prawie 20 ton kokainy. Narkotyki nie były specjalnie ukryte, lecz znajdowały się w dwóch kontenerach umieszczonych na samej górze głównego pokładu, zob.: U.S. Coast Guard Makes Biggest Cocaine Bust in U.S. History, (w:) [http://abcnews.go.com/US/story?id=2970799&page=1\(1.06.2011\)](http://abcnews.go.com/US/story?id=2970799&page=1(1.06.2011))

²⁹² W 2006 r. hiszpańska policja u północno – zachodnich wybrzeży Hiszpanii trafiła na porzuconą łódź półzanurzalną, która jak przypuszcza się została wykorzystana do niezauważonego odbioru narkotyków z pokładu statku i przetransportowania ich na brzeg, (w:) Spanish police find 'drugs' sub, artykuł dostępny na stronie: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/4792075.stm> (22.10.2011 r.)

systemy odprowadzające spaliny z silników diesla pod wodą tak by zmniejszyć widmo cieplne jednostki, a tym samym ograniczyć możliwość jej wykrycia przez systemy działające na podczerwień. Znacznie zwiększono także zasięg działania łodzi.²⁹³

Według szacunków rocznie budowanych jest kilkadziesiąt tego typu łodzi. Każda łódź używana jest do przerzutu narkotyków tylko raz. Po rozładowaniu łódź jest zatapiana. Rachunek ekonomiczny przedsięwzięcia usprawiedliwia takie postępowanie: jak podają eksperci koszt budowy łodzi wynosi około 2 milionów dolarów²⁹⁴ podczas gdy czarnorynkowa wartość siedmiu ton kokainy wynosić może około 200 milionów \$ w USA i 300 milionów dolarów w Europie.²⁹⁵

Łodzie półzanurzalne trudno zlokalizować z powierzchni morza, wciąż jednak stosunkowo łatwo można je wykryć z pokładu samolotu lub helikoptera. By zniwelować to zagrożenie opracowano metodę przemytu narkotyków w specjalnie przystosowanych do tego celu torpedach. Taka torpeda holowana jest przez statek na stalowej ponad 200 metrowej linie. Torpeda wyposażona jest w nadajnik radiowy i GPS ułatwiający jej lokalizację. Torpedy wyposażone są w system wypornościowy. Wpuszczenie wody do komór balastowych torpedy powoduje jej zanurzenie, opróżnienie tych komór umożliwia jej wynurzenie. Przy dużej szybkości torpeda zanurzała się na ponad 30 metrów, co czyni ją niewidoczną. Oprócz statku holującego w przerzucie narkotyków biorą udział dwie dodatkowe jednostki. Jeden statek płynie z przodu i ostrzega przed patrolami, a trzeci z tyłu jako jednostka wsparcia. W razie niebezpieczeństwa łódź holująca odczepia torpedę z zaczepów i oddala się. Statek wsparcia może następnie podjąć torpedę z miejsca gdzie została pozostawiona namierzając jej sygnał GPS.²⁹⁶

Kolumbijskie kartele by zwiększyć swoją skuteczność w przemyśle narkotyków podejmują także próby nabycia łodzi podwodnych lub technologii umożliwiających ich budowę w państwach byłego ZSRR. Na początku 2011 r. kolumbijskie siły bezpieczeństwa przejęły w departamencie Cauca na południowym – zachodzie kraju łódź, która jest w stanie zanurzyć się całkowicie pod wodą na głębokość około 9 metrów. Zdaniem władz łódź ta pozostając w zanurzeniu może dopłynąć do wybrzeży Meksyku, a na pokładzie 30 metrowej jednostki można zmieścić około 9 ton kokainy. W przypadku wcześniej odnajdowanych w

²⁹³ S. E. Dean, Drogenmafia. Trend zum eigenen U-Boot, Marine Forum nr 9, 2009, s. 25.

²⁹⁴ T. Käufer, Die raffinierte U-Boot-Flotte der Drogenmafia, Die Welt, 18 lipca 2011 r., artykuł dostępny na stronie: <http://www.welt.de/politik/ausland/article13491854/Die-raffinierte-U-Boot-Flotte-der-Drogenmafia.html> (23.10.2011 r.)

²⁹⁵ S. E. Dean, Drogenmafia... op. cit., s. 25 – 26.

²⁹⁶ R. Spalding, Drug Subs, The worldwide invasion by the narco – submarine fleet, Signal Mountain Tennessee 2010, s. 71- 72, 127 – 128.

tym kraju łodzi podwodnych ich część zawsze wystawała nad powierzchnię wody. Zdaniem władz odnaleziona jednostka to najbardziej zaawansowana technicznie łódź odkryta dotychczas w Kolumbii.²⁹⁷

Wykorzystanie łodzi półzanurzalnych i podwodnych przez organizacje przestępcze stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego. Tego typu jednostki mogą być wykorzystywane nie tylko przez kartele narkotykowe, ale również przez organizacje terrorystyczne. Równie dobrze zamiast narkotyków na pokładzie takich statków można transportować broń, w tym także masowego rażenia lub przewozić terrorystów. Zdając sobie sprawę z zagrożenia Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił w 2008 r. ustawę "*Drug Trafficking Vessel Interdiction Act of 2008*", która ma na celu ułatwić ściganie członków załóg łodzi podwodnych.²⁹⁸ Do 2008 r. powszechną praktyką członków załóg podwodnych łodzi było w sytuacji wykrycia natychmiastowe zatapianie jednostki by pozbyć się obciążających dowodów i uniknąć odpowiedzialności karnej. W ten sposób akcje antynarkotykowe stawały się *de facto* akcjami ratunkowymi załogi zatopionego statku. Ustawą z 2008 Kongres umożliwił wszczynanie dochodzeń przeciwko członkom załóg łodzi podwodnych, nawet w przypadku nie przejęcia narkotyków. Do rozdziału 18 Kodeksu Stanów Zjednoczonych (*Crimes and Criminal Procedure*) wprowadzono nowy § 2285 (a) na mocy którego penalizowano udział (oraz usiłowanie i przygotowanie) w międzynarodowym rejsie łodzią podwodną lub półzanurzalną bez przynależności państwowej z zamiarem uniknięcia wykrycia.²⁹⁹ Jednocześnie w pkt (b) objęto penalizowane w ustawie zachowania jurysdykcją eksterytorialną.³⁰⁰ Analogiczne prawo uchwalił w czerwcu 2009 r. parlament Kolumbii czyniąc z budowy łodzi podwodnych i przemytu za ich pomocą narkotyków przestępstwa zagrożone karami odpowiednio 12 i 14 lat.³⁰¹ Problem wykorzystywania łodzi podwodnych przez organizacje przestępcze stanął również na forum Organizacji Państw

²⁹⁷ Policja kolumbijska przechwyciła niewykrywalną łódź podwodną do transportu narkotyków, *Gazeta Prawna*, 15 luty 2011 r., artykuł dostępny na stronie: http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/48744,policja_kolumbijska_przechwycila_niewykrywalna_lodz_podwodna_do_transportu_narkotykow.html (10.11.2011r.).

²⁹⁸ Treść dokumentu dostępna na stronie: www.justice.gov/olp/pdf/s3598-enrolled-bill.pdf (10.11.2011).

²⁹⁹ § 2285 (a) - Whoever knowingly operates, or attempts or conspires to operate, by any means, or embarks in any submersible vessel or semi-submersible vessel that is without nationality and that is navigating or has navigated into, through, or from waters beyond the outer limit of the territorial sea of a single country or a lateral limit of that country's territorial sea with an adjacent country, with the intent to evade detection, shall be fined under this title, imprisoned not more than 15 years, or both.

³⁰⁰ W USA podstawową zasadą określenia jurysdykcji jest zasada terytorialna. Odstępstwa od tej zasady są wyjątkowe i mają charakter ustawowy.

³⁰¹ Colombia Out To Sink Cocaine Barons By Banning 'Drug Subs', artykuł dostępny na stronie: <http://warnewsupdates.blogspot.com/2009/06/colombia-out-to-sink-cocaine-barons-by.html> (10.11.2011).

Amerykańskich, gdzie w ramach jednej z jej agend opracowano projekt rezolucji poświęconej temu zagrożeniu - *Draft Resolution. Model Legislation on Self-Propelled Submersible and Semi-Submersible Vessels* z 17 maja 2011 r.³⁰²

§ 3. Walka narodowyzwoleńcza na morzu

Zagadnieniem niezwykle trudnym do rozstrzygnięcia jest rozróżnienie zjawisk terroryzmu i walki narodowyzwoleńczej. Trudności z rozróżnieniem tych dwóch zjawisk wynikają z kilku co najmniej przyczyn. Brak uniwersalnej definicji terroryzmu jest tylko jedną z nich.

W dużej mierze na niemożliwość jednoznacznego zakreslenia granic między obiema formami walki wpływają uwarunkowania polityczne. Na arenie międzynarodowej od wielu lat widoczny jest podział na dwa obozy. Z jednej strony państwa europejskie oraz USA stoją na stanowisku, że aktów terrorystycznych nie można usprawiedliwić żadnymi okolicznościami. Z drugiej strony wiele państw dopuszcza możliwość stosowania metod terrorystycznych jako instrumentu walki narodowyzwoleńczej. Istotę problemu najdobitniej wyraził Gerald Seymour, stwierdzając, że "kto dla jednych jest terrorystą, dla innych jest bojownikiem o wolność". Akty przemocy w opinii realizujących prawo do samostanowienia i ich sprzymierzeńców będą zawsze usprawiedliwionymi aktami walki niepodległościowej, natomiast działania państwa zwalczającego tendencje narodowyzwoleńcze będą przez nich określane jako akty terroru państwowego. Dla zwolenników utrzymania integralności terytorialnej danego państwa jakiegokolwiek zbrojne działania separatystyczne określane będą mianem aktów terroryzmu. Działania represyjne podejmowane przez państwo chcące utrzymać *status quo* będą ich zdaniem – usprawiedliwionymi działaniami na rzecz utrzymania bezpieczeństwa i porządku.³⁰³

Czynnikiem utrudniającym precyzyjne wyznaczenie granicy pomiędzy terroryzmem i walką narodowyzwoleńczą jest również fakt, iż w praktyce ruchy niepodległościowe często sięgają po metody terrorystyczne – morderstwa, kidnaping, zamachy bombowe na obiekty cywilne oraz branie zakładników. W konsekwencji ugrupowania walczące o

³⁰² Treść projektu rezolucji dostępna na oficjalnej stronie OPA: <http://www.oas.org/csh/english/Otrostemas.asp>

³⁰³ W. Konarski, *Terroryzm a walka narodowyzwoleńcza – przyczynek do dyskusji*, [w:] red. M. J. Malinowski, *Ewolucja terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku*, Gdańsk 2009, s. 89.

niepodległość da się podzielić na te walczące bez użycia terrorystycznych metod, terrorystyczne oraz korzystające z metod walki zarówno partyzanckiej jak i terrorystycznej.³⁰⁴

Da się również zauważyć wzajemne relacje między terroryzmem i partyzantką, polegające na wzajemnym przekształcaniu się obu form walki. W sytuacji wzrostu siły i znaczenia organizacji niepodległościowych rezygnują one z terrorystycznej działalności na rzecz demokratycznych i pokojowych metod walki politycznej. Z drugiej strony w razie utraty znaczenia przez ruchy niepodległościowe chętniej sięgają one do praktyk terrorystycznych zgodnie ze stwierdzeniem, że terroryzm jest bronią słabych. Co więcej terroryzm często stanowi jedyną możliwą formą walki tam gdzie siły partyzanckie są zbyt słabe by mogły podjąć walkę z przeciwnikiem przy pomocy jakiegokolwiek innej taktyki.³⁰⁵

Rozróżnienie terroryzmu i walki narodowowyzwoleńczej jest jednak niezbędne z uwagi przede wszystkim na odmienną kwalifikację prawną obu form walki. Walka powstańcza, o ile jest realizowana w zgodzie z prawami i zwyczajami dotyczącymi prowadzenia działań zbrojnych, może być uznana za legalną w świetle prawa międzynarodowego. Terroryzm natomiast to nie dająca się usprawiedliwić zbrodnia, czyny ją konstytuujące zakazane są w prawie międzynarodowym jak i w wewnętrznych systemach karnych poszczególnych państw.

Rozróżnienie wojny partyzanckiej i terroryzmu ma uzasadnienie także w stosunku do działań zbrojnych prowadzonych na morzu. Swojego czasu Mao Zedong stwierdził, że partyzanci poruszają się wśród lokalnej społeczności jak ryby w wodzie, nie dodał jednak że równie dobrze czuć się mogą w prawdziwym środowisku wodnym.³⁰⁶ Morskie działania powstańcze związane są z wieloma trudnościami. Przede wszystkim zakrojone na szerszą skalę operacje morskie są wymagające pod względem finansowym. Dla ich realizacji wymaga się również wiedzy i doświadczenia w zakresie obsługi okrętów i nawigacji morskiej. Nie bez znaczenia dla tego typu działań pozostają również warunki pogodowe. Mimo tych przeszkód niektórym organizacjom narodowowyzwoleńczym udało się podjąć udane akcje zbrojne na pełnym morzu (*blue water*), w strefie wód przybrzeżnych (*green water*) oraz wykorzystać do swoich celów nadające się do żeglugi większe akweny jeziorne i rzeki (*brown water*).³⁰⁷ Należy jednak pamiętać, że podstawową rolą morza z punktu widzenia organizacji powstańczych jest funkcja transportowa. Jak trafnie zauważył Alfred T. Mahan ocean to

³⁰⁴ K. Wiak, Prawnokarne środki... op. cit., s. 67 – 68.

³⁰⁵ Ibidem... s. 68.

³⁰⁶ J. Kurth, The New Maritime Strategy: Confronting Peer Competitors, Rogue States, and Transnational Insurgents, [w:] ORBIS. A Journal of World Affairs, Nr 4 2007, s. 592 – 593.

³⁰⁷ M. N. Murphy, The Blue, Green and Brown: Insurgency and Counter-insurgency on the water, (w:) Contemporary security policy, Vol. 28, Nr 1, 2007, s. 63.

największa autostrada świata.³⁰⁸ W porównaniu do dróg lądowych i portów lotniczych droga morska jest stosunkowo najsłabiej kontrolowana, a tym samym staje się jedną z częściej używanych dróg przemytu.³⁰⁹

Morze otwarte stanowi największe wyzwanie dla partyzanckiej działalności zarówno ze względów finansowych jak i technicznych. Z uwagi na te czynniki działania ruchów narodowowyzwoleńczych na morzu otwartym ograniczają się przede wszystkim do aktów przejęcia jednostek przez powstańców uprzednio znajdujących się na ich pokładzie. Najgłośniejszymi tego typu incydentami było uprowadzenie 22 stycznia 1961 roku na morzu karaibskim liniowca pasażerskiego Santa Maria przez grupę portugalskich opozycjonistów oraz porwanie w październiku 1985 r. przez członków Frontu Wyzwolenia Palestyny włoskiego liniowca Achille Lauro.³¹⁰

Od morza otwartego bardziej atrakcyjna z punktu widzenia morskiej działalności powstańczej jest strefa wód przybrzeżnych. To w obrębie tych wód, stanowiących swoistą strefę łączącą morze otwarte z lądem, aktywność ugrupowań narodowowyzwoleńczych zaznaczyła się najmocniej na przestrzeni ostatnich 30 lat. Wymienia się kilka organizacji które z sukcesami podjęły działania w tym obszarze. Do najważniejszych zaliczyć można Tygrysy Wyzwolenia Tamińskiego Ilamu (Liberation Tigers of Tamil Eelam – LTTE), Ruch Wolnego Acehu (Gerakan Aceh Merdeka - GAM), Grupa Abu Sajjafa (*Abu Sayyef Group* - ASG), ugrupowania czeczeńskie, Irlandzką Armię Republikańską - ETA, HAMAS, Hezbollah, Islamski Front Wyzwolenia Moro (*Moro Islamic Liberation Front* - MILF) oraz filipińską Nową Armię Ludowo Wyzwoleńczą (*New People's Liberation Army*).³¹¹

Ugrupowaniem narodowowyzwoleńczym, które w największym stopniu rozwinęło swoje morskie możliwości operacyjne były do niedawna Tygrysy Wyzwolenia Tamińskiego Ilamu.³¹² LTTE to organizacja tamińska powstała w 1976 r. i żądająca utworzenia w północnej części Sri Lanki niepodległego państwa Ilamu. LTTE w czasach swojej świetności liczyła od 8 do 10 tys. bojowników. W trakcie wojny domowej toczonej z Syngalezką większością

³⁰⁸ A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660 – 1783*, Dover 1988, s. 25.

³⁰⁹ M. N. Murphy, *The Blue, Green and Brown...* op. cit. s. 72 – 73.

³¹⁰ O ile w obu przypadkach porwanie nastąpiła „z wnętrza” statku po ówczesnym przedostaniu się porywaczy na pokład w roli legalnych pasażerów to nie wyklucza się możliwości przejmowania statków „z zewnątrz” przy wykorzystaniu taktyki stosowanej przez piratów tak by uniknąć kontroli w porcie, przejmując statek znajdujący się wiele mil morskich od brzegu.

³¹¹ G. Rohan, *The Asymmetric Threat from Maritime Terrorism*, (w:) *Jane's Navy International*, Vol. 106, nr VIII (2001), s. 26.

³¹² Tygrysy Wyzwolenia Tamińskiego Ilamu wpisane zostały na listę organizacji terrorystycznych zarówno przez USA jak i Unię Europejską.

LTTE udało się zająć dużą część terytoriów objętych roszczeniami.³¹³ W 2009 r. wojska rządowe Sri Lanki zajęły całą linię wybrzeża na północy Cejlonu i tym samym odcięły rebeliantów od szlaków dostaw broni i uniemożliwiły im ucieczkę. W dniu 17 maja 2009 r. zdziesiątkowane w wyniku ofensywy sił rządowych Tamilskie Tygrysy ogłosiły złożenie broni. Trwająca od 26 lat wojna domowa została zakończona.³¹⁴

Pierwsze informacje o podjęciu przez LTTE działań na morzu pochodzą z końca lat osiemdziesiątych. Morskie Tygrysy (*Sea Tigers*), gdyż tak przyjęto określać morski komponent sił LTTE, liczyły ok. 200 jednostek pływających różnej wielkości oraz od 2 do 3 tys. morskich partyzantów. LTTE wykorzystywała w swych działaniach kilka typów okrętów budowanych na zajętych przez siebie terenach oraz jednostki nabywane w różnych częściach świata przez sympatyków ruchu i następnie przemycane na Sri Lankę. Tą samą drogą trafiało do powstańców wyposażenie okrętów (radary, sprzęt GPS, nadajniki) czy elektroniczne elementy niezbędne do konstrukcji morskiego arsenału.³¹⁵ Tamilowie dysponowali także flotą handlową (tzw. *Sea Pigeons*), składającą się z kilkunastu statków i wykorzystywaną do przemytu na Cejlon różnego rodzaju wyposażenia technicznego i uzbrojenia. Zaopatrzenie LTTE w niezbędny sprzęt to oczywiście nie jedyna rola tej floty. Jej statki wykorzystywane były także w legalnym transporcie morskim, generując tym samym dodatkowe źródła finansowania Tamilskich Tygrysów.³¹⁶

Morskie formacje rebeliantów wykorzystywały w swych działaniach pływaki bojowych oraz czyniły wysiłki na rzecz wprowadzenia do swych działań miniaturowych okrętów podwodnych. Z dużym powodzeniem w działaniach przeciwko siłom lankijskim Tamilowie wykorzystywali także szybkie łodzie motorowe, których załogi składały się z zamachowców samobójców (tzw. Czarne Tygrysy). Tamilsy rebelianci chętnie posługiwali się również minami morskimi różnego typu.³¹⁷ Tamilskie Tygrysy postanowiły swojej flocie wojennej nadać jak najbardziej regularny charakter tym samym upodabiając ją do marynarki wojennej nieistniejącego oficjalnie państwa tamilskiego Ilamu. Na okrętach podnoszono bandery, ich załogi posiadały jednolite umundurowanie, obowiązywała dyscyplina wojskowa i ceremoniał morski.³¹⁸

³¹³ Zob. J. Béres, A. Beraczkai, *Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE): Terrorism or insurgency?*, (w:) *Academic and Applied Research in Military Science*, Vol. 8, Nr 1 (2009), s. 91 – 106.

³¹⁴ Tygrysy poddały się. Koniec 26-letniej wojny domowej na Sri Lance, (w:) http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114881,6615990,Tygrysy_sie_poddaly_Koniec_26_letniej_wojny_domowej.html (20.12.2011).

³¹⁵ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...* op. cit., s. 186 – 187.

³¹⁶ M. N. Murphy, *The Blue, Green and Brown...* op. cit. s. 72.

³¹⁷ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach ...* op. cit, s. 183.

³¹⁸ *Ibidem...*, s. 185.

LTTE to jedyna w historii organizacja niepodległościowa, która okazała się zdolna do stworzenia, utrzymywania przez wiele lat i efektywnego wykorzystywania sił morskich. Zdecydowało o tym kilka czynników:

1. Strategiczna potrzeba odcięcia lub przynajmniej utrudnienia siłom rządowym połączeń z Dżafną, jedyną lankijską bazą znajdującą się w kontrolowanej przez Tamilów północnej części wyspy.
2. Długoletnia faktyczna kontrola przez Tamilów północnej części Cejlonu wraz z wybrzeżem, umożliwiającą rozbudowę infrastruktury bazowo - remontowej i gwarantującą dostęp do potencjalnych obeznanych z morzem rekrutów, wywodzących się z lokalnej społeczności rybackiej.
3. Stosunkowo dobra sytuacja finansowa LTTE będąca wynikiem narzucenia i skutecznego ściągania z tamilskiej społeczności haraczu zwanego podatkiem rewolucyjnym.
4. Sponsorowanie swoim członkom i sympatykom studiów na różnych uczelniach technicznych na całym świecie. Absolwenci wracali następnie na Cejlon by tam wykorzystać swoją wiedzę przy budowie okrętów i udoskonalaniu arsenału morskiego Tamilów.
5. Rozbudowa wysoce skutecznego systemu rozpoznania umożliwiająca uprzedzenie działań sił rządowych oraz zniwelowanie tym samym przewagi liczebnej i technicznej wroga.³¹⁹

Jak trafnie zwraca uwagę K. Kubiak koniec Morskich Tygrysów nie był wynikiem zwycięstw marynarki lankijskiej lecz nastąpił w skutek zajęcia terytoriów na których Tamilskie Tygrysy posiadały swoje bazy. Jest to zdaniem tego autora uniwersalna zasada odnosząca się do walki z morskimi zagrożeniami asymetrycznymi typu piractwo, terroryzm i partyzantka morska. Przejęcie kontroli nad obszarami bazowania jest o wiele skuteczniejsze w walce z tymi zagrożeniami niż jakiegokolwiek operacje morskie.³²⁰

Ruchy powstańcze wykorzystują dla swej działalności również wody wewnętrzne w tym przede wszystkim nadające się do żeglugi rzeki. Przykładem na tego typu wykorzystanie rzek były działania Wietkongu podczas wojny w Wietnamie w latach 1957-1975. Wietnam spowija gęsta sieć rzek, z których największe to znajdująca się na południu kraju Mekong i na południu Żółta Rzeka. Ich rozległe delty stanowią blisko 25% terytorium tego państwa. Te specyficzne warunki spowodowały, że rozwinął się na nich transport rzeczny, który był tam o wiele lepszym sposobem dostarczania towarów na dalsze odległości niż transport lądowy.³²¹

³¹⁹ Ibidem..., s. 189.

³²⁰ Ibidem... s. 190.

³²¹ <http://eshelon.wordpress.com/2011/10/14/mobile-riverine-forces/> (21.12.2011)

Z tych względów podczas wojny w Wietnamie rzekami delty Mekongu dostarczano zaopatrzenie dla walczących oddziałów Wietnamu północnego. Zdając sobie sprawę z tego zagrożenia w wyniku współpracy *US Army* oraz *US Navy* powołano specjalną amerykańską flotę rzeczną tzw. *Mobile Riverine Force*³²², której głównym zadaniem było przejęcie kontroli na rzekach Mekongu i odcięcie Wietkongu od dostarczanych wodami tej rzeki dostaw.³²³

W praktyce często rodzą się trudności z odróżnieniem aktywności ruchów powstańczych od działalności terrorystycznej. Wydaje się, że decydującym czy mamy do czynienia z legalnymi uczestnikami konfliktu czy też ze zwykłymi przestępcami jest okoliczność czy środki i sposoby walki realizowane są w zgodzie z międzynarodowym prawem humanitarnym. Pierwotnie stosowanie przemocy w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego odnosiło się do konfliktów zbrojnych rozumianych jako konflikty międzypaństwowe. Z czasem jednak w wyniku wzrostu na świecie liczby konfliktów wewnętrznych pojęcie konfliktu zbrojnego ewoluowało obejmując swoim zakresem także konflikty państw z powstańcami lub grupami wojującymi.³²⁴

Dla rozróżnienia czy mamy do czynienia z morską działalnością powstańczą czy też z aktem morskiego terroryzmu istotne jest czy działania danego ugrupowania realizowane są w zgodzie z regułami międzynarodowego prawa humanitarnego dotyczącymi wojny morskiej. Międzynarodowe prawo morskich konfliktów zbrojnych tworzą przepisy odnoszące się do wszystkich rodzajów konfliktów zbrojnych oraz specjalne normy regulujące prowadzenie działań wojennych wyłącznie na morzu.³²⁵

W świetle art. 1 Regulaminu³²⁶ dotyczącego praw i zwyczajów wojny lądowej, stanowiącego integralną część Konwencji haskiej z 18 października 1907 r. ustawy, prawa i obowiązki wojenne stosują się nie tylko do armii, lecz również do pospolitego ruszenia i oddziałów ochotniczych, o ile mają na czele osobę odpowiedzialną za swych podwładnych,

³²² Flotylla ta powstała w oparciu o doświadczenia Francuzów, którzy podczas pierwszej wojny indochińskiej stworzyli własne jednostki rzeczne tzw. *dinassauts* lub *DNA (Division d'Infanterie Navale d'Assaut)*.

³²³ M. N. Murphy, *The Blue, Green and Brown...* op. cit., s. 71 – 72.

³²⁴ A. Gibała, Grupy separatystyczne w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego, (w:) Przegląd prawniczy uniwersytetu warszawskiego, **Rok VII, Nr 2 (2008), s. 162.**

³²⁵ Na morskie prawo humanitarne składają się przede wszystkim: Deklaracja w przedmiocie prawa wojny morskiej podpisana w Paryżu 16 kwietnia 1856 r.; Konwencja o przystosowaniu do wojny morskiej zasad konwencji genewskiej podpisana w Hadze dnia 18 października 1907 r.; podpisane w Hadze dnia 18 października 1907 r. konwencja o postępowaniu ze statkami handlowymi nieprzyjaciela na początku wojny, o przerabianiu statków handlowych na okręty wojenne, o bombardowaniu przez morskie siły zbrojne w czasie wojny, o pewnych ograniczeniach w wykonywaniu prawa zdobyczy podczas wojny morskiej oraz Deklaracja dotycząca prawa wojny morskiej podpisana w Londynie 26 lutego 1909 r.

³²⁶ Regulamin praw i zwyczajów wojny lądowej, Haga, 18.10.1907 r. http://www.pck.org.pl/pliki/mp/1907_Haga_-_IV_KH%20_Regulamin.pdf

noszą stałą i dającą się rozpoznać z daleka odznakę wyróżniającą, jawnie noszą broń oraz przestrzegają w swych działaniach praw i zwyczajów wojennych.

Warunki te nie są jednak wystarczające dla definitywnego rozróżnienia powstańców od walczących bezprawnie terrorystów. Co więcej przy braku definicji terroryzmu i mało precyzyjnym określeniu walczących często określa się tych uczestników konfliktu w podobny sposób jako nieregularne grupy walczące. Nawet jeśli terroryści działają pod czyimś dowództwem lub powstańcy nie noszą odznaki umożliwiającej ich rozpoznanie, wciąż istnieje istotna różnica pomiędzy walczącymi legalnie, a walczącymi bezprawnie.³²⁷

Grupy prowadzące walkę narodowowyzwoleńczą aby nie narazić się na zarzut aktywności terrorystycznej powinny przy podejmowaniu wszelkich działań przestrzegać podstawowych standardów praw człowieka.³²⁸ Decydujące znaczenie mają w tym kontekście normy wymagające poszanowania podczas konfliktu praw osób chronionych w tym przede wszystkim cywili i rannych³²⁹ oraz poszanowania statusu prawnie chronionych jednostek pływających. Partyzanci działania swoje zasadniczo kierują przeciwko celom wojskowym³³⁰, a ewentualne ofiary wśród cywili są niezaplanowanym efektem ubocznym tych operacji. Terroryści natomiast nie rozróżniają celów militarnych i cywilnych. Co więcej często to właśnie ludność cywilna jest głównym celem ataków terrorystycznych.³³¹

Po drugie istotne jest czy działania danej organizacji narodowowyzwoleńczej wymierzone są tylko i wyłącznie w interesy państwa z którym walczą czy też naruszają one

³²⁷ A. Gibała, Grupy separatystyczne... op. cit., s. 163.

³²⁸ Ibidem... s. 166.

³²⁹ Zgodnie z art. 3 Konwencji genewskiej o ochronie osób cywilnych podczas wojny z 12 sierpnia 1949 r. (Dz. U. z 1956 r., nr 38, poz. 171) w sytuacji wybuchu konfliktu zbrojnego nie posiadającego charakteru międzynarodowego osoby nie biorące bezpośrednio udziału w działaniach wojennych, włącznie z członkami sił zbrojnych, które złożyły broń, oraz osobami, które stały się niezdolne do walki na skutek choroby, ran, pozbawienia wolności lub z jakiegokolwiek innego powodu, będą we wszelkich okolicznościach traktowane w sposób humanitarny. Zakazano ponadto w stosunku do tych osób w każdym czasie i w każdym miejscu: a) zamachów na życie i nietykalność cielesną w szczególności zabójstw we wszelkiej postaci, okaleczeń, okrutnego traktowania, tortur i męk, b) brania zakładników, c) zamachów na godność osobistą, a w szczególności traktowanie poniżającego i upokarzającego, d) skazywania i wykonywania egzekucji bez uprzedniego wyroku, wydanego przez sąd należycie ukonstytuowany i dający gwarancje procesowe, uznane za niezbędne przez narody cywilizowane

³³⁰ Celami wojskowymi w świetle art. 52 ust. 2 I Protokołu Dodatkowego do konwencji genewskich z 12 sierpnia 1949 r. są „tylko takie, które z powodu swej natury, swego rozmieszczenia, swego przeznaczenia lub wykorzystania wnoszą istotny wkład do działalności wojskowej i których całkowite lub częściowe zniszczenie, zajęcie lub zneutralizowanie daje określoną korzyść w danej sytuacji.” Definicja celu wojskowego jak widać jest stosunkowo elastyczna. Nie ma obiektów, które *a priori* można uznać za wyłącznie cywilne albo za wyłącznie wojskowe. Obiekt który dziś jest cywilny jutro może zostać zajęty przez wojsko lub terrorystów i będzie stanowił cel wojskowy, który można legalnie zaatakować. Szeroko na temat zasad prowadzenia wojskowych działań morskich – zob. M. Ilnicki. Działalność wojskowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego, Gdańsk 2003, s. 261 – 334.

³³¹ J. Toman, Terrorism and The Regulation of Armed Conflict, (w:) International Terrorism and Political Crimes, red. M. Cherif Bassiouni, Springfield 1975, s. 145.

interesy państw trzecich. Tego typu argumentacja obecna jest od wielu lat w praktyce dotyczącej rozróżniania aktów morskiej działalności powstańczej i piractwa. *W przeważającej mierze* praktyka państw, wyroki ich sądów i opinie doktryny skłaniają się do uznania, że czyny powstańców nie uznanych nawet za stronę wojującą o ile motywowane są politycznie i nie towarzyszą im akty rabunku i gwałtu w stosunku do obywateli państw trzecich, nie są aktami piractwa i jako takie nie uzasadniają interwencji tych państw.³³²

Nie ma powodów by tego samego warunku na zasadzie analogii nie stosować dla rozróżnienia realizowanej na morzu legalnej działalności powstańczej i bezprawnego terroryzmu morskiego. Uzasadnione w tym kontekście może być porównanie dwóch słynnych porwań statków: Santa Maria w 1961 r. oraz Achille Lauro w 1985 r. W obu przypadkach porwań dopuścili się członkowie ugrupowań dążących do realizacji ściśle określonych celów politycznych. W obu atakach zanotowano również po jednej ofierze śmiertelnej. Porywaczy Santa Maria nigdy jednak nie określono mianem terrorystów. Zdecydowało o tym kilka czynników. Przede wszystkim porywacze portugalskiego statku sami byli obywatelami Portugalii. Działali oni z upoważnienia generała Humberto Delgado, przywódcy antyrządowej opozycji, a samo porwanie statku miało pomóc w przyszłym przejściu władzy w Portugalii. Co równie istotne w wyniku działań porywaczy nie ucierpiał obywatel żadnego innego państwa poza Portugalią (jedyną ofiarą śmiertelną był Portugalczyk, pełniący funkcję trzeciego oficera). W toczącym się w Brazylii procesie przeciwko porywaczom brazylijski sąd nie tylko nie zakwalifikował porwania jako aktu terrorystycznego, ale również odmówił, wbrew żądaniom Portugalii, uznania porywaczy za piratów.³³³ Przesądziła o tym polityczna motywacja sprawców oraz fakt, iż działali wyłącznie przeciwko rządowi Portugalii. Inaczej sprawa miała się w przypadku porwania statku Achille Lauro w 1985 r. Działania członków Frontu Wyzwolenia Palestyny wymierzone były co prawda bezpośrednio przeciwko Izraelowi, od którego władz w zamian za uwolnienie zakładników zażądano wypuszczenia kilkudziesięciu Palestyńczyków z izraelskich więzień. Ofiarą śmiertelną wytypowaną spośród pasażerów nie był jednak obywatel Izraela, lecz Amerykanin, a porwany statek płynął pod włoską banderą. Motywowane politycznie działania porywaczy nie naruszały interesów tylko jednego państwa, lecz większej ich liczby. Z uwagi na te okoliczności porwanie Achille Lauro nie zostało uznane za akt powstańczy lub piracki, lecz zakwalifikowano je jako akt terroryzmu.³³⁴

³³² Z. Rotocki, *Wojna domowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Łódź 1976 r., s. 9.

³³³ D. Heller – Roazen, *The Enemy of All. Piracy and the Law of Nations*, New York 2009, s. 174.

³³⁴ M. Münchau, *Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht*, Frankfurt am Main 1994, s. 109.

§ 4. Akty terroryzmu państwowego na morzu

Terroryzm jako narzędzie służące realizacji określonych celów politycznych nie stanowi wyłącznie domeny podmiotów pozapaństwowych. Zdarza się, że w celu ochrony swoich interesów po metody terrorystyczne sięgają również państwa. Wykorzystywanie terroryzmu przez aparat państwowy może przybierać różną postać. Profesor Yoram Dinstein przedstawił klasyfikację omawianego problemu, biorąc za kryterium stopień zaangażowania państw w atak terrorystyczny.³³⁵ Według tej klasyfikacji zaangażowanie to może przybrać trzy postaci:

1. Terroryzm państwowy: państwo samo organizuje akcję terrorystyczną, a członkami grupy terrorystycznej są agenci właściwych służb danego państwa lub osoby formalnie nie będące funkcjonariuszami organów państwowych, ale faktycznie działające według wytycznych i pod kontrolą władz tego państwa.
2. Terroryzm wspierany przez państwo: państwo aktywnie wspiera określoną grupę terrorystyczną finansując jej działania, dostarczając jej broń, szkoląc jej członków lub udzielając im schronienia na swoim terytorium.
3. Terroryzm tolerowany przez państwo: państwo nie angażuje się aktywnie we wsparcie danej grupy terrorystycznej, ale toleruje jej obecność na swoim terytorium, milcząco przyzwalając na organizowanie i przeprowadzanie akcji terrorystycznych.³³⁶

Najsłynniejszym przykładem państwowego terroryzmu morskiego było zatopienie w lipcu 1985 r. przez francuskie służby specjalne, znajdującego się na wodach wewnętrznych Nowej Zelandii statku „Rainbow Warrior”.³³⁷ Jednostka ta była własnością organizacji ekologicznej Greenpeace i brała udział w akcjach protestacyjnych przeciwko francuskim próbom atomowym na Oceanie Spokojnym (*Nuclear Free Pacific*). 10 lipca 1985 r. pod kadłubem „Rainbow Warrior” eksplodował ładunek wybuchowy, który spowodował zatonięcie statku. W wyniku zamachu zginął holenderski fotograf Fernando Pereira. W wyniku dochodzenia wszczętego przez nowozelandzką policję zatrzymano dwóch francuskich obywateli – kapitan Dominique Prieur, będącą agentką Dyrekcji Generalnej Bezpieczeństwa

³³⁵ Y. Dinstein, *Ius ad bellum aspects of the war on terrorism*, [w:] *Terrorism and the Military: International Legal Applications*, Haga 2002, s. 16 – 17.

³³⁶ Zob. W. Dietel, K. Hirschmann, R. Tophoven, *Terroryzm*, Warszawa 2009, s. 90 – 111.

³³⁷ Zob. J. Wilson, *The Sinking of the Rainbow Warrior: Responses to an International Act of Terrorism*, *Journal of Postcolonial Cultures and Societies*, vol. 1, no. 1, artykuł dostępny na stronie: www.jpccs.in

Zewnętrzno (Direction Générale de la Sécurité Extérieure - DGSE) oraz majora Alaina Mafarta, agenta DGSE i zastępcę dowódcy centrum szkolenia pletwonurków na Korsyce.³³⁸

Zamach przeprowadzony przez francuskie służby specjalne oraz aresztowanie dwóch francuskich funkcjonariuszy wywołało kryzys dyplomatyczny między Francją i Nową Zelandią. Kluczowym elementem sporu była kwestia odpowiedzialności karnej dwóch francuskich agentów, będących bezpośrednimi sprawcami zamachu bombowego na statek „Rainbow Warrior”. Spór ten stanowił nie tylko problem natury politycznej, ale przede wszystkim kwestię w której zogniskowały się wzajemne relacje między systemem wewnętrznego prawa karnego oraz systemem prawa międzynarodowego.

Francja żądała natychmiastowego uwolnienia swoich agentów. Rząd Francuski argumentował, że wraz z przyjęciem przez władze francuskie odpowiedzialności za zamach sprawa ta automatycznie stała się przedmiotem prawa międzynarodowego, a oficjalne przeprosiny rządu Francji oraz wypłata odszkodowań zamykają sprawę. Co więcej francuskie władze wykluczyły możliwość sądenia swoich agentów przez Nowo Zelandzki sąd, powołując się na fakt, iż działali oni wykonując rozkazy przez co nie mogą ponosić indywidualnej odpowiedzialności karnej za popełniony czyn. Dla poparcia swojej tezy Francuzi powołali się na casus statku „Caroline” z 1837 r.³³⁹ i wyrażone w tej sprawie stanowisko Sekretarza Stanu USA Daniela Webstera, który stwierdził, że po przyznaniu przez władze brytyjskie, iż zatopienie amerykańskiego statku nastąpiło na rozkaz i pod kontrolą tych władz, osoby bezpośrednio wykonujące to zadanie nie powinny ponosić indywidualnej odpowiedzialności karnej przed amerykańskimi sądami.³⁴⁰

Rząd Nowej Zelandii reprezentował jednak odmienne stanowisko. Zgodnie z prawem międzynarodowym morskie wody wewnętrzne oraz wody portów podlegają wyłącznej

³³⁸ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach...* op. cit., s. 82 – 84.

³³⁹ W 1837 r. w Kanadzie wybuchła rebelia wobec kolonialnych rządów brytyjskich. Mimo, że rząd USA oficjalnie pozostał neutralny w sporze to jednak wielu amerykańskich obywateli wspierało kanadyjskich rebeliantów dostarczając broń, zaopatrzenie lub też biorąc bezpośredni udział w walkach. Amerykanie wykorzystywali w tym celu między innymi statek „Caroline”, kursujący po rzece Niagara, znajdującej się na granicy między Stanami Zjednoczonymi i Kanadą. W dniu 29 grudnia 1837 r. brytyjski oddział działający według wytycznych kanadyjskiego szeryfa Alexandra Mcleoda przedostał się na terytorium amerykańskie po czym uprowadził statek i podpalił go. W wyniku akcji Brytyjczyków zginął amerykański obywatel Amos Durfee. Trzy lata później aresztowano w Nowym Jorku Alexandra Mcleoda i oskarżono o morderstwo Durfeego. Proces Mcleoda wywołał spór między Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią, której władze odmawiały właściwości amerykańskiemu sądowi do rozpoznania sprawy Mcleoda. Argumentowano, że zamachowcy działali wykonując oficjalne rozkazy, a tym samym nie mogą ponosić indywidualnej odpowiedzialności karnej, a cała sprawa statku „Caroline” leży w gestii prawa międzynarodowego, a nie amerykańskiego wewnętrznego prawa karnego. Zob.: R. Y. Jennings, *The Caroline and McLeod Cases*, "American Journal of International Law" 1938, nr 32, s. 82-89.

³⁴⁰ C. Harding, *Vingt ans après: Rainbow Warrior, Legal ordering and legal complexity*, Singapore Year Book of International Law (2006), nr 10, s. 109.

jurysdykcji państw jako integralne części ich terytoriów. Tym samym jeśli popełniono akt przestępczy na terytorium Nowej Zelandii jej władze są wyłącznie uprawnione do osądzenia sprawców przestępstwa, czyli podejrzanych o ten akt francuskich agentów. Co więcej w opinii władz Nowej Zelandii okoliczność, iż działali oni wykonując rozkazy francuskiego rządu nie zwalnia ich z odpowiedzialności karnej. Rząd Nowej Zelandii powołał się dla poparcia swojego stanowiska na art. VIII Karty Międzynarodowego Trybunału Wojskowego podpisanej w Londynie 8 sierpnia 1945 r.³⁴¹ (Statut Trybunału Norymberskiego), zgodnie z którym okoliczność, że oskarżony działał w wykonaniu rozkazu swego rządu albo swego zwierzchnika, nie wyłącza jego odpowiedzialności karnej lecz może jedynie wpłynąć na złagodzenie kary. W konsekwencji dwaj francuscy agenci zostali skazani przez australijski sąd na kary 10 lat pozbawienia wolności za zatopienie statku „Rainbow Warrior” i zabójstwo.

Takie rozwiązanie zaostriżyło spór dyplomatyczny między oboma państwami, co więcej Francja zagroziła Nowej Zelandii sankcjami gospodarczymi. W takim stanie rzeczy rządy Francji i Nowej Zelandii oddały spór pod arbitraż Sekretarza Generalnego NZ Javiera Péreza de Cuéllar. Na mocy decyzji Sekretarza Generalnego NZ³⁴² zobowiązano Francję by ta wystosowała oficjalne przeprosiny za czyn sprzeczny z prawem międzynarodowym oraz wypłaciła odszkodowanie w kwocie 7 milionów dolarów. Skazani agenci mieli zostać wydani Francji by mogli odbyć trzyletnią karę więzienia we francuskiej bazie wojskowej na jednej z wysp Polinezji Francuskiej. Sekretarz Generalny NZ zobowiązał Francję także do ustępstw handlowych na rzecz Nowej Zelandii. Jednocześnie oba państwa wyraziły zgodę by wszystkie wyniki w przyszłości spory rozwiązywał specjalnie powołany w tym celu trybunał arbitrażowy.³⁴³ Oba państwa zgodziły się na powyższe warunki, zawierając porozumienie w formie wymiany listów z dnia 9 lipca 1986 r.³⁴⁴

Porozumienie to nie zakończyło jednak sprawy. Wbrew zawartym ustaleniom i bez wymaganej zgody Nowej Zelandii władze francuskie zwolniły obu agentów z odbywanej kary przed upływem trzech lat. W wyniku postępowania arbitrażowego Francja przyznała się do naruszenia przyjętych na siebie zobowiązań oraz zobowiązała się do wpłacenia 2 mln dolarów

³⁴¹ Dz. U. z 1947 r. nr 63, poz. 367.

³⁴² Zob. *Case concerning the difference between New Zealand and France concerning the interpretation or application of two agreements, concluded on 9 July 1986 between the two States and which related to the problems arising from the Rainbow Warrior Affair. Decision of 30 April 1990*, dokument dostępny na stronie: http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_XX/215-284.pdf.

³⁴³ L. Łukaszyk, *Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich. Wybrane zagadnienia prawne i polityczne*, Gdynia 2004, s. 130.

³⁴⁴ Zob. *United Nations, Reports of International Arbitral Awards*, vol. XIX, s. 216-221, dokument dostępny na stronie: http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_XIX/199-221.pdf

odszkodowania na specjalnie powołany fundusz na rzecz pogłębiania przyjacielskich kontaktów między obywatelami Francji i Nowej Zelandii.³⁴⁵

Wydanie francuskim władzom sprawców zamachu na statek „Rainbow Warrior” stanowiło co prawda kompromisowe rozwiązanie, nie wyjaśniało jednak teoretycznych założeń związanych z kwestią odpowiedzialności karnej agentów obcego wywiadu za przestępstwo popełnione na terytorium obcego państwa oraz wynikłego z tej przyczyny sporu jurysdykcyjnego między zainteresowanymi państwami. Wydaje się, że dla wyjaśnienia tych kwestii decydujące znaczenie ma przyjęcie monistycznej lub dualistycznej koncepcji relacji między wewnętrznymi systemami prawnymi poszczególnych państw oraz systemem prawa międzynarodowego. Koncepcja dualistyczna zakłada, że istnieją dwa odrębne porządki prawne z odrębnymi źródłami, odnoszące się do innych podmiotów oraz różniące się przedmiotem. Przyjęcie tej teorii powoduje w konsekwencji rozróżnienie kwestii odpowiedzialności międzynarodowej jednego kraju za naruszenie suwerenności innego państwa (tzw. delikt międzynarodowy) oraz indywidualnej odpowiedzialności karnej sprawców czynu przestępczego. Inaczej ma się sprawa w przypadku przyjęcia za dominującą koncepcję monistyczną, w świetle której nomy prawa międzynarodowego i krajowego są elementami jednego systemu prawa. Przyjęcie tej metody powoduje, iż czyn przestępczy popełniony przez agentów obcego wywiadu na terytorium innego państwa może być oceniany tylko i wyłącznie na płaszczyźnie prawa międzynarodowego jako element deliktu międzynarodowego. Funkcjonariusz, który dopuszcza się przestępstwa w związku z wykonywaniem powierzonych mu czynności nie ponosi indywidualnej odpowiedzialności, lecz odpowiada za niego państwo z którego pochodzi i w imieniu którego działa.³⁴⁶

Kwestia indywidualnej odpowiedzialności karnej funkcjonariuszy obcych służb pozostaje otwarta. Inną sprawą jest ocena odpowiedzialności międzynarodowej państwa za popełnione przez jego funkcjonariuszy akty terroryzmu. W przypadkach takich jak zamach francuskiego wywiadu na statek *Rainbow Warrior*, gdzie państwo ewidentnie zleca swoim służbom przeprowadzenie działań terrorystycznych na terytorium innego państwa i kontroluje ich realizację można mówić o wypełnieniu znamion zbrodni agresji, zdefiniowanej w przyjętej 14 grudnia 1974 r. przez Zgromadzenie Ogólne ONZ rezolucji 3314 (XXIX).³⁴⁷ Zgodnie z definicją zawartą w tej rezolucji za agresję w prawie międzynarodowym uznaje się

³⁴⁵ Zob. *Rainbow Warrior*. France-New Zealand Arbitration Tribunal. 30 April 1990, dokument dostępny na stronie: <http://www.iilj.org/courses/documents/RainbowWarrior.pdf>.

³⁴⁶ C. Harding, *Vingt ans après...* op. cit., s. 109.

³⁴⁷ Definition of Aggression, United Nations General Assembly Resolution 3314 (XXIX), treść rezolucji dostępna na stronie: <http://daccess-ods.un.org/TMP/9493904.11376953.html>

użycie siły zbrojnej przeciwko suwerenności terytorialnej lub niezawisłości politycznej innego państwa między innymi poprzez wysyłanie przez lub w imieniu jakiegoś państwa uzbrojonych band, grup, sił nieregularnych lub najemnych, które dopuszczają się aktów zbrojnych przeciwko innemu państwu.³⁴⁸ Tym samym zgodnie z art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych każde państwo, które staje się ofiarą tego typu zbrojnej napaści ma prawo podjąć stosowne działania w ramach samoobrony.

³⁴⁸ A. Cassese, The international community's legal response to terrorism, *International and Comparative Law Quarterly* vol. 38 issue 3, s. 598.

Rozdział IV

Uprawnienia interwencyjne państw w obszarach morskich w świetle postanowień Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r.

§ 1. Systematyzacja obszarów morskich.

Celem niniejszego rozdziału jest przeanalizowanie przewidzianych w Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 r. uprawnień interwencyjnych państw w różnych obszarach morskich w stosunku do statków płynących pod obcą banderą w kontekście zagrożeń generowanych przez sprawców zamachów terrorystycznych na morzu. Rozróżniamy kilka rodzajów obszarów morskich, charakteryzujących się zróżnicowanym statusem prawnym. Z uwagi na zakres jurysdykcji państwowej obszary morskie można podzielić na trzy zasadnicze strefy:

- a) Obszary wchodzące w skład terytorium danego państwa i w pełni podlegające jego jurysdykcji:
 - morskie wody wewnętrzne;
 - morze terytorialne;
 - wody archipelagowe.
- b) Obszary nie wchodzące w skład terytorium danego państwa, ale objęte ograniczoną jurysdykcją państwową:
 - morski pas przyległy;
 - wyłączna strefa ekonomiczna;
 - szelf kontynentalny.
- c) Obszary pozostające poza granicami terytorialnymi oraz jurysdykcją jakiegokolwiek państwa:
 - morze otwarte (morze pełne).

§ 2. Obszary podlegające jurysdykcji terytorialnej państwa przybrzeżnego.

1. Wody wewnętrzne oraz porty.

Zgodnie z art. 8 § 1 KoPM wody pomiędzy linią podstawową morza terytorialnego a lądem stanowią morskie wody wewnętrzne państwa. Do morskich wód wewnętrznych

zaliczamy także ujścia rzek, wody zatok, portów i kanałów morskich. Nie zaliczamy natomiast do wód wewnętrznych akwenów red, które zgodnie z treścią art. 12 KoPM stanowią część morza terytorialnego.³⁴⁹

Morskie wody wewnętrzne na tej samej zasadzie co terytorium lądowe podlegają wyłącznej i pełnej suwerenności państwa, do którego należą. W związku z tym w wyłącznej gestii każdego państwa pozostaje kwestia penalizacji działań terrorystycznych, występujących w obrębie jego wód wewnętrznych w tym także na pokładzie obcych statków.

Jedynym ograniczeniem suwerenności państwowej w stosunku do wód wewnętrznych narzuca art. 8 § 2, który stanowi, że w sytuacji gdy ustanowienie prostej linii podstawowej powoduje włączenie do wód wewnętrznych obszarów, które uprzednio nie były za takie uważane, na wodach tych obowiązywać będzie prawo nieszkodliwego przepływu - instytucja charakterystyczna dla obszaru morza terytorialnego.³⁵⁰

Nową kategorią wód wewnętrznych, wprowadzoną przez Konwencję z Montego Bay są wody archipelagowe. Po spełnieniu warunków określonych w art. 47 KoPM państwa archipelagowe mają możliwość rozciągnięcia swojego zwierzchnictwa terytorialnego na wody okalające wyspy tworzące archipelag. Suwerenność nad tym obszarem ograniczona jest jednak przez przysługujące obcym statkom prawo nieszkodliwego przepływu oraz prawo archipelagowego przejścia szlakiem morskim.³⁵¹

Istotnym z punktu widzenia problematyki terroryzmu morskiego jest status prawny portów oraz możliwość wykonywania przez państwo nadbrzeżne jurysdykcji karnej w stosunku do znajdujących się w nim obcych statków. Port morski można zdefiniować jako „obiekt gospodarczy usytuowany na styku lądu z morzem odpowiednio przygotowany pod względem techniczno-technologicznym i organizacyjnym do obsługi obrotów handlu realizowanych drogą morską, a także do obsługi środków transportu morskiego i lądowego zaangażowanych w ich przewożenie.”³⁵² Z jednej strony porty morskie stanowią newralgiczny punkt podatny na działania terrorystyczne, z drugiej strony to właśnie w portach najłatwiej jest kontrolować statki. W związku z tym, że obszary wód wewnętrznych oraz porty morskie

³⁴⁹ J. Gilas, Status obszarów morskich, w: Jan Łopuski (red.), Prawo morskie, tom 1, Bydgoszcz 1996, s. 339 – 340.

³⁵⁰ Jest to zapis wysoce kontrowersyjny i zdaniem niektórych autorów nie stanowi kodyfikacji prawa międzynarodowego. W opinii J. Gilasa przyjęcie takiego rozwiązania prowadziłoby do nieuzasadnionego rozróżnienia obszaru wód wewnętrznych na kategorię wód wewnętrznych podlegających pełnej suwerenności terytorialnej danego państwa oraz wód wewnętrzne zbliżone swym charakterem prawnym do statusu morza terytorialnego. Zob. J. Gilas, Status obszarów morskich... ibidem, s. 339.

³⁵¹ E. Mikos – Skuza, Obszary morskie w prawie międzynarodowym, Edukacja Prawnicza, Nr 9 (1998), s. 8.

³⁵² K. Misztal, S. Szwankowski, Organizacja i eksploatacja portów morskich (zarządzanie, organizacja, eksploatacja), Gdańsk 1999, s. 9

podlegają wyłącznej i całkowitej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego państwo to może dowolnie regulować warunki dostępu obcych statków do swoich portów. Państwo nadbrzeżne może także bez podania powodów zamknąć dostęp do swoich portów i kotwiczowisk dla obcych statków. W tym przypadku państwa nadbrzeżnego nie dotyczy zakaz, tak jak w przypadku prawa nieszkodliwego przepływu, formalnej lub faktycznej dyskryminacji wobec statków jakiegokolwiek państwa lub wobec statków przewożących ładunki do, z lub w imieniu jakiegokolwiek państwa.

Każdy statek wpływając dobrowolnie na wody wewnętrzne obcego państwa, a także zawijając do obcego portu znajduje się na terytorium podlegającym wyłącznej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Innymi słowy jeżeli port stanowi część wód wewnętrznych nad którymi państwo nadbrzeżne sprawuje wyłączną jurysdykcję w taki sam sposób jak nad swoim terytorium lądowym to tym samym obcy statek morski przebywający w porcie podlega prawu państwa goszczącego w takim samym stopniu jak każdy cudzoziemiec przebywający jego na terytorium.³⁵³

Podległość jurysdykcji państwa portu nie oznacza jednak wygaszenia jurysdykcji państwa bandery. W konsekwencji w sytuacji popełnienia aktu terrorystycznego na pokładzie statku cumującego w obcym porcie dochodzić może do krzyżowania się jurysdykcji karnej państwa nadbrzeżnego oraz państwa bandery statku (konkurencja zasady terytorialności oraz zasady bandery). W nauce prawa międzynarodowego przedstawiane są dwie koncepcje regulujące tą kwestię, anglo – amerykańska oraz francuska.

Zgodnie z ujęciem anglo – amerykańskim przy braku odmiennych uregulowań umownych statek w obcym porcie nie korzysta z prawa eksterytorialności i podlega całkowitej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Na zasadzie kurtuazji państwo to może jednak dobrowolnie odstąpić od wykonywania jurysdykcji na rzecz państwa bandery. Stanowisko to zostało potwierdzone w wyroku Sądu Najwyższego USA w sprawie *Wildenhus* z 1887 r. Podobne zapatrywanie w tej kwestii przedstawił rząd brytyjski podczas organizowanej pod auspicjami Ligi Narodów Konferencji Kodyfikacyjnej Prawa Morza w 1930 r. w Hadze.³⁵⁴

Koncepcja francuska zakłada z kolei, że państwo nadbrzeżne posiada ograniczoną jurysdykcję w sprawach karnych w stosunku do obcych statków przebywających w jego porcie. W świetle tej koncepcji państwo nadbrzeżne nie posiada jurysdykcji w stosunku do

³⁵³ T.L. McDorman, Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the Law of the Sea Convention, 28 J. MAR. L. AND COM. 305, 308 (1997) cyt. za: T. L. McDorman, Regional Port State Control Agreements: Some Issues Of International Law, Ocean & Coastal Law Journal, Vol. 5, 2000, s. 210.

³⁵⁴ P. D. Clark, Criminal Jurisdiction Over Merchant Vessels Engaged in International Trade, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 11 (1989), s. 231- 233.

czynów zakłócających wyłącznie wewnętrzny porządek na statku. Stanowisko to wyrażone zostało w opinii francuskiej Rady Stanu z 1806 r. w sprawach dotyczących, znajdujących się we francuskich portach, amerykańskich statków *Sally* oraz *Newton*. W obu przypadkach na pokładzie statków przestępstw dopuścili się marynarze na innych członkach załogi. W konsekwencji w opinii przedstawionej przez Radę Stanu jurysdykcja państwa portu nie ma zastosowania, gdyż ta nie obejmuje wewnętrznych spraw statku. Co więcej incydenty te w żaden sposób nie zagroziły porządkowi i bezpieczeństwu w porcie, a lokalne władze nie zostały poproszone o podjęcie interwencji. Francuski sąd uznał natomiast swoją jurysdykcję w sprawie statku *Tempest* z 1859 r. W tym konkretnym przypadku na pokładzie amerykańskiego statku przebywającego w porcie w Hawrze we Francji jeden z marynarzy zabił drugiego członka załogi oraz ranił kolejnego. Incydent ten wywołał wzburzenie tłumu w porcie, a sam marynarz by uniknąć linczu oddał się w ręce lokalnej policji. Tym samym francuski sąd uznał się właściwym w sprawie z uwagi na zakłócenie porządku na terytorium Francji.³⁵⁵

Reasumując należy stwierdzić, że obie koncepcje w praktyce nie wiele różni. Podejście anglo – amerykańskie zakłada objęcie obcych statków całkowitą jurysdykcją państwa portu, ale w praktyce pozwala na wykonywanie jurysdykcji przez państwo bandery w sprawach zaliczanych do spraw własnych statku. Koncepcja francuska ogranicza co prawda jurysdykcję państwa portu do przestępstw naruszających lub zagrażających porządkowi i bezpieczeństwu w porcie, ale to w gestii władz państwa portu leży ocena czy naruszenie lub stopień zagrożenia uprawnia do podjęcia interwencji.

Współcześnie kwestie jurysdykcji karnej państwa nadbrzeżnego nad obcymi statkami, znajdującymi się w porcie danego państwa regulowane są przede wszystkim w drodze porozumień między zainteresowanymi państwami. Na podstawie praktyki państw w tym obszarze można określić następujące zasady.

1. Obce statki wpływające do portów podlegają jurysdykcji państwa portu, które posiada w stosunku do nich jurysdykcję także w sprawach karnych. Jurysdykcja ta nie obejmuje zasadniczo przestępstw, zakłócających wyłącznie wewnętrzny porządek na danym statku i którego skutki nie rozciągają się na państwo nadbrzeżne. Do spraw własnych statku zaliczyć należy przede wszystkim kwestie dyscyplinarne oraz relacje pomiędzy kapitanem statku oraz członkami załogi i pasażerami.
2. Państwo nadbrzeżne wykonuje jurysdykcję karną w następujących sytuacjach:

³⁵⁵ Ibidem... s. 234.

- gdy przestępstwo popełnione na pokładzie statku zakłóca lub może zakłócić spokój lub porządek publiczny na terenie portu lub narusza interesy tego państwa;
- gdy z prośbą o taką interwencję występuje kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub urzędnik konsularny państwa bandery;
- gdy w incydent na pokładzie statku zamieszana jest osoba nie będąca członkiem załogi;
- gdy przestępstwo popełnione na pokładzie statku ma poważny ciężar gatunkowy i jest zagrożone wysoką karą pozbawienia wolności (np. czyn o charakterze terrorystycznym).

3. To wyłącznie w gestii państwa nadbrzeżnego pozostaje ocena czy zachodzą przesłanki do podjęcia interwencji na pokładzie obcego statku.³⁵⁶

Na podstawie powyższych reguł (przede wszystkim pkt 2 *tiret* 1 oraz 4) oczywistym jest, że państwo nadbrzeżne dysponuje także jurysdykcją karną w stosunku do aktów o charakterze terrorystycznym, które mają miejsce na pokładzie obcych statków, znajdujących się w należącym do tego państwa porcie (czego najlepszym przykładem jest casus statku *Rainbow Warrior*). Należy pamiętać jednak o wyjątku od tej reguły. Zgodnie z art. 32 KoPM obce okręty wojenne oraz inne statki rządowe używane do celów niehandlowych korzystają z pełnego immunitetu i nie podlegają jurysdykcji państwa nadbrzeżnego także znajdując się w jego porcie.

2. Morze terytorialne

Za granicą wód wewnętrznych, a w przypadku państw archipelagowych, wód archipelagowych rozciąga się morze terytorialne państwa przybrzeżnego. Zgodnie z art. 3 KoPM każde państwo ma prawo ustanowić szerokość swojego morza terytorialnego aż do granicy nie przekraczającej 12 mil morskich, liczonej od linii podstawowych.

Suwerenność państwa przybrzeżnego (art. 2 § 1 KoPM) obejmuje, poza jego terytorium lądowym i wodami wewnętrznymi (ewentualnie także archipelagowymi w przypadku państw archipelagowych) także obszar wód terytorialnych. Co więcej suwerenność ta rozciąga się na przestrzeń powietrzną ponad morzem terytorialnym, jak również na jego dno i podziemie (art. 2 § 2 KoPM).

³⁵⁶ M. Hayashi, Jurisdiction over Foreign Commercial Ships in Ports: A Gap in the Law of the Sea Codification, *Ocean Yearbook*, vol. 18 (2004), s. 505.

W świetle art. 2 § 3 KoPM suwerenność nad morzem terytorialnym wykonywana powinna być w zgodzie z postanowieniami Konwencji z 1982 r. oraz innymi zasadami prawa międzynarodowego. Podstawowym ograniczeniem zwierzchnictwa terytorialnego państwa nad morzem terytorialnym jest prawo nieszkodliwego przepływu statków pływających pod banderami obcych państw.

Artykuł 17 KoPM stanowi, że statki wszystkich państw, zarówno nadbrzeżnych jak i śródlądowych, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne. W art. 18 KoPM doprecyzowano, że nieszkodliwy przepływ oznacza żeglugę przez morze terytorialne w celu:

- a) przejścia przez to morze bez wchodzenia na wody wewnętrzne lub przybijania do urządzeń redowych lub portowych poza wodami wewnętrznymi;
- b) wejścia na wody wewnętrzne,
- c) wyjścia z wód wewnętrznych.

W art. 18 § 2 KoPM zawarto dodatkowo wymóg, że przepływ ma być nieprzerwany i szybki. Dopuszczono jednak możliwość zatrzymania się i zakotwiczenia w sytuacji gdy jest to związane ze zwyczajną żeglugą lub jest konieczne z powodu siły wyższej lub niebezpieczeństwa albo w celu udzielenia pomocy ludziom, statkom morskim lub powietrznym znajdującym się niebezpieczeństwie lub krytycznym położeniu.

Zgodnie z art. 19 § 1 przepływ będzie uznany za nieszkodliwy, gdy nie będzie zagrażał pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu państwa nadbrzeżnego. W art. 19 § 2 doprecyzowano, że za szkodliwy uznany będzie przepływ obcego statku, podejmującego działania polegające w szczególności na:

- a) groźbie użycia siły lub użyciu siły przeciwko suwerenności państwa nadbrzeżnego, jego terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości albo w jakikolwiek 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 zanieczyszczeniu, sprzecznym z niniejszą konwencją;
- i) dokonywaniu jakichkolwiek połowów;
- j) prowadzeniu działalności badawczej lub obserwacji hydrograficznych.
- k) zakłócaniu funkcjonowania systemu łączności albo innych urządzeń lub instalacji państwa nadbrzeżnego.

Pomimo braku w powyższym wyliczeniu bezpośredniego odniesienia do terroryzmu wydaje się, że konkretne akty terrorystyczne na morzu wypełniać mogą znamiona czynów, stanowiących szkodliwy przepływ. W sytuacji gdy morski akt terrorystyczny zagrażałby również pokojowi, porządkowi publicznemu lub bezpieczeństwu państwa nadbrzeżnego, państwo to upoważnione będzie zgodnie z art. 25 KoPM do podjęcia wszelkich niezbędnych kroków przeciwko obcemu statkowi generującemu takie zagrożenie. Państwo przybrzeżne może także w stosunku do obcych statków, znajdujących się na jego wodach terytorialnych i zmierzających na jego wody wewnętrzne lub przybijające do urządzeń portowych poza wodami wewnętrznymi, podejmować działania konieczne dla zapobiegania naruszenia warunków, od których zależy dopuszczenie takich statków na wody wewnętrzne lub takie przybicie. Państwa przybrzeżne dysponują ponadto możliwością czasowego zawieszenia w określonych obszarach swoich wód terytorialnych prawa nieszkodliwego przepływu obcych statków jeśli ma to istotny wpływ dla ochrony jego bezpieczeństwa.

Państwa przybrzeżne zwalczać mogą akty morskiego terroryzmu występujące w obrębie ich wód terytorialnych także w oparciu o przepisy regulujące wykonywanie jurysdykcji karnej na pokładach obcych statków. Zasadniczo statki podlegają wyłącznie jurysdykcji państwa bandery, zgodnie jednak z treścią art. 27 § 1 KoPM państwa przybrzeżne mogą wyjątkowo wykonywać jurysdykcję karną 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:

- a) jeżeli skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne;
- b) jeżeli przestępstwo jest tego rodzaju, że zakłóca spokój kraju lub porządek publiczny na morzu terytorialnym;

- c) jeżeli kapitan statku, przedstawiciel dyplomatyczny lub urzędnik konsularny państwa bandery statku zwraca się do miejscowych organów z prośbą o pomoc;
- d) jeżeli podjęcie takich działań jest konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi.

Zarówno działania podejmowane przeciwko szkodliwym przepływom jak i jurysdykcja karna wobec obcego statku wykonywana może być tylko w stosunku do przestępstw (w tym i aktów terroryzmu) popełnionych w trakcie pobytu statku na wodach terytorialnych państwa przybrzeżnego. Inaczej wygląda sytuacja gdy dany akt terrorystyczny popełniony jest na pokładzie statku, znajdującego się na wodach otwartych, a dopiero później przepływającego przez wody terytorialne obcego państwa. W sytuacji takiej nie zostaje spełniony nie tylko warunek *loci delicti*, ale trudno też mówić o jakimkolwiek zagrożeniu dla porządku publicznego lub też bezpieczeństwa i spokoju państwa przybrzeżnego. W sytuacji gdy czyn przestępczy popełniony był na wodach otwartych, państwo przybrzeżne może podjąć działania w stosunku do obcego statku przepływającego przez jego wody terytorialne tylko na wyraźną prośbę władz państwa jego bandery.³⁵⁷

Z prawa nieszkodliwego przepływu korzystać mogą nie tylko obce statki handlowe (art. 27 – 28 KoPM), ale również okręty wojenne (art. 29 – 31 KoPM) obcych państw, przy czym okręty podwodne zobowiązane są płynąć w wynurzeniu z podniesioną banderą. W stosunku do obcych okrętów wojennych, które naruszałyby zasady nieszkodliwego przepływu kompetencje państwa nadbrzeżnego są jednak bardziej ograniczone niż w stosunku do jednostek handlowych. Zgodnie z art. 31 KoPM w sytuacji gdy obcy okręt wojenny nie przestrzega reguł dotyczących przepływu przez morze terytorialne i lekceważy kierowane do niego wezwania o ich przestrzeganie państwo przybrzeżne może żądać jedynie, aby niezwłocznie opuścił jego wody terytorialne.

³⁵⁷ M. Münchau, *Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht*, Frankfurt am Main 1994, s. 60.

§ 2. Obszary morskie podlegające jurysdykcji funkcjonalnej państwa nadbrzeżnego

1. Morska Strefa Przyległa

Częścią morza otwartego przyległą do morza terytorialnego jest strefa przyległa (morski pas przyległy). Pas ten liczyć może 24 mile morskie szerokości, licząc od linii podstawowej. Obszar morskiego pasa przyległego nie wchodzi w skład terytorium państwa nadbrzeżnego. Mimo to państwu nadbrzeżnemu przysługują w obrębie tych wód ściśle określone uprawnienia w stosunku do obcych statków. Zgodnie z art. 33 KoPM państwo nadbrzeżne może w obrębie wód strefy przyległej sprawować kontrolę konieczną do:

- a) zapobiegania naruszaniu jego ustaw i innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych na jego terytorium lub morzu terytorialnym;
- b) karania naruszeń takich ustaw i innych przepisów, dokonanych na jego terytorium lub morzu terytorialnym.

Państwo nadbrzeżne dzięki strefie przybrzeżnej sprawować może również jurysdykcję w stosunku do podwodnego dziedzictwa kulturowego, znajdującego się u jego wybrzeży, ale poza granicami morza terytorialnego. Zgodnie z artykułem art. 303 pkt 2 KoPM państwo nadbrzeżne w celu kontrolowania handlu obiektami o charakterze archeologicznym i historycznym znalezionymi w morzu może, stosując artykuł 33, przyjąć domniemanie, że ich usuwanie z dna morskiego bez jego zgody w strefie przybrzeżnej, stanowi naruszenie na jego terytorium lub morzu terytorialnym ustaw i innych przepisów prawnych określonych w tym artykule.

W strefie przyległej zgodnie z art. 111 przysługuje państwu nadbrzeżnemu również prawo do wszczęcia pościgu. Prawo to podlega jednak stosownemu ograniczeniu. Jeśli obcy statek znajduje się w strefie przyległej pościg można podjąć jedynie wówczas jeżeli nastąpiło tam naruszenie praw, dla których ochrony strefa ta została ustanowiona.

Państwa ustanawiające strefy przyległe, mogą w ten sposób wzmacniać ochronę swojej granicy pod kątem aktualnych zagrożeń. W okresie międzywojennym strefa służyła głównie walce z przemytem alkoholu, a pod koniec XX w. stała się instrument walki z narastającym problemem przemytu narkotyków i ludzi oraz nielegalną imigracją.³⁵⁸ Strefy te

³⁵⁸ W Polsce morską strefę przyległą ustanowiono na mocy rozporządzenia prezydenta RP z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej państwa (Dz. U. Nr 92, poz. 789). Zgodnie z art. 3 rozporządzenia wody tzw. pasa przyległego sięgały 6 mil od linii wybrzeża (z wyłączeniem pierwszych 3 mil morza terytorialnego).

pozwalają także przeciwstawić się grabieży podwodnego dziedzictwa kulturowego.³⁵⁹ Współcześnie jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego jest terroryzm. Jednakże wśród przesłanek uzasadniających podjęcie działań w strefie przyległej brakuje odwołania do aktów terroryzmu, czy też w ogóle szeroko rozumianej kwestii bezpieczeństwa.³⁶⁰

Zagadnienie bezpieczeństwa poruszane było wielokrotnie przy okazji różnych prac poświęconych kształtowi prawnemu strefy przybrzeżnej. Już w rezolucji Instytutu Prawa Międzynarodowego z 1928 r. przewidziano możliwość utworzenia poza morzem terytorialnym 9 milowej strefy w celu zagwarantowania bezpieczeństwa, poszanowania neutralności, przepisów sanitarnych i celnych oraz dla rybołówstwa. Także w art. 20 Projektu Harwardzkiego z 1929 r. zawarto stwierdzenie, że na wodach otwartych przylegających do morza terytorialnego państwo przybrzeżne może podejmować działania mające na celu zapewnienie przestrzegania nie tylko jego przepisów celnych, żeglugowych i sanitarnych, ale także policyjnych.

Zarówno prace Instytutu Prawa Międzynarodowego jak i Projekt Harwardzki stanowiły prywatne inicjatywy pozbawione mocy prawnie wiążącej. Pierwsze próby skodyfikowania norm poświęconych strefie przyległej podjęto w ramach Ligi Narodów podczas haskiej konferencji kodyfikacyjnej w 1930 r. Osiągnięcie konsensusu okazało się jednak niemożliwe z uwagi na znaczne rozbieżności dotyczące zakresu praw przysługujących państwu nadbrzeżnemu w strefie przybrzeżnej. Spór dotyczył spraw celnych, rybołówstwa a także kwestii bezpieczeństwa. W przygotowanym przez komitet ekspertów projekcie Konwencji zaproponowano by państwo nadbrzeżne mogło w strefie przybrzeżnej sprawować kontrolę nie tylko pod kątem naruszeń jego przepisów celnych lub sanitarnych, ale także w

W obszarze tym państwu polskiemu przysługiwało wykonywanie „praw zwierzchnich w obronie wybrzeża”. Na mocy ustawy z dnia 17 grudnia 1977 r. o morzu terytorialnym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej rozszerzono granicę morza terytorialnego do 12 mil morskich oraz uchylono rozporządzenie Prezydenta z 1932 r. W konsekwencji od 1 stycznia 1978 r. Polska nie posiada morskiej strefy przyległej. Także aktualnie obowiązująca Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej nie zalicza morskiej strefy przyległej do polskich obszarów morskich.

³⁵⁹ J. Symonides, Status prawny strefy przyległej w międzynarodowym prawie morza. Celowość jej ustanowienia przez Polskę. Prawo Morskie t. XXI, Gdańsk 2005, s. 20.

³⁶⁰ Chiny są jedynym krajem, który ustanowił strefę przyległą nie tylko w celu zapobiegania i karania naruszeń ustaw i przepisów celnych, fiskalnych i sanitarnych, lecz także dla celów bezpieczeństwa. W art. 13 Ustawy o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 25 lutego 1992 r. (*The Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the People's Republic of China*) czytamy: *The People's Republic of China has the authority to exercise powers within its contiguous zone for the purpose of preventing or punishing infringement of its security, customs, fiscal sanitary laws and regulations or entry-exit control within its land territories, internal waters or territorial sea. P.H. Kwon, The Law of the Sea and the Northeast Asia. A challenge for cooperation, Cambridge 2000, s. 147 – 150.*

celu zapobieżenia naruszeniom jego bezpieczeństwa przez obce statki.³⁶¹ Propozycja ta podzieliła jednak państwa biorące udział w konferencji. Jedne z nich podkreślały znaczenie takiej kontroli dla zapobieżenia zamachom na bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego, inne państwa natomiast odmawiały takich uprawnień państwu nadbrzeżnym w obawie o naruszenie wolności żeglugi.

W wyniku rozpoczętych w 1949 r. prac Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ poświęconym prawu morza opracowano projekt dotyczący strefy przyległej. W projekcie tym przewidziano powołanie strefy przyległej dla celów ochrony i karania naruszeń przepisów celnych, skarbowych i sanitarnych państwa nadbrzeżnego. Pominięto jednocześnie zagadnienie bezpieczeństwa, argumentując iż pojęcie to jest zbyt ogólne, a tym samym użycie go prowadzić może do nadużyć. Rezygnację z tego zapisu uzasadniono także faktem, że każde państwo dysponuje prawem do samoobrony, wynikającym z ogólnych zasad prawa międzynarodowego oraz postanowień Karty NZ.³⁶² Podczas odbywających się w Genewie od lutego do kwietnia 1958 r. Konferencji Narodów Zjednoczonych na temat prawa morza wiele państw ponownie postulowało rozszerzenie uprawnień państwa nadbrzeżnego o kwestie bezpieczeństwa. W grupie tej znalazła się również Polska, która zgłosiła w tej sprawie poprawkę do poświęconego strefie przybrzeżnej art. 66.³⁶³

Brak odwołania w art. 33 KoPM do spraw bezpieczeństwa nie powoduje, że instytucja ta jest nieprzydatna w zwalczaniu aktów terroryzmu - wręcz przeciwnie. Podczas powoływania strefy przybrzeżnej w Norwegii w 2004 r. podkreślano, że instytucja ta ułatwi zwalczanie zagrożeń związanych z przemytem ludzi, handlem narkotykami, rabunkiem dóbr kulturalnych oraz terroryzmem.³⁶⁴ W obecnym stanie prawnym, działania w obrębie pasa przyległego mogą być podjęte przeciwko terrorystom, tylko w sytuacji gdy będą oni dążyć do naruszenia przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych na terytorium lub morzu terytorialnym państwa nadbrzeżnego. Sytuacja taka może mieć miejsce w przypadku ataku terrorystycznego na statek lub platformę wiertniczą, znajdującą się w obrębie pasa przyległego a w wyniku którego dochodzi do skażenia wód terytorialnych lub terytorium państwa nadbrzeżnego (naruszenie przepisów sanitarnych).³⁶⁵ Podobnie gdy terroryści będą usiłowali przedostać się nielegalnie drogą morską na terytorium danego państwa

³⁶¹ L. Ehrlich, Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym, Warszawa 1961 r., s. 175 – 176.

³⁶² Summary Records of the 11th to 15th Meetings of the First Committee, A/CONF.13/C.1/SR.11-15, s. 38.

³⁶³ Zob. United Nations Conference on the Law of the Sea, Official records, Vol III: First Committee (Territorial and Contiguous Zone), s. 232.

³⁶⁴ J. Symonides, Status prawny strefy przyległej... s. 21.

³⁶⁵ J.D. Nyhart, J.C. Kessler, *Ocean Vessels and Offshore Structures* [w:] A. E. Evans, J. F. Murphy (red.), *Legal Aspects of International Terrorism*, Londyn 1978, s. 198.

przybrzeżnego lub też dokonają przerzutu broni na terytorium danego państwa (naruszenie przepisów imigracyjnych i celnych). We wszystkich innych sytuacjach, w których nie dochodzi do naruszenia wyżej wymienionych ustaw państwa nadbrzeżne mogą podejmować działania przeciwko terrorystom na takich samych zasadach jak to się odbywa w obrębie morza otwartego.³⁶⁶

Współcześnie jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa międzynarodowego jest proliferacja broni masowego rażenia oraz możliwość uzyskania dostępu do tej broni przez organizacje terrorystyczne oraz zorganizowane grupy przestępcze. W świetle zasady wolności żeglugi brakuje na morzu otwartym i w strefach ekonomicznych legalnych podstaw do zatrzymywania oraz dokonywania inspekcji statków podejrzanych o przewóz broni masowego rażenia. Jak zauważyli jednak eksperci badający prawne przesłanki intercepcji takich statków, możliwość taką stwarzają morskie strefy przybrzeżne.³⁶⁷

2. Wylączna Strefa Ekonomiczna

Wylączna strefa ekonomiczna to obszar położony na zewnątrz morza terytorialnego i przylegający do tego morza, który nie może sięgać dalej niż 200 mil morskich od linii podstawowych, od których mierzona jest długość morza terytorialnego.

Obszar WSE w skali globalnej obejmuje 35.81 % powierzchni wszechoceanu, w tym 35, 59 % Oceanu Atlantyckiego i Arktycznego, 32,34 % Oceanu Indyjskiego, 36,29 % Oceanu Spokojnego. WSE różnych państw pokrywają w znacznej mierze obszary Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego, Morza Północnego, Morza Czerwonego, Zatoki Perskiej, Morza Wschodniocchińskiego, Morza Japońskiego, Morza Jawajskiego oraz Morza Celebes. Niemal całkowicie WSE zajmują obszary Morza Norweskiego, Morze Ochockiego, Zatoki Meksykańskiej, Morza Arabskiego, Zatoki Bengalskiej oraz Morza Sulu.³⁶⁸ Największa na świecie WSE należy do Stanów Zjednoczonych i liczy 11 mln kilometrów kwadratowych oceanu.³⁶⁹ Znaczne powierzchnie wyłącznych stref ekonomicznych stanowią tym samym spore wyzwanie dla służb odpowiedzialnych za monitorowanie bezpieczeństwa na tych obszarach.

³⁶⁶ N. Ronzitti, *The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities*, [w:] N. Ronzitti (red.), *Maritime Terrorism and International Law*, Vol. 6., Dordrecht 1990 r., s. 6.

³⁶⁷ J. Symonides, *Status prawny strefy przyległej...* op. cit., s. 21.

³⁶⁸ B. A. Boczek, *Peacetime Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Third Countries*, *Ocean Development and International Law*, vol. 19, 1998, s. 445.

³⁶⁹ J. Specht, *Industry Overview: Searching for Seafaring Needles in a Huge Haystack*, artykuł dostępny na stronie internetowej <http://ejjournal.com/uncategorized/industry-overview-searching-for-seafaring-needles-in-a-huge-haystack>: (2.10.2012).

W obszarze WSE realizowane są w znacznej mierze takie przedsięwzięcia jak wydobywanie ropy i gazu spod dna morza, transport i turystyka morska oraz rybołówstwo. Znaczne zagęszczenie ruchu statków oraz niedalekie oddalenie tych stref od lądu czynią obszary WSE niektórych państw atrakcyjnymi z punktu widzenia działań przestępczych takich jak piractwo, terroryzm, zorganizowana przestępczość obejmująca przemyt ludzi, narkotyków i broni. Obszary te zagrożone są także nielegalnymi połowami oraz nielegalnym zatapianiem odpadów i innych niebezpiecznych substancji.³⁷⁰

Wyłączna strefa ekonomiczna stanowi konstrukcję prawną *sui generis*, co oznacza, że nie należy do wód terytorialnych państwa nadbrzeżnego, a jednocześnie nie stanowi także części morza otwartego i podlega zgodnie z art. 55 KoPM „specjalnemu statusowi prawnemu”.³⁷¹ Oznacza to, że z jednej strony wyłączna strefa ekonomiczna nie podlega zwierzchnictwu terytorialnemu państwa nadbrzeżnego i obowiązują w niej wolności morza otwartego, z drugiej jednak strony państwo nadbrzeżne zagwarantowane ma w obrębie tej strefy ściśle określone suwerenne prawa oraz sprawować może w niektórych jego fragmentach wyłączną jurysdykcję.

Na podstawie art. 56 ust. 1 państwu nadbrzeżnemu w wyłącznej strefie ekonomicznej przysługują m. in.:

- a) suwerenne prawa w celu badania, eksploatacji i ochrony zasobów naturalnych, zarówno żywych, jak i nieożywionych, a także dna morskiego i jego podziemia oraz pokrywających je wód;
- b) suwerenne prawa w zakresie wytwarzania energii poprzez wykorzystanie wody, prądów i wiatrów;
- c) jurysdykcja w odniesieniu do budowania i wykorzystywania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji;
- d) jurysdykcja w zakresie badań naukowych morza;
- e) jurysdykcja w przedmiocie ochrony i zachowania środowiska morskiego.

Ponadto w wyłącznej strefie ekonomicznej państwo nadbrzeżne posiada wyłączne prawo budowania sztucznych wysp oraz różnego rodzaju instalacji i konstrukcji, nad którymi to obiektami państwu temu przysługuje wyłączna jurysdykcja, obejmująca jurysdykcję w

³⁷⁰ Szerzej na temat zagrożeń w obszarach afrykańskich wyłącznych stref ekonomicznych zob.: O. S. Ibrahim, To patrol is to control: Ensuring situational awareness in Africa's maritime exclusive economic zones, *African Security Review*, vol. 18 no. 3, September 2009, s. 124 - 130.

³⁷¹ J. Symonides, Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące układania podmorskich rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym i morzu otwartym, *Prawo Morskie*, tom XXII, Gdańsk 2006, s. 12.

zakresie ustaw i rozporządzeń w sprawach celnych, skarbowych, sanitarnych, bezpieczeństwa i imigracji. Sztuczne wyspy, instalacje i konstrukcje nie posiadają statusu wysp, tym samym nie mają własnego morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej ani szelfu kontynentalnego. Jeżeli jest to jednak uzasadnione państwo nadbrzeżne może ustanawiać dookoła nich 500 metrowe strefy bezpieczeństwa. W strefach tych państwo nadbrzeżne może podejmować odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa zarówno żeglugi, jak i sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji.

Zgodnie z ust. 2 artykułu 56 KoPM państwo przybrzeżne, korzystając ze swych praw w strefie przybrzeżnej oraz wykonując swoje obowiązki powinno uwzględniać prawa przysługujące innym państwom. Państwa te, zarówno nabrzeżne jak i śródlądowe, korzystają w wyłącznych strefach ekonomicznych z wolności żeglugi i przelotu, układania kabli i rurociągów oraz innych wiążących się z tymi wolnościami sposobów korzystania z morza. W strefie ekonomicznej stosuje się także postanowienia o morzu otwartym sformułowane w artykułach 88 do 115 KoPM.

Omawiając sytuację prawną strefy ekonomicznej nie można pominąć kwestii szelfu kontynentalnego, którego zasięg zasadniczo pokrywa się z obszarem wyłącznej strefy ekonomicznej. Zgodnie z art. 76 KoPM szelf kontynentalny państwa nadbrzeżnego obejmuje dno morza i podziemie pod tym dnem, ciągnące się poza jego morzem terytorialnym przez naturalne przedłużenie jego terytorium lądowego na odległość 200 mil od strefy podstawowej.

Art. 77 KoPM gwarantuje państwu nadbrzeżnemu suwerenne i wyłączne prawa nad szelfem kontynentalnym w celu eksploracji i eksploatacji jego zasobów naturalnych. Prawa państwa nadbrzeżnego do szelfu kontynentalnego nie wpływają jednak na status prawny wód pokrywających szelf i przestrzeni nad tymi wodami. W stosunku do wznoszonych na szelfie kontynentalnym sztucznych wysp, konstrukcji i instalacji zastosowanie mają *mutatis mutandis* przepisy regulujące wznoszenie tych obiektów w wyłącznej strefie ekonomicznej, w tym postanowienia regulujące kwestie wyłącznej jurysdykcji nad tymi obiektami w sprawach celnych, skarbowych, sanitarnych, bezpieczeństwa i imigracji oraz dopuszczające możliwość tworzenia wokół tych stref uzasadnionych stref bezpieczeństwa.

Reasumując należy stwierdzić, iż obszar wyłącznych stref ekonomicznych podlega jurysdykcji państwa nadbrzeżnego zasadniczo w sprawach o charakterze gospodarczym, ekologicznym i naukowym. W przypadku ataku terrorystycznego, którego skutkiem może być katastrofa ekologiczna (taki efekt może wywołać m. in. atak na platformę wiertniczą lub podmorski rurociąg) państwo przybrzeżne może podejmować działania przeciwko sprawcom

takiego czynu w oparciu o przepisy KoPM, gwarantujące mu jurysdykcję w zakresie ochrony środowiska.³⁷²

W przypadku pozostałych działań godzących w bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego, państwo takie posiada jurysdykcję do ścigania i karania tych czynów tylko jeśli popełniono je przeciwko wymienionym w art. 60 KoPM obiektom morskim, tj. sztucznym wyspom, instalacjom i konstrukcjom. Państwa nadbrzeżne posiadają nie tylko jurysdykcję nad tymi obiektami w sprawach bezpieczeństwa, ale mogą również ustanawiać wokół nich specjalne 500 metrowe strefy, w obrębie których upoważnione są by przeciwdziałać aktom wymierzonym w bezpieczeństwo żeglugi oraz bezpieczeństwo tych obiektów.

W przypadku ataków terrorystycznych podejmowanych w obrębie wyłącznej strefy ekonomicznej i generujących zagrożenie dla środowiska morskiego lub wymierzonych w bezpieczeństwo znajdujących się tam sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji zastosowanie ma na podstawie art. 111 ust. 2 KoPM prawo pościgu. Zgodnie z tym zapisem prawo pościgu stosuje się *mutatis mutandis* do naruszeń w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym, łącznie ze strefami bezpieczeństwa wokół instalacji na szelfie kontynentalnym, ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego, mających zastosowanie zgodnie z niniejszą konwencją do wyłącznej strefy ekonomicznej lub szelfu kontynentalnego, łącznie z takimi strefami bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 58 KoPM obce państwa korzystają w wyłącznej strefie ekonomicznej między innymi z wolności układania kabli podmorskich i rurociągów. W oparciu o art. 79 Konwencji państwa te mają również prawo do układania podmorskich kabli i rurociągów na szelfie kontynentalnym obcego państwa. Po uzyskaniu stosownej zgody państwa nadbrzeżnego zagraniczne firmy petrochemiczne mogą także budować i eksploatować platformy wiertnicze w obrębie jego wyłącznej strefy ekonomicznej i na jego szelfie kontynentalnym. W związku z powyższym powstaje pytanie o dopuszczalność podjęcia przez państwa interwencji w celu ochrony przed zagrożeniami terrorystycznymi należących do nich obiektów morskich, znajdujących się w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej lub na szelfie kontynentalnym obcego państwa.

W przypadku platform wiertniczych, podstaw prawnych do podjęcia interwencji przez właściwe służby państwa należy szukać w koncepcji użycia sił zbrojnych do ochrony obywateli za granicą (*doctrine of use of force to protect nationals abroad*). Koncepcja ta

³⁷² N. Ronzitti, *The Law of the Sea...* op. cit., s. 6.

odmawia co prawda prawa do interwencji zbrojnej poza granicami kraju w celu ochrony mienia, ale w opinii wielu autorów stanowi wystarczające uzasadnienie dla użycia sił zbrojnych w celu ochrony życia ludzkiego. Koncepcja ta spotyka się ze znaczną krytyką gdyż jej zastosowanie prowadzić może do przekroczenia granic oraz naruszenia integralności terytorialnej i suwerenności obcego państwa. Z przekroczeniem granic obcego państwa nie mamy jednak do czynienia w przypadku interwencji podejmowanych na platformach znajdujących się w wyłącznych strefach ekonomicznych, a więc poza granicami morza terytorialnego, stanowiącego integralną część terytorium państwa nadbrzeżnego. Podjęcie interwencji w oparciu o omawianą koncepcję tym bardziej wydaje się być uzasadnione, gdy władze państwa nadbrzeżnego, posiadające wyłączną jurysdykcję w sprawach bezpieczeństwa nad wznoszonymi w jego wyłącznej strefie ekonomicznej obiektami morskimi, nie będą zdolne lub nie będą chciały podjąć interwencji.³⁷³

Podjęcie działań przez państwo trzecie w celu ochrony, należących do niego podmorskich kabli i rurociągów zagrożonych atakiem terrorystycznym i położonych w wyłącznej strefie ekonomicznej obcego państwa znajduje uzasadnienie w twierdzeniu, że działanie to służy ochronie zagwarantowanej przez prawo międzynarodowe wolności układania kabli i rurociągów, a ponadto odbywa się w obszarze morskim nie podlegającym jurysdykcji państwa nadbrzeżnego.³⁷⁴

Mimo ustanowienia w Konwencji z Montego Bay 12 milowego morza terytorialnego, a także ustanowienia obszaru Wyłącznej Strefy Ekonomicznej nie zahamowało to aspiracji państw nadbrzeżnych do rozszerzania swojej jurysdykcji także poza te obszary. Chęć przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym jest jednym z głównych motywów tego typu praktyk. Przykładem zjawiska pełzającej jurysdykcji państwowej jest powołanie przez Australię w grudniu 2004 r. bezprecedensowej i nie posiadającej oparcia w postanowieniach Konwencji o prawie morza Morskiej Strefy Identyfikacyjnej (*Maritime Identification Zone*). Celem ustanowienia Morskiej Strefy Identyfikacji, rozciągającej się 1000 mil morskich od australijskiego wybrzeża, było umożliwienie Australijskim Siłom Obronnym pozyskiwania informacji o statkach zmierzających do australijskich portów oraz zamierzających wpłynąć w obszar australijskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. W zamierzeniu MSI, będąca jednym z elementów australijskiego systemu zabezpieczenia wybrzeża, służyć ma ochronie znajdujących się w obrębie tych wód instalacji wydobywania gazu i ropy przed aktami

³⁷³ N. Ronzitti, *The Law of the Sea...* op. cit., s. 6-7.

³⁷⁴ Ibidem.

terroryzmu.³⁷⁵ Mimo licznych kontrowersji ustanowienie Morskiej Strefy Identyfikacji stanowić może pozytywny krok w celu zwiększenia bezpieczeństwa pod warunkiem jednak, że żądanie udzielenia informacji oraz ewentualne egzekwowanie ich braku mieścić się będzie w granicach wyznaczonych przez międzynarodowe prawo morza.

§ 3. Uprawnienia interwencyjne w obszarze morza otwartego

1. Koncepcja wolności mórz

Koncepcja wolności mórz narodziła się jako norma zwyczajowa w XVII. Po raz pierwszy za ideą wolności morza pełnego opowiedział się Hugo Grocjusz. W swoim dziele z 1604 r. zatytułowanym „*Mare liberum*”, uznając władztwo państw nad wodami przybrzeżnymi odmówił im jednak zwierzchnictwa nad pozostałymi obszarami morskimi. Jego zdaniem żadne z państw nie może zawładnąć morzami i mieć monopol na ich użytkowanie, gdyż te należą do wszystkich i służą pożytkowi powszechnemu.³⁷⁶ Mimo początkowej krytyki idea morza otwartego z biegiem lat zaczęła zyskiwać na popularności.

Koncepcja morza otwartego po raz pierwszy została skodyfikowana w postanowieniach Konwencji o morzu pełnym z 1958 r. W art. 1 Konwencji genewskiej zapisano, że przez morze pełne rozumie się wszelkie części morza nie należące do morza terytorialnego ani do państwowych wód wewnętrznych. W art. 2 dodano natomiast, że morze pełne jest otwarte dla wszystkich narodów i że żadne państwo nie może prawnie poddać żadnej jego części swojej władzy. Wśród wolności z jakich mogą korzystać państwa, zarówno śródlądowe jak i przybrzeżne, w obrębie morza otwartego wymieniono wolność żeglugi, rybołówstwa, układania podmorskich kabli i rurociągów oraz przelotu.

W związku z ustanowieniem przez Konwencję o Prawie Morza z 1982 r. dwóch nowych kategorii obszarów morskich w postaci wyłącznej strefy ekonomicznej i wód archipelagowych uległa modyfikacji także definicja morza otwartego. Na podstawie art. 86 KoPM morze otwarte obejmuje część mórz nie należącą do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego, do wód wewnętrznych ani do wód archipelagowych. Dodatkowo Konwencja z Montego Bay dodała do wymienionych w konwencji genewskiej wolności

³⁷⁵ N. Klein, Legal Implications of Australia's Maritime Identification System, *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 58, No. 2, s. 337.

³⁷⁶ Szerzej na ten temat zob.: H. Grotius, *Wolność mórz, czyli dysertacja o prawie jakie przysługuje Holendrom do handlu z Indiami*. (tłum. R. Bierzanek), Warszawa 1955.

morza pełnego wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe a także wolność badań naukowych.

Wolność jest pojęciem dynamicznym. Także zakres wolności morza pełnego zawsze uwarunkowany był sytuacją geopolityczną, praktyką państw i ich interesami. Obecnie zatem na szeroko rozumianą wolność morza pełnego składają się trzy kategorie wolności:

1. Wolności o charakterze komunikacyjnym: wolność żeglugi, przelotu oraz układania kabli i rurociągów;
2. Wolności o charakterze gospodarczym: wolność rybołówstwa oraz budowania sztucznych wysp i innych instalacji;
3. Wolność badań naukowych.³⁷⁷

Głównym elementem definicji morza otwartego jest wyłączenie jego obszarów spod zwierzchnictwa terytorialnego państw. Zgodnie z art. 89 KoPM żadne państwo nie może skutecznie zgłaszać roszczeń do poddania swej suwerenności jakiegokolwiek części morza otwartego. Obszar ten nie podlega władzy żadnego państwa i stanowi *res usus publicum*.³⁷⁸ Z wolności morza otwartego korzystać mogą wszystkie państwa na równych zasadach oraz w sposób należycie uwzględniający interesy pozostałych państw korzystających z tych wolności. Reżim morza otwartego nie obejmuje tzw. obszaru, czyli dna mórz i oceanów pozostających poza zasięgiem jurysdykcji państwowej i w przeważającej mierze stanowiącego dno morza otwartego. Status prawny morza pełnego - w postaci wolności przelotu - rozciąga się natomiast na przestrzeń powietrzną nad nim.

Obowiązywanie zasady wolności morza otwartego powoduje, że żadne państwo nie może na wodach otwartych wykonywać jurysdykcji wobec obcych statków. Konsekwencją obowiązywania zasady wolności mórz jest obowiązywanie zasady wyłącznej jurysdykcji państwa bandery w stosunku do własnych statków. Zgodnie z art. 92 KoPM statki na morzu otwartym podlegają, poza wyjątkowymi przypadkami przewidzianymi przez prawo międzynarodowe, tylko władzy państwa, pod którego banderą się znajdują. Jak stwierdził Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze w sprawie statku „Lotus”: „Zasada wolności mórz pociąga za sobą w konsekwencji to, że statek na morzu otwartym upodobniony jest do terytorium państwa, którego banderę podnosi, ponieważ państwo to, tak

³⁷⁷ D. Pyć, Morskie obszary chronione na morzu otwartym, Prawo Morskie t. XXI, s. 94 – 95.

³⁷⁸ Ibidem, s. 94.

jak na terytorium, wykonuję swą władzę i żadne inne państwo nie może wykonywać tam swej władzy.”³⁷⁹

Wolności morza otwartego nie mają charakteru absolutnego. Korzystanie z nich podlegać może pewnym ograniczeniom. Komisja Prawa Międzynarodowego w komentarzu do postanowień Konwencji Genewskiej z 1958 r. stwierdziła: „Każda wolność, w interesie korzystających z niej, powinna być prawnie uregulowana. Status prawny morza otwartego cechują reguły, w większości uznane przez pozytywne prawo międzynarodowe, których celem nie jest ograniczenie wolności morza otwartego, ale zabezpieczenie ich wykonywania w interesie całej społeczności międzynarodowej.”³⁸⁰

2. Prawo pościgu

Prawo pościgu (*right of hot pursuit*) jako wyjątek od zasady wyłącznej jurysdykcji państwa bandery w stosunku do własnych statków jest instytucją o ugruntowanej pozycji w prawie międzynarodowym. Prawo pościgu ma swoje korzenie zarówno w zwyczajowym prawie morza jak i znajduje oparcie w postanowieniach Konwencji Genewskiej z 1956 r. (art. 23) oraz Konwencji Jamajskiej z 1982 r. (art. 111). Na gruncie polskiego prawa instytucja prawa pościgu znajduje swoje potwierdzenie w art. 16 - 18 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.³⁸¹

Instytucja prawa pościgu służy ochronie interesów państwa nadbrzeżnego w sytuacji naruszenia ustaw i innych przepisów prawnych tego państwa przez obcy statek znajdujący się w jednej ze stref morskich podlegających jego jurysdykcji. Tym samym instytucja ta stanowi kluczowy element systemu zwalczania aktów terroryzmu morskiego w obszarze wód terytorialnych, a także w pewnym zakresie w obszarze strefy przybrzeżnej oraz wyłącznej strefy ekonomicznej. W oparciu o to prawo państwo nadbrzeżne może kontynuować pościg za obcym statkiem także na wodach otwartych, dokonać zatrzymania oraz doprowadzić do własnego portu w celu przeprowadzenia dochodzenia. Wprowadzenie tego typu wyjątku od zasady wyłączności jurysdykcji państwa bandery nad jego statkami podyktowane jest potrzebą utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego na wodach znajdujących się pod jego jurysdykcją oraz ma przeciwdziałać nadużywaniu wolności mórz w celach przestępczych. Instytucja prawa pościgu umożliwia ściganie czynów przestępczych, które w

³⁷⁹ L.C. Green, *International Law through the Case*, London 1959, s.168 – 169. [za:] T.M. Gelewski, *Jurysdykcja na morzu otwartym na tle sprawy statku „Lotus”*, *Prawo Morskie*, t. XII, s. 28.

³⁸⁰ ILC, „Report of the International Law Commission” (1956) 3(2) ILC Yearbook, s. 278.

³⁸¹ Dz.U.2002.171.1399

innym razie mogłyby pozostać bezkarne. W art. 111 KoPM przewidziano jednocześnie szereg przesłanek, których łączne spełnienie wymagane jest dla uznania pościgu za zgodny z prawem międzynarodowym.³⁸²

Przed wszystkim należy zaznaczyć, że w świetle art. 111 § 5 KoPM prawo pościgu może być wykonywane tylko przez okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo przez inne statki morskie lub powietrzne, które posiadają wyraźne znaki rozpoznawcze świadczące o tym, że pozostają one w służbie rządowej i że są upoważnione do takich działań.

Zgodnie z art. 111 przesłanką do wszczęcia pościgu za obcym statkiem jest sytuacja, w której właściwe władze państwa nadbrzeżnego mają dostateczne podstawy, aby podejrzewać, że statek ten naruszył przepisy prawne tego państwa (podstawa faktyczna). Oznacza to, że dla wszczęcia pościgu wymagany jest zaistnienie konkretnego zdarzenia bądź skutku, któremu towarzyszą okoliczności tworzące wysokie prawdopodobieństwo, że miało miejsce naruszenie prawa państwa nadbrzeżnego. Jak stwierdził Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza w sprawie *M/V Saiga (No. 2) Saint Vincent i Grenadyny v. Gwinea* samo przypuszczenie, bez poparcia w konkretnych dowodach, nie jest wystarczające dla skorzystania z prawa pościgu.³⁸³ Jednocześnie uzasadnione podejrzenie musi dotyczyć konkretnego czynu, dającego się zakwalifikować z określonego przepisu ustawy lub innego przepisu prawnego państwa nadbrzeżnego (podstawa prawna). Nie może to być tylko przypuszczenie, dotyczące zaangażowania obcego statku w szeroko rozumianą działalność przestępczą.

W świetle art. 111 KoPM podstawą do wszczęcia pościgu stanowi naruszenie przez obcy statek ustaw i innych przepisów prawa państwa nadbrzeżnego. Konwencja nie precyzuje jednak o jakie dokładnie czyny zabronione chodzi. Tym samym państwa nadbrzeżne mogą samodzielnie decydować o tym jakie naruszenia prawa uznają za podstawę do wszczęcia pościgu.³⁸⁴ Kompetencja ta podlega jednak pewnym ograniczeniom. Przed wszystkim by wszcząć pościg obcy statek lub jedna z jego łodzi musi znajdować się na wodach wewnętrznych, wodach archipelagowych, morzu terytorialnym lub w strefie przyległej państwa ścigającego. O ile w przypadku wód wewnętrznych i terytorialnych państwo nadbrzeżne swobodnie decyduje o tym których przepisów naruszenie stanowi przesłankę do podjęcia pościgu, to w przypadku strefy przyległej, wyłącznej strefy ekonomicznej, szelfu

³⁸² Zob. *The M/V „SAIGA” (No. 2) Case Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*, Judgment 1 July 1999, par. 146.

³⁸³ *Ibidem*, par. 147.

³⁸⁴ Szerzej na temat czynów stanowiących podstawę prawa pościgu zob.: M. N. Poulantzas, *The right of hot pursuit in international law*, edit. II, Dordrecht 2002, s. 129 – 140.

kontynentalnego oraz stref bezpieczeństwa wokół instalacji na szelfie kontynentalnym pościg jest uzasadniony tylko w związku z naruszeniem praw, dla których ochrony te strefy zostały ustanowione. W przypadku strefy przyległej będzie to przykładowo złamanie przepisów celnych lub imigracyjnych. Postuluje się także by prawo pościgu, z uwagi na jego wyjątkowy charakter względem wolności morza otwartego, nie obejmowało drobnych naruszeń prawa lecz dotyczyło tylko poważniejszych incydentów.³⁸⁵

W świetle ust. 4 art. 111 KoPM pościg uważa się za wszczęty tylko pod warunkiem, że ścigający statek upewnił się za pomocą możliwych do zastosowania środków, jakimi dysponuje, że ścigany statek lub jedna z jego łodzi bądź też inne jednostki wspólnie z nim działające i używające ściganego statku jako swej bazy znajdują się w granicach morza terytorialnego albo, stosownie do okoliczności, w strefie przyległej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej, lub nad szelfem kontynentalnym. Sformułowanie takie pozostawia ocenę pozycji ściganego statku subiektywnej percepcji statku ścigającego. Prowadzić to może jak w sprawie *Volga*³⁸⁶ do sytuacji, w których pościg uznany będzie za legalny, mimo że ścigany statek w momencie rozpoczęcia pościgu znajdował się poza wodami terytorialnymi lub strefami podlegającymi jego pozaterytorialnej jurysdykcji.

Z treści par. 4 art. 111 KoPM jasno wynika, że dla rozpoczęcia pościgu nie jest konieczna obecność samego ściganego statku w obszarach podlegających terytorialnej lub funkcjonalnej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Wystarczy, że znajdować się tam będzie jedna z jego łodzi bądź też inna jednostka wspólnie z nim działająca i używająca ściganego statku jako swej bazy. Jest to tzw. konstruktywna koncepcja obecności (*constructive presence*), a jej *raison d'être* to uniemożliwienie obchodzenia przepisów konwencji poprzez używanie do działań zabronionych na wodach podlegających jurysdykcji państwa nadbrzeżnego zamiast statku matki należących do niego łodzi lub innych jednostek³⁸⁷ np. bezzałogowych pojazdów podwodnych (UUV) lub nawierzchniowych (USV) albo nurków używający podwodnych skuterów. Podstawą uznania odpowiedzialności statku znajdującego się na wodach otwartych jest wystąpienie pomiędzy nim a dokonującą naruszenia przepisów państwa nadbrzeżnego łodzią lub inną jednostką ściśle określonej relacji wyrażającej się we wspólnym działaniu oraz bazowaniu tej łodzi lub jednostki na statku matce (*mother ship relationship*). Związek taki zachodzić będzie gdy załoga takiej łodzi lub innej jednostki jest

³⁸⁵ R.C. Reuland, The customary right of hot pursuit onto the high seas: annotations to article 111 of the Law of the Sea Convention, Virginia Journal of International Law Association Virginia Journal of International Law, no. 33 1993, s. 558. Podobnie: R. Zaorski, Konwencje genewskie o prawie morza, Gdynia 1962, s. 123.

³⁸⁶ Zob. The Volga Case, Russian Federation v. Australia, Judgment 23 december 2002, par. 33.

³⁸⁷ M. N. Poulantzas, The right of hot pursuit in international law, Edit. II, Dordrecht 2002, s. 247.

jednocześnie członkiem obcego statku i działa na polecenie kapitana tego statku lub władz państwa bandery.³⁸⁸

Od koncepcji konstruktywnej obecności odróżnić należy jej rozszerzoną wersję (*extensive constructive presence*) w przypadku której nie wymaga się dla uznania odpowiedzialności ściganego statku zaistnienia wzmiankowanej relacji z działającą na wodach podlegających jurysdykcji państwa nadbrzeżnego łodzią lub inną jednostką. Koncepcja rozszerzonej konstruktywnej obecności nie znajduje wyraźnego poparcia w tekście Konwencji z Montego Bay (ani w tekście Konwencji Genewskiej) mimo to stała się podstawą rozstrzygnięcia m. in. w sprawie *R. v. Mills and Others*.³⁸⁹ W sprawie tej statek zarejestrowany na wyspach Saint Vincent i Grenadyny o nazwie *Poseidon*, przekazał na wodach otwartych na pokład brytyjskiego kutra Delvan ładunek 3,5 ton konopi indyjskich. Delvan został następnie zatrzymany przez brytyjskie służby bezpośrednio po przybyciu do portu w Littlehampton. Służby te dokonały także zatrzymania znajdującego się na wodach otwartych Poseidona. Brytyjski sąd, oceniając zasadność zatrzymania Poseidona w świetle art. 23 ust. 3 Konwencji Genewskiej stwierdził, że zachodzi między oboma statkami wymagana w tym przepisie więź.³⁹⁰

Warunkiem koniecznym dla podjęcia pościgu jest także podanie przez ścigający statek wizualnego lub akustycznego sygnału do zatrzymania się, z odległości pozwalającej na jego odbiór przez obcy statek.³⁹¹ Wymóg stosowania sygnalizacji umożliwić ma ściganej jednostce przygotowanie się do kontroli. Dopiero zignorowanie wezwania do zatrzymania daje podstawę do rozpoczęcia pościgu za obcym statkiem. W tym kontekście pojawia się potrzeba przeanalizowania dwóch kwestii o znaczeniu praktycznym. Czy nadawanie sygnałów do zatrzymania jest zawsze niezbędne dla rozpoczęcia pościgu oraz czy sygnał do zatrzymania się można nadać drogą radiową?

Wydaje się, że wymóg stosowania sygnalizacji wynika jednoznacznie z literalnego brzmienia art. 111 § 4 KoPM. Obowiązek ten został potwierdzony także przez Sąd

³⁸⁸ D. Marcinkowska, Znaczenie i zakres prawa pościgu, Prawo Morskie 2001, t. XV, s. 45.

³⁸⁹ Zob. W. C. Gilmore, Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*, International & Comparative Law Quarterly, Vol. 44, Issue 04, October 1995, s. 949-958.

³⁹⁰ T. Yoshifumi, The International Law of the Sea, Cambridge 2012, s. 165 – 166.

³⁹¹ Art. 17. (1.) Ustawy o Straży Granicznej stanowi: Przed rozpoczęciem pościgu należy, z odległości umożliwiającej odebranie sygnału, przekazać wizualny i dźwiękowy sygnał polecający zatrzymanie się statku. (2.) Jednostki pływające Straży Granicznej w celu zatrzymywania statków stosują sygnały międzynarodowego kodu sygnałowego z jednoczesnym wystrzeleniem, dla zwrócenia uwagi statku, dwóch nabożów sygnałowych koloru zielonego i zapaleniem w nocy dwóch zielonych świateł rozpoznawczych na maszcie, przysługujących jednostkom pływającym ochraniającym granicę państwową. Sygnałem do zatrzymania statków, stosowanym przez statki powietrzne, są dwa naboje sygnałowe koloru zielonego wystrzelone przed dziób statku.

Apelacyjny USA dla Piątego Okręgu w sprawie *United States v. Postal*. W sprawie tej okręt amerykańskiej straży przybrzeżnej Cape York dokonał dwukrotnego zatrzymania, płynącego pod banderą Kajmanów statku La Rosa. Pierwsze zatrzymanie oraz inspekcja pokładu La Rosa miała miejsce na wodach terytorialnych USA. Po powrocie grupy inspekcyjnej na Cape York, okręt ten wszedł za podejrzaną jednostką na wody otwarte gdzie miało miejsce kolejne zatrzymanie i inspekcja. Amerykański sąd orzekł, że z uwagi na brak nadania sygnałów poprzedzających rozpoczęcie pościgu drugie zatrzymanie należy uznać za bezprawne.³⁹² Jednocześnie jednak orzeczono, że prowadzony niezgodnie z prawem pościg nie pozbawia amerykańskich sądów jurysdykcji w tej sprawie zgodnie z regułą *Ker – Frisbie*.³⁹³

Spotkać się można jednak z opinią w doktrynie, że w określonych sytuacjach brak sygnałów ostrzegawczych nie musi przesądzać o braku legalności pościgu. Podstawę do takiego twierdzenia daje wyrok w sprawie *The Newton Boy*, w której to amerykański sąd orzekł, że można odstąpić od obowiązku sygnalizacji zamiaru rozpoczęcia pościgu w sytuacji gdy wcześniej podejrzaný statek podjął już próbę ucieczki. Próba ucieczki ma dowodzić zdaniem sądu, że załoga ściganego statku ma świadomość zamiaru dokonania kontroli przez zbliżający się okręt. Zdaniem R. C. Reulanda powyższa argumentacja wydaje się być zasadna, biorąc pod uwagę sens obowiązku sygnalizowania wezwania, polegający na daniu szansy podejrzaney obcej jednostce na zatrzymanie się i przygotowanie do inspekcji. W sytuacji gdy z okoliczności jasno wynika, że jednostka ta nie ma zamiaru zatrzymać się i podejmuje próbę ucieczki obowiązek nadawania wezwania do zatrzymania wydaje się być już tylko bezużytecznym wymogiem formalnym.³⁹⁴ Pogląd ten należy jednak uznać za nieuzasadniony świetle treści art. 111 Konwencji z Montego Bay.

W trakcie prac przygotowawczych do I Konferencji Prawa Morza z 1958 r. zrezygnowano z możliwości nadawania wezwania do zatrzymania drogą radiową. Komisja Prawa Międzynarodowego obawiała się, że tego typu możliwość doprowadzić może do nadużywania prawa pościgu.³⁹⁵ Obecnie wielu autorów opowiada się jednak za dopuszczeniem takiego rozwiązania. Dziś bez problemu można nagrywać treść komunikatów

³⁹² O. Schachter, The doctrine of self – executing treaties and U. S. v. Postal: Win at any price?, American Journal of International Law, October 1980, Vol. 74, No. 4, s. 893.

³⁹³ Znana też jako reguła *Ker – Frisbie – Alvares*. Jest to obowiązująca w USA reguła, zgodnie z którą podejrzaný o popełnienie przestępstwa stanąć mogą przed amerykańskim wymiarem sprawiedliwości bez względu na to czy ich obecność w USA jest wynikiem przeprowadzonej zgodnie z prawem ekstradycji czy kidnappingu.

³⁹⁴ R. C. Reuland, The customary Right of Hot Pursuit Onto the Highs: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention, Virginia Journal of International Law, Vol. 33:527, 1993, s. 583 – 584.

³⁹⁵ D. Marcinkowska, Znaczenie i zakres prawa pościgu... op. cit., s. 47.

radiowych do i ze statków, rejestrować datę i czas ich nadawania co w sytuacjach spornych stanowić może dowód zadośćuczynienia obowiązкови nadania wezwania do zatrzymania w sposób pozwalający na jego odbiór przez obcy statek.³⁹⁶

Aby pościg mógł być uznany za zgodny z prawem międzynarodowym powinien być natychmiastowy oraz ciągły (*hot and continuous pursuit*). Natychmiastowość pościgu oznacza, że każda zwłoka pomiędzy momentem zaobserwowania naruszenia prawa państwa nadbrzeżnego przez obcy statek, a podjęciem pościgu podważać będzie jego legalność. Zgodnie z art. 111 § 6 lit. (b) KoPM po rozpoczęciu pościgu musi być kontynuowany bez przerwy. Ciągłość pościgu to podstawowa przesłanka, gwarantująca zachowanie przez ścigający statek prawa do zatrzymania obcej jednostki na wodach otwartych. Warunek ciągłości pościgu gwarantować ma także, że w skutek błędnej identyfikacji nie zostanie zatrzymany na wodach otwartych żaden inny statek, niż ten tylko który dopuścił się naruszenia.³⁹⁷ Przerwaniem pościgu nie będą jednak chwilowe przerwy w pościgu, takie jak na przykład zatrzymanie statku spowodowane mgłą lub zatrzymanie w celu zebrania dowodów porzuconych przez uciekającą jednostkę.³⁹⁸

Przerwaniem pościgu nie będzie także zmiana dokonana między powietrznymi lub wodnymi statkami prowadzącymi pościg. Nie jest wymagane bowiem by cały pościg miał być prowadzony przez ten sam statek morski lub powietrzny, który go rozpoczął. Możliwość przejęcia pościgu przewidziano w art. 111 § 6 lit. (b). Przepis ten mówi *explicite* tylko o możliwości przejęcia pościgu od statku powietrznego. Całkowicie jednak nieuzasadnionym i nielogicznym byłoby na tej podstawie uniemożliwienie przejęcia pościgu od okrętu lub innego statku prowadzącego pościg.³⁹⁹ Tak więc zaprzestanie pościgu przez statek inicjujący go nie oznacza zniweczenia warunku ciągłości, jeżeli tylko w danym momencie pościg jest kontynuowany przez inny statek morski lub powietrzny.⁴⁰⁰

Zgodnie z art. 111 § 6 lit. (b) uprawnione do przejęcia pościgu są tylko statki powietrzne i morskie państwa nadbrzeżnego. Mając to na uwadze, a także obecny w doktrynie pogląd, że pościg jest stosunkiem między statkiem odpowiedzialnym za naruszenie oraz państwem, którego przepisy wewnętrzne zostały naruszone, zastrzeżenia rodzić może legalność tzw. pościgu wielostronnego (*multilateral hot pursuit*), polegającego na udziale w

³⁹⁶ C. H. Allen, *Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices*, *Ocean Development and International Law*, Vol. 20, s. 323

³⁹⁷ A. V. Love, *The Development of the Concept of the Contiguous Zone*, *British Yearbook of International Law* 1981, 52(1), s. 121.

³⁹⁸ R. C. Reuland, *The customary right of hot pursuit...* op. Cit., s. 584.

³⁹⁹ W. Gillmore, *Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement. A Case Note*, *Marine Policy*, vol. 12, issue 2, s. 105.

⁴⁰⁰ R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 231.

pościgu okrętów państwa trzeciego. W praktyce mimo prawnomiędzynarodowych wątpliwości współpraca tego typu podejmowana jest zarówno *ad hoc*⁴⁰¹ jak i w oparciu o uprzednio zawarte umowy międzynarodowe.⁴⁰²

Prawo pościgu ustaje z chwilą wejścia ściganego statku na morze terytorialne własnego państwa lub państwa trzeciego (art. 4 § 3 KoPM). *Ratio legis* tego przepisu jest ochrona suwerenności państw przybrzeżnych w obrębie należących do nich wód terytorialnych. Przepis ten nie dotyczy jednak wyłącznej strefy ekonomicznej ani nawet strefy przyległej. Z punktu widzenia prawa pościgu obszary podlegające jurysdykcji funkcjonalnej państwa nadbrzeżnego traktowane są jak części morza otwartego.⁴⁰³ Zakaz ten nie ma jednak charakteru bezwzględnie obowiązującego co oznacza, że pościg może być kontynuowany za zgodą właściwych władz państwa nadbrzeżnego udzieloną doraźnie lub wyrażoną w postanowieniach umowy międzynarodowej zawartej pomiędzy zainteresowanymi państwami.⁴⁰⁴

W literaturze przedmiotu spotkać się można z opinią, że krótkotrwały pobyt w obrębie wód terytorialnych własnego lub trzeciego państwa w celu uniknięcia zatrzymania nie skutkuje wygaśnięciem prawa pościgu. Zwolennicy tej koncepcji zwracają uwagę na *ratio legis* art. 4 § 3 KoPM, którym jest ochrona zwierzchnictwa terytorialnego państw nadbrzeżnych nad ich wodami terytorialnymi. W sytuacji powrotu ściganego statku na wody otwarte wznowienie pościgu nie narusza w żaden sposób suwerenności państwa nadbrzeżnego.⁴⁰⁵ Co więcej przyjęcie rozwiązania, że prawa pościgu w takiej sytuacji wygasa stałoby w kontrze z potrzebą zapewnienia porządku i bezpieczeństwa publicznego na wodach otwartych. Kwestia dopuszczalności wznowienia pościgu wydaje się być jednak nieprzesądzona i wymagać będzie indywidualnego rozważenia w odniesieniu do każdego konkretnego przypadku.

⁴⁰¹ W 2003 r. australijski patrolowy statek Southern Patrol prowadził przez 21 dni pościg za urugwajskim kutrem Viarsa I podejrzanym o nielegalne połowy na australijskich wodach. Ostatecznie kuter zatrzymano przy pomocy brytyjskich i południowoafrykańskich jednostek w odległości 3,5 tys. kilometrów na południowy - zachód od stolicy RPA.

⁴⁰² Przykładem takiego porozumienia jest zawarta 8 stycznia 2007 r. Umowa o współpracy w egzekwowaniu prawa dotyczącego rybołówstwa między rządem Australii a rządem Republiki Francuskiej w obszarach morskich przyległych do Francuskich Terytoriów Południowych i Antarktycznych oraz Wysp Heard i McDonalda. W art. 4 § 4 niniejszej umowy czytamy: „An authorised vessel of one Party may take over the hot pursuit commenced by an authorised vessel of the other Party.”

⁴⁰³ R. C. Reuland, *The customary right of hot pursuit...* op. cit., s. 577.

⁴⁰⁴ Przykładem może tu być art. 4 Traktatu zawartego pomiędzy Francją i Australią w sprawie współpracy w obszarach morskich Oceanu Południowego (Canberra, 24 listopada 2003), który pozwala na kontynuowanie pościgu w obrębie wód terytorialnych państw stron umowy pod warunkiem poinformowania państwa nadbrzeżnego o prowadzonym pościgu.

⁴⁰⁵ C. H. Allen, *Doctrine of Hot Pursuit...* op. cit., s. 320.

Realizując prawo pościgu należy liczyć się z tym, że jeżeli ścigany statek zostanie zatrzymany poza morzem terytorialnym w okolicznościach, które nie usprawiedliwiły wykonywania prawa pościgu, należy mu wynagrodzić wszelkie wyrządzone straty i szkody (art. 111 § 8 KoPM).

3. Prawo wizyty

Prawo wizyty, uprawniające okręt wojenny do zatrzymania obcego statku handlowego, zweryfikowania dokumentów pokładowych oraz zrewidowania jego ładunku ma swoje źródło w zwyczajowym prawie wojny morskiej. Prawo wizytowania obcych statków handlowych w czasie wojny służyć ma kontroli przestrzegania neutralności przez te statki oraz zwalczaniu przewozu kontrabandy wojennej.⁴⁰⁶

Inaczej wygląda zakres prawa wizyty w czasie pokoju. W Konwencji genewskiej w art. 22 stwierdzono, że poza wypadkami w których akt ingerencji wynika z uprawnień wynikających z umów międzynarodowych, okręt wojenny który spotyka na morzu otwartym obcy statek handlowy, nie może go poddać rewizji chyba że zachodzi uzasadnione podejrzenie:

- a) że statek uprawia piractwo;
- b) że statek zajmuje się handlem niewolnikami;
- c) że statek podnosząc obcą banderę lub odmawiając podniesienia bandery w rzeczywistości jest statkiem o tej samej przynależności państwowej, co okręt wojenny.

W art. 110 podpisanej w 1982 r. Konwencji o prawie morza do katalogu przesłanek uzasadniających wizytowanie obcych statków na morzu pełnym dodano dwie dodatkowe okoliczności:

- a) nadawanie nielegalnych audycji radiowych lub telewizyjnych z morza pełnego oraz;
- b) brak przynależności państwowej.

W Konwencji z Montego Bay uległ rozszerzeniu także podmiotowy zakres prawa wizyty. W świetle art. 110 KoPM jednostkami, które mogą być wizytowane, są wszystkie statki poza okrętami i statkami korzystającymi z pełnego immunitetu jurysdykcyjnego.⁴⁰⁷ Jednostkami uprawnionymi do wizytowania są natomiast nie tylko okręty wojenne, ale także wojskowe statki powietrzne oraz wszelkie inne należycie upoważnione statki morskie lub

⁴⁰⁶ J. Symonides, Nowe prawo morza, Warszawa 1986, s. 305.

⁴⁰⁷ W świetle art. 22 § 1 KoMP wizytować można tylko obce statki handlowe.

powietrzne, posiadające wyraźne znaki rozpoznawcze świadczące o tym, że pozostają one w służbie rządowej.

Istotą prawa wizyty jest sprawdzenie czy podejrzany statek ma prawo podnosić swoją banderę. W tym celu okręt wojenny może wysłać do podejrzanego statku łódź pod dowództwem oficera. Jeżeli po sprawdzeniu dokumentów nadal istnieją podejrzenia, może on przeprowadzić dalszą kontrolę na statku, która powinna zostać dokonana z możliwie największą rozwagą.

Przeciwdziałaniu nadużywaniu prawa wizyty służyć ma obowiązek wynagrodzenia wszelkich strat lub szkód powstałych w wyniku zatrzymania i wizytowania statku w sytuacji gdy podejrzenia okażą się nieuzasadnione i jeżeli zatrzymany statek nie popełnił żadnego czynu, który by te podejrzenia usprawiedliwiał.

3.1. Prawo traktatowe

Przed wszystkim państwa mogą w drodze porozumień międzynarodowych zezwalać obcym okrętom na wizytowanie i przeszukiwanie statków zarejestrowanych w państwach będących stronami umowy. Tego typu praktyka ma wieloletnią tradycję. Na przykład w Konwencji o ochronie kabli podmorskich z 1884 r. upoważniono okręty należące do stron konwencji do zatrzymywania i kontrolowania statków handlowych podejrzanych o łamanie postanowień konwencji.⁴⁰⁸ Także współcześnie istnieje wiele tego typu porozumień dotyczących zwalczania przemytu broni, nielegalnego handlu narkotykami i substancjami psychotropowymi czy zwalczania nielegalnych połowów. Szczególnym przykładem tego typu porozumień są tzw. *Ship – rider agreements*. Porozumienia tego typu pojawiły się po raz pierwszy w zawieranych przez USA z innymi państwami bilateralnych umowach międzynarodowych dotyczących zwalczania przemytu narkotyków. Porozumienia te zakładają umieszczenie na okręcie jednego z państw stron umowy (*host – state*) funkcjonariusza właściwych służb drugiej umawiającej się strony (*ship – rider*). Załoga okrętu zostaje następnie upoważniona do wizytowania w asyście tego funkcjonariusza jednostek noszących banderę jego państwa. Co więcej funkcjonariusz ten może posiadać także upoważnienie do wyrażania zgody na kontynuowanie przez goszczący go okręt pościgu na wodach terytorialnych delegującego go państwa. W praktyce wiele umów tego typu zawiera zezwolenie na dokonywanie wizytacji statków płynących pod banderą państw - stron

⁴⁰⁸ M. N. Shaw, Prawo międzynarodowe, Warszawa 2006, s. 358.

umowy lub kontynuowanie pościgu także bez konieczności delegowania na pokłady okrętów upoważnionych funkcjonariuszy.⁴⁰⁹

3.2. Handel niewolnikami

Prawo wizyty w sytuacji podejrzenia, że statek wykorzystywany jest w handlu niewolnikami stanowi pozostałość toczonej w XIX walki z niewolnictwem na morzu, której początki sięgają uchwalonej 8 lutego 1815 r. deklaracji Kongresu Wiedeńskiego o zniesieniu handlu Murzynami.⁴¹⁰ Jednym z najważniejszych porozumień międzynarodowym, dotyczących zwalczania niewolnictwa był podpisany 2 lipca 1890 r. tzw. Akt Brukselski (*The General Act for The Repression of The African Slave Trade, Brussels Act*). Działaniom podejmowanym przeciwko handlarzom niewolników na morzu poświęcono rozdział trzeci aktu. By uzyskać zgodę wszystkich państw biorących udział w Konferencji Brukselskiej na prawo do wzajemnego zatrzymywania i przeszukiwania podejrzanych statków oraz aresztowania handlarzy niewolników ograniczono te uprawnienia do specjalnie wyznaczonej strefy handlu niewolnikami (*slave trade zones*), obejmującej część Oceanu Indyjskiego, Morze Czerwone oraz Zatokę Perską. Uprawnienie to ograniczone było tylko do statków płynących pod banderą państw stron aktu o tonażu nie mniejszym niż 500 ton.⁴¹¹

W dniu 25 września 1926 r. podpisano w Genewie pod auspicjami Ligi Narodów Konwencję w sprawie niewolnictwa, która m. in. zawiera definicję niewolnictwa oraz handlu niewolnikami.⁴¹² Zgodnie z art. 1 § 1 niewolnictwo jest stanem czy położeniem jednostki względem której stosowane jest postępowanie w całości lub w części wynikające z prawa własności. Natomiast pojęcie handlu niewolnikami w świetle art. 1 § 2 obejmuje:

- a) wszelkie pojmanie, nabycie lub odstąpienie danej osoby celem uczynienia z niej niewolnika;
- b) wszelkie nabycie niewolnika dla sprzedaży lub zamiany,
- c) jakiegokolwiek akt odstąpienia drogą sprzedaży lub zamiany niewolnika nabytego dla celów sprzedaży lub wymiany jak i wogóle
- d) wszelki rodzaj handlu lub przewozu niewolników.

Oprócz ogólnej deklaracji państw stron konwencji do działań na rzecz zapobieżenia handlowi niewolników oraz wyeliminowania niewolnictwa państwa te

⁴⁰⁹ D. Guilfoyle, *Shipping interdiction and the law of the sea*, Cambridge 2009, s. 72.

⁴¹⁰ J. Symonides, *Nowe prawo morza...* op. cit. s. 306.

⁴¹¹ J. P. Rodriguez (ed.), *The historical encyclopedia of world slavery*, Vol. I, Santa – Barbara 1997, s. 107.

⁴¹² Dz.U. 1931 nr 4 poz. 21

zobowiązały się przedsięwziąć niezbędne kroki, w celu zapobieżenia i uniemożliwienia ładowania na okręty, wyładowywania, przewozu niewolników na swych wodach terytorialnych, jak również przewożenia ich wszystkimi statkami, noszącymi flagi państw stron konwencji.

Państwa strony Konwencji zobowiązały się ponadto zawrzeć w najszybszym możliwym czasie umowę ogólną o handlu niewolnikami, dającą im prawa i nakładającą na nich obowiązki tego samego rodzaju jakie zostały przewidziane przez konwencję z dnia 17 czerwca 1925 r. dotyczącą międzynarodowego handlu bronią. Chodziło tu głównie o możliwość utworzenia na wodach wokół Afryki specjalnych stref, w obrębie których statki mogłyby być kontrolowane przez okręty wojenne.

W trakcie prac Komisji Ligi Narodów rozważano możliwość zaliczenia obok aktów piractwa morskiego także przewozu niewolników do czynów określanych mianem *delicta iuris gentium*. Rozwiązanie to nie znalazło się jednak w Konwencji z 1926 r. Przeciwno traktowaniu przewozu niewolników na równi z aktami piractwa opowiedziała się także Komisja Prawa Międzynarodowego w trakcie prac kodyfikacyjnych prawa morskiego. Na konferencji genewskiej przychyłono się do propozycji KPM by zrezygnować ze szczegółowego regulowania w przyszłej konwencji problematyki handlu niewolnikami drogą morską. Zamiast tego w art. 13 Konwencji genewskiej zawarto jedynie ogólną zasadę zobowiązującą państwa do zwalczania przewozu niewolników drogą morską.⁴¹³

Rozwiązanie to w niemal niezmienionej formie zostało następnie przyjęte w Konwencji jamajskiej. W art. 99 KoPM zobowiązano każde państwo do stosowania skutecznych środków dla zapobiegania i karania przewozu niewolników na statkach uprawnionych do podnoszenia jego bandery oraz dla zapobiegania bezprawnemu używaniu jego bandery w tym celu. Co więcej postanowiono, że każdy niewolnik, który znajdzie schronienie na statku, niezależnie od tego, pod jaką banderą pływa ten statek, staje się wolny *ipso facto*.

Mimo, że Konwencja z Montego Bay w art. 110 zalicza zarówno piractwo jak i handel niewolnikami do przesłanek usprawiedliwiających wizytowanie obcych statków na morzu otwartym to jednak nie zrównuje ich pod względem jurysdykcyjnym. Proceder przewozu niewolników drogą morską, w przeciwieństwie do aktów piractwa, nie jest objęty jurysdykcją uniwersalną. Każdy okręt wojenny może zatrzymać na morzu pełnym statek podejrzany o udział w handlu niewolnikami i dokonać jego wizytacji. Uprawnionym jednak do jego zajęcia

⁴¹³ R. Bierzanek, *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960, s. 251 – 252.

oraz aresztowania załogi jest wyłącznie państwo bandery zatrzymanego statku. Państwo do którego należy okręt korzystający z prawa wizyty może w takiej sytuacji jedynie powiadomić właściwe władze państwa bandery wizytowanego statku o wykryciu dowodów na handel niewolnikami. Na państwie tym ciąży zgodnie z art. 99 KoPM prawnomiędzynarodowe zobowiązanie do podjęcia stosownych działań służących ukaraniu podejrzanych osób.

W przeciwieństwie do piractwa Konwencja o prawie morza nie definiuje pojęcia niewolnictwa i handlu niewolnikami. W dzisiejszych czasach niewolnictwo (*slavery*) w znaczeniu ścisłym - a więc sytuacja w której mamy do czynienia z osobą będącą przedmiotem cudzej własności – praktycznie nie występuje. Współcześnie problemem jest natomiast handel ludźmi (*human trafficking*), polegający na wykorzystywaniu cudzej faktycznej podległości w celach zarobkowych. Tego typu praktykom zbliżonym do niewolnictwa często towarzyszy nielegalny transport drogą morską. Żadne z postanowień Konwencji z Montego Bay nie odnoszą się jednak do tego typu procederu. W tym kontekście przepisy Konwencji jamajskiej, poświęcone zwalczaniu handlu niewolnikami wydają się mieć znaczenie już tylko historyczne.

Szukając jednak współczesnych analogii dla handlu niewolnikami nieuchronnie nasuwa się skojarzenie z procederem brania zakładników. Od dawna jedną z popularniejszych metod realizacji celów przez różnego rodzaju ugrupowania ekstremistyczne jest branie zakładników. Wzięcie za zakładników obywateli określonego państwa stanowić może bowiem istotny argument w negocjacjach z jego władzami. Tak jak kiedyś właściciele niewolników tak dziś terroryści stać się mogą panami cudzego życia i śmierci. Niewolnictwo przez wieki stanowiło prawnie usankcjonowane uprzedmiotowienie jednych ludzi względem drugih. W przypadku przestępstwa brania zakładników mamy natomiast do czynienia z faktycznym władztwem terrorystów nad znajdującymi się w ich niewoli zakładnikami. Należy jednak pamiętać, że Liga Narodów w 1926 r. zakazała handlu niewolnikami.⁴¹⁴ Od tego momentu w świetle prawa międzynarodowego proceder ten stanowi zbrodnię prawa międzynarodowego, a nie legalne wykonywanie prawa własności nad drugim człowiekiem. Przestępstwo brania zakładników także posiada charakter międzynarodowy. Jest ono zdefiniowane w art. 1. Międzynarodowej konwencji przeciwko braniu zakładników z 10

⁴¹⁴ Należy pamiętać, że już na Kongresie Wiedeńskim 8 lutego 1815 r. uchwalono deklarację o zniesieniu handlu niewolnikami. Mimo to niewolnictwo jako instytucja prawna przetrwało w niektórych państwach jeszcze długi czas. Ostatnim państwem, które zdelegalizowało niewolnictwo jest Mauretania. Po próbach podjętych w 1905 oraz 1981 roku zakaz niewolnictwa wprowadzono w 2007 r. Mimo to problem niewolnictwa wciąż jest obecny w tym kraju. Zob. K. Bales, *Disposable People. New Slavery in the Global Economy*, Londyn 2012, 80 – 121.

grudnia 1979 r.⁴¹⁵, który stanowi, że przestępstwo brania zakładników popełnia każdy kto zatrzymuje lub przetrzymuje i grozi zabiciem, zranieniem albo dalszym przetrzymywaniem innej osoby w celu wymuszenia od strony trzeciej, to jest od państwa, międzynarodowej organizacji międzyrządowej, osoby fizycznej lub prawnej albo grupy osób, działania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek działania jako wyraźnego lub dorozumianego warunku zwolnienia zakładnika. Z treści cytowanego artykułu wynika, że o bycie przestępstwa brania zakładników decydują dwa główne elementy: fizyczne zniewolenie osoby zakładnika oraz dążenie do uzyskania dzięki temu określonych korzyści od strony trzeciej. Mamy tu więc do czynienia ze swoistym handlem, którego przedmiotem jest zakładnik. Korzyści te mają często charakter ustępstw politycznych, ale mogą mieć one także wymiar finansowy w przypadku okupu.⁴¹⁶ Te dwa elementy są także charakterystyczne dla handlu niewolnikami – zniewolenie ludzi miało przynosić handlarzom wymierne korzyści finansowe z ich sprzedaży. Omawiając analogie między procederem brania zakładników i handlem niewolnikami należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden istotny czynnik – w obu przypadkach mamy do czynienia z procesem dehumanizacji ofiar. Tak jak niewolnik stanowił kiedyś wyłącznie żywy towar tak dziś terroryści zdają się traktować swoje ofiary – przedmiotowo i instrumentalnie. W optyce terrorystów ich ofiary przestają być ludźmi a stają się wyłącznie celami. Tak więc w obu przypadkach mamy do czynienia z sytuacją, w której sprawcy stają się dysponentami cudzego losu. Z uwagi na powyższe analogie wydaje się, że proceder brania zakładników mieścić się może w zakresie pojęcia handlu niewolnikami zdefiniowanym w art. 1 § 2 Konwencji w sprawie niewolnictwa. Tego rodzaju subsumcja ułatwiona jest także z uwagi na użyte w definicji handlu niewolnikami pojęcia niedookreślone: wszelkie pojmanie, jakikolwiek akt zamiany lub wszelki rodzaj handlu niewolnikami.

Oczywiście w praktyce tego rodzaju interpretacja budzić może poważne kontrowersje. Wykazane jednak powyżej *iunctim* procederów handlu niewolnikami oraz brania zakładników wskazuje, że o wiele bardziej praktycznym byłoby zastąpienie anachronicznego zapisu art. 110 § 1 lit. b KoPM uprawnieniem do wizytowania obcych statków na morzu otwartym w sytuacji uzasadnionego podejrzenia (albo raczej pewności), że na danym statku znajdują się zakładnicy.

3.3. Nielegalne nadawanie audycji z morza pełnego

⁴¹⁵ DzU z 2000 r., nr 106, poz. 1123

⁴¹⁶ Tego typu porwania dla okupu stały się jednym z głównych źródeł dochodów np. Al-Ka'idy Islamskiego Maghrebu. To z powodu rosnącej liczby porwań dla okupu przeniesiono w 2009 r. z Afryki do Ameryki Południowej słynny Rajd Dakar.

W latach sześćdziesiątych problemem dla wielu państw stanowiły nielegalne audycje radiowe i telewizyjne nadawane z pokładów statków lub instalacji umieszczonych poza ich wodami terytorialnymi. Wiele państw, znajdujących się w pobliżu tych nadajników lub odbierających z nich audycje uznało ten proceder za zagrażający ich interesom narodowym.⁴¹⁷

W celu wyeliminowania tego zjawiska 22 stycznia 1965 r. doszło do zawarcia Europejskiego porozumienia o zapobieganiu audycjom nadawanym ze stacji znajdujących się poza terytorium państwowym. Porozumienie to stworzyło podstawę do zwalczania aktów nielegalnego nadawania audycji w sytuacji gdy umawiające się strony posiadają jurysdykcję. Nie rozwiązało jednak problemu nadawania audycji z pokładu obcych statków lub statków bez przynależności państwowej.⁴¹⁸

Państwa Wspólnoty Europejskiej, będąc najpoważniej zagrożone tym procederem, wystąpiły z inicjatywą włączenia przepisów o zwalczaniu nielegalnych audycji do przyszłej konwencji o prawie morza.⁴¹⁹ Problematyka ta została następnie uregulowana w art. 109 KoPM, który stanowi, że

- 1) wszystkie państwa zobowiązane są do współpracy w zwalczaniu nadawania audycji bez upoważnienia z morza pełnego;
- 2) przez "nadawanie audycji bez upoważnienia" należy rozumieć sprzeczny z przepisami międzynarodowymi przekaz dźwiękowych audycji radiowych lub telewizyjnych ze statku lub instalacji na morzu pełnym z przeznaczeniem do powszechnego odbioru, za wyjątkiem przekazywania wezwań o ratunek;
- 3) każda osoba, która nadaje nielegalne audycje, może być postawiona przed sądem:
 - a) państwa bandery statku,
 - b) państwa rejestracji instalacji,
 - c) państwa, którego osoba ta jest obywatelem,
 - d) każdego państwa, gdzie przekazy mogą być odbierane lub
 - e) każdego innego państwa, w którym przekazy te zakłóciły dozwoloną łączność radiową;
- 4) państwo posiadające jurysdykcję może zatrzymać każdy statek oraz aresztować osoby, nadające nielegalne audycje a także zarekwirować aparaturę nadawczą.

⁴¹⁷ J. Symonides, Nowe prawo morza... op. cit. s. 302.

⁴¹⁸ Ibidem... s. 303.

⁴¹⁹ Ibidem... s. 304.

3.4. Brak przynależności państwowej oraz podejrzenie tożsamości bandery

Zgodnie z art. 110 (1) (d) KoPM podstawą do wizytowania znajdującego się morzu otwartym obcego statku jest także okoliczność, że statek ten nie posiada przynależności państwowej lub innymi słowy nie jest zarejestrowany w żadnym państwie. Zgodnie z art. 92 KoPM statki mogą pływać wyłącznie pod banderą jednego państwa. Zmiana bandery nie jest dopuszczalna podczas podróży lub postoju w porcie, poza przypadkami rzeczywistego przeniesienia własności lub zmiany rejestracji. Tym samym także statek który pływa bod banderą dwu lub więcej państw, używając ich zamiennie, nie może powoływać się na przynależność do żadnego z państw i może być potraktowany jako statek nie posiadający żadnej przynależności państwowej.

W literaturze przedmiotu spotkać się można także z opinią, że statek znajdujący się pod kontrolą terrorystów może być uznany za statek bez przynależności państwowej w momencie utraty przez państwo bandery możliwości efektywnego wykonywania jurysdykcji nad swoim statkiem.⁴²⁰

Konwencja o prawie morza nie definiuje jednak dalszego trybu postępowania ze statkiem, którego brak przynależności państwowej zostanie ujawniony. Praktyka USA oraz Wielkiej Brytanii zakłada dopuszczalność zajęcia takiego statku. Zwolennicy tego rozwiązania argumentują, że skoro statek nie jest zarejestrowany w żadnym państwie to tym samym nie przysługuje mu ochrona ze strony jakiegokolwiek państwa. *Ergo* państwo może postępować dowolnie na otwartym morzu w stosunku do statku bez przynależności państwowej gdyż w stosunku do takiego statku nie zachodzi domniemanie, że jedno z państw ma wobec innych państw prawo do tego by taki statek korzystał z wolności żeglugi.⁴²¹

Z drugiej strony pamiętać należy, że z suwerenności państwa wynika przynależne mu roszczenie w stosunku do innych podmiotów prawa międzynarodowego aby jego prawa były przez te podmioty szanowane oraz obowiązek szanowania praw innych podmiotów przez nie same. Konsekwencją tego jest prawo żądania przez każde państwo aby jego obywatele byli szanowani przez inne państwa.⁴²² Pamiętać zatem należy, że członkowie załogi statku pozbawionego przynależności państwowej nie tracą obywatelstwa swojego ojczystego kraju. W związku z tym spotkać można w literaturze przedmiotu opinię, że dla zajęcia na morzu otwartym statku, który nie płynie pod banderą żadnego państwa, wymaga się dodatkowo

⁴²⁰ G. Witschel, *Mare Liberum and Maritime Security: Contradiction or Complement?*, (w:) M. H. Nordquist, R. Wolfrum (red.), *Legal Challenges in Maritime Security*, Leiden – Boston 2008, s. 116.

⁴²¹ L. Ehrlich, *Suwerenność a morze...* op. cit., s. 146.

⁴²² Ibidem.

zaistnienia konkretnego łącznika jurysdykcyjnego w formie np. jurysdykcji personalnej lub uniwersalnej.⁴²³

Ostatnią okolicznością usprawiedliwiającą wizytowanie na morzu pełnym obcego statku jest uzasadnione podejrzenie, że statek podnosząc obcą banderę lub odmawiając podniesienia bandery w rzeczywistości jest statkiem o tej samej przynależności państwowej, co okręt wojenny. Motywy przyznania prawa wizyty w tym przypadku są oczywiste. Zachowanie polegające na podnoszeniu obcej bandery lub odmowie podniesienia jakiegokolwiek bandery sugeruje, że statek próbuje uniknąć kontroli okrętu wojennego, do której jest on zawsze uprawniony jako noszący tę samą banderę. W takiej sytuacji rodzi się dodatkowe podejrzenie, że statek ukrywający swoją przynależność państwową czyni tak z obawy przed ujawnieniem nielegalnego ładunku na swoim pokładzie lub próbuje uniknąć konsekwencji popełnionego przestępstwa.⁴²⁴

§ 4. Zwalczanie piractwa morskiego w świetle prawa międzynarodowego

1. Motywacja sprawców jako element konstytuujący piractwo morskie

Definicja piractwa zawarta w art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza podpisanej 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay (tzw. Konwencja jamajska) stanowi niemal dosłowne powtórzenie art. 15 Konwencji o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r. (tzw. Konwencja genewska) Komisja Prawa Międzynarodowego w trakcie prac nad poświęconymi piractwu przepisami Konwencji genewskiej w dużej mierze oparła się na rozwiązaniach prywatnego projektu, opracowanego w 1932 r. pod kierownictwem prof. Josepha Bingham na Uniwersytecie Harwarda – *Harvard Draft Convention on Piracy* (dalej Projekt Harvardzki).⁴²⁵ Aktualnie obowiązująca definicja piractwa zawarta w *artykule 101 Konwencji jamajskiej brzmi:*

⁴²³ D. Guilfoyle, *Shipping interdiction...* op. cit., s. 17 – 18.

⁴²⁴ J. Symonides, *Nowe prawo morza...* op. cit., s. 307.

⁴²⁵ Projekt Harvardzki do działań składających się na piractwo zaliczał: 1) Robbery committed by using a private ship to attack another ship. 2) Intentional, unjustifiable homicide, similarly committed for private ends. 3) Unjustifiable violent attack on persons similarly accomplished for private ends. 4) Any unjustifiable depredation or malicious destruction of property similarly committed for private ends. 5) Attempts to commit the foregoing offenses. 6) Cruising with the purpose of committing any of the foregoing offenses. 7) Cruising as professional robbers in a ship devoted to the commission of such offenses as the foregoing. 8) Participation in sailing a ship (on the high sea) devoted to the purpose of making similar attacks in territorial waters or on land, by descent from the sea. Zob.: *Harvard Draft Convention*, s. 773 – 775.

Każdy z następujących czynów stanowi piractwo:

- (a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
 - (i) na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego;
 - (ii) przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- (b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- (c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów.⁴²⁶

W świetle art. 101 za pirackie będą traktowane wyłącznie czyny popełnione w celach osobistych (*private ends*). Pojęcie celów osobistych stanowi jeden z najbardziej kontrowersyjnych zapisów omawianej definicji. Wysoce sporna jest kwestia czy warunek ten wyłącza z zakresu piractwa motywowaną politycznie działalność terrorystyczną.⁴²⁷

Konwencja Genewska była „produktem” swojej epoki - okresu zimnej wojny. Duży wpływ na prace Komisji Prawa Międzynarodowego miały wydarzenia z lat 50 – tych, kiedy to na morzach chińskich nacjonaści z Tajwanu dokonywali licznych napaści na statki zmierzające do portów w Chinach. Działania te poważnie zagroziły wolności żeglugi na Dalekim Wschodzie. Z inicjatywą w sprawie międzynarodowej współpracy w walce z piractwem na wodach chińskich wystąpił w październiku 1954 r. rząd ZSRR wnosząc do porządku obrad IX sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ punkt pod tytułem: „Sprawa

⁴²⁶ Piracy consists of any of the following acts: (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

⁴²⁷ Pierwsze próby opracowania międzynarodowych przepisów poświęconych walce z piractwem podjęto w 1922 r. w ramach Ligi Narodów. Po trzech latach negocjacji zaniechano prac z uwagi na brak woli ze strony państw członkowskich do przyjęcia wypracowanych rozwiązań. Już jednak w trakcie tych prac pojawiła się propozycja by pojęciem piractwa objąć wszelkie przestępstwa na morzu bez względu na cel i motyw sprawców. Ostatecznie nie zdecydowano się na takie rozstrzygnięcie, wyraźnie oddzielając problem piractwa od aktów motywowanych politycznie.

naruszenia wolności żeglugi w strefie mórz chińskich”.⁴²⁸ Powołując się na postanowienia Układu z Nyon rząd ZSRR zaproponował by działania floty tajwańskiej traktować jako akty pirackie. Państwa komunistyczne z ZSRR na czele (w tym również PRL⁴²⁹) reprezentowały stanowisko, iż działania o charakterze politycznym podejmowane zarówno przez okręty wojenne jak i niezależne jednostki należy traktować jako akty pirackie. Ostatecznie jednak Komisja przychyliła się do stanowiska reprezentowanego przez państwa demokratyczne, ograniczając definicję piractwa do aktów przemocy dokonywanych na morzu otwartym wyłącznie w celach prywatnych/osobistych.

Zarówno Konwencja o prawie morza z 1982 r. jak i Konwencja o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r. nie wyjaśnia w żadnym swoim punkcie, co należy rozumieć pod pojęciem celów osobistych. W tej sytuacji pomocne mogą być *travaux préparatoires* Konwencji Genewskiej oraz Konwencji z Montego Bay.⁴³⁰ Bezsprzeczne jest, iż twórcom definicji zawartej w art. 101 nie chodziło o ograniczenie piractwa tylko do działań podejmowanych z chęci zysku (*lucri causa*). W komentarzu do projektu artykułów dotyczących morza pełnego opracowanego przez VII Komisję Prawa Morskiego z 1955 r. stwierdzono, iż co prawda akt piractwa musi być popełniony w celach prywatnych to jednak „chęć zysku (*animus furandi*) nie jest wymagana; dokonywanie aktów piractwa może być powodowane uczuciem nienawiści lub zemsty, a nie tylko pragnieniem zysku.”⁴³¹ Nienawiść i zemsta tymczasem to jedne z głównych sił napędowych terroryzmu.

Na podstawie prac przygotowawczych do Konwencji Genewskiej z 1958 r. oraz Konwencji jamajskiej z 1982 r. wnioskuję się, iż zawarte w art. 101 pojęcie celów osobistych użyte zostało dla wyłączenia z definicji piractwa działań podejmowanych na morzu przez powstańców, nie uznanych co prawda za stronę wojującą przez państwo z którym walczą, ale ograniczających swoje ataki do celów należących tylko do tego państwa.⁴³² Intencją twórców omawianej definicji było uniknięcie sytuacji, w której to rządy zwalczające powstańców mogłyby użyć jej by kwalifikować działania strony powstańczej jako pirackie.⁴³³

⁴²⁸ J. Machowski, Piractwo w świetle historii i prawa, Warszawa 2000 r., s. 229.

⁴²⁹ Stanowisko PRL wyrażone jest w: UN Doc. A/CONF.13/37, s. 99.

⁴³⁰ Zgodnie z art. 32 Konwencji Wiedeńskiej o Prawie Traktatów sporządzonej w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. odwoływanie się do prac przygotowawczych traktatów stanowić może uzupełniającą metodę interpretacji wówczas, gdy wykładnia oparta o podstawową regułę określoną w art. 32 Konwencji pozostawia znaczenie niejasnym.

⁴³¹ United Nations General Assembly A/CN.4/94, s. 20. Treść raportu dostępna na stronie: http://untreaty.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_94.pdf

⁴³² M. Halberstram, Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, American Journal of International Law 1988, vol. 82, s. 277.

⁴³³ D.R. Burgess, The world for ransom. Piracy is terrorism, terrorism is piracy, New York 2010, s. 136.

W praktyce jednak mogą często rodzić się trudności z odróżnieniem ruchów powstańczych od terrorystów. Wydaje się, iż decydującym dla tego rozróżnienia jest okoliczność czy atak danej organizacji wymierzony jest tylko i wyłącznie w jedno państwo czy też narusza on interesy szerszej liczby państw. Pomocne może tu być porównanie dwóch słynnych porwań statków: Santa Maria w 1961 r. oraz Achille Lauro w 1985 r. W obu przypadkach porwań dopuścili się członkowie ugrupowań dążących do realizacji ściśle określonych celów politycznych. W obu atakach zanotowano również po jednej ofierze śmiertelnej. Porywaczy Santa Maria nigdy jednak nie określono mianem terrorystów. Zdecydowało o tym kilka czynników. Przede wszystkim porywacze portugalskiego statku sami byli obywatelami Portugalii. Działali oni z upoważnienia generała Humberto Delgado, przywódcy antyrządowej opozycji, a samo porwanie statku miało pomóc w przyszłym przejściu władzy w Portugalii. Co równie istotne w wyniku działań porywaczy nie ucierpiał obywatel żadnego innego państwa poza Portugalią (jedyną ofiarą śmiertelną był Portugalczyk, pełniący funkcję trzeciego oficera). W toczącym się w Brazylii procesie przeciwko porywaczom brazylijski sąd nie tylko nie zakwalifikował porwania jako aktu terrorystycznego, ale również odmówił, wbrew żądaniom Portugalii, uznania porywaczy za piratów.⁴³⁴ Przesądziła o tym polityczna motywacja sprawców oraz fakt, iż działali wyłącznie przeciwko rządowi Portugalii. Inaczej sprawa miała się w przypadku porwania statku Achille Lauro w 1985 r. Działania członków Frontu Wyzwolenia Palestyny wymierzone były co prawda bezpośrednio przeciwko Izraelowi, od którego władz w zamian za uwolnienie zakładników zażądano wypuszczenia kilkudziesięciu Palestyńczyków z izraelskich więzień. Ofiarą śmiertelną wytypowaną spośród pasażerów nie był jednak obywatel Izraela, lecz Amerykanin, a porwany statek płynął pod włoską banderą. Motywowane politycznie działania porywaczy nie naruszały interesów tylko jednego państwa, lecz większej ich liczby. Z uwagi na te okoliczności porwanie Achille Lauro nie zostało uznane jako akt piracki lub powstańczy lecz jako akt terroryzmu.⁴³⁵

Jak już wspomniano Komisja Prawa Morskiego ONZ w pracach nad kodyfikacją prawa morza oparła się na przepisach odnoszących się do piractwa zawartych w Projekcie Harvardzkim. W komentarzu do art. 3 Projektu Harvardzkiego (Draft Convention, Supra Note 23, 786) wykluczono z zakresu pojęcia piractwa wszelkie przypadki bezprawnych ataków na osoby lub własność dla celów politycznych, bez względu na to czy są realizowane w imieniu państwa, w imieniu uznanych organizacji powstańczych czy też nieuznanych grup

⁴³⁴ D. Heller – Roazen, *The Enemy of All. Piracy and the Law of Nations*, New York 2009, s. 174.

⁴³⁵ M. Münchau, *Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht*, Frankfurt am Main 1994, s. 109.

rewolucyjnych.⁴³⁶ Sugerować to może chęć wyłączenia z zakresu definicji piractwa jakichkolwiek działań motywowanych politycznie w tym również terroryzmu. Należy jednak pamiętać o kontekście historycznym. Dla Twórców Projektu Harwardzkiego oraz Komisji Prawa Międzynarodowego pojęcie „celu politycznego” było ściśle związane ze sferą aktywności państwowej. Cele polityczne mogły być realizowane w ich mniemaniu albo przez same państwa (piractwo państwowe w wykonaniu okrętów wojennych), podmioty działające z upoważnienia państw (korsarstwo) albo przez rządy powstańcze. Nie przewidzieli oni jednak pojawienia się zupełnie nowego pozapaństwowego zagrożenia w postaci współczesnego terroryzmu międzynarodowego.⁴³⁷ Intencją Twórców Projektu Harwardzkiego było odróżnienie aktów piractwa od wszelkich legalnych morskich aktów wojennych.⁴³⁸ W 1932 r. formy wojen podlegały tradycyjnemu podziałowi na klasyczne wojny międzypaństwowe i wojny domowe. Nikt wtedy nie mógł przypuszczać, iż za kilkadziesiąt lat jednym z największych zagrożeń dla międzynarodowego bezpieczeństwa będzie tzw. wojna z terroryzmem.

Można postawić zarzut twórcom Konwencji z Montego Bay, iż powtarzając niemal dosłownie definicję piractwa z Konwencji o prawie morza z 1958 r. zignorowali nie tylko ponad dwudziestoletni okres ewoluowania zjawiska piractwa, ale także rozwój terroryzmu międzynarodowego oraz narastanie wzajemnych powiązań między terroryzmem i piractwem.⁴³⁹ Stosując się ściśle do wymogu by piraci dążyli do realizacji celów prywatnych (prywatnej korzyści) z całkowitym wykluczeniem celów politycznych ryzykujemy, iż wiele współczesnych aktów pirackich nie spełni przesłanek określonych w art. 101 Konwencji, a tym samym ich sprawcy nie będą w jej świetle uznani za piratów. Jak bowiem traktować somalijskich piratów, którzy znaczną część okupu uzyskiwaną za porwane statki przekazują, uznawanej przez USA za organizację terrorystyczną, posiadającą kontakty z al-Kaidą, ekstremistycznej milicji islamskiej al-Shabaab, która walczy o przejęcie władzy w Somalii z uznawanym przez społeczność międzynarodową Tymczasowym Rządem Federalnym?⁴⁴⁰ W tym stanie rzeczy dochodzić może również do sytuacji takich jak w przypadku porwanej we wrześniu 2010 r. jednostki *MT Asphalt Venture* kiedy to piraci już po otrzymaniu żądanego okupu odmówili uwolnienia marynarzy obywatelstwa indyjskiego dopóki rząd Indii nie

⁴³⁶ International human rights litigation in U.S. courts, B. Stephens, M. Ratner (red.), 2nd ed. Boston; Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008, s. 137.

⁴³⁷ D.R. Burgess, The world for ransom... op.cit., s. 145.

⁴³⁸ Ibidem... s. 137.

⁴³⁹ P.W. Birnie, Piracy: Past, Presence and Future, [w:] Red. E. Ellen, Piracy at Sea, London 1989, s. 139.

⁴⁴⁰ Piracy ransoms funding Somalia insurgency, <http://www.reuters.com/article/2008/08/24/us-somalia-piracy-interview-idUSLO00572320080824>, z dnia 3 marca 2011 r.

zwolni przetrzymywanych w więzieniach piratów.⁴⁴¹ Tego typu działanie w oczywisty sposób wypełnia znamiona przestępstwa o charakterze terrorystycznym, polegającego na żądaniu od organów władzy publicznej danego państwa określonego zachowania (np. z art. 115 § 20 ust. 2 KK). Powstaje tym samym pytanie, czy sprawcy porwania *MT Asphalt Venture* są jeszcze piratami w świetle art. 101 KoPM?

Odnosząc się do prac Komisji Prawa Międzynarodowego prof. D.H.N Johnson ocenił, iż o wiele korzystniejszym rozwiązaniem od warunkowania piractwa jako czynu popełnionego w celach prywatnych byłoby przyjęcie za istotę piractwa braku autoryzacji ze strony władz państwowych.⁴⁴² Warunek braku autoryzacji państwowej ma swoje historyczne uzasadnienie w rozróżnieniu zjawisk piractwa i korsarstwa.⁴⁴³ Różnica pomiędzy korsarzami i piratami polegała przede wszystkim na tym, iż korsarze prowadzili swoje działania w oparciu o oficjalną zgodę państwową w postaci listu kaperskiego, podczas gdy piraci działali na własną rękę. Motywacja działań w przypadku obu tych procederów nie różniła się jednak istotnie. Piraci działali z pobudek osobistych, ze zwykłej chęci zysku. Motywacja ta była jednak również udziałem korsarzy. Działali oni co prawda w interesie politycznym danego państwa, ale w zamian za konkretny, procentowy udział w zdobytych łupach.

Uznanie braku zgody władz państwowych za warunek konstytuujący piractwo nie jest rozwiązaniem nowatorskim. Tak na przykład w portugalskim kodeksie karnym z 1886 r. w § 162 zapisano, iż „Rozbójnikiem morskim jest ten, kto jako dowódca uzbrojonego statku pływa po morzu bez polecenia władcy lub samoistnego państwa, by dokonać rabunku lub jakichkolwiek aktów przemocy”.⁴⁴⁴ Tego typu rozwiązanie legło także u podstaw podpisanego 14 września 1937 r. w Nyon układu o Walce z Piractwem, w którym to ataki okrętów podwodnych bez przynależności państwowej uznano za akty pirackie.

Przyjęcie tego rozwiązania nie wymaga żadnych zmian traktatowych i może być z powodzeniem stosowane w istniejącym stanie prawnym. Zdaniem prof. Geralda Fitzmaurice’a działania o charakterze politycznym czy też publicznym (*public ends*) to właśnie takie, które uprzednio zostały autoryzowane przez właściwe władze państwowe. Tym samym działania realizowane dla celów prywatnych, o których mówi art. 101 Konwencji

⁴⁴¹ R. Haywood, R. Spivak, *Maritime Piracy*, Manchester 2012, s. 87.

⁴⁴² D. H. N. Johnson, *Piracy in Modern International Law*, Grotius Society Transactions. Problems of Public and Private International Law 1957, Vol. 63, s. 77.

⁴⁴³ M. Murphy, *Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?* [w:] *Violence at Sea. Piracy in the age of global terrorism*, red. P. Lehr, New York 2007, s. 160.

⁴⁴⁴ L. Gelberg, *Piractwo na morzach chińskich. Próba analizy prawnej*, Warszawa 1956, s. 82.

jamajskiej to w opinii G. Fitzmaurice'a działania nieautoryzowane przez żaden uznany rząd.⁴⁴⁵

W tym kontekście już w 1927 r. Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej orzekł, że: „*the distinctive mark of piracy is independence or rejection of State or equivalent authority*”.⁴⁴⁶ Przyjęcie tego typu rozumowania pozwoliłoby uznać dużą część aktów terrorystycznych za pirackie. Zdaniem prof. Halberstram pomimo historycznego i teleologicznego uzasadnienia możliwości stosowania postanowień Konwencji Genewskiej i Konwencji z Montego Bay w stosunku do aktów terroryzmu morskiego, bardziej wskazanym jej zdaniem byłoby wyraźne uregulowanie tej kwestii w umowie międzynarodowej.⁴⁴⁷

Należy wspomnieć o jeszcze jednej okoliczności przemawiającej za powyższą tezę. Argumentem za wyroki sądowe uznające ideologicznie motywowane akty protestu na morzu za wypełniające znamiona piractwa z art. 101 KoPM.⁴⁴⁸ Zgodnie z tą linią orzekł m. in. belgijski Sąd Kasacyjny w sprawie *Castle John v. NV Mabeco* w 1986 r., w której za akt piractwa uznano atak statku *Greenpeace* na duńską jednostkę rybacką. Sąd uznał wówczas, że motywacja proekologiczna sprawców mieści się w zakresie pojęcia *private ends*.⁴⁴⁹ Podobna sytuacja miała miejsce również na początku roku 2013, kiedy to sędzia amerykańskiego sądu apelacyjnego Alex Kozinski zakwalifikował jako akt piractwa działania aktywistów *Sea Sheperd* wymierzone w japońskie kutry wielorybnicze.⁴⁵⁰

Jeżeli przyjmiemy zatem, że działania inspirowane ideologią ekologiczną mogą być uznane za pirackie to *per analogiam* należałoby to samo uczynić w stosunku do działań inspirowanych ideologią polityczną lub religijną. Skutkiem rozszerzenia zakresu art. 101 KoPM na akty terroryzmu morskiego byłoby objęcie sprawców tych czynów w obrębie morza otwartego jurysdykcją uniwersalną. Niestety praktyka wiodących państw morskich rozstrzyga wątpliwości narosłe wokół znaczenia terminu *private ends* na niekorzyść wyżej przedstawionej interpretacji. Państwa wciąż zazdrośnie strzegą przynależnej im wyłącznej jurysdykcji nad statkami podnoszącymi ich banderę i nie wydaje się by w przewidywalnej przyszłości miałyby się w tej kwestii coś zmienić.

⁴⁴⁵ M. Halberstram, op. cit., s. 281.

⁴⁴⁶ M. Murphy, op. cit., s. 161.

⁴⁴⁷ M. Halberstram, op. cit., s. 291.

⁴⁴⁸ O. Ambani, Prosecuting Piracy in the Horn of Africa: The Case of Kenya (w:) Ch. Murungu, J. Biegon (red.), Prosecuting International Crimes in Africa, s.237.

⁴⁴⁹ Dec. 19, 1986, 77 I.L.R. 537 (Belg.)

⁴⁵⁰ Opinion, U.S. Court of Appeals for the Ninth Circuit, Case No. 12-35266, D.C. No. 2:11-cv-02043-RAJ, s. 2.

2. Zakres terytorialny definicji piractwa z art. 101 Konwencji o Prawie Morza.

Drugą wysoce problematyczną kwestią analizowanej definicji jest ograniczenie piractwa tylko do morza otwartego oraz innych terytoriów niepodlegających jurysdykcji żadnego państwa (*terra nullius*). W konsekwencji w świetle art. 101 Konwencji jamajskiej zbrojne napady rabunkowe popełnione na wodach terytorialnych danego państwa nie stanowią piractwa *iuris gentium*. Czyny tego typu definiowane są, jako tzw. rozbójnictwo morskie (*armed robbery*) i podlegają jurysdykcji tego państwa, w obrębie którego wód terytorialnych miały miejsce.

Sam warunek by akt piractwa popełniony był na wodach otwartych nie jest rozwiązaniem nowatorskim (był już obecny w Konwencji o prawie morza z 1952 r.) i sam w sobie nie budził by większych kontrowersji gdyby nie ustanowione na mocy Konwencji jamajskiej nowe instytucje prawa morza, takie jak: morze terytorialne obejmujące 12 mil (art. 3), strefa przyległa (art. 33), wody archipelagowe (art. 46 – 54) oraz przede wszystkim wyłączna strefa ekonomiczna (art. 55 – 75). W skutek tych innowacji znaczna część obszarów morskich, zaliczanych dotychczas do morza pełnego, została z niego wyłączona, a tym samym akty piractwa mające w ich obrębie miejsce przestały być uznawane za takie. Szacuje się, iż w skutek tych zmian tylko około 7 - 15% incydentów, zakwalifikowanych przed wejściem w życie Konwencji Genewskiej jako piractwo *iure gentium*, byłoby uznane za takie w świetle jej nowych regulacji.⁴⁵¹

Do czasu wejścia w życie Konwencji o prawie morza z 1982 r. przyjmowano generalnie, że szerokość morza terytorialnego wynosi 3 mile. Tymczasem na mocy art. 3 omawianej konwencji przyznano państwom nadbrzeżnym prawo do wyznaczenia granic morza terytorialnego sięgających aż do 12 mil morskich (22 km). Co więcej w art. 7 Konwencji jamajskiej przewidziano dodatkowo możliwość stosowania w określonych warunkach przy wytyczaniu linii podstawowej, od której liczy się szerokość morza terytorialnego, tzw. metody prostych linii podstawowych. Metoda ta pozwala przesunąć granicę morza terytorialnego jeszcze dalej, niż miałyby to miejsce przy zastosowaniu tradycyjnych sposobów.⁴⁵²

W części IV Konwencji o prawie morza wprowadzono nową kategorię wód terytorialnych - wody archipelagowe. Tym samym kolejne obszary morza otwartego oddane zostały pod wyłączną jurysdykcję określonych państw, a występujące na tych wodach akty o

⁴⁵¹ P. W. Birnie, Piracy: past, present and future, *Marine Policy*, 1987 Vol. 2, Nr. 3, s. 173.

⁴⁵² M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe...* op. cit., s. 321.

charakterze pirackim przestały stanowić piractwo *juris gentium*. Jak pokazuje przykład państw o dość słabej władzy centralnej, takich jak Indonezja i Filipiny, było to jednym z kluczowych powodów rozkwitu piractwa na należących do nich wodach.⁴⁵³

Konsekwencją określenia szerokości morza terytorialnego na 12 mil morskich było rozszerzenie granicy strefy przyległej z dotychczasowych 12 do 24 mil morskich. Morski pas przyległy to specyficzny obszar, jak sama nazwa wskazuje, przyległy do morza terytorialnego, ale niestanowiący jego terytorium. Co prawda w obrębie strefy przyległej obowiązuje reżim prawny morza otwartego to jednak państwom nadbrzeżnym zagwarantowano w jej granicach ściśle określone uprawnienia umożliwiające ochronę ich ważnych interesów oraz morskich granic. Prowadzić to może do sprzeczności interpretacyjnych. Z jednej strony państwa nadbrzeżne w obrębie morskiego pasa przyległego mogą podejmować działania zapobiegające naruszeniom przepisów prawa skarbowego, celnego, sanitarnego lub imigracyjnego, mogą również ścigać i karać sprawców tych naruszeń, z drugiej jednak strony nie mogą w ten sam sposób w oparciu o wewnętrzne regulacje zwalczać występujące na tych wodach akty piractwa. W takim stanie rzeczy istnieje ryzyko, iż państwa trzecie mogą zniechęcić się do zwalczania występującego na tych wodach piractwa zgodnie z wymogami międzynarodowego prawa morza.⁴⁵⁴

Szczególne znaczenie w kontekście walki z piractwem ma przewidziana w Konwencji Genewskiej możliwość ustanowienia 200 milowej (370,4 km) strefy ekonomicznej. Wyłączna strefa ekonomiczna stanowi obszar *sui generis*, nie należący ani do wód terytorialnych ani do morza otwartego. Część komentatorów jest zdania, iż w świetle art. 58 ust. 2 Konwencji Genewskiej zawarte w jej części VII regulacje dotyczące zwalczania piractwa mają zastosowanie w ramach WSE, a tym samym każde państwo jest w tym obszarze uprawnione do zatrzymywania piratów w celu osądzenia ich zgodnie z własnym prawem karnym, tak jak ma to miejsce w obrębie morza pełnego. Inni autorzy prezentują odmienne stanowisko, zwracając uwagę, iż co prawda w obrębie WSE zastosowanie mają tradycyjne wolności morza otwartego to jednak reżim prawny WSE bardziej zbliżony jest do statusu prawnego wód terytorialnych niż morza pełnego. Ich zdaniem przesądza o tym art. 58 ust. 3, zgodnie z którym wszystkie państwa korzystające ze swoich praw w WSE

⁴⁵³ M. N. Murphy, *Small boats, weak states, dirty money. Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*, London, 2010, s. 16.

⁴⁵⁴ P.W. Birnie, op. cit., s. 172.

zobowiązane są czynić to z uwzględnieniem praw, obowiązków, ustaw i innych przepisów prawnych, wydanych przez państwa nadbrzeżne o ile nie będą one sprzeczne z konwencją.⁴⁵⁵

Niejasności co do statusu prawnego WSE wynikają również z treści art. 58 ust. 1. Konwencji jamajskiej. Artykuł ten stanowi, iż z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Konwencji wszystkie państwa, zarówno nadbrzeżne jak i śródlądowe mogą w obrębie WSE korzystać z tradycyjnych wolności morza otwartego. Nie sprecyzowano jednak, których dokładnie postanowień Konwencji te zastrzeżenia mają dotyczyć. Powoduje to niejasności, których źródła leżą w samej koncepcji WSE i braku woli państw uczestniczących w pracach nad Konwencją do bardziej precyzyjnego uregulowania statusu prawnego WSE, co przejawiało się m.in. w odrzuceniu zmierzających ku temu propozycji Komisji redagującej postanowienia Konwencji Genewskiej.⁴⁵⁶

Koncepcja wyłącznej strefy ekonomicznej, jako stosunkowo nowa instytucja prawa międzynarodowego podlega ciągłej ewolucji. Jednocześnie nieustannie ewoluują prawa i obowiązki państw nadbrzeżnych i pozostałych państw w jej obrębie.⁴⁵⁷ Brak woli dla usunięcia niejasności związanych z sytuacją prawną obszaru WSE rodzi obawy, iż niektóre państwa dążyć mogą do stopniowego rozszerzenia swojej jurysdykcji (*creeping jurisdiction*) na obszar WSE, tak by coraz intensywniej móc reagować na mające miejsce w jej obszarze wydarzenia. Może również zaistnieć ryzyko, iż państwa zechcą rozszerzyć zakres swej jurysdykcji poza obszar 200 mil, co w połączeniu z tworzeniem tzw. „stref bezpieczeństwa”, w których obrębie prawo międzynarodowe będzie obowiązywało w ograniczonym zakresie lub w ogóle, może doprowadzić do stopniowego przekształcania WSE w „quasi morze terytorialne”.⁴⁵⁸ Tym samym biorąc pod uwagę, iż obszar WSE obejmuje 30 – 34 % wszechoceanu, groziłoby to wyłączeniem znacznej ilości zdarzeń o charakterze pirackim spod zakresu definicji piractwa zawartej w art. 101 Konwencji z Monetgo Bay.

Ograniczenie w treści art. 101 Konwencji jamajskiej piractwa tylko do morza otwartego oraz innych terytoriów niepodlegających jurysdykcji żadnego państwa rodzi pytanie czy akt piractwa może mieć także miejsce na lądzie? W historii piraci łupili nie tylko

⁴⁵⁵ M. N. Murphy, Piracy and UNCLOS... ibidem, s. 162.

⁴⁵⁶ M. N. Murphy, Small boats..., op. cit., 16.

⁴⁵⁷ G.V. Galdorisi, A.G. Kaufman, Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict, California Western International Law Journal, vol. 32, s. 254. Mimo, że art. 57 Konwencji Genewskiej ogranicza szerokość WSE do maksymalnie 200 mil morskich od linii podstawowej to kilka państw podjęło na forum ONZ próby przesunięcia granicy WSE do 350 mil morskich, czyli maksymalnej zewnętrznej granicy szelfu kontynentalnego. Zob.: Lisbon moves forward with EEZ extension bid at UN, <http://www.theportugalnews.com/cgi-bin/google.pl?id=1057-34> oraz Nigeria eyes extension of its Exclusive Economic Zone, <http://www.afriqueavenir.org/en/2010/05/03/nigeria-eyes-extension-of-its-exclusive-economic-zone/> (31.03.2011)

⁴⁵⁸ Martin N. Murphy, Small boats..., op. cit., s. 16.

na morzu, ale również na lądzie. Co więcej znane są przypadki łupienia przez piratów całych miejscowości. Atak z morza na przybrzeżne miejscowości gwarantował o wiele większy zysk niż rozbój na morzu. Tego typu doświadczenia historyczne sprawiły, iż Twórcy Projektu Harvardzkiego przewidzieli możliwość popełnienia aktów piractwa nie tylko na morzu, ale i na lądzie w skutek napaści z morza („*on land, by descent from the sea*”).

Możliwość występowania piractwa na lądzie przez długi czas akceptowana była w doktrynie prawa międzynarodowego. Tak na przykład radziecki podręcznik prawa międzynarodowego z 1952 r. stanowił, iż: „Piractwem lub rozbójnictwem morskim są zarówno akty gwałtu popełnione przez statki i ich załogi nad innymi statkami na morzu, jak napady z morza na miejscowości przybrzeżne przeważnie w celach rabunkowych lub porywania statków i ludzi, rzadziej w innych celach bezprawnych.”⁴⁵⁹

Co więcej tego typu rozwiązanie obowiązuje również w ustawodawstwach karnych wielu państw. Przykładowo § 1661 zawarty w rozdziale VIII U. S. Code poświęconym piractwu i korsarstwu stanowi, że: *whoever, being engaged in any piratical cruise or enterprise, or being of the crew of any piratical vessel, lands from such vessel and commits robbery on shore, is a pirate, and shall be imprisoned for life.*

Zarówno w art. 14 Konwencji genewskiej z 1958 r. oraz w art. 101 Konwencji jamajskiej z 1982 r. nie powtórzono zapisu Projektu Harvardzkiego rozszerzającego pojęcie piractwa także na ataki na lądzie z morza. Oba artykuły przewidują, iż akt piractwa może zaistnieć na wodach otwartych, albo w miejscach pozostających poza jurysdykcją jakiegokolwiek państwa. Można by się zastanowić, biorąc pod uwagę powyższe argumenty oraz fakt, że mimo wszystko Konwencje te nie wykluczają jednoznacznie takiej możliwości, czy atakowanie przybrzeżnych miejscowości z morza nie stanowi piractwa w świetle prawa zwyczajowego. Zagadnienie to stanowi jednak problem czysto akademicki. W dzisiejszych czasach, w przeciwieństwie do zagrożenia związanego z terroryzmem morskim, niebezpieczeństwo ataku piratów z morza na lądzie wydaje się mniej realne. Współczesne piractwo realizuje się wyłącznie na morzu. Jak trafnie określił to Martin N. Murphy “*piracy is a crime of the land that is manifested at sea.*”⁴⁶⁰

3. Koncepcja dwóch statków

⁴⁵⁹ W.N. Durdieniewski, S. B. Kryłow (red.), Podręcznik Prawa Międzynarodowego, Warszawa 1950, s. 269.

⁴⁶⁰ M. N. Murphy, Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?, [w:] Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracys, Dubai 2011, s. 37.

Kolejną mocno dyskutowaną kwestią związaną z art. 101 Konwencji o prawie morza jest tzw. koncepcja „dwóch statków”. Już przy okazji porwań statków Santa Maria i Achille Lauro szeroko dyskutowanym zagadnieniem było czy dla zaistnienia zbrodni piractwa niezbędnym jest by atak piratów przeprowadzony był na dany statek z pokładu innej jednostki czy też wystarczy by sprawcy napaści znajdowali się już wcześniej na pokładzie zaatakowanego statku, jako członkowie załogi lub pasażerowie, jak ma to miejsce przy okazji porwań samolotów. Wątpliwości te związane są z brzmieniem art. 101 ust. a pkt. i, który stanowi, iż akt piractwa na morzu otwartym wymierzony może być „przeciwko innemu statkowi”, przeciwko osobom lub mieniu znajdującym się na takim statku. Problematyczność definicji wynika z faktu, że w następnym pkt ii mowa jest, iż akt piractwa, który ma miejsce na terytorium niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa wymierzony może być „przeciwko statkowi”, osobom lub mieniu na jego pokładzie. Nasuwa się tym samym konkluzja, że w świetle art. 101 przejęcie statku przez pasażerów lub w wyniku buntu załogi uznane będzie za akt piractwa tylko wówczas, gdy nastąpi to w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa i nie będzie to obszar morza otwartego.⁴⁶¹ Nie do końca jasne są przesłanki takiego rozróżnienia.⁴⁶² W trakcie prac nad Konwencją z 1958 r. rząd chiński wystosował propozycję zmian w treści art. 14, stwierdzając, że: *“The article defines piracy in the restricted sense only and should be amended to include piracy in the broad sense of the term, according to which any member of the crew or any passenger on board a vessel who, with intent to plunder or rob, commits violence or employs threats against any other member of the crew or passenger and navigates or takes command of the vessel, also commits piracy.”*⁴⁶³ Propozycja ta została odrzucona bez podania żadnego konkretnego uzasadnienia.

Koncepcja dwóch statków była również poruszona w trakcie prac nad Projektem Harwardzkim. Odnośnie ograniczeń z nią związanych stwierdzono: *“This limitation also is designed to exclude offences committed in a place subject to the ordinary jurisdiction of a State. The limitation follows traditional law. Some definitions of piracy are broad enough to include robberies and other acts of violence or depredation committed on board a merchant ship on the high sea by a passenger or a member of the crew who is not in control of the ship. Mutiny on the high seas has sometimes been included. The great weight of professional*

⁴⁶¹ S.P. Menefee, The new jamaica discipline: problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the law of the sea, Connecticut Journal of International Law Hall 1990, s. 144.

⁴⁶² Istnieją opinie uznające tą rozbieżność za efekt błędu redakcyjnego. Zasadność tej tezy podważa jednak fakt, że w art. 15 Konwencji o morzu pełnym z 1958 r. znajduje się identyczny zapis. Trudno wyobrazić sobie by przez ponad dwadzieścia lat tak istotny błąd mógł pozostać niezauważony.

⁴⁶³ Yearbook of the International Law Commission, 1956, vol. II, s. 18, treść dostępna na stronie: http://untreaty.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes%28e%29/ILC_1956_v2_e.pdf

opinion, however, does not sanction an extension of the common jurisdiction of all States to cover such offences committed entirely on board a ship which by international law is under the exclusive jurisdiction of a State whose flag it flies. Even though a mutiny succeeds, the common jurisdiction would not attach. It should attach, however, if the successful mutineers then set out to devote the ship to the accomplishment of further acts of violence or depredation (of the sort specified in Article 3, 1) on the high sea or in foreign territory."⁴⁶⁴

Przeciw całkowitemu wykluczeniu możliwości uznania buntu załogi lub ataku pasażerów za akt piractwa przemawia treść art. 101 ust. a, który stanowi, że akt piractwa popełniony może być zarówno przez załogę, jak i pasażerów statku. Trudno sobie wyobrazić by pasażerowie danego statku mogli podjąć się pirackiej napaści względem innej jednostki, nie posiadając kontroli nad statkiem, na którym się znajdują. Jeśli więc dopuszcza się ewentualność popełnienia zbrodni piractwa przez pasażerów to tylko, gdy uprzednio zawładną oni jednostką, która ich przewoziła. Rozumowanie to jest zgodne także z treścią art. 103, który stanowi, że statek uważa się za piracki, gdy osoby, które nim zawładnęły mają zamiar użyć go do popełnienia jednego z czynów wymienionych w art. 101. W konsekwencji jeżeli załoga statku lub pasażerowie na morzu otwartym przejmują jednostkę to popełniają zbrodnię piractwa tylko wtedy, gdy ich celem jest przykładowo przejęcie znajdującego się na statku ładunku lub wykorzystanie porwanej jednostki w dalszej pirackiej działalności. W opinii L. Oppenheima jeśli członkowie załogi zabijają kapitana statku kierując się chęcią osobistej zemsty i dalej kontynuują rejs to ich czyn nie będzie stanowił aktu piractwa, lecz zbrodnię zabójstwa, do której zastosowanie będzie miało wewnętrzne prawo karne danego państwa, a nie międzynarodowe prawo morza. Tego typu działanie wypełniłoby znamiona zbrodni piractwa gdyby zbuntowana załoga popełniła to przestępstwo by za pomocą przejętej jednostki dopuszczać się czynów określonych w art. 101 Konwencji.⁴⁶⁵ W innym razie incydent na statku nie traci swojego krajowego charakteru i wciąż podlega wyłącznej jurysdykcji tego państwa, pod którego banderą dany statek płynie. Sytuacja ta nie zmieni się dopóki przestępstwo w swoich skutkach dotyczyć będzie wyłącznie porwanego statku i znajdujących się tam osób, a statek ten nie będzie wykorzystany w pirackiej działalności.⁴⁶⁶

⁴⁶⁴ *Research in International Law*, Harvard Law School, s. 809 – 810, [w:] ILCYB 1955, vol. I, s. 42., treść dostępna na stronie: [http://untreaty.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes\(e\)/ILC_1955_v1_e.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/publications/yearbooks/Ybkvolumes(e)/ILC_1955_v1_e.pdf)

⁴⁶⁵ L. Oppenheim, *International Law: A Treatise*, Vol. 1, s. 436 - 437.

⁴⁶⁶ Między innymi z tego powodu nie uznano porwania przez palestyńskich terrorystów w 1985 r. liniowca Achille Lauro za akt piractwa. Porwanie statku, wzięcie pasażerów za zakładników, a także zabójstwo amerykańskiego turysty to czyny przestępcze podlegające wyłącznej jurysdykcji państwa bandery, czyli w tym przypadku Włoch. Nie zmienia postaci rzeczy fakt, że porwanie miało na celu wymuszenie określonych działań na rządzie Izraela. Co prawda porwanie liniowca służyło realizacji konkretnego przestępstwa, nie można uznać jednak tego incydentu za akt piractwa gdyż nie zostało zrealizowane żadne ze zdefiniowanych w art. 101 działań

Jak długo działania przestępcze załogi lub pasażerów nie będą naruszać interesów innych państw poza państwem bandery, tak długo nie będą miały do nich zastosowania przepisy międzynarodowego prawa morza poświęcone piractwu.

Mimo przytoczonych powyżej argumentów na rzecz uznania, że akt piractwa w świetle art. 101 Konwencji obejmować może działania przestępcze na jednym tylko statku jest to wciąż sporna i żywo dyskutowana kwestia. Jose Luis Jesus stwierdził: *“It is fair to say, especially having in mind the travaux préparatoires, that the piracy definition does not and was not supposed to contemplate the one-ship situation.”*⁴⁶⁷ Zdaniem J. L. Jesusa treść art. 101 Konwencji jamajskiej jednoznacznie wymaga udziału dwóch statków by można było mówić o zbrodni piractwa. W opinii tego autora gdyby intencją twórców tego przepisu było uznanie za akt piractwa działań przestępczych podejmowanych na danym statku przez załogę lub pasażerów to powinni oni wyraźnie zaznaczyć taką możliwość w treści art. 101. Dopuszczenie tej możliwości w art. 101 (a), (ii) dotyczy zupełnie innej sytuacji. W tym przypadku akt piractwa wymierzony jest przeciwko statkowi, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Co więcej w opinii J. L. Jesusa zapis ten nie ma obecnie żadnego praktycznego znaczenia, gdyż współcześnie poza obszarem Antarktydy nie ma miejsc, które mogłyby nie podlegać jurysdykcji jakiegokolwiek państwa.⁴⁶⁸

4. Prawo odwrotnego pościgu w rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 1816 (2008)

Z wyłączeniem przez art. 101 Konwencji o prawie morza możliwości występowania piractwa na wodach terytorialnych jakiegokolwiek państwa związana jest również kwestia tzw. odwrotnego prawa pościgu (*reverse hot pursuit*). Zgodnie z art. 111 Konwencji z Montego Bay każdemu państwu nadbrzeżnemu przysługuje prawo pościgu, co oznacza, że może ścigać każdy statek poza swoimi wodami terytorialnymi, jeżeli załoga tego statku dopuściła się przestępstwa na tych wodach. Odwrotny pościg polega na tym, że statek płynący pod banderą jednego państwa może po podjęciu na wodach otwartych pościgu za piratami wpłynąć na wody terytorialne innego państwa. W sytuacji, gdy państwo nadbrzeżne

konstytuujących tę zbrodnię. Działania terrorystów z Frontu Wyzwolenia Palestyny nie godziły w wolność żeglugi, a tym samym w interesy społeczności międzynarodowej, lecz wyłącznie w interesy konkretnego państwa. Zob.: M. Münchau, *Terrorismus auf See...* op. cit., s. 114.

⁴⁶⁷ J. L. Jesus, *Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects*, s. 377, [w:] *The International Journal of Marine and Coastal Law* 2003, vol. 18, no. 3.

⁴⁶⁸ Zob. Ibidem.

nie jest w stanie efektywnie kontrolować obszaru swoich wód terytorialnych, wody takie stają się idealnym schronieniem dla piratów. Prawo odwrotnego pościgu zostało przewidziane w art. 7 Projektu Harvardzkiego⁴⁶⁹, który zezwolił na prowadzenie pościgu za statkiem pirackim na wodach terytorialnych państwa trzeciego, jeżeli pościg ten rozpoczęto na wodach terytorialnych państwa podejmującego pościg lub na morzu otwartym pod warunkiem, że państwo trzecie, na którego wodach terytorialnych kontynuowany jest pościg nie zgłosi sprzeciwu. W sytuacji przejęcia jednostki pirackiej na cudzych wodach terytorialnych państwo, które dokonało zajęcia zobowiązane jest przekazać zajętą jednostkę, ładunek oraz pojmaną załogę państwu, na którego wodach terytorialnych zajęcie ma miejsce chyba, że państwo to nie jest tym zainteresowane.⁴⁷⁰

Niestety zawarte w Projekcie Harvardzkim przepisy poświęcone prawu odwrotnego pościgu nie zostały zamieszczone ani w Konwencji o morzu terytorialnym i strefie przyległej z 1958 r., ani w Konwencji o prawie morza z 1982 r. W takim stanie rzeczy działanie w ramach odwrotnego pościgu należy uznać za niezgodne z międzynarodowym prawem morza, a państwo które się go podejmie musi się liczyć z konsekwencjami naruszenia cudzej suwerenności terytorialnej. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na sytuację prawną stworzoną odnośnie wód terytorialnych Somalii na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ. Szczególne znaczenie w omawianym kontekście ma wydana na wniosek tymczasowego rządu Somalii w dniu 2 lipca 2008 r. rezolucja nr 1816 (2008).⁴⁷¹ W pkt. 7 (a) tej rezolucji upoważniono państwa współpracujące z somalijskim rządem do wpływania na wody terytorialne Somalii i stosowania w sposób zgodny z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego wszelkich środków niezbędnych do powstrzymania aktów piractwa i napadów zbrojnych na morzu. Rada Bezpieczeństwa uczyniła wyłom w zasadzie

⁴⁶⁹ Article 7 (1) In a place within the territorial jurisdiction of another state, a state may not pursue or seize a pirate ship or a ship taken by piracy and possessed by pirates; except that if pursuit of such a ship is commenced by a state within its own territorial jurisdiction or in a place not within the territorial jurisdiction of any state, the pursuit may be continued into or over the territorial sea of another state and seizure may be made there, unless prohibited by the other state. (2) If a seizure is made within the territorial jurisdiction of another state in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, the state making the seizure shall give prompt notice to the other state, and shall tender possession of the ship and other things seized and the custody of persons seized. Zob. R. Geiss, A. Petrig, Piracy and Armed Robbery at Sea, The Legal Framework for Counter – Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, Oxford 2011, s. 230, [za:] The Draft Convention on Piracy, Supplement: Research in International Law, Part IV – Piracy, 26 The American Journal of International Law, s. 744.

3. If the tender provided for in paragraph 2 of this article is not accepted, the state making the seizure may proceed as if the seizure had been made on the high seas.

⁴⁷⁰ K. Johansson, Changes in the Views on Jurisdiction over Piracy under International Law, University of Lund 2006, s. 23. Tekst dostępny na stronie:

<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1558803&fileId=1564776>

⁴⁷¹ Tekst dostępny na stronie: <http://daccess-dds ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/77/PDF/N0836177.pdf?OpenElement>

suwerenności terytorialnej Somalii, zezwalając państwom trzecim na interweniowanie na jej wodach terytorialnych w celu zwalczania aktów o charakterze pirackim zgodnie z zasadami obowiązującymi na morzu otwartym. Tym samym Rada Bezpieczeństwa ONZ zalegalizowała prawo odwrotnego pościgu w stosunku do wód terytorialnych Somalii. Rezolucja ta nie wprowadza jednak żadnej nowej normy międzynarodowego prawa zwyczajowego, która pozwalałaby na tych samych zasadach ścigać piratów na wodach terytorialnych innych państw poza Somalią. W paragrafie 9 omawianej rezolucji wyraźnie zastrzeżono, że upoważnienie dotyczy tylko i wyłącznie terytorium Somalii, nie wpływa na prawa i obowiązki państw trzecich i nie tworzy żadnej nowej normy prawa zwyczajowego. Mimo to rezolucja nr 1816 (2008) wskazuje kierunek przyszłych, pożądanych zmian zasad jurysdykcyjnych wobec piractwa obowiązujących na podstawie Konwencji o prawie morza z 1982 r.⁴⁷²

⁴⁷²T. Ostropolski, *Jurysdykcja uniwersalna wobec piractwa morskiego w prawie międzynarodowym*, Państwo i Prawo 2/2011, s. 52-55.

Rozdział V

Pozakonwencyjne podstawy do interwencji w kontekście zagrożeń terrorystycznych na morzu

§ 1. Uprawnienia interwencyjne w świetle Międzynarodowej konwencji dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami.

Podstawę do podjęcia interwencji na morzu otwartym w stosunku do statku płynącego pod obcą banderą stanowić może także niebezpieczeństwo zanieczyszczenia morza oraz wybrzeża w skutek wypadku morskiego. Zasady takiej interwencji określa sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami⁴⁷³ oraz niejako uzupełniający jej postanowienia Protokół londyński z dnia 2 listopada 1973 r., dotyczący interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej.⁴⁷⁴

W świetle art. 1 Konwencji brukselskiej państwa - strony mogą zastosować konieczne środki w celu zapobieżenia, złagodzenia lub usunięcia niebezpieczeństwa grożącego ich wybrzeżom lub interesom w skutek zagrożenia lub zanieczyszczenia morza olejami w następstwie wypadku morskiego lub działań związanych z takim wypadkiem. Jednocześnie podkreślono, że środki te nie mogą być stosowane wobec okrętów wojennych lub innych statków używanych w rządowej służbie niehandlowej.

Wypadek morski zdefiniowano w art. 2 § 1 jako zderzenie statków, wejście na mieliznę lub inny wypadek nawigacyjny albo inne zdarzenie na statku lub poza nim, powodujące szkodę materialną lub inne bezpośrednie zagrożenie powstania materialnej szkody dla statku lub ładunku, powodujące szkodę materialną lub inne bezpośrednie zagrożenie powstania materialnej szkody dla statku lub ładunku.

Oczywistym jest, że do zderzenia statków lub wejścia na mieliznę może dojść w następstwie działań terrorystów. W przypadku kolizji, w której bierze udział zbiornikowiec, przewożący niebezpieczne substancje chemiczne rodzić to może poważne zagrożenie dla środowiska naturalnego. Istotne znaczenie ma także użycie zwrotu „inne zdarzenie na statku lub poza nim”. Wydaje się, że za takie zdarzenie śmiało można uznać bombowy atak terrorystyczny.

⁴⁷³ Dz.U. 1976 nr 35 poz. 207

⁴⁷⁴ DZ.U. 1984 nr 24 poz. 116

Konwencja brukselska zobowiązuje państwa podejmujące na jej podstawie działania do zawiadomienia o tym oraz przeprowadzenia konsultacji z innymi państwami zagrożonymi skutkami wypadku morskiego oraz państwem lub państwami bandery. Z zawiadomienia i konsultacji można jednak zrezygnować w sytuacjach nie cierpiących zwłoki. Podjęte działania muszą być proporcjonalne do zagrożenia i wstrzymane z momentem osiągnięcia celu. Na państwie które podjęło środki niezgodnie z konwencją ciąży obowiązek zapłaty odszkodowania.

§ 2. Prawo do samoobrony i stan wyższej konieczności.

Podstawą do podjęcia działań na morzu otwartym przeciwko jednostkom pływającym pod obcą banderą może być również prawo do samoobrony. W art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych stwierdzono: „Nic w niniejszej Karcie nie narusza przyrodzonego prawa każdego członka Organizacji Narodów Zjednoczonych, przeciwko któremu dokonano zbrojnej napaści, do indywidualnej lub zbiorowej samoobrony, zanim Rada Bezpieczeństwa zastosuje środki konieczne do utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Członkowie, którzy zastosowali pewne środki w wykonaniu swego prawa do samoobrony, natychmiast zawiadomią o tym Radę Bezpieczeństwa. Środki te w niczym nie naruszają opartego na niniejszej Karcie prawa i obowiązku Rady Bezpieczeństwa do podejmowania w każdym czasie akcji, jaką uzna ona za konieczną do utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.”

W świetle art. 51 Karty Podstawowym warunkiem jaki musi zaistnieć aby państwo mogło podjąć działania w ramach prawa do samoobrony jest zaistnienie faktu zbrojnej napaści. W tradycyjnym ujęciu pojęcie napaści rozpatrywano wyłącznie w kontekście działań państw jako agresorów oraz akcji jego sił zbrojnych lub uzbrojonych grup działających w jego imieniu.⁴⁷⁵ Pod wpływem zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. przyjęto rozszerzoną interpretację, zakładającą że w pojęciu tym mieści się także atak przeprowadzony przez organizację terrorystyczną pozostającą bez związków z jakimkolwiek państwem.⁴⁷⁶

Zmianom ulega także ocena co do momentu w którym podjęcie działań w ramach samoobrony można uznać za legalne. Nie ulega wątpliwości, że zgodnie z art. 51 Karty NZ

⁴⁷⁵ K. Bałon, J. Dołęga, R. Tarnogórski, Atak terrorystyczny w Nowym Jorku i Waszyngtonie dnia 11 września 2001 r. Aspekty prawnomiędzynarodowe, „Biuletyn” (PISM), nr 23 – 2001, s. 269.

⁴⁷⁶ W. H. Von Heinegg, *Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality*, International Law Studies (2006) Vol 80, s. 209.

uprawnienie do samoobrony może być realizowane tylko do czasu gdy Rada Bezpieczeństwa nie podejmie środków koniecznych do utrzymania lub przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Spornym jest natomiast inna kwestia. Z jednej strony zgodnie z dosłownym brzmieniem art. 51 Karty NZ podkreśla się, że warunkiem koniecznym dla podjęcia legalnej samoobrony jest uprzednie wystąpienie zbrojnej napaści. Część znawców doktryny prawa międzynarodowego podkreśla jednak, że w kontekście współczesnych zagrożeń związanych z terroryzmem wykładnia literalna Karty NZ jest niewystarczająca. Ich zdaniem zawarty w art. 51 Karty zwrot „przyrodzone prawo” daje podstawy do podjęcia działań także przed wystąpieniem faktu zbrojnej napaści gdy atak wydaje się być nieuchronny.⁴⁷⁷ Wciąż jednak – panuje tu zgodność - działania podejmowane w ramach wyprzedzającej samoobrony muszą być zgodne z kryteriami proporcjonalności i konieczności określonymi w sprawie *Caroline* z 1837 r.⁴⁷⁸ W wyroku wydanym w tej sprawie sąd orzekł dopuszczalność działań w ramach samoobrony wyprzedzającej, pod warunkiem spełnienia (*caroline test*):

- 1) kryterium proporcjonalności – działania obronne muszą być odpowiednie do środków zastosowanych przez agresora, a jednocześnie także zgodne z międzynarodowym prawem humanitarnym, oraz
- 2) kryterium konieczności - zagrożenie jest nieuchronne a środki pokojowe są niewystarczające dla jego eliminacji.⁴⁷⁹

Znaczenie konieczności i proporcjonalności dla legalności prawa do samoobrony oraz ich zwyczajowy charakter podkreślał MTS w wyroku w sprawie Nikaragui jak i Instytut Prawa Międzynarodowego w wydanej w 2007 r. rezolucji w sprawie samoobrony.⁴⁸⁰ Przestrzeganie tych dwóch zasad ma zagwarantować, że działania podjęte w ramach prawa do samoobrony przede wszystkim będą miały charakter obronny, a nie odwetowy czy represyjny.⁴⁸¹ W konkretnych przypadkach większość zarzutów stawianych środkom

⁴⁷⁷ M. Pączek, Uwagi na temat ram czasowych prawa do samoobrony, (w:) E. Dynia (red:) Prawo międzynarodowe i wspólnotowe wobec wyzwań współczesnego świata, Rzeszów 2009, s. 205.

⁴⁷⁸ A. C. Arend, International Law and the preemptive use of military force, The Washington Quarterly, Vol. 26, Nr 2, Spring 2003, s.

⁴⁷⁹ Sekretarz Stanu USA Daniel Webster określił stan zagrożenia uzasadniający podjęcie działań w samoobronie jako: "instant, overwhelming, leaving no choice of means, and no moment of deliberation", zob. J. B. Moore, Digest of International Law, Vol. II, Washington 1906, s. 409 -414.

⁴⁸⁰ M. Stenka, Prawo państwa do samoobrony podstawą legalnego użycia siły zbrojnej?, (w:) D. R. Bugajski (red.), Międzynarodowe prawo humanitarne. Zasady podejmowania działań przy użyciu siły, Tom. III, Gdynia 2012, s. 192-193.

⁴⁸¹ C. Gray, International law and the use of force, Oxford 2004, s. 121.

podjętym w ramach samoobrony dotyczy raczej aspektu ich nieproporcjonalności niż kwestii zbyt wczesnego ich zastosowania.⁴⁸²

Praktyka państwowa powoduje dalsze rozszerzanie przesłanek uzasadniających podejmowanie działań w ramach wyprzedzającej samoobrony. W Strategii Bezpieczeństwa Narodowego USA z 2002 r. podkreślono możliwość podjęcia działań w ramach samoobrony prewencyjnej także wtedy gdy niebezpieczeństwo ataku nie jest bezpośrednie lecz tylko potencjalne i możliwe do przewidzenia.⁴⁸³ Po wydarzeniach z 11 września 2001 r. jednostki amerykańskiej floty operujące na wodach Oceanu Indyjskiego, Morza Czerwonego i Cieśniny Ormuz rozpoczęły kontrolę obcych statków w poszukiwaniu na ich pokładzie ukrywających się członków Al – Kaidy. Administracja USA uzasadniała te działania powołując się wówczas na prawo do samoobrony przed atakami ze strony Al – Kaidy.⁴⁸⁴ Ten sam argument, odwołujący się do potrzeby obrony przed atakami terrorystycznymi, wykorzystywały w 2002 r. władze Izraela dla uzasadnienia przejścia na wodach międzynarodowych Morza Czerwonego palestyńskiego statku Karine – A z 50 tonami broni przeznaczonej dla Palestyńczyków w Strefie Gazy. Zarówno transport na statkach osób podejrzanych o członkostwo w organizacjach terrorystycznych jak i transport broni nie należą jednak do okoliczności, uzasadniających podjęcie kontroli wobec obcych statków na wodach otwartych w świetle art. 111 KoPM. Brak również w omawianych przypadkach spełnienia warunku nieuchronności zagrożenia powoduje, iż legalność tych działań wydaje się być wysoce wątpliwa.

Jak pokazują działania państw, uczestniczących w operacji *Enduring Freedom* prawo do samoobrony stanowić może uzasadnienie dla zatrzymywania i przeszukiwania obcych statków. W praktyce jednak państwa nie traktują prawa do samoobrony jako samoistnej podstawy do podejmowania tego typu działań. Jest to wynikiem niepewności prawnej spowodowanej brakiem precyzyjnie określonych ram realizacji morskich operacji antyterrorystycznych w ramach prawa do samoobrony. Stąd też Stany Zjednoczone oraz Niemcy uznają, że w konkretnych przypadkach dla wejścia na pokład obcego statku wystarczające jest uzyskanie zgody kapitana podejrzanej jednostki. Inne państwa z Wielką Brytanią i Francją na czele uważają z kolei, że wciąż niezbędna jest tu zgoda państwa bandery.⁴⁸⁵ Biorąc pod uwagę, że dopuszczalność podjęcia działań w oparciu o art. 51 Karty NZ przeciwko terrorystom nie budzi żadnych wątpliwości oraz że państwa działające w

⁴⁸² Ibidem, s. 125.

⁴⁸³ Ł. Kulesa, Zwalczenie terroryzmu a prawo międzynarodowe, „Biuletyn” (PISM), nr 19 – 2004, s. 1118.

⁴⁸⁴ J. M. Van Dyke, Balancing Navigational Freedom with Environmental and Security Concerns, Colorado Journal of International Environmental Law and Policy, Vol. 15:2003 Yearbook – Summer 2004, s. 25.

⁴⁸⁵ M. H. Nordquist, R. Wolfrum (red.), Legal Challenges in Maritime Security, Leiden – Boston 2008, s. 157.

morskich operacjach antyterrorystycznych uzasadniają swoje działania prawem do samoobrony pożądanym byłoby precyzyjne określenie w jakich okolicznościach i pod jakimi warunkami można w oparciu o to prawo zatrzymać oraz przeszukać obcy statek bez występowania o zgodę państwa bandery.

Podstaw do podjęcia interwencji w stosunku do obcego statku, znajdującego się na wodach otwartych upatrywać można także w koncepcji stanu wyższej konieczności (*supremae necessitas, doctrine of necessity*).⁴⁸⁶ Idea stanu wyższej konieczności łączy się z teorią tak zwanych praw zasadniczych, w tym przede wszystkim z prawem do zachowania (*right of self – preservation*). Prawo to stanowi bezpośrednią konsekwencją przynależnego każdemu niepodległemu państwu prawa do egzystencji i dopuszcza możliwość podejmowania przez nie wszelkich niezbędnych działań dla ochrony jego suwerenności politycznej i integralności terytorialnej.⁴⁸⁷ Stanu wyższej konieczności nie należy mylić z prawem do samoobrony. Stan wyższej konieczności stanowi usprawiedliwienie dla naruszenia praw innego państwa, które ze swej strony nie dopuściło się międzynarodowego deliktu. Prawo do samoobrony umożliwia natomiast przeciwstawienie się bezprawnym działaniom zgodnie z zasadą *vim vi repellere licet*. Jak trafnie ocenił Amerykański Trybunał Wojskowy w wydanym w dniu 31 lipca 1948 r. wyroku „samoobrona usprawiedliwia przeciwstawienie się bezprawiu podczas gdy zasada konieczności usprawiedliwiałaby naruszenie prawa”.⁴⁸⁸

Co prawda już od końca XVIII państwa wielokrotnie powoływały się na stan wyższej konieczności jako argument usprawiedliwiający naruszenia norm prawa międzynarodowego to jednak z uwagi na niejednorodną praktykę państwową w tym obszarze trudno mówić o zakorzenieniu tej zasady w międzynarodowym prawie zwyczajowym. Idea stanu wyższej konieczności, w przeciwieństwie do prawa do samoobrony, nie znalazła także potwierdzenia w postanowieniach Karty NZ ani w żadnej innej obowiązującej umowie międzynarodowej.

Nie brakuje jednak zwolenników uznania stanu wyższej konieczności za powszechnie obowiązującą zasadę prawa międzynarodowego. Zwolennicy tej tezy powołują się na brak jakiegokolwiek orzeczenia sądu międzynarodowego lub normę traktatową, która by *explicite* zabraniała odwoływania się do tej zasady w stosunkach międzynarodowych. Drugim argumentem na rzecz uznania stanu wyższej konieczności za instytucję prawa

⁴⁸⁶ Szeroko na temat stanu wyższej konieczności zob.: J. Barboza, *Necessity (Revisited) in international law*, (w:) J. Makarczyk (red.), *Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lach*, Hague 1984, s. 27 – 44.

⁴⁸⁷ A. Górbiel, *Konieczność wojskowa w prawie międzynarodowym*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, *Prace Prawnicze*, CCXXIV, 1970, z. 44, s. 37.

⁴⁸⁸ *Ibidem*, s. 44 – 45.

międzynarodowego jest fakt, że pojęcie stanu wyższej konieczności jest głęboko zakorzenione w wewnątrzpaństwowych systemach prawnych i jako takie instytucja ta stanowi „ogólną zasadę prawa uznaną przez narody cywilizowane” w rozumieniu art. 38 Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości.⁴⁸⁹

Mimo licznych kontrowersji związanych z prawnomiędzynarodowym znaczeniem koncepcji stanu wyższej konieczności znalazła ona swoje potwierdzenie w przyjętym w 2001 r. przez Komisję Prawa Międzynarodowego ONZ projekcie konwencji o odpowiedzialności państw za czyny międzynarodowo bezprawne (*Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*).⁴⁹⁰ W art. 25 ust. 1 projektu postanowiono, że na stan wyższej konieczności państwo nie może powoływać się, jako na okoliczność wyłączającą bezprawność jego aktu, chyba że akt ten:

- a) stanowi jedyny środek dla ochrony istotnego interesu państwa przed poważnym i bezpośrednim zagrożeniem, oraz
- b) nie narusza w poważny sposób istotnych interesów państwa lub państw w stosunku do których przysługuje naruszone zobowiązanie lub społeczności międzynarodowej jako całej.

Podkreślono jednocześnie, że na stan wyższej konieczności nie można powołać się każdorazowo gdy:

- a) dane państwo przyczyniło się do powstania zagrożenia,
- b) naruszone zobowiązanie międzynarodowe samo wyklucza możliwość powołania się na stan wyższej konieczności.⁴⁹¹

Wymieniony w pkt. (a) warunek bezpośredniości zagrożenia zdaje się wykluczać możliwość powoływania się na stan wyższej konieczności jako podstawę interwencji w stosunku do statków pod obcą banderą w sytuacji gdy zagrożenie jest tylko potencjalne jak to ma miejsce w przypadku statków podejrzanych o transport broni lub terrorystów. Rozważyć należy jednak *casus* w którym terroryści biorą jako zakładników pasażerów statku znajdującego się na wodach otwartych. W przeciwieństwie do porwań dokonanych przez

⁴⁸⁹ L. Buza, The state of necessity in international law, Acta Juridica Academiae Scientiarum Hungaricae, Budapest 1959, vol. s. 205 i nast., cyt. za: ibidem, s. 42.

⁴⁹⁰ Komisja Prawa Międzynarodowego ONZ (International Law Commission) powołana została do życia na mocy rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 174 (II) z dnia 21 listopada 1947 r. Składa się z trzydziestu czterech wybitnych znawców prawa międzynarodowego. Głównym zadaniem KPM jest wspieranie ZO ONZ w rozwijaniu i kodyfikacji prawa międzynarodowego. W tym celu KPM przygotowuje m. in. projekty traktatów międzynarodowych. Projekty same w sobie pozbawione są mocy prawnie wiążącej. Stać się mogą one jednak podstawą międzynarodowej konferencji, w wyniku której nastąpi uchwalenie traktatu.

⁴⁹¹ J. Crawford, The International Law Commission's Articles on State Responsibility. Introduction, Text and Commentaries, Cambridge 2002, s. 178.

piratów w sytuacji takiej statek wciąż podlega wyłącznej jurysdykcji państwa bandery. W związku z tym państwo trzecie, którego obywatele znajdują się wśród zakładników by podjąć interwencję musi uzyskać zgodę państwa bandery. Problem pojawia się gdy takiej zgody nie można uzyskać lub państwo bandery nie chce jej udzielić. Zdaniem Natalino Ronzittiego podstawę do interwencji stanowić może w takiej sytuacji właśnie instytucja stanu wyższej konieczności.⁴⁹²

Sytuacja, w której obywatele danego państwa znajdują się na pokładzie statku opanowanego przez terrorystów zdaje się spełniać wszystkie zakreślone przez KPM przesłanki, uzasadniające powołanie się na stan wyższej konieczności. Sytuacja zakładnicza stanowi bezpośrednie i poważne zagrożenie dla życia pasażerów statku. Bez wątpienia ochrona życia obywateli należy do istotnych interesów każdego państwa. W sytuacji gdy państwo bandery nie chce lub nie może podjąć działań interwencyjnych państwa, którego obywatele znajdują się na pokładzie porwanego statku stanowi jedyny środek dla ochrony jego interesów. Także interes, który w tym przypadku ulega naruszeniu – suwerenność państwa bandery – przedstawia wartość oczywiście niższą niż dobro ratowane, czyli ludzkie życie. Należy pamiętać, że działania podejmowane w stanie wyższej konieczności muszą być jednocześnie proporcjonalne zarówno w doborze środków jak i w konkretnych skutkach.

§ 3. Rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ jako podstawa interwencji

Interwencja podjęta na morzu otwartym przeciwko jednostce podnoszącej obcą banderę może znaleźć swoje usprawiedliwienie także w stosownych rezolucjach Rady Bezpieczeństwa ONZ. Zgodnie z art. 39 Karty NZ Rada Bezpieczeństwa w przypadku stwierdzenia istnienia zagrożenia lub naruszenia pokoju bądź aktu agresji może podjąć stosowne środki zgodnie z art. 41 oraz 42 Karty NZ w celu przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.

Zgodnie z art. 41 Karty NZ Rada Bezpieczeństwa może zdecydować, jakie środki, nie pociągające za sobą użycia siły zbrojnej, należy zastosować dla wykonania jej decyzji, oraz może zażądać od członków Organizacji Narodów Zjednoczonych zastosowania takich środków. Środki te mogą obejmować całkowite lub częściowe zerwanie stosunków gospodarczych oraz komunikacji: kolejowej, morskiej, lotniczej, pocztowej, telegraficznej, radiowej i innej, jak również zerwanie stosunków dyplomatycznych.

Artykuł 42 Karty NZ stanowi, że jeśli środki przewidziane w artykule 41 będą

⁴⁹² N. Ronzitti, *Rescuing Nationals Abroad through Military Coercion*, Dordrecht 1985, s. 143 – 144.

niewystarczające Rada Bezpieczeństwa może przeprowadzić siłami powietrznymi, morskimi lub lądowymi taką akcję, jaką uzna za konieczną dla utrzymania albo przywrócenia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Akcja ta może obejmować demonstrację, blokadę i inne operacje sił zbrojnych, powietrznych, morskich lub lądowych członków Organizacji Narodów Zjednoczonych.

W oparciu o powyższe artykuły Rada Bezpieczeństwa ONZ już wielokrotnie w swej historii podejmowała działania upoważniające do podejmowania akcji na morzu otwartym przeciwko statkom znajdującym się pod obcą banderą. Jednym z takich aktów jest Rezolucja RB 1132 przyjęta 8 października 1997 r.⁴⁹³, na mocy której nałożono na Sierra Leone embargo dotyczące ropy naftowej i broni. W ustępie ósmym omawianej rezolucji w celu uczynienia embarga efektywnym zawarto upoważnienie dla państw zrzeszonych w ramach Wspólnoty Gospodarczej Państw Afryki Zachodniej do zatrzymywania i kontrolowania ładunków statków handlowych zmierzających do portów Sierra Leone.

Problematyczną jest kwestia dopuszczalności zatrzymywania i kontrolowania pokładów statków podnoszących obcą banderę w sytuacji gdy w konkretnej rezolucji ustanawiającej embargo brakuje wyraźnego upoważnienia do takiego działania. W rezolucji 733 z 1992 r. w sprawie Somalii w artykule 5 postanowiono w oparciu o rozdział VII Karty Narodów Zjednoczonych, że wszystkie państwa powinny w celu ustanowienia pokoju i stabilności w Somalii natychmiast wdrożyć ogólne i całkowite embargo na wszystkie dostawy broni i sprzętu wojskowego do Somalii dopóki Rada Bezpieczeństwa nie postanowi inaczej.

Istnieją opinie, że sformułowanie nakazujące wprowadzenie ogólnego i całkowitego embarga nie jest wystarczające dla przeprowadzania operacji ZPPS wobec jednostek płynących pod obcą banderą. Zwolennicy takiej interpretacji podnoszą, że skoro w niektórych rezolucjach RB wyrażono upoważnienie do podejmowania działań abordażowych *explicite* to brak wyraźnego upoważnienia w rezolucji jest równoznaczny z brakiem zgody dla zajmowania i przeszukiwania pokładów obcych statków.⁴⁹⁴

Odmienne stanowisko w tej sprawie reprezentuje Wolfgang von Heinegg. Odwołując się do wykładni celowościowej zwraca on uwagę, że rezolucja 733 zobowiązuje państwa do wdrożenia całkowitego i ogólnego embarga, czyli obejmującego każdy rodzaj broni (całkowitość) oraz każdego potencjalnego dostawcę (ogólność). Zobowiązanie do wdrożenia skutecznego embarga jest jednoznaczne z upoważnieniem do zatrzymywania wszystkich

⁴⁹³ UNSC Res 1132 (8 października 1996)UN Doc S/RES/1132.

⁴⁹⁴ N. Klein, *Maritime security and the law of the sea*, Oxford 2010, s. 278.

podejrzanych jednostek, w tym także płynących pod obcą banderą. Odmówienie państwom prawa do operacji ZPPS pozbawiłoby embargo efektywności.⁴⁹⁵

Analizując przydatność rezolucji Rady Bezpieczeństwa dla operacji ZPPS przeciwko jednostkom znajdującym się na wodach otwartych należy zwrócić szczególną uwagę na rezolucję RB 1373 z 28 września 2001 r. Rezolucja ta jest jednym z najważniejszych dokumentów przyjętych w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych pod wpływem zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r. W rezolucji 1373 potwierdzono, że terroryzm stanowi zagrożenie dla pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego. Wezwano jednocześnie państwa zrzeszone w ramach ONZ do zacieśnienia współpracy w walce z terroryzmem międzynarodowym oraz określono środki służące walce z tym zagrożeniem. W rezolucji postanowiono, że państwa powinny m. in.:

- zakazać swoim obywatelom oraz wszystkim osobom przebywającym na terytorium tych państw tworzenia zasobów, funduszy oraz innych źródeł ekonomicznych z których mogłyby korzystać bezpośrednio lub pośrednio osoby, które popełniają, zamierzają popełnić, ułatwiają popełnienie lub biorą udział w popełnieniu aktu terrorystycznego, podmioty kierowanych przez takie osoby lub podmioty działające w imieniu takich osób;
- powstrzymać się od wspierania zarówno w sposób aktywny jak i bierny osób i podmiotów zamieszanych w działalność terrorystyczną;
- podjąć wszelkie niezbędne działania zapobiegawcze, w tym funkcjonowanie systemów wczesnego ostrzegania;
- odmówić schronienia wszystkim osobom zaangażowanym w finansowanie, planowanie, wspieranie lub popełnianie aktów terroryzmu;
- przeciwdziałać wykorzystywaniu swoich terytoriów do planowania, wspierania, finansowania i ułatwiania aktów terrorystycznych wymierzonych przeciwko innym państwom lub ich obywatelom;
- zagwarantować, że każda osoba, która bierze udział w finansowaniu, planowaniu, przygotowaniu lub popełnianiu aktu terrorystycznego albo też we wspiera działania terrorystyczne, została postawiona przed wymiarem sprawiedliwości oraz zapewnić,

⁴⁹⁵ W. Von Heinegg, The Legality of Maritime Interception/Interdiction Operations Within the Framework of Operation Enduring Freedom, *International Law Studies* – vol. 79, *International Law and the War on Terror*, s. 264.

aby czyny terrorystyczne zostały zakwalifikowane w prawie wewnętrznym jako poważne przestępstwa kryminalne i były zagrożone karą odpowiadającą ciężarowi czynu;

- współpracować w dochodzeniach i postępowaniach karnych w sprawach o finansowanie terroryzmu;
- zapobiegać przemieszczaniu się terrorystów oraz grup terrorystycznych głównie przez kontrole graniczne oraz kontrole wydawania dokumentów tożsamości i podróży.⁴⁹⁶

Na podstawie powyższych zobowiązań da się wywieść, że państwa zobligowane są także przeciwdziałać wykorzystywaniu statków zarejestrowanych pod ich banderą do transportu osób zaangażowanych w działalność terrorystyczną oraz broni i sprzętu, który może być wykorzystany w działalności terrorystycznej. Tym samym każde państwo, którego organy powezmą informację o tego typu ładunku, znajdującym się na pokładzie statku płynącego pod jego banderą, zobligowane są do podjęcia stosownych środków eliminujących zagrożenie. W sytuacji gdy państwo bandery świadomie powstrzymywać się będzie przed działaniem nie tylko naruszy zobowiązania wynikające z Rezolucji 1383, ale musi liczyć się również z podjęciem przez zagrożone państwa działań w ramach prawa do samoobrony.⁴⁹⁷

W sytuacji jednak gdy tego typu transport odbywa się bez wiedzy organów państwa bandery lub państwo to z czysto technicznych względów nie jest w stanie mu przeciwdziałać, stanowi to w dalszym ciągu naruszenie Rezolucji 1383 i daje podstawy do interwencji ze strony państwa trzeciego bez konieczności informowania właściwych organów państwa bandery i występowania o zgodę na podjęcie działań ZPPS. Zdaniem Wolfganga von Heinegga konieczność wystąpienia o taką zgodę w sytuacjach niecierpiących zwłoki uniemożliwiłaby efektywną walkę z terroryzmem międzynarodowym do której zobowiązano społeczność międzynarodową w Rezolucji 1383.⁴⁹⁸

§ 5. Inicjatywa na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia

Współcześnie obok terroryzmu międzynarodowego jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla globalnego bezpieczeństwa jest proceder rozprzestrzeniania broni masowego

⁴⁹⁶ J. W. Wójcik, *Przeciwdziałanie finansowaniu terroryzmu*, Kraków 2007, s. 138 – 139.

⁴⁹⁷ W. von Heinegg, *The Legality of Maritime Interception*, op. cit... s. 261.

⁴⁹⁸ *Ibidem*... s. 262.

rażenia (BMR). Zagrożenie terroryzmem oraz zjawisko proliferacji BMR pozostają ze sobą w ścisłej korelacji. Organizacje terrorystyczne od wielu lat zainteresowane są pozyskaniem i wykorzystaniem tego typu broni dla swoich celów. Tym samym w żywotnym interesie społeczności międzynarodowej leży uniemożliwienie dostępu do broni chemicznej, radiologicznej, biologicznej oraz nuklearnej zarówno podmiotom pozapaństwowym jak i państwom oskarżonym o wspieranie terroryzmu. Podstawowym warunkiem powstrzymania transferu BMR do nieautoryzowanych odbiorców jest efektywna kontrola środków transportu lądowego, powietrznego oraz morskiego. Z punktu widzenia prawa największe trudności wiążą się z przeciwdziałaniem proliferacji drogą powietrzną oraz morską. Działania podejmowane w stosunku do samolotów wiązać się mogą z koniecznością otworzenia ognia by wymusić ich lądowanie, z kolei działania realizowane w obszarach morskich uwarunkowane są ich szczególnym reżimem prawnym.

Biorąc pod uwagę fakt, że transport morski realizuje ponad 95 % międzynarodowego przewozu towarów to logiczną będzie supozycja, że to właśnie na pokładzie statków najczęściej dochodzi do nielegalnego transportu BMR.⁴⁹⁹ Niestety aktualnie obowiązujące międzynarodowe prawo morza nie daje podstaw do zatrzymywania na pełnym morzu obcych statków podejrzanych o transport BMR. Zarówno transport broni konwencjonalnej jak i broni masowego rażenia nie znajduje się wśród przesłanek, uzasadniających skorzystanie z prawa wizyty na mocy art. 22 Konwencji genewskiej z 1952 r. oraz art. 110 Konwencji jamajskiej z 1982 r. Transport BMR nie należy także do przestępstw wymienionych w art. 3 Konwencji SUA z 1985 r. Co prawda katalog tych przestępstw uległ rozszerzeniu o czyny, polegające na wykorzystywaniu transportu morskiego do przewozu broni masowego rażenia na mocy protokołów do Konwencji SUA, przyjętych w Londynie 14 października 2005 r. niestety zmiany te nie mają obecnie żadnego praktycznego znaczenia z uwagi na małą liczbę państw sygnatariuszy tego dokumentu.

Brak adekwatnych regulacji w międzynarodowym prawie morza ujawnił się w związku ze sprawą statku *So San*. W dniu 9 grudnia 2002 r. hiszpańska fregata *Navarra*, patrolując wody Morza Arabskiego w ramach międzynarodowej operacji *Enduring Freedom* (Trwała Wolność) w oparciu o informacje otrzymane od amerykańskich służb podjęła pościg za podejrzaną, płynącym bez żadnej bandery frachtowcem *So San*. Ścigana jednostka została zmuszona strzałami ostrzegawczymi do zatrzymania, po czym na jej pokład weszła

⁴⁹⁹ R. Drzazga, Prawnomiędzynarodowe aspekty przeciwdziałania proliferacji broni masowego rażenia na morzu pełnym – czy konieczne są zmiany w konwencji z Montego Bay? [w:] Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r. W piętnastą rocznicę wejścia w życie, Toruń 2009, s. 256.

hiszpańska grupa inspekcyjna. W trakcie inspekcji stwierdzono, że oprócz ładunku cementu na pokładzie statku znajduje się także znaczna liczba rakiet typu *scud* oraz zbiorniki z niezidentyfikowaną substancją chemiczną. Po ustaleniu, że kapitan wraz członkami załogi statku legitymują się obywatelstwem Koreańskiej Republiki Ludowo Demokratycznej eskortowano zatrzymany statek handlowy do amerykańskiej bazy Diego Garcia. Zatrzymanie *So San* oprotestował natychmiast Jemen. Władze w Sanie zażądały zwolnienia statku, twierdząc, że znajdujące się na jego pokładzie rakiety zostały legalnie zakupione przez jemeńską armię. Korea Północna określiła natomiast całe zajście jako niewybaczalny akt piractwa (*unpardonable piracy*).⁵⁰⁰

Zgodnie z art. 110 ust. 1 pkt d) KoPM okręty wojenne uprawnione są do zatrzymywania i rewizji jednostek nie posiadających przynależności państwowej. W oparciu o ten przepis zatrzymanie i kontrola frachtowca *So San*, płynącego bez bandery zrealizowana została w zgodzie z prawem międzynarodowym. Z drugiej jednak strony prawo międzynarodowe nie zabraniało wówczas eksportu raketowych pocisków balistycznych krótkiego zasięgu. Ani Korea Północna, ani Jemen nie były także stronami Reżimu Kontroli Technologii Rakietowych (*The Missile Technology Control Regime - MTCR*), dobrowolnego i nieformalnego zrzeszenia 34 państw mającego na celu kontrolę transferu środków przenoszenia broni masowej zagłady.⁵⁰¹ Tym samym zatrzymaną jednostkę należało zwolnić niezwłocznie po ustaleniu jej przynależności państwowej.

Konieczność zwolnienia zatrzymanego statku wraz z niebezpiecznym ładunkiem wywołała ogromne poruszenie amerykańskiej administracji, uświadamiając pilną potrzebę zintensyfikowania wysiłków na rzecz efektywnego zapobiegania proliferacji broni masowego rażenia. W dniu 31 maja 2003 r. prezydent Stanów Zjednoczonych Georg W. Bush podczas wizyty w Krakowie, wygłosił przemówienie, w trakcie którego zapowiedział powołanie Inicjatywy na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia (*Proliferation Security Initiative – PSI*). W dniu 4 września 2003 r. w Paryżu 11 państw (USA, Polska, Australia, Francja, Hiszpania, Japonia, Holandia, Niemcy, Portugalia, Włochy oraz Wielka Brytania) przyjęło Oświadczenie w sprawie zasad przechwytywania broni masowego rażenia⁵⁰², stanowiące podstawę działania w ramach Inicjatywy. We wstępie do oświadczenia paryskiego stwierdzono, że Inicjatywa stanowi odpowiedź na wzmagający się proceder proliferacji broni masowego rażenia, środków jej przenoszenia, materiałów i technologii do jej produkcji oraz

⁵⁰⁰ T. A. Martin, *Drawing Lines in the Sea*, (w:) *Modern Piracy and Maritime Terrorism...* op. cit., 130.

⁵⁰¹ Dane z oficjalnej strony MTCR: <http://www.mtcr.info> (12.03.2013)

⁵⁰² *Statement of Interdiction Principles*, treść dokumentu dostępna na stronie: <http://www.psi.msz.gov.pl> (13.03.2012).

materiałów podwójnego zastosowania. Państwa podejmujące współpracę w ramach PSI, świadome zagrożenia związanego z pozyskaniem BMR przez organizacje terrorystyczne zobowiązały się podjąć wspólne działania w celu uniemożliwienia transferów broni masowej zagłady drogą lądową, morską lub powietrzną między państwami i podmiotami pozapaństwowymi podejrzewanymi o jej nielegalne pozyskanie.

Inicjatywa Krakowska nie modyfikuje istniejących zapisów międzynarodowego prawa morza, ani tym bardziej nie wprowadza nowych regulacji prawnych. Jest to wyłącznie deklaracja o charakterze politycznym, mająca na celu zacieśnienie współpracy między zainteresowanymi państwami w oparciu o istniejące regulacje międzynarodowe oraz krajowe. Inicjatywa Krakowska stanowi swoistą niezinstytucjonalizowaną platformę, w ramach której państwa mogą koordynować swoje wysiłki podejmowane w walce z proliferacją BMR. Istotą PSI jest zastąpienie indywidualnych i doraźnych działań poszczególnych państw programem współpracy, posiadającym stały charakter oraz określone zasady.⁵⁰³ W Oświadczeniu ws. Zasad Przechwytywania państwa zrzeszone w ramach PSI zobowiązały się przede wszystkim do:

1. usprawnienia procedur szybkiej wymiany informacji dotyczących domniemanej działalności proliferacyjnej oraz ochrony informacji niejawnych przekazywanych między państwami w ramach PSI;
2. przeznaczenia odpowiednich środków oraz sił dla przeprowadzania operacji przechwytywania oraz usprawnienia koordynacji pomiędzy uczestnikami akcji przechwytywania;
3. dokonania rewizji prawa krajowego oraz struktur krajowych pod kątem celów inicjatywy oraz podejmowania działań na rzecz wzmocnienia adekwatnych regulacji oraz struktur międzynarodowych pod kątem celów inicjatywy;
4. dokonywania wszelkich działań na rzecz przechwytywania w zgodzie z prawem krajowym oraz właściwymi przepisami prawa międzynarodowego;
5. powstrzymania się od transportowania oraz wspomagania transportów BMR, systemów jej przenoszenia oraz materiałów pochodnych do oraz z państw i podmiotów pozapaństwowych podejrzewanych o działania na rzecz nielegalnego pozyskania rzeczonych ładunków, a także uniemożliwienia tego typu działań każdej osobie podlegającej jurysdykcji państw współdziałających w ramach PSI.

⁵⁰³ E. Posel-Częścik, PSI – inicjatywa Stanów Zjednoczonych na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia, „Biuletyn” (PISM), nr 53 (241) z 2 grudnia 2004 r., s. 1254.

Oprócz wyżej wymienionych ogólnych zobowiązań w dalszej części oświadczenia zawarto wytyczne poświęcone działaniom antyproliferacyjnym na morzu. Każde państwo uczestniczące w PSI zobowiązano by:

1. z własnej inicjatywy lub na wiarygodny wniosek innego państwa dokonało abordażu oraz przeszukiwało każdą jednostkę pływającą pod jego banderą - w obszarze swoich wód wewnętrznych, terytorialnych oraz wód pozostających poza granicami morza terytorialnego innych państw - co do której istnieje uzasadnione podejrzenie o transportowanie ww. ładunków do oraz z państw i podmiotów niepaństwowych podejrzanych o działania proliferacyjne BMR oraz przejmowanie znalezionych ładunków po ich identyfikacji;
2. rozważyło wydanie zgody, w uzasadnionych okolicznościach, na wejście przedstawicieli innych państw na pokład statków pływających pod banderą państwa zapytanego oraz zezwoliło na przeszukanie takiego statku przez przedstawicieli tych państw i na przejmowanie zidentyfikowanych ładunków BMR;
3. podejmowało działania w celu zatrzymania i przeszukania na swoich wodach wewnętrznych, terytorialnych oraz w strefach przybrzeżnych statków, wobec istnieje uzasadnione podejrzenie, że na ich pokładzie znajdują się substancje, mogące posłużyć do przygotowania „brudnej” bomby przewożone między podmiotami podejrzanyymi o działania proliferacyjne oraz przejmowało zidentyfikowane ładunki BMR;
4. egzekwowało w stosunku do wszelkich podejrzanych statków, wpływających do lub wypływających z portów, wód wewnętrznych i morza terytorialnego danego państwa, stosownych przepisów regulujących kwestie wejścia na pokład, przeszukania statku i zajęcia podejrzanego ładunku;

Ponadto w zobowiązano państwa uczestniczące w PSI do podjęcia analogicznych działań *mutatis mutandis* w stosunku do statków powietrznych, w tym przede wszystkim:

- wyegzekwowania nakazu lądowania samolotów podejrzanych o transport materiałów przeznaczonych do produkcji broni masowego rażenia i znajdujących się nad terytorium danego państwa, lub też
- odmowy przelotu dla podejrzanych samolotów przed wejściem w przestrzeń powietrzną danego państwa.

Państwa uczestniczące w PSI zobowiązano także w przypadkach gdy należące do nich porty, lotniska oraz obiekty wykorzystywane są w transferze BMR do przeprowadzenia inspekcji wszelkich podejrzanych statków, samolotów i innych środków transportu.

We wstępie do Oświadczenia ws. Zasad Przechwytywania postanowiono, że uczestnicy Inicjatywy, zobowiązują się działać wspólnie dla powstrzymania proliferacji BMR do oraz z państw i podmiotów pozapaństwowych podejrzewanych o działania na rzecz jej nielegalnego pozyskania. Nie wskazano jednak przeciwko jakim konkretnie pozapaństwowym podmiotom oraz państwom skierowana jest Inicjatywa. Tego typu ogólne sformułowanie ma swoje uzasadnienie. Przede wszystkim pozwala to przedstawiać PSI jako inicjatywę wymierzoną nie w konkretne państwa lecz w sam proceder transferu BMR do nieautoryzowanych podmiotów.⁵⁰⁴ Zamiast wskazywania *a priori* państw podejrzanych o proliferację formuła ta pozostawia uczestnikom swobodę decydowania czy konkretne okoliczności pozwalają uznać dany podmiot jako podejrzany o proliferację BMR. Zapis powyższy dodatkowo czyni postanowienia Inicjatywy aktualnymi bez względu na zmiany występujące na arenie międzynarodowej (wymowny jest tu zwłaszcza przypadek Libii, która przez wiele lat rozwijała własny program nuklearny by w 2003 r. ogłosić rezygnację z programu budowy broni masowego rażenia).⁵⁰⁵ Mimo, że formalnie PSI nie jest wymierzone w żadne konkretne państwo to z wypowiedzi przedstawicieli amerykańskiej administracji wysnuć można bardziej szczegółowe wnioski. W listopadzie 2003 r. główny architekt PSI John Bolton, podsekretarz stanu ds. kontroli zbrojeń i bezpieczeństwa międzynarodowego USA, stwierdził, że PSI nie jest wymierzone w Izrael, Pakistan i Indie, które Amerykanie uznają za państwa sojusznicze i nie stwarzające niebezpieczeństwa dla uczestników PSI, a także nie dotyczy państw posiadających broń nuklearną legalnie.⁵⁰⁶ W 2004 r. w Tokio oskarżył on natomiast o działania proliferacyjne Iran, Koreę Północną oraz Syrię. Wypowiedź ta stanowi jednoznaczną wskazówkę odnośnie podmiotowego zakresu Inicjatywy.

Kluczowym warunkiem efektywności PSI jest jak najszerszy krąg państw biorących w niej udział, gwarantujący Inicjatywie powszechny charakter. Obecnie PSI zrzesza 102 państwa.⁵⁰⁷ Trzon Inicjatywy tworzy 19 państw, które aktywnie uczestniczą w działaniach PSI, przeprowadzając operacje przechwytywania, ćwiczenia oraz spotkania ekspertów. Do

⁵⁰⁴ „the PSI does not target any country or countries in particular. Rather, the goal is to prevent the development or acquisition of WMD by all non-state actors (such as terrorists) and states of concern, together with those who supply such programmes through trafficking insensitive materials, equipment and technology—whether states, individuals, private companies, or other entities.” (w:) Letter from Matthew Hamlyn, Head, Parliamentary Relations and Devolution Department, Foreign and Commonwealth Office, to Committee Specialist, July 5, 2004, www.publications.parliament.uk/pa/cm200304/cmselect/cmaff/441/441we27.htm (2.02.2013)

⁵⁰⁵ A. C. Winner, The Proliferation Security Initiative, The New Face of Interdiction, The Washington Quarterly, Spring 2005, 28:2, s. 132.

⁵⁰⁶ W. Boese, The Proliferation Security Initiative: An Interview with John Bolton, ARMS CONTROL TODAY, Dec. 2003, dostępne na stronie: http://www.armscontrol.org/act/20_03-12JPSI.asp (2.02.2013)

⁵⁰⁷ Dane ze strony Departamentu Stanu USA: <http://www.state.gov/t/isn/c27732.htm> (31.01.2013).

grupy tej zalicza się 11 państw, które jako pierwsze sygnowały oświadczenie paryskie, a także Dania, Grecja, Kanada, Norwegia, Nowa Zelandia, Rosja, Singapur, Turcja. Pozostałe państwa wspierają działania PSI w miarę możliwości oraz posiadanych środków.⁵⁰⁸ Mimo znacznej liczby uczestników brakuje wśród nich kilku państw kontrolujących ważne akweny, np. Indonezji lub Malezji.⁵⁰⁹ Biorąc pod uwagę, że jednym z dwóch państw podejrzewanych o działania proliferacyjne jest Korea Północna istotnym mankamentem jest brak wśród uczestników PSI Chin. Państwo to nie tylko graniczy z Koreą Płn., ale także posiada niekwestionowane wpływy polityczne w Pjongjangu.⁵¹⁰ Brak poparcia Chin dla PSI oprócz znaczenia politycznego ma także wymiar praktyczny. Państwo to posiada trzecią co do wielkości flotę handlową na świecie oraz kontroluje znaczną część morskich szlaków komunikacyjnych do Korei Płn.⁵¹¹

Jednym z głównych zarzutów stawianych przez przeciwników PSI jest niezgodność Inicjatywy z prawem międzynarodowym. Podstawową zasadą prawa morza jest wolność żeglugi, zgodnie z którą na morzu otwartym statki podlegają wyłącznej jurysdykcji państwa bandery. Od tej zasady istnieją ściśle określone wyjątki, do których nie zalicza się transport broni masowego rażenia. Tym samym szereg państw z Chinami na czele podniosło zarzut, że celem PSI jest ograniczenie wyłącznej jurysdykcji państw nad statkami podnoszącymi ich banderę. W ich opinii miałyby to doprowadzić do sytuacji, w której każdy statek mógłby być zatrzymany na wodach otwartych pod pretekstem przewozu BMR, środków przenoszenia lub materiałów przydatnych przy ich budowie.⁵¹² Zarzut ten nie jest jednak uzasadniony. Oświadczenie ws. Zasad Przechwytywania w części poświęconej zasadom intercepcji na morzu otwartym w pkt 4 lit. b uznaje wyłączne prawo państwa bandery w dokonywaniu abordażu statków podejrzanych o transport BMR (z własnej inicjatywy lub na wniosek innego państwa). Zgodnie pkt. 4 lit. c państwa uprawnione są dokonać abordażu obcej jednostki tylko za zgodą państwa bandery, którą podejrzana jednostka podnosi. Jak widać reguły działania w ramach PSI na morzu otwartym pozostają w całkowitej zgodzie z zasadą wyłącznej jurysdykcji państwa bandery oraz wolnością żeglugi. Co więcej we wstępie do Oświadczenia podkreślono powinność realizowania wszelkich działań w ramach PSI w zgodzie z prawem krajowym i międzynarodowym, w tym rezolucjami Rady Bezpieczeństwa ONZ (*„consistent with national*

⁵⁰⁸ Ł. Kulesa, Trzecia rocznica Inicjatywy Krakowskiej (PSI) – bilans i perspektywy rozwoju, „Biuletyn” (PISM), nr 33 (373) z 31 maja 2006 r., s. 1647.

⁵⁰⁹ E. Posel-Częścik, PSI – inicjatywa... op. cit., s. 1255.

⁵¹⁰ Istotne w tym kontekście było przystąpienie do PSI 26 maja 2009 r. Korei Południowej.

⁵¹¹ N. Klein, Maritime Security and the Law of the Sea... op. cit., s. 196.

⁵¹² Ł. Kulesa, Trzecia rocznica Inicjatywy Krakowskiej... op. cit., s. 1648.

legal authorities and relevant international law and frameworks, including the United Nations Security Council”).

Problematyczna może być natomiast kwestia interpretacji pkt. 4 lit. d (1), który zobowiązuje państwa do podejmowania odpowiednich działań na wodach wewnętrznych, terytorialnych oraz w strefach przybrzeżnych w stosunku do statków podejrzanych o udział w proliferacji BMR. Zobowiązanie to wydaje się pozostawać w sprzeczności z prawem nieszkodliwego przepływu, które gwarantuje wszystkim statkom swobodny przepływ przez wody terytorialne (także archipelagowe oraz wyjątkowo przez wody wewnętrzne) państw nadbrzeżnych. Zgodnie z art. 19 ust. 1 KoPM z prawa tego można skorzystać pod warunkiem, że przepływ nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. Na tej podstawie w literaturze przedmiotu spotkać można opinie, że transport BMR przez wody terytorialne obcego państwa stanowi zagrożenie dla jego pokoju lub bezpieczeństwa. Jednocześnie jednak w art. 19 ust. 2 określono działania, które jako szkodliwe są zakazane podczas przepływu. Wśród opisanych przypadków brakuje jednak przewozu broni BMR, co pozwala uznać przepływ statków z tego rodzaju ładunkiem za nieszkodliwy, a więc nie upoważniający państw nadbrzeżnych do interwencji. Opisanie w art. 19 ust. 2 KoPM działań uznanych za szkodliwe służyć ma ograniczeniu swobody państw w definiowaniu pojęcia „swobodny przepływ”. Na mocy art. 25 ust. 3 prawo to może być tylko wyjątkowo zawieszone na określony czas, bez stosowania faktycznej i formalnej dyskryminacji, jeżeli takie zawieszenie ma zasadnicze znaczenie dla ochrony jego bezpieczeństwa.

Dopuszczalność korzystania przez statki przewożące BMR z prawa nieszkodliwego przepływu wynika nie tylko z analizy art. 19 ust. 2, ale także *explicite* z treści art. 23 KoPM. Przepis ten nakłada na, korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu przez obce morze terytorialne, statki o napędzie jądrowym oraz statki przewożące substancje jądrowe albo inne substancje o właściwościach niebezpiecznych lub szkodliwych obowiązek posiadania na pokładzie dokumentów oraz przestrzegania specjalnych środków zapobiegawczych przewidzianych dla takich statków w umowach międzynarodowych. Dodatkowo w oparciu o art. 22 ust. 2 KoPM państwa nadbrzeżne mogą wymagać, aby statki o napędzie jądrowym oraz statki przewożące substancje lub materiały jądrowe albo inne substancje lub materiały o właściwościach niebezpiecznych lub szkodliwych korzystały wyłącznie z wyznaczonych szlaków morskich.

W praktyce zdarza się, że niektóre państwa nadbrzeżne wprowadzają dodatkowy wymóg uprzedniego notyfikowania lub uzyskania zgody na przepływ przez swoje wody

terytorialne statków o napędzie jądrowym oraz statków przewożących materiały jądrowe i inne szkodliwe substancje.⁵¹³ O ile wprowadzenie obowiązku notyfikacji tego rodzaju przepływu jest całkowicie zgodne z postanowieniami KoPM to legalność wprowadzenia wymogu uzyskania wcześniej zgody na przepływ jest mocno wątpliwa w świetle postanowień konwencji. Uzależnienie korzystania przez obce statki z prawa nieszkodliwego przepływu od arbitralnie wydawanej zgody przez państwo nadbrzeżne, a więc w praktyce wprowadzenie możliwości udzielenia odmowy, stanowi ograniczenie prawa nieszkodliwego przepływu nie przewidziane w Konwencji z Montego Bay.⁵¹⁴ Odmowa udzielenia zgody na przepływ możliwa wydaje się jedynie w przypadku zawieszenia prawa przepływu na podstawie art. 25 ust. 3 KoPM.

W każdym bądź razie jeżeli zostaną spełnione wszystkie powyższe warunki państwo nadbrzeżne zgodnie z art. 24 KoPM nie powinno przeszkadzać w wykonywaniu prawa nieszkodliwego przepływu obcych statków przez swoje morze terytorialne. Należy pamiętać, że działania realizowane w ramach PSI powinny być zgodne z prawem krajowym i międzynarodowym, w tym decyzjami Rady Bezpieczeństwa ONZ. Tym samym wynikające z oświadczenia paryskiego zobowiązanie do abordażu i przeszukiwania statków podejrzanych o transport BMR do nieautoryzowanych podmiotów należy interpretować jako ograniczone wyłącznie do przeprowadzenia kontroli czy dany statek posiada wymaganą dokumentację i czy przestrzega specjalnych środków zapobiegawczych przewidzianych dla takich statków w umowach międzynarodowych. Także zejście statku ze specjalnie wyznaczonego szlaku lub wejście na wody terytorialne danego państwa bez uprzedniej notyfikacji można uznać za podstawę do interwencji ze strony państwa nadbrzeżnego.

Jak wskazano powyżej działania podejmowane w ramach PSI powinny być zgodne z prawem międzynarodowym, w tym przede wszystkim aktami wydawanymi przez Radę Bezpieczeństwa. Uzasadnienia prawnego dla aktów intercepcji BMR na morzu otwartym doszukiwano się także w rezolucjach Rady Bezpieczeństwa. Kluczową w kontekście walki z proliferacją BMR jest przyjęta jednomyślnie w kwietniu 2004 r. przez RB ONZ Rezolucja nr 1540, nakładająca na państwa obowiązek podjęcia działań zapobiegających pozyskaniu, używaniu oraz transferowi przez podmioty niepaństwowe broni jądrowej, chemicznej i

⁵¹³ Do państw stron KoPM, wymagających uzyskania wcześniejszej zgody zaliczają się Bangladesz, Malediwy, Oman, Samoa, Seszele, Jemen, Egipt, Malezja, Arabia Saudyjska. Zgody takiej wymagają także Iran oraz Syria, nie będące stronami KoPM. Wśród państw stron KoPM uprzedniej notyfikacji przepływu wymaga Kanada, Dżibuti, Libia, Malta, Pakistan i Portugalia oraz nie związane postanowieniami konwencji Zjednoczone Emiraty Arabskie. R. Churchill, *The Impact of State Practice on the Jurisdictional Framework contained in the LOS Convention*, (w:) A. G. Oude Elferink (red.), *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention*, Leiden 2005, p. 115 – 116.

⁵¹⁴ Y. Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge 2012, s. 93

biologicznej oraz środków jej przenoszenia⁵¹⁵ W rezolucji nie dano jednak państwom wyraźnego upoważnienia do przeprowadzania na wodach otwartych operacji wejścia na pokład obcych statków podejrzanych o transport BMR. Ograniczono się jedynie do ogólnego zobowiązania wszystkich państw by „zgodnie z ich prawem krajowym oraz prawem międzynarodowym podjęły wspólne działania w celu zapobieżenia niezgodnemu z prawem przemytowi BMR, środków jej przenoszenia i podobnych materiałów”.⁵¹⁶ Ty samym działania przechwytywania BMR podejmowane w oparciu o rezolucje RB muszą mieścić się w ramach wyznaczonych przez międzynarodowe prawo morza. Inną sprawą byłoby wydanie przez Radę Bezpieczeństwa rezolucji zawierającej wyraźne upoważnienie do zatrzymywania, wchodzenia na pokład i przeszukiwania obcych statków podejrzanych o transfer BMR.⁵¹⁷

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że zarzuty sprzeczności regulacji PSI z prawem międzynarodowym są nieuzasadnione i nie znajdują oparcia w treści Oświadczenia ws. Zasad Przechwytywania. Co więcej, jak trafnie skonstatował Douglas Guilfoyle twierdzenie, że Inicjatywa na rzecz nieprolifracji jest nielegalna byłoby równoznaczne ze stwierdzeniem, że nielegalne są wszelkie formy współpracy dyplomatycznej i wojskowej.⁵¹⁸ Ocena legalności zawsze powinna sprowadzać się do analizy konkretnych operacji przechwytywania podejmowanych przez państwa uczestniczące w PSI przeciwko obcym statkom podejrzanim o udział w transferze BMR. Jak dotąd nie odnotowano, naruszenia prawa międzynarodowego w związku z takimi działaniami.

Z racji braku formalnego związania państw uczestniczących w PSI postanowieniami Oświadczenia ws. Zasad Przechwytywania należy je zaliczyć do tzw. *soft law*. Brak mocy wiążącej oraz ogólnikowy charakter postanowień Oświadczenia w dużej mierze obniża jego skuteczność. W praktyce w sytuacjach nie cierpiących zwłoki poważnym mankamentem może okazać się przede wszystkim konieczność oczekiwania na zgodę państwa bandery na wejście na pokład podejrzanego statku. W konkretnych przypadkach okres oczekiwania może wydłużyć się znacznie np. z uwagi na różnice między strefami czasowymi lub z powodu dni ustawowo wolnych od pracy. W związku z możliwością przewidzianą w art. 110 KoPM *in principio* Stany Zjednoczone postanowiły wzmocnić działania antyprolifacyjne poprzez zawarcie szeregu bilateralnych umów dotyczących prawa wchodzenia na pokład (*ship boarding agreements*, dalej umowy SBA). Dotychczas USA zawarło jedenaście tego typu

⁵¹⁵ Rezolucja RB 1540 (2004) z 29.4.2004 r.

⁵¹⁶ R. Drzazga, Prawnomiędzynarodowe aspekty przeciwdziałania proliferacji... op. cit., s. 265.

⁵¹⁷ Rada Bezpieczeństwa już kilkakrotnie wydawała rezolucje sankcjonujące operacje przechwytywania obcych statków. Tego typu upoważnienie zawierała Rezolucja RB 221 (1966) w sprawie Południowej Rodezji, Rezolucja RB 678 (1990) w sprawie Iraku oraz Rezolucja RB 875 (1993) w sprawie Haiti.

⁵¹⁸ D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction*... op. cit., s. 237.

umów z państwami tzw. taniej bandery (Antigua i Barbuda, Wspólnota Bahamów, Belize, Chorwacja, Cypr, Liberia, Wyspami Marshalla, Maltą, Mongolią, Panamą oraz Saint Vincent i Grenadyny), obejmujących w sumie ponad 60 procent światowego tonażu floty handlowej.⁵¹⁹ Umowy te wzorowane są na zawieranych przez USA porozumieniach, mających na celu zwalczanie przemytu narkotyków drogą morską (tzw. *ship – rider agreements*). Pierwotną intencją Stanów Zjednoczonych było zagwarantowanie sobie na mocy umów SBA automatycznej zgody na wejście na pokład obcych statków podejrzanych o transport BMR. W wyniku sprzeciwu państw współpracujących w ramach PSI odstąpiono jednak od tego pomysłu.⁵²⁰ Umowy SBA czynią zgodę państwa bandery podstawowym i niezbędnym warunkiem do zatrzymania, wejścia na pokład, przeszukania oraz ewentualnego zatrzymania podejrzanych osób oraz ładunku, sankcjonując także pierwszeństwo jurysdykcji państwa bandery do osądzenia czynów popełnionych na pokładzie statków. W umowach tych określono jakie statki mogą zostać poddane kontroli, tryb uzyskiwania zgody na wejście na pokład obcego statku, wymogi bezpieczeństwa jakie należy zachować przy tego typu operacjach oraz zasady odpowiedzialności odszkodowawczej za szkody wyrządzone w trakcie tych działań. Obowiązkiem sygnatariuszy umów SBA jest także wskazanie organów krajowych, właściwych dla odbierania wniosków i udzielania zgody na wejście na pokład statku podnoszącego banderę danego państwa.⁵²¹

Należy jednoznacznie podkreślić, że zarówno postanowienia Oświadczenia ws. Zasad Przechwytywania jak i umowy SBA nie upoważniają państw współpracujących w ramach PSI do podejmowania jakichkolwiek działań w stosunku do statków podnoszących banderę państwa nie będącego uczestnikiem PSI. W związku z tym należy się zgodzić z opinią Michaela Byersa, że w stosunku do obcych statków podejrzanych o transfer BMR możliwe są do zastosowania trzy warianty działania. Najbardziej optymalnym rozwiązaniem byłoby wyraźne usankcjonowanie interwencji wobec obcych statków podejrzanych o transfer BMR na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ. Działania tego rodzaju mogą w niektórych przypadkach znaleźć usprawiedliwienie także w koncepcji wyprzedzającego prawa do samoobrony. W ostateczności trzeba liczyć się z tym, że (przede wszystkim w przypadku USA) działania takie mogą być podjęte z naruszeniem międzynarodowego prawa morza.⁵²²

⁵¹⁹ N. Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea...* op. cit., s. 185.

⁵²⁰ F. Spadi, *Bolstering the Proliferation Security Initiative at Sea: A Comparative Analysis of Ship – boarding as a Bilateral and Multilateral Implementing Mechanism*, *Nordic Journal of International Law* 249, (2006) 75, s. 255.

⁵²¹ Zob. D. Guilfoyle, *Shipping Interdiction...* op. cit., s. 246 – 254.

⁵²² M. Byers, *Policing the High Seas: The Proliferation Security Initiative*, *American Journal of International Law* (July 2004) vol. 98 no. 3, s. 528.

Wszelkie działania podejmowane w ramach Inicjatywy mieścić się muszą w granicach istniejących regulacji międzynarodowych. Mimo to Inicjatywa Krakowska, wraz z zawartymi w jej ramach przez USA bilateralnymi umowami z państwami, posiadającymi najwięcej statków pod tanią banderą wyznacza pożądany kierunek zmian w obszarze międzynarodowego prawa morza. Inicjatywa na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia, pomimo wszelkich zastrzeżeń, stanowi istotny krok w kierunku umocnienia bezpieczeństwa międzynarodowego. Transfer BMR za pośrednictwem jednostek pływających wydaje się nie stanowić istotnego zagrożenia dla transportu morskiego *per se*, w dalszej perspektywie generować on może jednak ogromne zagrożenie dla społeczności międzynarodowej. Międzynarodowe prawo morza *de lege lata* nie zabrania transportu BMR drogą morską. Brak prawnomiędzynarodowych regulacji przeciwdziałających temu procederowi jest tym bardziej niezrozumiały jeśli weźmiemy pod uwagę, że takie uregulowania istnieją w stosunku do piractwa, nadawania nielegalnych audycji, handlu narkotykami czy też nielegalnych połowów (nie wspominając o stanowiących legistyczny anachronizm przepisach, poświęconych przeciwdziałaniu handlu niewolnikami). Wymienione formy nielegalnej działalności na morzu generują konkretne zagrożenia. Konsekwencje z nimi związane są jednak nieporównywalnie mniejsze w porównaniu z niebezpieczeństwem wejścia organizacji terrorystycznych w posiadanie broni masowej zagłady. Tym samym każdą inicjatywę, która ma na celu uniemożliwienie ekstremistycznym ugrupowaniom dostępu do BMR należy ocenić jako pożądaną.

Rozdział VI

Akt terroryzmu morskiego w świetle regulacji międzynarodowego prawa karnego

§ 1. Charakterystyka postanowień Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r.

1. Uwagi ogólne

Bezpośrednią przyczyną rozpoczęcia prac nad aktem prawnym ułatwiającym międzynarodową współpracę w walce z terroryzmem morskim było porwanie w 1985 r. przez grupę palestyńskich terrorystów włoskiego liniowca Achille Lauro. Porwanie to zaskoczyło społeczność międzynarodową, która nie dysponowała prawnymi instrumentami walki z tą odmianą terroryzmu. O ile porwania samolotów zdarzały się w tamtych latach dość często, to ostatnie porwanie statku miało miejsce w 1961 r. Dodatkowo zupełnie nieadekwatne w zwalczaniu aktów morskiego terroryzmu okazały się przepisy Konwencji o Prawie Morza z 1985 r., poświęcone problematyce piractwa. Reakcja na te wydarzenia była natychmiastowa. W dniu 9 października 1985 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ jednoznacznie potępiła porwanie Achille Lauro i zabójstwo jednego z pasażerów⁵²³. Następnie 9 grudnia 1985 r., Zgromadzenie Ogólne ONZ uchwaliło rezolucję 40/61⁵²⁴, w której między innymi wezwano Międzynarodową Organizację Morską (*International Maritime Organization* - IMO) do zbadania problemu terroryzmu morskiego i przedłożenia propozycji stosownych rozwiązań służących walce z tym zjawiskiem. W tym też kierunku Włochy, poparte przez Austrię i Egipt, przedłożyły projekt konwencji międzynarodowej poświęconej terroryzmowi morskiemu. Projekt konwencji w dużej mierze opierał się na rozwiązaniach zawartych w

- Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych z 14 września 1963 r.,

⁵²³ Tekst dokumentu dostępny na stronie: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N85/278/11/PDF/N8527811.pdf?OpenElement>

⁵²⁴ Tekst rezolucji dostępny na stronie: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/477/68/IMG/NR047768.pdf?OpenElement>

- Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 16 grudnia 1970 r.,
- Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 23 września 1971 r.,
- Konwencji przeciwko braniu zakładników z 17 grudnia 1979 r.

W listopadzie 1986 r. IMO powołała Komitet Ad Hoc, który miał zająć się analizą przedłożonego projektu konwencji. W marcu i maju 1987 r. Komitet obradował w Londynie i Rzymie, gdzie przyjęto projekt aktu, decydując jednocześnie by kwestie sporne uczynić przedmiotem obrad przyszłej międzynarodowej konferencji. W dniach 1 – 10 marca 1988 r. w Rzymie odbyła się międzynarodowa konferencja, w wyniku której 10 marca 1988 r. uchwalono ostateczny tekst Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, Convention SUA*)⁵²⁵. Jednocześnie uchwalono także Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym⁵²⁶.

2. Przestępstwa konwencyjne

Zakres obowiązywania Konwencji rzymskiej określa art. 3, w świetle którego:

1. Osoba popełnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie:
 - a) zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia, lub
 - b) dokonuje aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub
 - c) niszczy statek albo powoduje uszkodzenie statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub
 - d) umieszcza, lub powoduje umieszczenie na statku, za pomocą jakichkolwiek środków, urządzenia lub substancji, która może zniszczyć ten statek lub spowodować jego uszkodzenie lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to zagrożenie lub możliwość zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku, lub

⁵²⁵ Dz. U. z 1994 r., nr 129, poz. 635.

⁵²⁶ Dz. U. z 2002 r. nr 22, poz. 211.

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

2. Osoba popełnia również przestępstwo, jeżeli:

- a) usiłuje popełnić jakiegokolwiek przestępstwo wymienione w ustępie 1 lub
- b) namawia inną osobę do popełnienia przestępstw wymienionych w ustępie 1, lub w jakikolwiek sposób współdziała z osobą popełniającą takie przestępstwa, lub
- 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 naraża bezpieczną żeglugę danego statku.

Katalog przestępstw określonych w art. 3 odpowiada *mutatis mutandis* rozwiązaniom zawartym w konwencjach dotyczących bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Przestępstwa zawarte w art. 3 § 1 polegają na użyciu przemocy lub groźby jej użycia wobec osób obecnych na pokładzie statku, niszczeniu lub uszkodzeniu statku lub ładunku na nim umieszczonego jak również niszczeniu, uszkodzeniu lub utrudnieniu obsługi morskich urządzeń nawigacyjnych. Do znamion tych przestępstw należy umyślne i bezprawne działanie. O ile trudno sobie wyobrazić nieumyślne popełnienie któregoś z tych przestępstw to wymóg bezprawności jest jak najbardziej uzasadniony. Warunek ten wyklucza karalność czynów zdefiniowanych w art. 3, ale jednocześnie zgodnych z prawem. Sytuacja taka może mieć miejsce w przypadku działań policyjnych lub wojskowych określonego państwa. Konwencja nie precyzuje jednak w świetle jakiego systemu prawnego bezprawność czynu powinna być oceniana. Wydaje się, iż w przypadku tego typu działań za właściwe należy uznać prawo państwa bandery⁵²⁷.

Nowym przepisem, nie znajdującym odpowiednika w Konwencjach dotyczących ruchu lotniczego jest art. 3 § 1 lit. g, który przewiduje karalność ranienia albo zabicia osoby w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek innego przestępstwa wymienionego w art. 3 § 1. Zapis ten znalazł się już we włosko – austriacko – egipskim

⁵²⁷ M. Münchau, Terrorismus auf See... op. cit., s. 187.

projekcie konwencji i spotkał z dużym sprzeciwem wielu państw w trakcie prac nad konwencją. Proponowano raczej całkowite skreślenie tego punktu lub też potraktowanie go jako typu kwalifikowanego pozostałych przestępstw wymienionych w art. 3 § 1, a nie jako jednego z podstawowych typów. Powoływano się na argument, iż zranienie lub nawet zabicie pasażera statku pozostające bez wpływu na bezpieczeństwo żeglugi nie powinno samo w sobie być przedmiotem Konwencji służącej ochronie bezpieczeństwa żeglugi. Tego typu akty przemocy wymierzone przeciwko pasażerom i mogące naruszyć bezpieczeństwo żeglugi statku zostały ujęte w art. 3 § 1 lit. b Konwencji. Mimo tych argumentów lit. g znalazła się w Konwencji Rzymskiej, z tym jednak warunkiem, iż zabicie lub zranienie osoby musi odbywać się „w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia” jakiegokolwiek innego przestępstwa wymienionego w art. 3 § 1. Niejasnym jest jednak przy tym charakter tego związku. Za umieszczeniem pkt. g wśród czynów inkryminowanych przez Konwencję Rzymską przemawiał argument natury moralnej i prawnej. Przede wszystkim duży wpływ na to miały wydarzenia w trakcie porwania Achille Lauro i zabójstwo jednego z pasażerów, amerykańskiego obywatela Leo Klinghoffera. Nie chciano by tego typu incydenty znalazły się w przyszłości poza zakresem obowiązywania Konwencji. Argumentowano także, że w przypadku uczynienia z czynów zdefiniowanych w pkt. g tylko i wyłącznie podstawy zaostrzającej karę, mogłoby dojść w ich przypadku do utrudnień w realizacji zasady *aut dedere aut judicare*, gdyż ta odnosi się tylko i wyłącznie do przestępstw konwencyjnych.⁵²⁸

Art. 3 § 2 Konwencji Rzymskiej odpowiada art. 1 § 2 Konwencji Montrealskiej z 23 września 1971 r. Na jego podstawie karane jest usiłowanie popełnienia któregośkolwiek z przestępstw wymienionych w ustępie pierwszym, współudział w popełnieniu jednego z tych przestępstw oraz podżeganie do ich popełnienia. W przeciwieństwie do Konwencji Montrealskiej nie wymieniono wśród penalizowanych czynów współdziałania w usiłowaniu popełnienia jednego z przestępstw konwencyjnych. Zapisem nie mającym odpowiednika w konwencjach poświęconych bezpieczeństwu ruchu lotniczego jest lit. c omawianego artykułu.⁵²⁹ Zalicza on do przestępstw konwencyjnych stosowanie gróźb w celu zmuszenia osób fizycznych lub prawnych do określonego zachowania. Wprowadzenie tego zapisu podyktowane było potrzebą reakcji na coraz częstsza praktykę stosowania przez terrorystów groźby użycia przemocy, jako środka szantażu i zastraszenia społeczeństw lub rządzących, w celu wymuszenia realizacji stawianych żądań. Tego typu sytuacja miała miejsce w trakcie

⁵²⁸ M. Halberstram, *Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety*, [w:] *American Journal of International Law*, nr 82 1988 r., str. 294.

⁵²⁹ M. Münchau, *Terrorismus auf See...* ibidem, s. 190.

porwania Achille Lauro, kiedy to porywacze zażądali uwolnienia z izraelskich więzień pięćdziesięciu Palestyńczyków pod groźbą zabicia zakładników. To czy przy okazji tych groźb sprawcy mają stawiać określone warunki czy nie pozostawiono do rozstrzygnięcia przepisom wewnętrznym poszczególnych państw. Wymagane jest jednak by groźba taka zagrażała bezpieczeństwu żeglugi danego statku.

W art. 5 Konwencji Rzymskiej zobowiązano państwa strony do ustalenia odpowiednich sankcji karnych za wszystkie przestępstwa konwencyjne, uwzględniających poważny charakter tych przestępstw. Treść artykułu 5 stanowi kompromis, odpowiadający zarówno oczekiwaniom państw domagających się ustalenia surowych kar za przestępstwa wymienione w art. 3, jak i państw postulujących pozostawienie swobody państwom w ustaleniu wymiaru kary.⁵³⁰

3. Pojęcie statku

W związku z brakiem ogólnie przyjętej definicji „statku”, konwencje regulujące sprawy związane z morskimi transportem wprowadzają najczęściej jego własną definicję, uwzględniającą uwarunkowania i potrzeby danej regulacji. Tak też uczyniono w przypadku Konwencji SUA, w której przy pomocy metody pozytywno – negatywnej zdefiniowano wprawdzie co należy rozumieć pod pojęciem statku, a następnie wyłączono z zakresu tego pojęcia szczególne kategorie okrętów i statków.

W rozumieniu art. 1 niniejszej konwencji "statek" oznacza urządzenie pływające jakiegokolwiek rodzaju, nie złączone na stałe z dnem morskim, łącznie z urządzeniami dynamicznie podtrzymywanymi (niewypornościowymi), urządzeniami zdolnymi do zanurzania się lub wszelkimi innymi urządzeniami pływającymi.

Problemy interpretacyjne stwarzać może użyty w powyższej definicji zwrot „nie złączony na stałe z dnem morskim”. W trakcie prac nad konwencją zrodziła się obawa, że może to wykluczać z zakresu regulacji konwencji ruchome jednostki wiertnicze, które są zakotwiczone lub stawiane nad odwiertem na czas wierceń i przygotowania złoża do eksploatacji.⁵³¹

Problem ten omawiany był w kontekście prac nad definicją „stałych platform”, która miała się znaleźć w protokole w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym. W wyniku

⁵³⁰ Ibidem... s. 195.

⁵³¹ Zaliczamy do tych jednostek: platformy samopodnośne, platformy zanurzalne i półzanurzalne oraz statki wiertnicze.

nieformalnych konsultacji podjętych przez dwanaście państw zainteresowanych opracowaniem protokołu ustalono, że definicje „statku” jak i „stałych platform” powinny być ze sobą komplementarne, co ma zapobiec pozostawieniu luki definicyjnej, a pojęcie statku powinno być interpretowane jak najszerzej.⁵³² Jest to istotne z uwagi na to, że wszystkie państwa chcące przystąpić do protokołu muszą być stroną konwencji rzymskiej, podczas gdy państwa będące stroną konwencji nie mają obowiązku przystąpienia do protokołu.⁵³³ Tym samym, jak najszerze zakreślenie pojęcia statku służyć ma rozszerzeniu katalogu przestępstw, do których zwalczania zobligowana będzie jak największa liczba państw.⁵³⁴

Ustalono także, że pojęcie „złączony na stałe” znajdzie się w obu definicjach, a terminy „żegluga” i „przepływ”, użyte w art. 3 i 4 konwencji rzymskiej odnosić się będą także do operacji przeholunku mobilnych jednostek wiertniczych na miejsce odwiertów.⁵³⁵ Tym samym uznano, że konwencja ma zastosowanie także do tych jednostek, które należy zaliczyć do wymienionych na końcu definicji statku „innych urządzeń pływających”.⁵³⁶ Interpretacja tego rodzaju nie stanowi wykładni autentycznej. Biorąc jednak pod uwagę, że jej autorami są państwa strony konwencji, a ona sama znajduje się w oficjalnym dokumencie IMO, może stanowić tym samym środek pomocniczy w interpretacji postanowień Konwencji rzymskiej jako *travaux préparatoires*.

Z zakresu regulacji Konwencji rzymskiej w art. 2 lit a) i b) wyłączono okręty wojenne oraz statki należące do państw lub przez nie eksploatowane, jeśli są wykorzystywane jako wojskowe jednostki pomocnicze lub służą władzom celnym bądź policji. W konsekwencji w zakresie zastosowania konwencji mieszczą się statki rządowe używane do celów handlowych oraz niehandlowych takie jak lodolamacze lub statki badawcze.⁵³⁷ Przepisów konwencji zgodnie z lit. c) omawianego artykułu nie stosuje się także do statków wycofanych z żeglugi oraz statków nie będących w eksploatacji (na uwięzi). Nie do końca jasnym jest co należy rozumieć pod użytymi w tym przepisie pojęciami „wycofany z żeglugi” oraz „nie będące w eksploatacji”. Spotkać się można z opinią, że chodzi tu o definitywne wycofanie z żeglugi albo zakończenie eksploatacji. Zdaniem Francesco Francioniego statek, który będzie tylko

⁵³² IMO Doc. SUA/CONF/CW/WP. 18, par. 1 i 2.

⁵³³ Art. 5 § 4 protokołu stanowi, że jedynie państwo, które podpisało Konwencję bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub które ratyfikowało, przyjęło, zatwierdziło lub przystąpiło do Konwencji, może stać się stroną niniejszego protokołu.

⁵³⁴ T. Treves, *The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Marine Navigation*, (w:) N. Ronzitti, *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht 1990, s. 72.

⁵³⁵ W wersji oryginalnej użyto w obu artykułach słowa „navigate”, które w polskiej wersji przetłumaczono w art. 3 jako „żegluga”, a w art. 4 jako „przepływ”.

⁵³⁶ IMO Doc. SUA/CONF/CW/WP. 18, par. 3 i 4.

⁵³⁷ T. Treves, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, *Singapore Journal of International & Comparative Law* no. 2 (1998), s. 548.

czasowo wyłączony z eksploatacji z uwagi na konieczność napraw wciąż będzie objęty postanowieniami Konwencji.⁵³⁸

W art. 2 § 2 zastrzeżono dodatkowo, że żaden przepis niniejszej konwencji nie narusza immunitetu okrętów wojennych i innych statków państwowych eksploatowanych w celach niehandlowych. Przepis ten stanowi niemal dosłowne powtórzenie art. 32 KoPM i wydaje się zbyteczny z uwagi na zawarte w preambule konwencji stwierdzenie, że sprawy nie uregulowane w niej podlegają normom i zasadom powszechnego prawa międzynarodowego.

Immunitety okrętów wojennych i innych statków państwowych nie wykluczają możliwości prowadzenia postępowań w stosunku do czynów jakie miały miejsce na ich pokładzie. Mówi o tym art. 9, w którego treści czytamy, że: żadne z postanowień niniejszej konwencji nie narusza w jakikolwiek sposób norm prawa międzynarodowego odnoszących się do kompetencji państw do prowadzenia postępowania przygotowawczego lub wykonywania jurysdykcji na statkach nie podnoszących bandery tych państw. Posiadane przez obce okręty i statki immunitety wykluczają jedynie możliwość egzekwowania prawa na ich pokładzie.⁵³⁹

4. Zakres terytorialny stosowania Konwencji SUA

Intencją twórców konwencji było wyznaczenie jak najszerszego zakresu terytorialnego obowiązywania konwencji. Zakres ten reguluje art. 4, który stanowi:

1. Niniejsza konwencja ma zastosowanie, jeżeli statek przepływa lub zgodnie z planem ma wpłynąć na, przepłynąć przez lub wypłynąć z wód znajdujących się poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego jednego państwa lub poza bocznymi granicami jego morza terytorialnego graniczącego z przyległymi państwami.
2. W przypadkach, w których konwencja nie ma zastosowania na podstawie ustępu 1, stosowana jest mimo wszystko, jeżeli sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa przebywa na terytorium państwa-strony innego niż państwo, do którego odnosi się ustęp 1.

Należy zwrócić uwagę, że w świetle treści art. 4 § 1 czynnikiem decydującym o zastosowaniu konwencji jest nie tyle faktyczne położenie statku w momencie realizacji jednego z czynów wymienionych w art. 3, lecz są to przede wszystkim plany rejsu danego

⁵³⁸ F. Francioni, *Maritime Terrorism and International Law: The Rome Convention of 1988*, German Yearbook of International Law, vol. 31, 1988, s. 275.

⁵³⁹ M. Münchau, *Terrorismus auf See...* ibidem, s. 192.

statku. W konsekwencji nie ma znaczenia czy statek w chwili ataku znajduje się na wodach otwartych, w wyłącznej strefie ekonomicznej czy też wodach terytorialnych lub nawet wewnętrznych danego państwa. Ważnym jest, że ma w planie rejs międzynarodowy, obejmujący wpłynięcie na, przepłynięcie przez lub wypłynięcie z wód znajdujących się poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego jednego państwa lub poza bocznymi granicami jego morza terytorialnego graniczącego z przyległymi państwami.

W związku z treścią art. 4 wyłania się problem jak zakwalifikować statki operujące w ramach żeglugi kabotażowej, obejmującej żeglugę między portami tego samego państwa. Problem ten dotyczy kabotażu dużego – żeglugi między portami położonymi przy różnych morzach, związana z koniecznością opuszczania własnych wód terytorialnych (np. żegluga między metropolią i jej zamorskimi terytoriami lub między tymi terytoriami), a także kabotażu małego czyli żeglugi między portami jednego państwa w obrębie jednego morza. Należy przyjąć, że komunikacja w ramach kabotażu dużego mieści się w zakresie stosowania art. 4 § 1.⁵⁴⁰ Natomiast statki eksploatowane w ramach małego kabotażu, który ogranicza się wyłącznie do żeglugi na wodach terytorialnych jednego państwa, nie podlegają regulacjom Konwencji SUA. Nie ma w tym przypadku znaczenia także okoliczność czy dany statek pod banderą państwa nadbrzeżnego czy państwa trzeciego. Jedynie w sytuacji gdy sprawca ataku terrorystycznego na tego typu kabotażowiec znajdować się będzie w innym państwie niż państwo przybrzeżne stanowić to będzie podstawą do stosowania konwencji w oparciu o art. 4 § 2.⁵⁴¹

W trakcie prac nad konwencją rzymską grupa państw zdominowana przez kraje arabskie wystąpiła z inicjatywą by w treści konwencji uwzględnić przepis, na mocy którego będzie ona miała zastosowanie także do statków płynących przez cieśniny używane do żeglugi międzynarodowej. Ustosunkowując się do tego wniosku w trakcie prac Komitetu Ad Hoc podczas konferencji rzymskiej, zwrócono uwagę, że konstrukcja przyszłego art. 4 konwencji obejmuje także ten rodzaj żeglugi. W praktyce tylko w dwóch przypadkach Konwencja nie będzie miała zastosowania do żeglugi przez cieśniny międzynarodowe. Przede wszystkim w sytuacji żeglugi kabotażowej w terytorialnych cieśninach międzynarodowych, których brzegi należą do jednego państwa w związku z czym żegluga odbywa się wyłącznie na wodach terytorialnych państwa nadbrzeżnego (przykładem może tu być realizowana na włoskich wodach terytorialnych żegluga promowa w Cieśninie Mesyńskiej pomiędzy Mesyną na

⁵⁴⁰ G. Plant, *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 39, 1990, s. 38 - 39.

⁵⁴¹ *Ibidem*, s. 39.

Sycylii, a kalabryjskim miastem Villa San Giovanni). Drugi przypadek pozostający poza zakresem regulacji konwencji to żegluga w międzynarodowej cieśninie, której wody stanowią morze terytorialne więcej niż jednego państwa nadbrzeżnego, ale realizowana wyłącznie pomiędzy portami jednego państwa położonymi po dwóch stronach cieśniny i odbywająca się wyłącznie w obrębie jego wód terytorialnych (np. żegluga między hiszpańskimi portami Algeciras i Malagą, położonymi odpowiednio po zachodniej i wschodniej stronie Cieśniny Gibraltarskiej).⁵⁴²

Ostatecznie zrezygnowano z umieszczania w treści konwencji przepisów dotyczących żeglugi w cieśninach międzynarodowych. Zamiast tego w ust. 23 końcowego aktu konferencji rzymskiej stwierdzono⁵⁴³: „W związku z artykułem 4 Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, niektóre delegacje opowiedziały się za włączeniem do art. 4 ust. 1 cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej. Inne delegacje wskazały, że nie jest konieczne, aby włączyć je gdyż nawigacja w takich cieśninach jest już przewidziana w treści artykułu 4 ust. 1. Dlatego Konwencja będzie miała zastosowanie w cieśninach używanych do żeglugi międzynarodowej, bez uszczerbku dla statusu prawnego wód tworzących takie cieśniny zgodnie z odpowiednimi konwencjami i innymi zasadami prawa międzynarodowego.”⁵⁴⁴

Powyższa deklaracja nie ma charakteru prawnie wiążącego i może w świetle art. 32 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów stanowić tylko uzupełniające źródło interpretacji jako *travaux préparatoires*. Deklaracja ta nie powoduje rozszerzenia stosowania konwencji na wyżej opisane przypadki żeglugi w cieśninie międzynarodowej realizowanej wyłącznie w obrębie wód terytorialnych jednego państwa. Celem tego oświadczenia było jedynie rozwianie wątpliwości wśród zainteresowanych państw w oczywistej od samego początku kwestii, że postanowienia konwencji odnoszą się również do żeglugi w cieśninach międzynarodowych. Zastrzeżenie, że żegluga ta odbywać się ma bez uszczerbku dla statusu prawnego wód tworzących takie cieśniny, stanowi gwarancję, że państwa przybrzeżne zachowują wszystkie dotychczasowe prawa w obszarze swoich wód terytorialnych.⁵⁴⁵

⁵⁴² T. Treves, *The Rome Convention...* op. cit., s. 75 – 76.

⁵⁴³ IMO Doc. SUA/CONF/WP.2., ust. 23.

⁵⁴⁴ In relations to article 4 of the convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, some delegations were in favour of the inclusion in Article 4, paragraph 1, of straits used for international navigation. Other delegations pointed out that it was unnecessary to include them since navigation in such straits was one of the situations envisaged in Article 4, paragraph 1. Therefore, the Convention will apply in straits used for international navigation, without prejudice to the legal status of the waters forming such straits 14 Paragraph in accordance with the relevant conventions and other rules of international law.

⁵⁴⁵ T. Treves, *The Rome Convention...* op. cit., s. 76 – 77.

5. Jurysdykcja w sprawach o przestępstwa konwencyjne

Podstawy jurysdykcji w sprawach o przestępstwa określone w art. 3 Konwencji rzymskiej można podzielić na obligatoryjne i fakultatywne. Pierwszą grupę przesłanek zdefiniowano w art. 6 ust. 1 SUA. W świetle tego przepisu państwa strony konwencji zobowiązane są do podjęcia środków niezbędnych do ustanowienia swej jurysdykcji w sprawach o przestępstwa określone w art. 3, jeżeli są one popełnione:

- a) przeciwko statkowi lub na statku podnoszącym banderę tego państwa w czasie popełnienia przestępstwa (zasada bandery), lub
- b) na terytorium tego państwa, włącznie z jego morzem terytorialnym (zasada terytorialności), lub
- c) przez obywatela tego państwa (zasada narodowości podmiotowej).

Fakultatywne przesłanki jurysdykcji w sprawach o przestępstwa konwencyjne określono w ust. 2, zgodnie z którym państwa mogą ustanowić swoją jurysdykcję gdy:

- a) przestępstwo popełnione zostało przez bezpaństwowca zamieszkałego na stałe w tym państwie (jurysdykcja szczególna) lub
- b) w wyniku przestępstwa obywatel tego państwa jest zatrzymany, zastraszony, zraniony lub zabity (zasada narodowości przedmiotowej),
- c) przestępstwo zostało popełnione w celu zmuszenia tego państwa do dokonania lub powstrzymania się od dokonania jakiegokolwiek działania (zasada ochronna).

Każde państwo, które zdecyduje się rozszerzyć swoją jurysdykcję o dodatkowe przesłanki określone w ust. 2 zobowiązane jest powiadomić o tym Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Tak samo powinno uczynić w przypadku odwołania swojej jurysdykcji. Nie określono jednak jakie konsekwencje wiążą się w przypadku niedopełnienia tego obowiązku. Wydaje się, że obowiązek ten ma charakter czysto formalny, a jego niedopełnienie nie rodzi skutku w postaci nieważności wprowadzenia do systemu wewnętrznego państwa dodatkowych podstaw jurysdykcji. Świadczyć o tym może chociażby ostatni ustęp omawianego artykułu, w którym zagwarantowano, że konwencja nie wyłącza jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego.

Mimo, że ustanowienie jurysdykcji w przypadkach określonych w art. 6 ust. 2 Konwencji SUA jest dobrowolne to możliwość ta wzbudziła wiele kontrowersji w trakcie prac nad ostatecznym kształtem konwencji. Przede wszystkim spór dotyczył zasadności wprowadzenia do konwencji podstawy jurysdykcyjnej w postaci obywatelstwa ofiary oraz

zasady jurysdykcji ochronnej. Niektóre państwa podnosiły argument, że zasada obywatelstwa oraz zasada terytorialności stanowią powszechnie uznane podstawy jurysdykcyjne i jako takie nie powinny ulec rozszerzeniu gdyż wprowadzenie dodatkowych łączników jurysdykcyjnych prowadzić może do konfliktów jurysdykcyjnych. Ich zdaniem ustanowienie jurysdykcji na podstawie kryterium obywatelstwa ofiary powodować może zbytne rozszerzenie kręgu państw posiadających jurysdykcję w sprawie konkretnego aktu terroryzmu morskiego (np. w przypadku wycieczkowca porwanego przez terrorystów uprawnionym będzie każde państwo, którego obywatel na pokładzie tego statku przebywa, co w praktyce dawać może podstawę do działania znacznej liczbie państw). Argumentowano także, że nieuzasadnionym jest rozszerzanie jurysdykcji o państwa przeciwko którym dane przestępstwo jest wymierzone gdyż te najczęściej mogą znaleźć upoważnienie do działania jako państwo bandery zaatakowanego statku lub państwo obywatelstwa ofiary. Tak jednak nie jest zawsze o czym świadczyć mogą okoliczności porwania włoskiego statku *Achille Lauro*, którego dokonali Palestyńczycy, ofiarą śmiertelną był amerykański obywatel, a żądania terroryści kierowali pod adresem Izraela.⁵⁴⁶

Przeciwnicy zawężenia podstaw jurysdykcyjnych zwracali uwagę, że priorytetem jest uniknięcie sytuacji ujemnego konfliktu jurysdykcyjnego. Ich zdaniem jest to ważniejsze niż ryzyko ewentualnych sporów kompetencyjnych. W praktyce państwo, którego obywatelem jest sprawca aktu terrorystycznego może nie być zainteresowane ściganiem go. Podobnie państwo bandery statku, na którego pokładzie lub przeciwko któremu dokonano zamachu terrorystycznego może nie być w stanie z uwagi na techniczne lub ekonomiczne ograniczenia ścigać sprawców ataku.⁵⁴⁷ przekonały jednak delegacje państw do przyjęcia w konwencji rzymskiej rozszerzonego katalogu podstaw jurysdykcyjnych tak by uniknąć sytuacji w której sprawca aktu terroryzmu morskiego mógł pozostać bezkarny.

Oprócz wyżej wymienionych łączników jurysdykcyjnych konwencja w art. 6 ust. 4 Konwencji SUA przewiduje również wykonywanie jurysdykcji w oparciu o zasadę represji zastępczej. We wskazanym przepisie konwencja wymaga od każdego państwa – strony by podjęło niezbędne środki dla ustanowienia swojej jurysdykcji w sprawach o przestępstwa konwencyjne, gdy domniemany sprawca znajduje się na jego terytorium, a państwo to nie wydaje go żadnemu z tych państw, które ustanowiły swą jurysdykcję w oparciu o przesłanki obligatoryjne jak i fakultatywne. Zasada represji zastępczej stanowi zatem obligatoryjną oraz subsydiarną (pochodną) podstawę jurysdykcji. Oznacza to, że państwa mają obowiązek, a nie

⁵⁴⁶ M. Halberstram, *Terrorism on the high seas...* op. cit., s. 296.

⁵⁴⁷ *Ibidem...* 297.

tylko mogą ustanowić swoją jurysdykcję w sytuacji opisanej w art. 6 ust. 4 Konwencji SUA. Co więcej jurysdykcję w tym przypadku wykonywać można tylko gdy nie wyda się podejrzanego o przestępstwo konwencyjne do innego państwa posiadającego jurysdykcję pierwotną określoną w art. 6 ust 1 – 2 Konwencji SUA.

Z koncepcją jurysdykcji zastępczej nierozzerwalnie związana jest grocjuszowska zasada *aut dedere aut punire* (współcześnie bardziej znana jako *aut dedere aut judicare*), oznaczająca alternatywne zobowiązanie do wydania lub osądzenia sprawcy. Zasada ta stanowi istotę wielu konwencji antyterrorystycznych, w tym także konwencji rzymskiej. W art. 10 konwencji rzymskiej państwo - strona, na którego terytorium przebywa sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa, jeżeli go nie wydaje, to - w przypadkach, w których ma zastosowanie jurysdykcja zastępcza zobowiązane jest, bez żadnego wyjątku oraz bez względu na to, czy przestępstwo zostało popełnione na jego terytorium, przekazać niezwłocznie sprawę swym właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego zgodnie z prawem tego państwa. Dodatkowo wymaga się by powyższe władze działały w taki sam sposób, w jaki działają w przypadkach wszelkich innych przestępstw uznanych w prawie tego państwa za przestępstwa o poważnym charakterze.

W przypadku represji zastępczej podstawą jurysdykcji jest sam fakt pobytu sprawcy lub domniemanego sprawcy przestępstw konwencyjnych na terytorium państwa strony. W trakcie prac nad konwencją niektóre państwa sugerowały, że oprócz samej obecności na tym terytorium danego państwa dodatkowym warunkiem dla wykonywania jurysdykcji w stosunku do podejrzanego o przestępstwo konwencyjne jest otrzymanie wniosku ekstradycyjnego od innego państwa. Pogląd ten należy jednak odrzucić jako nieusprawiedliwiony z uwagi na ryzyko powstania negatywnego sporu jurysdykcyjnego. W sytuacji gdy posiadające jurysdykcję w konkretnej sprawie państwo obywatelstwa sprawcy i państwo bandery nie wystąpiłyby z wnioskiem o ekstradycję groziłoby to bezkarnością sprawcy przebywającego na terytorium państwa trzeciego. Państwo takie mimo woli podjęcia działań pozbawione byłoby takiej możliwości.⁵⁴⁸ Wątpliwości budzi natomiast sytuacja w której państwo na którego terytorium znajduje się podejrzany nie ustanowiło jurysdykcji fakultatywnej w przypadkach wskazanych w art. 6 ust. 2, a z wnioskiem o ekstradycję występuje państwo uzasadniające swoją jurysdykcję właśnie tymi przesłankami. Zauważając ten problem część państw w trakcie prac nad konwencją opowiadała się za dopuszczalnością występowania o ekstradycję tylko w przypadkach uzasadnionych obligatoryjną

⁵⁴⁸ Ibidem.

jurysdykcją.⁵⁴⁹ Treść art. 6 ust. 4 Konwencji SUA nie pozostawia jednak wątpliwości; uprawnionymi do występowania z wnioskiem ekstradycyjnym są państwa które ustanowiły swoją jurysdykcję także w przypadkach określonych w art. 4 ust. 2.

Żadne z postanowień Konwencji SUA nie określa reguł postępowania w sytuacji pozytywnego sporu jurysdykcyjnego, a więc sytuacji w której co najmniej dwa państwa uznają się za właściwe w danej sprawie. Spór kompetencyjny między zainteresowanymi państwami może być rozstrzygnięty natomiast w ramach trzystopniowej procedury przewidzianej w art. 16 ust. 1 konwencji. Zgodnie z tym artykułem każdy spór między dwoma lub więcej państwami konwencyjnymi, dotyczący interpretacji lub stosowania konwencji powinien być rozstrzygany w pierwszym rzędzie w drodze negocjacji. Jeżeli rokowania bezpośrednie nie pozwalają w krótkim czasie rozwiązać problemu to sprawa na wniosek jednej ze stron może być przedłożona do arbitrażu. Ostatecznie gdy w ciągu sześciu miesięcy od daty wniosku o arbitraż strony nie dojdą do porozumienia w sprawie organizacji arbitrażu, to każda ze stron może skierować spór do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości. Możliwość oddania sporu międzypaństwowego pod osąd MTS spotkała się jednak z krytyką części delegacji państwowych, biorących udział w pracach nad Konwencją SUA.⁵⁵⁰ Dlatego też w art. 16 ust. 2 przewidziano możliwość złożenia przez państwa konwencyjne na etapie podpisywania, ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia albo też przystąpienia do konwencji stosownego zastrzeżenia o tym, że państwo to nie jest związane określonymi postanowieniami art. 16 ust. 1.

Dopuszczenie możliwości zbiegu właściwości kilku państw pozwala co prawda uniknąć luki, w której sprawca przestępstwa znajduje schronienie na terytorium państwa niezainteresowanym jego ukaraniem, z drugiej jednak strony powstaje problem pierwszeństwa jurysdykcji zainteresowanych państw.⁵⁵¹ Sytuacja zdaje się być klarowna jeśli chodzi o konflikt jurysdykcyjny między państwem opierającym swą jurysdykcję na przesłankach obligatoryjnych, a państwem odwołującym się do przesłanek fakultatywnych. Biorąc pod uwagę założenia wykładni systemowej należy przyjąć, że konstrukcja art. 6 nie jest przypadkowa, lecz wynika z racjonalnego działania jej twórców. Należy zatem uznać, że podstawy jurysdykcyjne zawarte w ust. 1 mają większe znaczenie od tych określonych w ustępie dalszym. Przyjęcie innego rozwiązania przeczyłoby sensowi podziału przesłanek jurysdykcji na dwie różne kategorie. Jest to uzasadnione także tym, że zawarta w art. 4 ust. 1

⁵⁴⁹ Ibidem... s. 300.

⁵⁵⁰ M. Halberstam, *Terrorism on the High Seas...* op. cit., s. 308.

⁵⁵¹ K. Wiak, *Prawnokarne środki...* op. cit., s. 109.

zasada bandery, terytorialności oraz narodowości podmiotowej stanowią powszechnie uznane łączniki jurysdykcyjne - w przeciwieństwie do podstaw jurysdykcji fakultatywnej.⁵⁵² Problem powstaje natomiast w sytuacji gdy państwa opierają swoją jurysdykcję na podstawach należących do tej samej grupy. Jedyną wskazówkę w tej sprawie można wyczytać w treści art. 11 ust. 5. Zgodnie z tym przepisem państwo - strona, które otrzymało więcej niż jeden wniosek o ekstradycję od państw, które ustanowiły jurysdykcję na podstawie art. 6, a które nie zdecydowało się na wszczęcie postępowania karnego, przy wyborze państwa, do którego ma być wykonana ekstradycja sprawcy lub domniemanego sprawcy przestępstwa, zwraca należytą uwagę na interesy i zakres odpowiedzialności państwa-strony, pod którego banderą płynął statek w czasie popełnienia przestępstwa.

Konwencja nie definiuje co należy rozumieć pod pojęciem interesu państwa bandery. Wydaje się jednak oczywiste, że w interesie każdego państwa leży osądzenie i ukaranie sprawców zamachów terrorystycznych na statki płynące pod jego banderą (nie jest to już jednak tak oczywiste w przypadku państw taniej bandery, umożliwiających zarejestrowanie na swoim terytorium zagranicznych statków). Zatem w przypadku wystąpienia państwa bandery z wnioskiem o ekstradycję oznaczać to będzie zobowiązanie do wydania podejrzanego właśnie temu państwu. Nie jest jasnym natomiast na czym miałyby polegać uwzględnienie interesów państwa bandery w sytuacji gdy państwo to nie występuje z wnioskiem o wydanie domniemanego sprawcy, a z inicjatywą taką wystąpiłyby państwa opierające swoją jurysdykcję na innych podstawach.

Dodatkowym wymogiem jaki należy uwzględnić przy rozpatrywaniu wniosków o ekstradycję jest zgodnie z art. 11 ust. 6 obowiązek zwrócenia odpowiedniej uwagi na to, czy w państwie wnoszącym o ekstradycję może być realizowane przysługujące sprawcy lub domniemanemu sprawcy przestępstwa prawa do kontaktu z najbliższym właściwym przedstawicielem państwa, którego jest obywatelem oraz prawo do odwiedzin przez przedstawiciela tego państwa.

Jak widać, poza zabezpieczeniem interesów państwa bandery Konwencja Rzymska nie rozwiązuje przypadków konkurencji między jurysdykcją opartą na zasadzie terytorialności i narodowości podmiotowej. Nie ma także żadnych wskazówek jak rozstrzygać konflikty jurysdykcyjne w ramach przesłanek określonych w art. 6 ust. 2. Zgodnie z art. 11 ust. 5 Konwencji Rzymskiej, państwo na którego terytorium przebywa domniemany sprawca przestępstwa konwencyjnego i którego nie zdecydowało się osądzić jest suwerenne w

⁵⁵² M. Münchau, Terrorismus auf See... op. cit., s. 199.

podjęciu decyzji którego państwa wniosek ekstradycyjny uwzględnić. Należy przyjąć, że kolejność przesłanek jurysdykcyjnych w art. 6 ust. 1 i 2 podyktowana została racjonalnymi względami i jest świadomą decyzją twórców konwencji. Znaczenie zasady bandery zostało nie tylko potwierdzone gwarancjami zawartymi w art. 11 ust. 6, ale także umiejscowieniem jej w katalogu podstaw jurysdykcyjnych na pierwszym miejscu. Biorąc pod uwagę powyższe można przyjąć, że dalsza kolejność nie jest przypadkowa i świadczy o celowej hierarchizacji podstaw jurysdykcyjnych. Wykładnia taka nie znajduje jednak potwierdzenia w dokumentacji procesu opracowywania Konwencji Rzymskiej i nie można uznać jej za obowiązującą. Może być natomiast uwzględniona przy podejmowaniu decyzji o ekstradycji przez państwo, na którego terytorium znajduje się domniemany sprawca przestępstwa konwencyjnego, a którego samo nie zdecydowało się osądzić.

6. Pozostałe postanowienia Konwencji SUA

W art. 7 ust. 1 Konwencji SUA zobowiązano każde państwo – stronę, na którego terytorium znajdzie się sprawca lub domniemany sprawca jednego z przestępstw konwencyjnych do tymczasowego aresztowania go lub zastosowania innych środków zapobiegawczych przewidzianych w procedurze karnej danego państwa i gwarantujących jego obecność przez czas niezbędny do zakończenia postępowania karnego lub ekstradycyjnego. Pojęcie „terytorium” użyte w analizowanym przepisie Konwencji obejmuje także morze terytorialne danego państwa. Art. 7 Konwencji SUA nie daje jednak żadnych podstaw do ingerencji w stosunku do obcych statków, korzystających na tych wodach z prawa nieszkodliwego przeływu.⁵⁵³

Państwa strony Konwencji SUA zobowiązane są zagwarantować każdej osobie w stosunku do której zastosowano na podstawie art. 7 środek zapobiegawczy możliwość kontaktu z przedstawicielem państwa, którego jest on obywatelem lub – w przypadku apatrydów – z państwem, na którego terytorium dana osoba ma miejsce stałego zamieszkania. To samo dotyczy zagwarantowania prawa do odwiedzin przez przedstawiciela właściwego państwa.⁵⁵⁴ Każdorazowo w przypadku zatrzymania osób podejrzanych o popełnienie jednego z przestępstw konwencyjnych, państwo zatrzymujące zobowiązane jest powiadomić o tym fakcie pozostałe państwa – strony konwencji, które posiadają kompetencje w danej sprawie w oparciu o przesłanki z art. 6 ust. 1 Konwencji SUA. Państwo zatrzymujące może o tym fakcie

⁵⁵³ G. Plant, *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts...* op. cit., s. 48.

⁵⁵⁴ Konwencja SUA, art. 7 ust. 3.

powiadomić także inne zainteresowane państwa. Choć Konwencja nie precyzuje pojęcia „interesu” innych państw, można przyjąć, że chodzi tu o państwa, posiadające w danej sprawie jurysdykcję w oparciu o fakultatywne przesłanki określone w art. 6 ust. 1.

Twórcy Konwencji SUA, wzorując się na rozwiązaniach zawartych w tzw. konwencji tokijskiej z 1963 r.⁵⁵⁵ wprowadzili w art. 8 Konwencji SUA możliwość przekazania przez kapitana statku władzom innego państwa - strony każdą osobę, w stosunku do której ma on uzasadnione podstawy do przeświadczenia, że osoba ta popełniła jedno z przestępstw konwencyjnych. Wraz z przekazaniem osoby podejrzanej kapitan statku powinien przekazać władzom państwa przyjmującego posiadane przez niego dowody popełnienia domniemanego przestępstwa.⁵⁵⁶ Z treści art. 8 Konwencji SUA wynika jasno, że państwo przyjmujące musi być jedynie stroną tejże konwencji. Nie ma natomiast wymogu by państwo to posiadało jurysdykcję w danej sprawie w oparciu o art. 6 ust 1 - 2 Konwencji SUA. Tym samym na mocy art. 8 Konwencji SUA katalog państw, posiadających kompetencje w stosunku do przestępstw konwencyjnych w wymiarze jurysdykcji sądowej uległ rozszerzeniu o dodatkowy podmiot - państwo przekazania.

Z treści art. 7 wynika, że przekazanie może dotyczyć tylko sprawców przestępstw popełnionych (nie może być ono natomiast realizowane w stosunku do osób tylko podejrzanych o chęć popełnienia przestępstwa). Pamiętać jednak należy, że Konwencja SUA w art. 3 § 2 penalizuje także usiłowanie popełnienia jednego z przestępstw konwencyjnych. Tym samym procedura przekazania dotyczyć może nie tylko osób, które dokonały przestępstwa, ale także tych, które tylko usiłowały go dokonać.

W przypadku gdy kapitan statku chce skorzystać z takiej możliwości zobowiązany jest, o ile to możliwe poinformować władze państwa przyjmującego o zamiarze wydania określonej osoby i powodach tego wydania. Takie powiadomienie powinno nastąpić w miarę możliwości przed wejściem statku na morze terytorialne państwa przyjmującego.⁵⁵⁷ *Ratio legis* powyższej procedury jest oczywiste. W sytuacji długodystansowych rejsów, gdy statek musi przebyć długą drogę zanim dotrze do portu przeznaczenia lub portu macierzystego umożliwia to ograniczenie pobytu podejrzanego na pokładzie statku do niezbędnego minimum. Tym samym usunięcie z pokładu statku osoby podejrzanej w najbliższym porcie

⁵⁵⁵ Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147.

⁵⁵⁶ Konwencja SUA, art. 8 ust. 4.

⁵⁵⁷ Konwencja SUA, art. 7 ust. 5.

jednego z państw – stron konwencji przyspiesza wszczęcie postępowania karnego w stosunku do tej osoby i stanowi istotny warunek bezpieczeństwa dalszego rejsu.⁵⁵⁸

W art. 14 Konwencji Tokijskiej, że państwo lądowania może odmówić przyjęcia osoby podejrzanej w sytuacji gdy nie jest ona obywatelem tego państwa lub jego stałym mieszkańcem. Tymczasem w Konwencji SUA analogicznej możliwości nie przewidziano. Zgodnie z art. 8 ust. 3 na państwie przyjmującym ciąży obowiązek zaakceptowania wydania bez względu na obywatelstwo osoby podejrzanej. Odmowa przyjęcia podejrzanego dopuszczalna jest jedynie w sytuacji gdy istnieją podstawy do uznania, że konwencja nie ma zastosowania do czynów powodujących wydanie.

O ile powody wprowadzenia w Konwencji SUA procedury wydania są jak najbardziej uzasadnione to wątpliwości budzić może przyznanie kapitanowi statku dyskrejonalnego uprawnienia w zakresie wyboru państwa przyjmującego. Choć kapitan na mocy prawa morskiego dysponuje określonymi uprawnieniami władczymi w stosunku do osoby zagrażającej bezpieczeństwu statku, to jednak jest on jedynie osobą prywatną, a nie funkcjonariuszem państwa bandery⁵⁵⁹. Wadę tą sanuje w pewnym stopniu przewidziana w art. 8 ust. 5 możliwość wystąpienia z wnioskiem przez państwo przyjmujące o zaakceptowanie wydania podejrzanej osoby przez państwo bandery. Sytuacja jest klarowna, gdy państwo bandery rozpatrzy wniosek pozytywnie. Państwo przyjmujące zobowiązane jest wówczas wszcząć postępowanie w stosunku do podejrzanego, gwarantując mu sprawiedliwy proces oraz wszelkie przewidziane w jego wewnętrznych regulacjach prawa i gwarancje. Nie do końca jasne są natomiast konsekwencje oddalenia wniosku przez państwo bandery (odmowa powinna być umotywowana).⁵⁶⁰ W art. 14 ust. 1 Konwencji Tokijskiej przewidziano, że państwo lądowania - jeżeli odmawia przyjęcia osoby podejrzanej - może wydalić podejrzanego do państwa, którego jest on obywatelem lub w którym stale zamieszkuje, albo do państwa, na którego terytorium rozpoczął swoją podróż lotniczą. W Konwencji SUA brakuje analogicznego zapisu na wypadek odmowy ze strony państwa bandery. Nie jest zatem jasne czy państwo przyjmujące powinno odesłać osobę podejrzaną do państwa bandery, państwa jego obywatelstwa czy też państwa na którego terytorium dana osoba rozpoczęła rejs.

⁵⁵⁸ G. Plant, *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts...* op. cit., s. 48.

⁵⁵⁹ W świetle art. 68 § 1 Kodeksu Morskiego kapitan może w czasie podróży zatrzymać w osobnym pomieszczeniu osobę, której zachowanie się na statku zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia. Zatrzymanie może trwać najdłużej do czasu przybycia statku do najbliższego portu polskiego albo do portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana. Zgodnie z § 2 w razie zawinięcia statku do portu innego państwa niż określonego w § 1, kapitan zawiadamia o zatrzymaniu polski urząd konsularny i właściwe władze miejscowe.

⁵⁶⁰ Konwencja SUA, art. 8 ust. 5.

Brak precyzyjnego określenia konsekwencji odmowy wydania podejrzanego przez państwo bandery w konkretnych przypadkach prowadzić może do sporów między zainteresowanymi państwami.

Konwencja Rzymska stanowi bazę prawną, pozwalającą na efektywną współpracę państw zainteresowanych zwalczaniem aktów przestępczych wymierzonych w bezpieczeństwo transportu morskiego. Wydaje się, że wzmocniona współpraca międzynarodowa stanowi *condicio sine qua non* ograniczenia morskich przejawów terroryzmu.⁵⁶¹ Znaczenie kooperacji w tym obszarze akcentowane jest dodatkowo w art. 12 konwencji SUA. Na jego mocy państwa – strony zobowiązuje się do udzielania sobie jak najdalej idącej pomocy w postępowaniach karnych, wszczętych w związku z przestępstwami konwencyjnymi włącznie z pomocą w przekazywaniu, pozostających w ich władaniu dowodów koniecznych do przeprowadzenia postępowania. Działania te powinny być realizowane z uwzględnieniem wszelkich, będących w mocy między zainteresowanymi państwami, porozumień dotyczących pomocy wzajemnej.

Dodatkowo wymaga się od państw stron by współpracowały także w przeciwdziałaniu popełnianiu przestępstw konwencyjnych. Działania prewencyjne w szczególności mają polegać na:

- 1) podjęciu wszelkich praktycznie możliwych środków mających na celu zapobieżenie na swych terytoriach przygotowaniom do popełnienia tych przestępstw w obrębie lub poza granicami tych państw;
- 2) współpracy informacyjnej oraz koordynacji podjętych działań administracyjnych i innych uznanych za konieczne dla efektywnego zapobiegania przestępstwom konwencyjnym;⁵⁶²

Dodatkowo w ramach prewencyjnej wymiany informacji zobowiązano każde państwo, będące stroną konwencji i mające podstawy podejrzewać, że zostanie popełnione przestępstwo konwencyjne do przekazania wszelkich istotnych informacji państwom, które posiadałyby jurysdykcję w danej sprawie w oparciu o art. 6 konwencji.⁵⁶³

Państwa, podejmujące działania w oparciu o zapisy Konwencji SUA powinny mieć na względzie również interesy osób pokrzywdzonych działaniami przestępczymi. W tym też celu art. 12 ust 3 Konwencji SUA stanowi, że jeżeli na skutek popełnienia przestępstwa konwencyjnego została opóźniona lub przerwana podróż statku, to każde państwo

⁵⁶¹ M. H. Koziński, Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu, Prawo Morskie, t. X, s. 89.

⁵⁶² Konwencja SUA, art. 13 ust. 1.

⁵⁶³ Konwencja SUA, art. 14.

konwencyjne, na którego terytorium przebywa dany statek, jego pasażerowie lub załoga, zobowiązane jest do podjęcia wszelkich możliwych starań, mających na celu uniknięcie niepotrzebnego zatrzymania lub opóźnienia statku, jego pasażerów, załogi lub ładunku.

7. Krytyka postanowień Konwencji

Mimo niezaprzeczalnej wartości postanowień Konwencji SUA w walce z międzynarodowym terroryzmem należy zwrócić uwagę na kilka słabych punktów tej regulacji, mogących w praktyce znacznie obniżyć jej skuteczność.⁵⁶⁴

Podstawowym zarzutem stawianym Konwencji jest brak bezpośredniego potwierdzenia zastosowania jej zapisów do aktów terroryzmu państwowego. Z propozycją włączenia do postanowień Konwencji zapisów uwzględniających tą kwestię wystąpiła delegacja Kuwejtu.⁵⁶⁵ Przedstawiciele Kuwejtu zaproponowali mianowicie by w preambule Konwencji SUA dodać zwrot: „uznając ponadto, że działanie niezgodne z prawem, nawet jeśli popełnione w imieniu rządu, nie pozbawia takiego aktu jego bezprawnego charakteru”. W konsekwencji zaproponowano także by w art. 3 ust. 1 po słowie „osoba” a przed słowami „popełnia przestępstwo” dodać zwrot „nawet jeśli działając w imieniu rządu”. Ta sama fraza miałyby być dodana także w ustępie drugim pomiędzy słowami „osoba” oraz „popełnia również przestępstwo” oraz w odpowiednich artykułach Protokołu SUA. Propozycja ta nie spotkała się jednak z uznaniem pozostałych delegacji. Obawiano się przede wszystkim, że tego rodzaju zapis zniechęci część państw do przystąpienia do Konwencji. Podnoszono również, że może to w przyszłości prowadzić do nieporozumień interpretacyjnych gdyż w innych obowiązujących wówczas konwencjach antyterrorystycznych także nie uregulowano problematyki terroryzmu państwowego.⁵⁶⁶

Istnieje w doktrynie pogląd, że mimo braku bezpośredniego potwierdzenia Konwencja SUA obejmuje także akty terroryzmu państwowego z uwagi na określenie w oryginalnej wersji angielskojęzycznej konwencji podmiotu przestępstw konwencyjnych jako „*any person*”.⁵⁶⁷ Interpretację tą potwierdza także nawiązanie w preambule Konwencji do treści rezolucji 40/61 Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych z dnia 9 grudnia 1985 r., w której zdecydowanie potępiono jako przestępcze wszystkie akty, metody i działania

⁵⁶⁴ Konwencja ta stanowiła wzór dla przyjmowanych w późniejszych latach Konwencji o zwalczaniu terrorystycznych zamachów bombowych oraz Międzynarodowej konwencji o zwalczaniu finansowania terroryzmu.

⁵⁶⁵ IMO Doc. SUA/CONF/12.

⁵⁶⁶ M. Halberstam, *Terrorism on the High Seas...* op. cit., s. 306.

⁵⁶⁷ W wersji polskiej Konwencji SUA termin ten, oznaczający dosłownie „każda osoba” z niezrozumiałych powodów zawężono wyłącznie do słowa „osoba”.

terrorystyczne, bez względu na miejsce popełnienia i osobę sprawcy, w tym zwłaszcza działania zagrażające przyjaznym stosunkom między państwami i ich bezpieczeństwu. Odwołując się do reguł wykładni językowej, zgodnie z którymi interpretowanym zwrotom prawnym nie należy nadawać znaczenie odmiennego od potocznego użyte terminy „każda osoba” oraz „bez względu na(..) osobę sprawcy” pozwalają twierdzić, że fakt działania w imieniu lub bez autoryzacji władz państwowych nie ma znaczenia dla bytu odpowiedzialności za przestępstwa konwencyjne. Niestety takiej interpretacji nie potwierdza dokumentacja procesu opracowywania projektu Konwencji co powoduje niejasności w tej kwestii. Dodać należy także, że w określonych sytuacjach prawo międzynarodowe przyznaje immunitet funkcjonariuszom państwowym, działającym na terytorium innego państwa. Osoby takie nie ponoszą indywidualnej odpowiedzialności za działania podejmowane służbowo lub „z rozkazu” gdyż czyny te pojmowane są jako działania państwa, w imieniu którego występują. Podstawową zasadą prawa międzynarodowego jest natomiast, że jedno państwo nie osądza czynów innego państwa. Tym samym każde obce państwo ma prawo do immunitetu proceduralnego, obejmującego zarówno sprawy karne jak i cywilne, który chroni go przed procesami w państwie forum.⁵⁶⁸ Istnieje jednak pogląd, że zasada ta obejmuje jedynie przypadki funkcjonariuszy występujących oficjalnie w imieniu państwa. Tym samym postanowienia Konwencji SUA dotyczyłyby również przypadków terroryzmu państwowego, gdzie osoby działające na zlecenie i w imieniu określonego rządu występowałyby *incognito*, usiłując zataić związek państwa mocodawcy z ich działaniami - tak jak to miało miejsce w sprawie *Rainbow Warrior*.⁵⁶⁹

W opinii prof. Julio Trevesa istotną wadą Konwencji SUA jest również brak bezwzględnego obowiązku postawienia podejrzanych przed sądem karnym oraz ukarania ich. W art. 10 ust. 1 zobowiązano co prawda każde państwo na którego terytorium sprawca przebywa i którego nie wydano do niezwłocznego przedłożenia sprawy swym właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego (*prosecuting*) zgodnie z prawem tego państwa. Dodatkowo wymaga się by władze państwowe działały w taki sam sposób jak w przypadku wszelkich innych poważnych przestępstw. Nie jest to jednak w opinii J. Trevesa wystarczającą gwarancją, że osoba podejrzana faktycznie postawiona zostanie przed sądem.⁵⁷⁰ Podobne stanowisko zajął prof. Francesco Francioni, którego zdaniem poprzez

⁵⁶⁸ M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe...* op. cit., s. 403.

⁵⁶⁹ M. Münchau, *Terrorismus auf See...* op. cit., s. 207.

⁵⁷⁰ T. Treves, *The Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation*, *Singapore Journal of International & Comparative Law* (1998) 2, s. 551.

skupienie się na postępowaniu karnym⁵⁷¹ konwencja zezwala władzom państwowym, zwłaszcza w tych państwach w których prokuratura uzależniona jest od władzy wykonawczej do opóźniania, a nawet uchylenia się od wydania ostatecznego wyroku w sprawie.⁵⁷² Zarzuty te wydają się jednak być nie do końca usprawiedliwione. Przede wszystkim sformułowanie zawarte w art. 10 nie stanowi żadnego *novum*, gdyż obecne jest w wielu innych konwencjach poświęconych walce z terroryzmem i pozostaje w zgodzie z wymogiem by postępowanie karne przeprowadzono zgodnie z prawem wewnętrznym państwa forum. Współcześnie w zdecydowanej większości państw postępowanie karne składa się z etapu postępowania przygotowawczego oraz jeśli są ku temu przesłanki również z etapu postępowania sądowego. Narzucenie w każdym przypadku bezwzględnego obowiązku przeprowadzania postępowania sądowego kłóciłoby się z wymogiem poszanowania wewnętrznego porządku prawnego państw – stron konwencji. Nawet gdyby jednak ustanowiono w art. 11 wymóg postawienia podejrzanych przed sądem i wydania wyroku w sprawie to wciąż nie gwarantowałoby to sprawiedliwego zakończenia procesu. Należy mieć bowiem na uwadze, że w niektórych państwach konwencyjnych (np. Rosji) nie tylko prokuratura, ale i sądy nie są władzą odrębną i całkowicie niezależną od władzy wykonawczej.

Skuteczność postanowień Konwencji osłabiać może także możliwość odmowy ekstradycji ze względu na charakter polityczny przestępstwa. Możliwość odmowy ekstradycji podejrzanego z uwagi na polityczny charakter przestępstwa nie jest co prawda wymieniona w postanowieniach Konwencji, ale wynika *implicite* z treści art. 11 ust. 2 i 3. W obu tych przepisach zobowiązano państwa konwencyjne do realizowania ekstradycji z uwzględnieniem warunków przewidzianych przez prawo państwa wezwanego. Przeszkoda ta od dawna jest ugruntowaną zasadą w prawie ekstradycyjnym i znajduje potwierdzenie w ustawodawstwach wewnętrznych wielu państw.⁵⁷³ Sytuację komplikuje dodatkowo brak jednej uniwersalnej definicji przestępstwa politycznego.⁵⁷⁴ Według B. Wierzbickiego przestępstwem politycznym

⁵⁷¹ Kwestia ta wydaje się nie do końca jasna. Wydaje się, że powyższe zastrzeżenia wynikają z użytego w oryginalnej angielskojęzycznej wersji Konwencji SUA określenia „*prosecute*”, które oznacza przede wszystkim „oskarżać”. Termin ten można jednak tłumaczyć także jako „*pociągać do odpowiedzialności sądowej*”. W polskim tłumaczeniu użyto w tym miejscu zwrotu „*przeprowadzenie postępowania karnego*”, które przecież obejmuje zarówno postępowanie przygotowawcze jak i postępowanie sądowe. Takie samo znaczenie ma użyta w wersji francuskojęzycznej fraza „*l'exercice de l'action pénale*”. Jeszcze bardziej jednoznacznego zwrotu użyto w wersji niemieckojęzycznej - „*die Strafverfolgung*”, co oznacza „dochodzenie sądowe”.

⁵⁷² F. Francioni, *Maritime Terrorism and International Law: The Rome Convention of 1988*, The German Yearbook of International Law, vol. 31, 1988, s. 284.

⁵⁷³ Polski kodeks postępowania karnego w art. 604, § 1 pkt. 8 jako bezwzględną przeszkodę ekstradycyjną przewiduje popełnienie przestępstwa z powodów politycznych bez użycia przemocy. Do fakultatywnych podstaw odmowy wydania zaliczono w art. 604, § 2 pkt. 7

⁵⁷⁴ B. Wierzbicki, *Pojęcie przestępstwa politycznego w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1979, s. 14.

jest każdy czyn karalny, który z uwagi na określone polityczne interesy danego państwa może być potraktowany w bardziej łagodny sposób.⁵⁷⁵ Tym samym pozostawia się państwom konwencyjnym szeroką dyskreccjonalność co do uznania czynu za przestępstwo o charakterze politycznym. W praktyce powodować to może odmowę ekstradycji oraz uprzywilejowane traktowanie podejrzanego przez państwo osądzające.

Skuteczność postanowień Konwencji SUA obniża także całkowite pominięcie kwestii wykonywania jurysdykcji przez państwa trzecie w stosunku do statków podnoszących obcą banderę i znajdujących się na wodach międzynarodowych. W poszukiwaniu podstaw do tych działań należy odwołać się do zawartego w preambule konwencji stwierdzenia, że „sprawy nie uregulowane niniejszą konwencją podlegają normom i zasadom powszechnego prawa międzynarodowego”. Tym samym powoduje to, że działania interwencyjne wobec obcych statków można wykonywać jedynie w oparciu o klasyczne reguły prawa morza zawarte w Konwencji z Montego Bay lub Konwencji Genewskiej o morzu pełnym. Uregulowanie takie należy uznać jednak za niewystarczające, a pominięcie tej kwestii przez twórców konwencji za całkowicie niezrozumiałe.

Kwestia która wydaje się umknęła uwadze twórców Konwencji SUA to także problem ewentualnych kolizji tej umowy z innymi międzynarodowymi traktatami poświęconymi bezpośrednio lub pośrednio walce z terroryzmem oraz kolizji z przepisami antypirackimi zawartymi w Konwencji z Montego Bay oraz Konwencji Genewskiej. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na treść art. 9 Konwencji, w którym zastrzeżono, że żadne z jej postanowień nie narusza norm prawa międzynarodowego, odnoszących się do kompetencji państw do prowadzenia postępowania przygotowawczego lub wykonywania jurysdykcji na statkach nie podnoszących bandery tych państw. Twórcy Konwencji SUA, uznając przewidziane w innych traktatach prawa państw do interwencji w stosunku do obcych statków nie ustanowili reguł w oparciu o, które można by decydować o pierwszeństwie stosowania traktatów. Problem ten dotyczyć może kolizji Konwencji SUA m. in. z:

- 1) Konwencją o zapobieganiu i karaniu przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, w tym także przeciwko dyplomatom, sporządzoną w Nowym Jorku 14 grudnia 1973 r.
- 2) Międzynarodową konwencją przeciwko braniu zakładników, przyjętą w Nowym Jorku 18 grudnia 1979 r.

⁵⁷⁵ Ibidem... s. 162.

3) Konwencją w sprawie zakazu stosowania tortur oraz innego okrutnego, niehumanitarnego lub poniżającego traktowania albo karania, przyjętą w Nowym Jorku 10 grudnia 1984 r.⁵⁷⁶

W pierwszym przypadku do kolizji może dojść w sytuacji ataku terrorystycznego na statek, na którego pokładzie znajdują się wyżsi funkcjonariusze międzynarodowi lub inne osoby korzystające z ochrony międzynarodowej na podstawie Konwencji Nowojorskiej. W przypadku takich czynów następuje kolizja art. 3 ust. 1 (b) Konwencji SUA oraz art. 2 ust. 1 (b) Konwencji Nowojorskiej. Powstaje zatem problem której z obu konwencji przyznać pierwszeństwo?⁵⁷⁷

Jeszcze większe prawdopodobieństwo kolizji występuje w drugim wyżej wymienionym przypadku. Statki pasażerskie stanowią znakomity cel dla organizacji terrorystycznych, umożliwiając wzięcie dużej liczby zakładników w celu wymuszenia decyzji na władzach określonego państwa. Akty terroryzmu morskiego takie jak chociażby porwanie w 1996 r. na Morzu Czarnym promu *Avrasya* z 211 pasażerami i członkami załogi, czy też porwanie w 2011 r. w rejonie zatoki Izmit w Turcji szybkiego promu pasażerskiego *Kartepe* z 21 osobami na pokładzie wypełniają znamiona czynów zdefiniowanych w art. 3 ust. 1 (a) Konwencji SUA oraz art. 1 ust. 1 Konwencji przeciwko braniu zakładników⁵⁷⁸.

W przeciwieństwie do Konwencji SUA zarówno w Konwencji o zapobieganiu i karaniu przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej (art. 12) jak i w Konwencji przeciwko braniu zakładników (art. 15) znajdują się przepisy poświęcone instytucji azylu.⁵⁷⁹ Tym samym w przypadku kolizji traktatów wybór między Konwencją SUA, a jedną z dwóch wyżej wymienionych konwencji implikować będzie gorszą lub lepszą sytuację prawną podejrzanego w zakresie możliwości skorzystania z prawa azylu.

Można uznać za prawdopodobny również scenariusz, w którym terroryści zadają wyselekcjonowanym pasażerom ból fizyczny by wymusić na kapitanie statku przekazanie kontroli nad statkiem. W sytuacji takiej mamy do czynienia ze zbiegiem przepisów z art. 3

⁵⁷⁶ Dz.U. 1989 nr 63 poz. 378.

⁵⁷⁷ W. Stankiewicz, Traktatowe podstawy zwalczania aktów terrorystycznych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni 1997, nr 5, s. 190.

⁵⁷⁸ Art. 1 ust. 1: „Każda osoba, która zatrzymuje lub przetrzymuje i grozi zabiciem, zranieniem albo dalszym przetrzymywaniem innej osoby (zwanej dalej "zakładnikiem") w celu wymuszenia od strony trzeciej, to jest od państwa, międzynarodowej organizacji międzyrządowej, osoby fizycznej lub prawnej albo grupy osób, działania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek działania jako wyraźnego lub dorozumianego warunku zwolnienia zakładnika, popełnia przestępstwo brania zakładników ("branie zakładnika") w rozumieniu niniejszej konwencji."

⁵⁷⁹ Przy użyciu niemal identycznych słów artykuły te stanowią: „Postanowienia niniejszej konwencji nie naruszają stosowania obowiązujących w dniu przyjęcia niniejszej konwencji umów o azylu między Państwami, które są stronami tych umów; Państwo-Strona niniejszej konwencji nie może jednak powoływać się na te umowy wobec innego Państwa-Strony niniejszej konwencji, które nie jest stroną tych umów."

ust. 1 (a) Konwencji SUA oraz art. 4 w zw. z art. 1 ust. 1 Konwencji w sprawie zakazu stosowania tortur, który za przestępstwo uznaje każdy akt tortur, czyli działanie, którym jakiegokolwiek osobie umyślnie zadaje się ostry ból lub cierpienie, fizyczne bądź psychiczne m. in. w celu zastraszenia lub wywarcia nacisku na nią lub trzecią osobę. W tym przypadku wybór pomiędzy obiema konwencjami ma istotne znaczenie w punktu widzenia interesów ofiary tortur. W art. 14 Konwencji przeciwko torturom przewidziano prawo pokrzywdzonego do zadośćuczynienia oraz sprawiedliwego i adekwatnego odszkodowania, podczas gdy w Konwencji SUA takiego uregulowania brakuje.⁵⁸⁰

Problematyczna może być również kwestia kolizji Konwencji SUA z Konwencją z Montego Bay lub Konwencją Genewską. W konkretnych przypadkach zdarzyć się może, że w stosunku do czynów, noszących znamiona przestępstw konwencyjnych podstawę jurysdykcji stanowić będzie także art. 101 KoPM oraz art. 15 KoMP. Przykładowo samo przejęcie przez piratów kontroli nad statkiem wypełnia znamiona przestępstwa z art. 3 ust. 1 (a) Konwencji SUA. Nie ma w tym przypadku znaczenia, że piraci działać muszą z pobudek osobistych (*private ends*), gdyż w Konwencji SUA do znamion strony podmiotowej przestępstw konwencyjnych nie zaliczono ani celu, ani żadnych szczególnych motywów sprawcy, wymaga się jedynie by czyn zagrażał bezpieczeństwu żeglugi. Również gdy wraz z zajęciem porwanego statku piraci zabijają jednego z członków załogi lub pasażera wypełnione zostają znamiona przestępstwa z art. 3 ust. 1 (g) Konwencji SUA. Również w sytuacji gdy piraci w zamian za porwany statek zażądają okupu od armatora dochodzi do kolizji przepisów antypirackich z art. 3 ust. 2 (c) Konwencji SUA. Powstaje zatem pytanie której konwencji przyznać pierwszeństwo? Pytanie to jest istotne z uwagi na zawarte w Konwencji SUA przepisy ekstradycyjne, których regulacje antypirackie nie przewidują oraz konieczność wyeliminowania ryzyka powtórnego pociągnięcia do odpowiedzialności karnej za ten sam czyn.⁵⁸¹ Przyjęcie w konkretnym przypadku za podstawę Konwencji SUA lub Konwencji o Prawie Morza może mieć istotne znaczenie dla podejrzanych w jeszcze jednym aspekcie. W art. 7 Konwencji SUA przewidziano wymóg sprawiedliwego traktowania podejrzanych na wszystkich etapach postępowania. W przypadku regulacji antypirackich podobnych gwarancji nie przewidziano. W praktyce powoduje to, że możliwe jest przekazywanie piratów także władzom państw podejrzanych o łamanie praw człowieka.

⁵⁸⁰ W. Stankiewicz, Traktatowe podstawy zwalczania... op. cit., s. 187 – 188.

⁵⁸¹ Ibidem... s. 186.

§ 2. Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

Projekt konwencji przedłożony przez Włochy, Austrię i Egipt regulował kwestię działań terrorystycznych, których przedmiotem wykonawczym był jedynie statek. W marcu 1987 r. w trakcie trwających w Londynie prac nad projektem konwencji kilka państw (przede wszystkim USA oraz Hiszpania) zwróciło uwagę na potrzebę rozszerzenia typologii przestępstw konwencyjnych także o czyny godzące w bezpieczeństwo stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym. Zdecydowano jednak nie włączać nowej kategorii przestępstw do tekstu przyszłej konwencji lecz uregulować tą problematykę w dodatkowym protokole do konwencji.⁵⁸² Ostatecznie w dniu 10 marca 1988 r. sporządzono w Rzymie wraz z Konwencją w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej także Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

Chociaż dotychczas nie odnotowano żadnych poważniejszych incydentów terrorystycznych z udziałem platform wiertniczych umiejscowionych na szelfie kontynentalnym nie należy wykluczać takiego scenariusza w przyszłości.⁵⁸³ Eksplozja w kwietniu 2010 r. platformy wiertniczej *Deepwater Horizon*⁵⁸⁴ i spowodowana w jej wyniku największa w historii USA katastrofa ekologiczna stanowi oczywisty dowód jak bardzo atrakcyjnym celem, z punktu widzenia organizacji terrorystycznych, są tego typu obiekty.

W rozumieniu art. 1 ust. 3 protokołu "stała platforma" oznacza sztuczną wyspę, instalację lub urządzenie na stałe związane z dnem morskim w celu badania lub eksploatacji zasobów morskich lub w innych celach gospodarczych. Wymóg stałego związania z dnem morskim wyklucza z zakresu zastosowania Protokołu mobilne konstrukcje wykorzystywane w morskim przemyśle wydobywczym, takie jak platformy zanurzalne (*submersible*), półzanurzalne (*semi-submersible*), platformy samopodnośne (*juck – up*) czy statki wiertnicze (*drill – ship*). Jednocześnie Protokół dotyczy platform stałych (*fixed*) wykorzystywanych jedynie w celu badania lub eksploatacji zasobów morskich lub w innych celach

⁵⁸² M. Münchau, *Terrorismus auf See...* op.cit., s. 208.

⁵⁸³ Zob. M. Kashubsky, *A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with Offshore Oil and Gas Installations, 1975 – 2010, Perspectives on Terrorism a journal of the Terrorism Research Initiative*, Volume 5, Issues 5-6 (2011), s. 139 – 167.

⁵⁸⁴ Sama platforma *Deepwater Horizon* jako półzanurzalna platforma wiertnicza należy do mobilnych konstrukcji nie związanych na stałe z dnem morskim, tym samym atak terrorystyczny wymierzony w jej bezpieczeństwo podlegałby regulacjom Konwencji SUA, a nie Protokołu SUA.

gospodarczych. Tym samym nie mieszczą się w zakresie uregulowań Protokołu sztuczne wyspy, instalacje i urządzenia wykorzystywane w celach wyłącznie wojskowych lub naukowych.

Regulacje Protokołu mają przede wszystkim zastosowanie do przestępstw popełnionych na stałych platformach lub przeciwko stałym platformom umieszczonym na szelfie kontynentalnym. Zakres terytorialny Protokołu jest jednak szerszy. Zgodnie z art. 1 ust. 2 Protokół ma zastosowanie także w sytuacji gdy przestępstwo popełniono na lub przeciwko platformie umieszczonej na wodach terytorialnych lub nawet na morzu wewnętrznym danego państwa jeżeli sprawca lub domniemany sprawca przestępstwa znajduje się na terytorium innego państwa strony.

W tym kontekście w treści protokołu pojawia się istotna luka prawna. Nieuregulowana jest bowiem sytuacja gdy szelf kontynentalny określonego państwa przybrzeżnego w danej części wybrzeża jest bardzo krótki lub go brakuje w związku z czym stała platforma umieszczona jest nie na szelfie kontynentalnym, ale w obszarze WSE. Sytuacja taka nie podlega regulacjom Protokołu gdyż nie mieści się ani w zakresie art. 1 ust. 1, ani art. 1 ust. 2.⁵⁸⁵

W kolejnym artykule Protokołu zawarto katalog przestępstw wymierzonych w bezpieczeństwo stałych platform. Katalog ten w dużej mierze odpowiada przestępstwom określonym w Konwencji Rzymskiej z pominięciem czynów związanych bezpośrednio z żeglugą statku Zgodnie z art. 2 ust. 1 protokołu przestępstwo popełnia każdy kto bezprawne i umyślnie:

- a) zajmuje platformę bądź przejmuje nad nią kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia bądź też przy pomocy wszelkiej innej formy zastraszenia;
- b) dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie znajdującej się na stałej platformie, jeżeli działanie to może zagrażać jej bezpieczeństwu;
- c) niszczy stałą platformę bądź powoduje jej uszkodzenie, co może zagrażać jej bezpieczeństwu;
- d) umieszcza bądź powoduje umieszczenie, przy pomocy jakichkolwiek środków, na stałej platformie urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć stałą platformę bądź zagrażać jej bezpieczeństwu;
- e) rani lub zabija jakąkolwiek osobę w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek z przestępstw wymienionych w punktach od a) do d).

⁵⁸⁵ M. Münchau, Terrorismus auf See... op.cit., s. 210 -211.

W art. 2 ust. 2 zobowiązano państwa – strony również do penalizacji usiłowania popełnienia powyższych przestępstw, skutecznego podżegania do nich oraz innych form współsprawstwa w ich popełnieniu. Za przestępstwo uznane zostało także użycie groźby popełnienia jednego z przestępstw wymienionych w ust. 1 punkty b) i c).

Podobnie jak w Konwencji SUA także w Protokole Rzymskim określono sytuacje podlegające jurysdykcji obligatoryjnej państw - stron oraz czyny w stosunku do których państwa te mogą ustanowić swoją jurysdykcję, informując o tym Sekretarza Generalnego IMO. Na mocy art. 3 ust. 1 protokołu zobowiązano państwa – strony do podjęcia środków koniecznych dla ustanowienia swojej jurysdykcji w sprawach o przestępstwa wymienione w art. 2 w dwóch przypadkach:

- a) jeżeli są popełnione przeciwko lub na stałej platformie, znajdującej się na szelfie kontynentalnym danego państwa;
- b) oraz gdy sprawcą jest obywatel tego państwa.

Dodatkowo w ust. 2 przewidziano możliwość ustanowienia przez państwa – strony jurysdykcji w sprawach o przestępstwa z art. 2 gdy:

- a) sprawcą ich jest apatryda, który na stałe zamieszkuje w tym państwie;
- b) pokrzywdzonym w skutek tych przestępstw jest obywatel tego państwa;
- c) przestępstwa te popełniono w celu zmuszenia organów tego państwa do podjęcia lub zaniechania określonych działań.

W art. 3 ust 4 zapisano także zasadę *aut dedere aut iudicare*, nakładającą na państwo, które ujmie na swoim terytorium podejrzanego o popełnienie jednego z przestępstw wymienionych w art. 2, obowiązek wydania go państwu, które wystąpi o ekstradycję, albo osądzenia go samodzielnie, jeżeli odrzuci wniosek o ekstradycję.

W protokole znalazły się również dwie klauzule zastrzegające. W art. 3 ust. 5 zastrzeżono, że postanowienia protokołu nie wyłączają żadnej wykonywanej zgodnie z prawem wewnętrznym jurysdykcji karnej. Zawarty w Protokole art. 4, stanowiący odpowiednik art. 9 Konwencji SUA stanowi z kolei, że postanowienia protokołu nie naruszają w żaden sposób norm prawa międzynarodowego, odnoszących się do stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym.

Należy również zwrócić uwagę na treść art. 5 ust. 1, z godnie z którym przystąpienie do protokołu możliwe jest jedynie dla państw, które uprzednio podpisały Konwencję SUA. W art. 6 ust. 1 postanowiono jednocześnie, że wejście protokołu w życie nie może nastąpić wcześniej niż wejście w życie Konwencji. Wymóg ten ustanowiono by uniknąć sytuacji, w których państwa, dysponujące platformami na swoim szelfie kontynentalnym mogłyby

podpisywać tylko protokół bez przystępowania do Konwencji SUA oraz by państwa bez takich platform nie podpisywały tylko samej Konwencji. Oba dokumenty są wzajemnie komplementarne i dlatego państwa powinny przyjmować je razem, aby uniknąć luk prawnych oraz zapobiec sytuacjom w których sprawcy aktów terrorystycznych na morzu mogliby pozostać bezkarni. Jest to istotne z uwagi na akty terroryzmu morskiego wymierzone w konstrukcje morskie, których status prawny nie jest do końca jasny. Jeżeli dana konstrukcja nie będzie mieścić się w zakresie pojęcia „statek” można będzie zakwalifikować ją jako „stałą platformę” i odwrotnie.⁵⁸⁶

§ 3. Zmiany w Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 r.

1. Uwagi ogólne

O ile impulsem dla podjęcia prac nad Konwencją Rzymską było porwanie liniowca Achille Lauro, tak czynnikiem inicjującym prace nad nowelizacją jej postanowień były zamachy w USA z 11 września 2001 r. Pod wpływem tych wydarzeń Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 20 listopada 2001 r. przyjęła Rezolucję A.924(22) w sprawie przeglądu środków i procedur w celu zapobieżenia aktom terroryzmu, które zagrażają bezpieczeństwu pasażerów i załóg oraz bezpieczeństwu statków.⁵⁸⁷ W rezolucji podkreślono potrzebę rewizji istniejących międzynarodowych instrumentów prawnych oraz technicznych, a także rozważenia konieczności opracowania nowych środków w celu zapobiegania i zwalczania terroryzmu wymierzonego przeciwko statkom, poprawy bezpieczeństwa statków i ich ładunków oraz zmniejszenia ryzyka dla pasażerów, załóg i personelu portowego. W wyniku prac prowadzonych w latach 2002 – 2005 w ramach Komitetu Prawnego IMO przyjęto w dniu 14 października 2005 r. na konferencji dyplomatycznej w Londynie:

⁵⁸⁶ N. Ronzitti, *The Prevention and Suppression of Terrorism Against Fixed Platforms on the Continental Shelf*, (w:) N. Ronzitti, *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht 1980, s. 95.

⁵⁸⁷ IMO Doc. A 22/Res.924

1. Protokół do sporządzonej w 1998 r. Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (tzw. Protokół Londyński - wszedł w życie 28 lipca 2010 r.);⁵⁸⁸
2. Protokół do protokołu w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym (tzw. Protokół Londyński II - wszedł w życie 28 lipca 2010 r.).⁵⁸⁹

2. Nowe przestępstwa konwencyjne.

W wyniku zamachów terrorystycznych w USA z 11 września 2001 r. zdano sobie sprawę, że cywilne środki transportu nie tylko mogą być celem ataku terrorystycznego, ale mogą być także wykorzystane przez terrorystów jako narzędzie ataku, generujące katastrofalne w swych rozmiarach skutki. W związku z tym pilną potrzebą stało się uzupełnienie katalogu przestępstw opisanych w art. 3 Konwencji SUA o działania, mające na celu użycie porwanego statku jako środka do dokonania ataku terrorystycznego, ale także o czyny polegające na wykorzystywaniu transportu morskiego do przewozu broni masowego rażenia oraz akty terroryzmu zagrażające środowisku morskemu.⁵⁹⁰ Podobnie jak w przypadku innych konwencji antyterrorystycznych nie zdecydowano się na wprowadzenie do Protokołu Londyńskiego definicji terroryzmu. Zamiast tego określono motywy i cele działania przesądzające o zaistnieniu przestępstw konwencyjnych. Zgodnie z art. 3bis ust. 1 pkt a Protokołu Londyńskiego każda osoba popełnia przestępstwo, jeżeli bezprawnie i umyślnie w celu zastraszenia ludności lub zmuszenie rządu lub organizacji międzynarodowej do wykonania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek działania:

- i. używa przeciwko lub na statku albo dokonuje zrzutów ze statku wszelkich materiałów wybuchowych, materiałów radioaktywnych lub broni masowego rażenia w sposób, który powoduje lub może powodować śmierć albo poważne obrażenia lub uszkodzenia;
- ii. zrzutów ze statku ropy, skroplonego gazu ziemnego, lub innych substancji niebezpiecznych lub szkodliwych (które nie są objęte punktem powyższym) w takiej

⁵⁸⁸ Protocol of 2005 to the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, London 14 October 2005, IMO. Leg/Conf./15/21, tekst dostępny na stronie ONZ: www.unodc.org.

⁵⁸⁹ Protocol of 2005 to the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms, London 14 October 2005, IMO. Leg/Conf./15/22 tekst dostępny na stronie ONZ: www.unodc.org.

⁵⁹⁰ IMO Doc. LEG 84/6/1

ilości lub stężeniu, które powoduje lub może powodować śmierć lub poważne obrażenia lub uszkodzenia;

- iii. wykorzystuje statek w sposób powodujący śmierć lub poważne obrażenia lub uszkodzenia;
- iv. grozi popełnieniem przestępstw określonego w punktach powyższych.

Przestępstwem kierunkowym nie jest natomiast przestępstwo określone w art. 3*bis* ust. 1 pkt b. Zgodnie z tym przepisem przestępstwem konwencyjnym jest także transport drogą morską materiałów, które mogą być użyte w ataku terrorystycznym. W artykule tym zabroniono transportu:

1. wszelkich materiałów wybuchowych i promieniotwórczych z wiedzą, że są one przeznaczone do użycia w celu spowodowania lub groźby spowodowania śmierci lub poważnych obrażeń lub uszkodzeń w celu z zastraszenia ludności, lub zmuszenia rządu lub organizacji międzynarodowej do wykonania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek działania;
2. wszelkiej broni NBC, wiedząc że jest to broń masowego rażenia;
3. wszelkich materiałów wyjściowych (źródłowych), specjalnych materiałów rozszczepialnych lub urządzeń lub materiałów specjalnie przeznaczonych lub przygotowanych do przerabiania, wykorzystania lub produkcji specjalnego materiału rozszczepialnego z wiedzą, że są one przeznaczone do badań dotyczących jądrowych materiałów wybuchowych oraz innych badań nuklearnych nie objętych kontrolą Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (MAEA);
4. wszelkich urządzeń, materiałów, oprogramowania lub związanych z nimi technologii, które znacząco przyczyniają się do projektowania, wytwarzania lub dostarczania broni NBC z zamiarem wykorzystania ich do tego celu.

Włączenie do katalogu przestępstw konwencyjnych transportu produktów podwójnego zastosowania, które mogą być wykorzystane zarówno w sektorze cywilnym jak i wojskowym, spotkało się z oporem części państw, które zwracały uwagę, że transport tego typu materiałów często nie ma związków z działalnością terrorystyczną i nie zagraża bezpieczeństwu morskemu.⁵⁹¹ Dlatego też niezbędna w każdym przypadku jest świadomość sprawy przestępstwa (umyślność czynu) co do charakteru i przeznaczenia transportowanych produktów. Współcześnie jednak w większości przypadków zarówno armator, kapitan statku czy też członkowie załogi rzadko dysponują pełną wiedzę o zawartości przewożonego

⁵⁹¹ N. Klein, Maritime security ... op. cit., s. 173.

ładunku (np. w kontenerach).⁵⁹² Z uwagi na to zaznaczono dodatkowo, że przy zachowaniu określonych warunków nie stanowi przestępstwa w rozumieniu konwencji transport materiałów i urządzeń określonych w pkt. iii oraz iv jeżeli takie elementy są transportowane do lub z terytorium lub w inny sposób transportowane pod kontrolą państwa - strony Układu o Nierozprzestrzenianiu Broni Jądrowej.

W świetle art. 3*ter* przestępstwo konwencyjne popełnia także każda osoba, która bezprawnie i umyślnie transportuje inną osobę na pokładzie statku, wiedząc, że dana osoba popełniła czyn stanowiący przestępstwo wymienione w artykule 3, 3*bis* lub 3*quarter* lub przestępstwo wymienione w jednym z dziewięciu traktatów wymienionych w załączniku, oraz zamierzająca pomóc tej osobie w uniknięciu odpowiedzialności karnej.⁵⁹³ Przy czym w sytuacji gdy dane państwo nie jest stroną jednej z wymienionych w aneksie konwencji należy uznać, że w stosunku do niego konwencja ta zostaje wyłączona z treści art. 3*ter*.⁵⁹⁴

Zgodnie z art. 3*quarter* odpowiedzialności karnej podlegać powinny także osoby, które bezprawnie i umyślnie ranią lub zabijają jakąkolwiek osobę w związku z popełnieniem jednego z przestępstw wymienionych w art. 3 ust. 1, art. 3*bis* oraz art. 3*ter*. Art. 3*quarter* zobowiązuje państwa członkowskie do penalizacji czynów, polegających na usiłowaniu, współdziałaniu, organizowaniu lub kierowaniu w inny sposób działaniami sprawców a także jakikolwiek inny sposób przyczynieniu się do popełnienia jednego lub większej liczby przestępstw wymienionych w Konwencji SUA oraz Protokole Londyńskim.

Tak jak w przypadku przestępstw wymienionych w Konwencji SUA tak i w stosunku do czynów określonych w Protokole Londyńskim państwa – strony zobligowane są do ustanowienia w swych ustawodawstwach wewnętrznych właściwych sankcji karnych,

⁵⁹² H. Tuerk, Combating Terrorism at Sea – The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, University of Miami International and Comparative Law Review 2008, vol. 15, s. 360.

⁵⁹³ Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r.; Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971; Konwencja o zapobieganiu przestępstwom i karaniu sprawców przestępstw przeciwko osobom korzystającym z ochrony międzynarodowej, w tym przeciwko dyplomatom, sporządzona w Nowym Jorku dnia 14 grudnia 1973 r.; Międzynarodowa Konwencja przeciwko braniu zakładników, sporządzona w Nowym Jorku dnia 8 grudnia 1979 r.; Konwencja o ochronie fizycznej materiałów jądrowych, przyjęta w Wiedniu 26 października 1979 r., Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r., sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.; Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, sporządzony w Rzymie dnia 10 marca 1988 r.; Międzynarodowa konwencja w sprawie zwalczania terrorystycznych ataków bombowych, przyjęta w Nowym Jorku, 15 grudnia 1997 r.; Międzynarodowa Konwencja o zwalczaniu terrorystycznych ataków bombowych, przyjęta dnia 15 grudnia 1997 r.

⁵⁹⁴ H. Tuerk, Combating Terrorism at Sea... op. cit., s. 361.

uwzględniających poważny charakter tych przestępstw. Nowym rozwiązaniem jest natomiast zobowiązanie państw – stron na mocy art. 5bis do wprowadzenia w swych ustawodawstwach wewnętrznych odpowiedzialności (karnej, cywilnej lub administracyjnej) osób prawnych, w sytuacji gdy osoba odpowiedzialna za zarządzanie lub nadzór nad tą jednostką popełniła przestępstwo wymienione w Konwencji Rzymskiej.⁵⁹⁵

Protokół Londyński nie tylko znacznie rozszerza katalog przestępstw konwencyjnych, ale także wprowadza do niego nową kategorię przestępstw, które same w sobie nie zagrażają bezpośrednio bezpieczeństwu transportu morskiego. Transport na pokładzie statków broni masowego rażenia lub też osób podejrzanych o udział w działalności terrorystycznej nie generuje zagrożenia dla samego statku, załogi czy pasażerów (co więcej terroryści w takiej sytuacji są zainteresowani w bezpiecznym dotarciu danej jednostki do portu docelowego). Określenie tych przestępstw w Protokole Londyńskim należy uznać za wyraz holistycznego podejścia do walki z terroryzmem międzynarodowym. Działania te choć nie wymierzone w bezpieczeństwo komunikacji morskiej, stanowią jednak realne zagrożenie dla bezpieczeństwa na lądzie.

3. Prawo wizyty z art. 8bis

Podczas gdy Konwencja SUA zobowiązywała państwa - strony do wprowadzenia do swoich porządków prawnych przestępstw konwencyjnych oraz osądzenia ich sprawców to nie określała żadnych szczególnych reguł w oparciu o które państwa - strony mogłyby egzekwować te postanowienia w stosunku do statków płynących pod obcą banderą. Wszelkie działania interwencyjne musiały być zatem realizowane w oparciu o ogólne zasady określone w art. 110 KoPM. Ten sam artykuł jednocześnie pozwala państwom na rozszerzenie przesłanek do interwencji w drodze porozumień międzynarodowych. Mając to na uwadze określono w Protokole Londyńskim, wzorując się na rozwiązaniach przyjętych w Konwencji o zwalczaniu nielegalnego obrotu narkotykami i substancjami psychotropowymi z 1988 r. oraz Protokole przeciwko przemytowi migrantów z 2000 r., zasady wizytowania, należących do państw - stron statków podejrzanych o popełnienie jednego z przestępstw zdefiniowanych w Konwencji SUA oraz Protokole Londyńskim.

Prawo wizyty regulowane jest na mocy art. 8bis Protokołu Londyńskiego. Prawo to realizowane może być tylko w stosunku do statków okazujących banderą lub znaki

⁵⁹⁵ K. Wiak, Prawnokarne środki... op. cit., s. 119.

rejestracyjne jednego z państw - stron Konwencji SUA. Zgodnie z art. 34 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów uprawnienia tego nie można realizować wobec statków płynących pod banderą państw trzecich.⁵⁹⁶ Przede wszystkim jednak na podstawie art. 8bis ust. 5 uprawnienie do wizytowania statków ograniczone jest do obszarów pozostających poza granicami morza terytorialnego jakiegokolwiek państwa. Należałoby zatem uznać, że prawo wizyty realizowane może być także w obszarach stref przyległych oraz wyłącznych stref ekonomicznych państw - stron Konwencji SUA. Co prawda w Protokole nie ma żadnego odniesienia do WSE czy tym bardziej stref przyległych należy jednak zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 8bis ust. 10 lit. c pkt i) państwa, podejmujące jakiekolwiek działania w oparciu o postanowienia Konwencji SUA zobligowane są należycie uwzględniać konieczność aby nie zakłócać lub wpływać na prawa i obowiązki oraz wykonywanie jurysdykcji państw nadbrzeżnych, zgodnie z postanowieniami międzynarodowego prawa morza. Obszarami poza granicami morza terytorialnego w obrębie których państwo dysponuje jurysdykcją funkcjonalną są właśnie strefy przyległe oraz WSE. Zobowiązanie państw - stron Protokołu do poszanowania praw i obowiązków państw nadbrzeżnych w tych obszarach pozwala wnioskować, że także w tych strefach można realizować prawo wizyty w oparciu o art. 8bis.

Każde państwo (państwo wnioskujące), które występuje z wnioskiem do innego państwa o zgodę na wejście na pokład statku płynącego pod jego banderą musi posiadać istotne powody, aby podejrzewać, że statek ten lub osoba na jego pokładzie była, jest lub będzie uczestniczyć w popełnieniu przestępstwa wymienionego w art. 3, 3bis, 3ter lub 3quater. Pierwszą czynnością jaką należy podjąć jest wystosowanie do państwa bandery prośby o potwierdzenie rejestracji podejrzanej jednostki w tym państwie.⁵⁹⁷ Dopiero potwierdzenie rejestracji przez państwo bandery daje podstawę do wnioskowania o zgodę na wizytę. Każda prośba o udzielenie zgody powinna jeśli to możliwe zawierać informację o nazwie podejrzanego statku, numer identyfikacyjny IMO, port rejestracji, port wyjścia i docelowy oraz inne istotne dane. Nie ma co prawda wyrażonego *explicite* wymogu by wniosek zawierał również informację na czym polegają istotne powody, uzasadniające podejrzenia wobec danej jednostki, przyjąć jednak należy, iż informacja tego rodzaju mieści się w kategorii „innych istotnych danych”.⁵⁹⁸ Co więcej państwo bandery może uzależnić

⁵⁹⁶ N. Klein, The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, *Denver Journal of International Law and Policy* (2007), vol. 35:2, s. 319.

⁵⁹⁷ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 5, lit. a.

⁵⁹⁸ *Ibidem*, s. 321.

wydanie zezwolenia na wizytowanie jego statków od uzyskania dodatkowych informacji od państwa wnioskującego.⁵⁹⁹

Nie ma żadnych wymogów co do formuły w jakiej wniosek musi być złożony. Może on przybrać formę zarówno pisemną jak i ustną, przy czym w tym drugim przypadku należy taki wniosek powtórzyć w formie pisemnej tak szybko jak to możliwe. Z drugiej strony państwo bandery zobowiązane jest bezzwłocznie potwierdzić otrzymanie rzeczzonego wniosku.⁶⁰⁰ W przypadku potwierdzenia przynależności państwowej statku oraz wyrażenia zgody państwo wnioskujące uprawnione jest do zatrzymania, wejścia na pokład oraz przeszukania podejrzanej jednostki, znajdującego się na jej pokładzie ładunku i osób a także do przesłuchania tych osób.⁶⁰¹

W art. 8bis Protokołu Londyńskiego przewidziano trzy warianty wydawania przez państwo bandery zgody na wizytowanie swoich statków przez pozostałe państwa - strony:

1. Pierwsza opcja (wariant *ad hoc*) opiera się na zgodzie państwa bandery wydawanej bezpośrednio po otrzymaniu wniosku o zgodę na wejście na pokład podejrzanego statku podnoszącego jego banderę. Oczywiście państwo bandery nie jest zmuszone udzielić takiej zgody. Może ono także inne możliwości działania:
 - może dokonać wejścia na pokład i przeszukać podejrzaną jednostkę przy pomocy własnych służb;
 - może dokonać wejścia na pokład i przeszukać podejrzaną jednostkę we współpracy ze służbami państwa wnioskującego;
 - może odmówić zgody na wejście na pokład statku podnoszącego jego banderę.
2. Drugi wariant (tzw. *opt – out*) polega na tym, że państwo bandery może przy lub po złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęciu, zatwierdzeniu lub przystąpieniu do protokołu, a także w każdym innym czasie powiadomić Sekretarza Generalnego IMO o zgodzie by pozostałe państwa - strony mogły wizytować statki okazujące banderą lub znaki rejestracyjne tego państwa. Państwo zamierzające skorzystać z prawa wizyty zobowiązane jest jednak powstrzymać się przed działaniami przez cztery godziny licząc od chwili otrzymania potwierdzenia otrzymania przez państwo bandery wniosku o potwierdzenie rejestracji podejrzanej jednostki. W czasie tej czterogodzinnej karencji państwo bandery może odmówić zgody na skorzystanie z prawa wizyty (art. 8bis ust. 5 lit. d).

⁵⁹⁹ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 7.

⁶⁰⁰ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 2.

⁶⁰¹ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 5.

3. Trzecia opcja (wariant *opt – in*) wiąże się z najdalej idącym samoograniczeniem przez państwo bandery przynależnej mu wyłącznej jurysdykcji nad statkami podnoszącymi jego banderę. Również ten wariant polega na notyfikowaniu *a priori* Sekretarzowi Generalnemu IMO przez państwo bandery zgody na wizytowanie przez inne państwa - strony protokołu statków płynących pod jego banderą i podejrzanych o popełnienie któregoś z przestępstw określonych w artykułach 3, 3a, 3 ter lub 3quater. W tym przypadku jednak państwo bandery rezygnuje z prawa by w ciągu czterech godzin móc odwołać zgodę na wizytację (art. 8bis ust. 5 lit. e).

Państwo, które otrzyma zgodę na wejście na pokład obcego statku nie może w swych działaniach wykraczać poza uprawnienia jakie daje art. 8bis. Podejmowanie działań, dla których brakuje upoważnienia w tym przepisie, jest dopuszczalne jedynie w sytuacji zagrożenia życia funkcjonariuszy⁶⁰², wizytujących obcą jednostkę lub za zgodą państwa bandery wyrażoną doraźnie albo też w umowach bilateralnych lub multilateralnych zawartych między zainteresowanymi państwami.⁶⁰³ Upoważnienie do wejścia na pokład danego statku oraz dokonania niezbędnych czynności mających na celu zweryfikowanie podejrzeń czy statek zamieszany jest w popełnienie któregoś z przestępstw konwencyjnych nie upoważnia państwa wnioskującego do wykonywania jurysdykcji sądowej w przypadku ich potwierdzenia. W przypadku każdej inspekcji realizowanej w oparciu o artykuł 8bis, państwo bandery jest wyłącznie uprawnione do sprawowania jurysdykcji nad zatrzymanym statkiem, ładunkiem i osobami znajdującymi się na pokładzie, w tym przede wszystkim zajęcia, konfiskaty, aresztowania i ścigania. Jednakże, państwo bandery może zgodnie z własnym prawem wewnętrznym wyrazić zgodę na wykonywanie jurysdykcji innego państwa, posiadającego jurysdykcję na podstawie artykułu 6 Konwencji SUA.⁶⁰⁴

Wszelkie działania podejmowane wobec obcej jednostki w ramach art.8bis powinny być realizowane przy poszanowaniu określonych w tym artykule wymogów, mających na celu zagwarantowanie ich zgodności ze standardami prawa międzynarodowego. Państwa - strony zobowiązano przede wszystkim do:

⁶⁰² W oryginalnym tekście Protokołu Londyńskiego w języku angielskim użyto zwrotu „*official*”, co w języku polskim oznacza „urzędnik” lub „osoba urzędowa”. Przyjęcie takiej wersji tłumaczenia byłoby jednak mylące. Wydaje się, że właściwszym jest użycie terminu „funkcjonariusz”. Zgodnie z definicją legalną tego terminu zawartą w art. 115 § 13 polskiego Kodeksu Karnego jest nim zarówno funkcjonariusz organu powołanego do ochrony bezpieczeństwa publicznego (np. Morskiego Oddziału Straży Granicznej) jak i osoba pełniący czynną służbę wojskową (żołnierz Marynarki Wojennej RP).

⁶⁰³ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 7.

⁶⁰⁴ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 8.

1. podejmowania działań w sposób zgodny z prawem międzynarodowym i nie stwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa życia na morzu;
2. zapewnienia, że wszystkie osoby na pokładzie wizytowanego statku są traktowane w sposób, gwarantujący poszanowanie godności człowieka oraz w zgodzie ze standardami prawa międzynarodowego, w tym międzynarodowymi prawami człowieka;
3. zapewnienia bezpieczeństwa statkowi i jego ładunkowi;
4. unikania działań szkodzących handlowym lub prawnym interesom państwa bandery;
5. zapewnienia, że działania podejmowane przeciwko obcym statkom nie będą realizowane ze szkodą dla środowiska;
6. zagwarantowania uczciwego procesu osobom, wobec których może być wszczęte postępowanie w związku z popełnieniem któregoś z przestępstw określonych w artykule 3, 3a, 3ter lub 3quater;
7. zagwarantowania, że kapitan obcego statku zostanie uprzedzony o zamiarze wejścia na pokład jego jednostki oraz umożliwienia kontaktu z właścicielem statku i władzami państwa bandery najwcześniej jak to możliwe;
8. podjęcie starań, mających na celu uniknięcie bezpodstawnego zatrzymania lub opóźnienia statku.⁶⁰⁵

Państwa, podejmujące jakiegokolwiek działania w oparciu o postanowienia Konwencji SUA zobligowane są jak już wspomniano powyżej nie tylko nie ingerować w prawa państw nadbrzeżnych, ale także powinny respektować uprawnienia państwa bandery do sprawowania jurysdykcji oraz kontroli administracyjnej, technicznej i socjalnej sprawach dotyczących statku.⁶⁰⁶

Dodatkowo wymaga się by podczas przeprowadzania czynności kontrolnych na podstawie artykułu 8bis unikano użycia siły. Użycie środków siłowych jest dopuszczalne wyłącznie gdy jest to konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonariuszy i osób znajdujących się na pokładzie statku lub gdy funkcjonariuszom uniemożliwia się realizację autoryzowanych działań. Każde użycie siły musi być uzasadnione okolicznościami i proporcjonalne do nich.⁶⁰⁷

Ostatnim elementem, służącym zagwarantowaniu prawidłowego i uzasadnionego wykonywania uprawnień wynikających z art. 8bis jest związana z tym odpowiedzialność

⁶⁰⁵ Protokół Londyński art. 8bis ust. 10 lit. (a)

⁶⁰⁶ Protokół Londyński art. 8bis ust. 10 lit. (c)

⁶⁰⁷ Protokół Londyński, art. 8bis ust. 9.

odszkodowawcza. Zgodnie z art. 8bis ust. 10 lit. (b) państwa ponoszą odpowiedzialność za wszelkie szkody majątkowe i niemajątkowe (krzywdy) oraz straty powstałe w wyniku ich nieuzasadnionych lub bezprawnych działań, a także gdy użyte siły lub środki były nieadekwatne do sytuacji. Odpowiedzialność odszkodowawcza nie zachodzi jednak w sytuacji gdy statek dopuści się zachowania, uzasadniającego podjęte środki.⁶⁰⁸ Rozwiązanie to pozostaje w zgodzie z zapisami art. 110 ust. 3 KoPM.

Należy zwrócić uwagę, że procedura wizytowania obcych statków określona w art. 8bis obwarowana jest wymogami o wiele bardziej restrykcyjnymi niż chociażby procedura kontroli podejmowana na podstawie art. 21 i 22 Umowy w sprawie wykonania postanowień Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, odnoszących się do ochrony i zarządzania międzystrefowymi zasobami rybnymi i zasobami rybnymi masowo migrującymi sporządzona w Nowym Jorku dnia 4 sierpnia 1995 r (Umowa Narodów Zjednoczonych o zasobach ryb).⁶⁰⁹ Zgodnie z art. 21 ust. 1 państwa – strony tej umowy w określonych obszarach morza pełnego nie muszą ubiegać się o zgodę państwa bandery na wejścia na pokład i dokonanie kontroli w celu zweryfikowania czy statek prowadzi działalność sprzeczną z środkami ochrony i zarządzania zasobami rybnymi międzystrefowymi i masowo migrującymi.⁶¹⁰ Ochrona żywych zasobów morza wydaje się być problematyką bardziej ekologiczną, podczas gdy problem walki z terroryzmem to kwestia w dużej mierze polityczna. Wymóg uzyskania zgody państwa bandery na wizytowanie statków podejrzanych o działania określone w Konwencji SUA oraz w Protokole Londyńskim stanowi dowód tego, że państwa wciąż niechętnie godzą się na ograniczanie przynależnej im wyłącznej jurysdykcji nad statkami podnoszącymi ich banderę.⁶¹¹

Wymóg uzyskania zgody państwa (właściwie możliwość jej nie wyrażenia) na podjęcie działań wobec statku, podnoszącego jego banderę stanowić może poważne ograniczenie skuteczności postanowień Protokołu zważywszy, że brakuje w tym dokumencie bezpośredniego zobowiązania państw – stron do podjęcia działań mających na celu

⁶⁰⁸ Protokół Londyński art. 8bis ust. 10 lit. (b) pkt. (i)

⁶⁰⁹ Dz.U. 2007 nr 10 poz. 64

⁶¹⁰ Korzystanie z prawa wizyty na podstawie art. 21 i 22 Umowy nie jest uzależnione również od zaistnienia podstaw faktycznych, uzasadniających przeprowadzenie czynności kontrolnych. Nie wymaga się bowiem w świetle art. 21 i 22 by przed wejściem na pokład obcej jednostki zachodziło uzasadnione podejrzenie, że statek zaangażowany jest w działalność sprzeczną z określonymi w porozumieniu środkami ochrony i zarządzania zasobami rybnymi międzystrefowymi i masowo migrującymi. Dopiero gdy po wejściu na pokład statku i przeprowadzeniu kontroli istnieją oczywiste podstawy aby podejrzewać, że statek prowadził działalność sprzeczną z ww. środkami stanowi to podstawę do dalszych działań (Zgoda i podstawa faktyczna jest natomiast wymagana w przypadku działań podejmowanych na podstawie art. 20 ust. 6 Umowy).

⁶¹¹ H. Tuerk, *Combating Terrorism at Sea...* op. cit., s. 363.

przeciwdziałanie wykorzystywaniu statków zarejestrowanych na ich terytorium w działaniach noszących znamiona czynów określonych w art. 3, 3a, 3 ter lub 3quater.⁶¹²

4. Pozostałe zmiany

Wzorując się na rozwiązaniach zawartych w art. 11 i 12 Konwencji o zwalczaniu terrorystycznych ataków bombowych z 1997 r. wprowadzono do procedury ekstradycyjnej regulowanej w art. 11 Konwencji SUA dwa nowe przepisy – art. 11*bis* oraz art. 11*ter*. W art. 11*bis* postanowiono, że żadne z przestępstw określonych w art. 3, 3a, 3 ter lub 3quater nie będzie postrzegane, dla celów ekstradycji lub wzajemnej pomocy prawnej, jako przestępstwo polityczne, przestępstwo związane z przestępstwem politycznym lub jako przestępstwo inspirowane powodami politycznymi. W konsekwencji, nie można odmówić zgody na ekstradycję lub wzajemną pomoc prawną jedynie na tej podstawie, że procedury te dotyczą przestępstw o charakterze politycznym.⁶¹³ Dodatkowo w art. 11*ter* zastrzeżono, że każde państwo - strona może odmówić ekstradycji lub udzielenia pomocy prawnej, jeśli ma poważne podstawy, aby sądzić, że wniosek o ekstradycję z powodu przestępstw wymienionych w art. 3, 3a, 3 ter lub 3quater albo wniosek o wzajemną pomoc prawną odnośnie do takich przestępstw, został przedstawiony w celu ścigania sądowego lub ukarania osoby z powodu jej przynależności rasowej, religii, narodowości, pochodzenia etnicznego, płci albo poglądów politycznych, lub jeśli zgoda na taki wniosek zaszkodziłaby sytuacji danej osoby z którejkolwiek z wymienionych przyczyn.⁶¹⁴ Uzupełnienie tekstu Konwencji SUA o art. 11*bis* oraz 11*ter* należy ocenić jak najbardziej pozytywnie. Brak w Konwencji SUA zapisów wykluczających polityczny charakter czynu jako przeszkodę ekstradycyjną stanowił jeden z głównych zarzutów stawianych tej regulacji.

Do tekstu Konwencji SUA dodany został także art. 12*bis* rozszerzający treść art. 12 Konwencji SUA, dotyczącego współpracy państw – stron w postępowaniach karnych wszczętych w związku z przestępstwami wymienionymi w art. 3, 3a, 3 ter lub 3quater. Treść art. 12*bis* stanowi niemal dosłowne powtórzenie art. 13 Konwencji o zwalczaniu terrorystycznych ataków bombowych z 1997 r. i przede wszystkim określa, że dla przekazania osoby zatrzymanej lub odbywającej wyrok na terytorium jednego z państw –

⁶¹² Tego typu zobowiązanie znajduje się np. w Umowie Narodów Zjednoczonych o zasobach ryb z 1995 r. W art. 19 ust. 1 zobowiązano państwa strony do zapewnienia przestrzegania przez statki pływające pod ich banderą środków ochrony i zarządzania.

⁶¹³ Protokół Londyński art.11*bis*

⁶¹⁴ Protokół Londyński art.11*ter*

stron do innego państwa - strony w celu w celu złożenia zeznań, identyfikacji lub innej pomocy w uzyskaniu dowodów do celów dochodzenia lub ścigania przestępstw konwencyjnych wymaga się zgody nie tylko właściwych organów obydwu państw, ale i samego zainteresowanego.

Wzorem większości oenztowskich konwencji antyterrorystycznych także w Protokole Londyńskim zawarto klauzulę zastrzegającą w postaci art. 2bis. W świetle tego artykułu Konwencja SUA w żaden sposób nie narusza innych praw, obowiązków i zobowiązań państw i osób fizycznych zgodnie z prawem międzynarodowym, w szczególności celów i zasad Karty NZ i międzynarodowego prawa humanitarne. Konwencja nie ma także zastosowania do działań sił zbrojnych podczas konfliktu zbrojnego oraz działań podejmowanych przez siły zbrojne państwa w trakcie pełnienia ich obowiązków służbowych.⁶¹⁵

Zmiany wprowadzone drugim z Protokołów Londyńskich do Protokołu z 1988 w sprawie w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym odpowiadają zasadniczo modyfikacjom wprowadzonym do tekstu Konwencji SUA, z zastrzeżeniem różnic wynikających z odmiennego przedmiotu wykonawczego jakim jest „stała platforma”. Zgodnie z art. 2bis przestępstwo popełnia każdy kto bezprawnie i umyślnie w celu zastraszenia ludności lub zmuszenie rządu lub organizacji międzynarodowej do wykonania lub powstrzymania się od jakiegokolwiek działania używa przeciwko lub na stałej platformie albo dokonuje zrzutów ze stałej platformy wszelkich materiałów wybuchowych, materiałów radioaktywnych lub broni masowego rażenia w sposób, który powoduje lub może powodować śmierć albo poważne obrażenia lub uszkodzenia; dokonuje zrzutów ze stałej platformy ropy, skroplonego gazu ziemnego, albo też innych substancji niebezpiecznych lub szkodliwych w takiej ilości lub stężeniu, które powoduje lub może powodować śmierć lub poważne obrażenia lub uszkodzenia; albo też grozi popełnieniem jednego z tych przestępstw. Przepis art. 2ter dookreśla, że za przestępstwo należy uznać również zabójstwo popełnione w związku z realizacją jednego z wyżej wymienionych przestępstw, usiłowanie popełnienia tych przestępstw oraz formy współdziałania przestępczego takie jak współsprawstwo, organizowanie i kierowanie oraz pomocnictwo przy popełnieniu jednego z przestępstw konwencyjnych.

§ 4. Implementacja Konwencji Rzymskiej w polskim prawie karnym

⁶¹⁵ Protokół Londyński art. 2 bis, ust. 1 i 2.

Jednym z głównych założeń twórców Kodeksu Karnego z 6 czerwca 1997 r. było by nowa ustawa karna odpowiadała potrzebom wynikającym z nowych przejawów i form przestępczej działalności oraz w jak największym stopniu uwzględniała wiążące Polskę zobowiązania, wynikające z ratyfikowanych umów międzynarodowych. Jedną z tych umów jest Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r., która weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 1 marca 1992 r. W wyniku implementacji postanowień Konwencji SUA znacznej rozbudowie uległy przepisy kodeksowe, które można określić mianem polskiego morskiego prawa karnego.

Rozważania w tej materii należy rozpocząć od definicji statku obowiązującej w polskim prawie karnym. Kodeks Karny mimo, że nie definiuje pojęcia statku wodnego posługuje się tym terminem kilkakrotnie w art. 5, art. 115 § 15, art. 166 § 1, art. 167 § 1 oraz art. 361 § 1. Definicję statku odnaleźć możemy natomiast w Kodeksie Morskim.⁶¹⁶ Zgodnie z art. 2 § 1 KM statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej. Należy jednak uznać, że pojęcie statku wodnego użyte w Kodeksie Karnym ma znaczenie szersze i obejmuje także statki używane w żegludze śródlądowej. Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej⁶¹⁷ statkiem jest każde urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do: a) przewozu osób lub rzeczy, b) pchania lub holowania, c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia, d) ratowania życia lub mienia, e) połowu ryb, f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw, g) uprawiania sportu lub rekreacji, h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe. Dodatkowo Kodeks Karny doprecyzowuje w art. 115 § 15, że za statek uważa się także stałą platformę umieszczoną na szelfie kontynentalnym.

Przestępstwu konwencyjnemu z art. 3 ust. 1 lit. (g), polegającemu na ranieniu albo zabiciu innej osoby w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jednego z przestępstw konwencyjnych odpowiadają w polskim kodeksie karnym regulacje artykułów 148 § 2 KK oraz 156 KK. Kodeks karny w art. 148 § 2 KK. wprowadził nieznany dotychczas polskiemu

⁶¹⁶ Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545.

⁶¹⁷ Dz.U. z 2006 nr 123 poz. 857.

prawu karnemu typ kwalifikowany zabójstwa – morderstwo.⁶¹⁸ Zgodnie z tym artykułem podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż 12 lat, karze 25 lat pozbawienia wolności lub karze dożywocia każdy kto zabija człowieka m. in. w związku z wzięciem zakładnika albo rozbojem, w wyniku motywacji zasługującej na szczególne potępienie, a także w związku z użyciem materiałów wybuchowych. Takiej samej karze zgodnie z art. 148 § 3 KK podlega osoba, która jednym czynem pozbawia życia wiele osób, a także sprawca zabójstwa funkcjonariusza publicznego w związku z pełnionymi przez niego obowiązkami służbowymi dotyczącymi ochrony bezpieczeństwa ludzi, ochroną bezpieczeństwa lub porządku publicznego. Działania wypełniające znamiona art. 148 § 3 KK mogą polegać na zamachu bombowym na statek wycieczkowy lub prom, generujący znaczną liczbę ofiar. Do zabicia funkcjonariusza może dojść natomiast w wyniku zamachu na okręt lub statek pozostający w służbie państwowej lub w trakcie realizowanej przez jednostki sił specjalnych operacji odbijania z rąk terrorystów porwanego statku. Gdyby natomiast działania terrorystów miały skutkować tylko zranieniem innej osoby w związku z popełnieniem któregoś z przestępstw konwencyjnych wówczas wypełnione zostałyby znamiona przestępstwa spowodowania uszczerbku na zdrowiu z art. 156 – 157 KK.

Akty terroryzmu morskiego wypełniać mogą także znamiona przewidzianego w art. 163 KK przestępstwa sprowadzenia zdarzenia powszechnie niebezpiecznego. Zdarzeniem powszechnie niebezpiecznym jest zdarzenie zagrażające życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Zagrożenie dla życia i zdrowia wielu osób występuje prawie zawsze przy morskich atakach terrorystycznych. W sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa jednej osoby zastosowanie będzie miał art. 160 KK.⁶¹⁹ Mieniem wielkiej wartości jest zgodnie z art. 115 § 6 mienie którego wartość w czasie popełnienia czynu zabronionego przekracza 1 milion złotych. Biorąc pod uwagę wartość współczesnych statków pasażerskich lub też handlowych i przewożonych przez nie ładunków powyższe kryterium kwotowe pozwala zastosować art. 163 w przypadku większości aktów terrorystycznych wymierzonych w bezpieczeństwo transportu morskiego. W przypadku działań wymierzonych w bezpieczeństwo żeglugi morskiej zdarzenie powszechnie niebezpieczne może mieć postać:

1. pożaru;
2. eksplozji materiałów wybuchowych lub łatwopalnych albo innego gwałtownego wyzwolenia energii, substancji trujących, duszących lub parzących;
3. gwałtownego wyzwolenia energii jądrowej lub wyzwolenia promieniowania jonizującego.

⁶¹⁸ L. Gardocki, Prawo karne... ibidem, s. 231.

⁶¹⁹ Ibidem, s. 244.

Przestępstwo sprowadzenia zdarzenia powszechnie niebezpiecznego zagrożone jest karą pozbawienia wolności od roku do lat 5. Jeżeli następstwem tego czynu jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób zagrożenia karą pozbawienia wolności wzrasta od lat 2 do 12. Zgodnie z 164 § 1 przestępstwem zagrożonym karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 jest także samo sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa pożaru lub innej katastrofy.

W przypadku aktów morskiej przemocy mniejszej wagi zastosowanie może mieć art. 160 KK, chroniący bezpieczeństwo indywidualne oraz art. 288 KK, penalizujący niszczenie cudzego mienia. Opisane w art. 160 KK przestępstwo bezpośredniego narażenia człowieka na niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub życia zagrożone jest karą pozbawienia wolności do lat trzech. Zgodnie z art. 288 § 1 KK każdy kto niszczy, uszkadza lub czyni niezdatną do użytku cudzą rzecz podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat. Równie surowo karane jest zgodnie z art. 288 § 3 KK przerwanie lub uszkodzenie kabla podmorskiego. Zarówno przestępstwo opisane w art. 160 KK jak i w art. 288 KK ścigane jest na wniosek pokrzywdzonego.

Przepisy mające rodowód konwencyjny i bezpośrednio odnoszące się do aktów terroryzmu morskiego (oraz lotniczego) zawarte są w grupie artykułów 166 – 170 KK. Art. 166 § 1 KK sankcjonuje przejęcie kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym przy pomocy podstępów albo gwałtu na osobie lub groźby bezpośredniego użycia takiego gwałtu. Czyn taki podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12. Kodeks karny nie uzależnia karalności czynu od miejsca, w którym znajduje się statek morski lub powietrzny. Statek morski może znajdować się zarówno na morzu pełnym, jak i na wodach terytorialnych lub wewnętrznych.⁶²⁰ Przestępstwo to jest przestępstwem skutkowym. Dla jego dokonania niezbędne jest przejęcie kontroli nad statkiem. Nie ma natomiast znaczenia dla bytu przestępstwa czy przejęcie to wywołało stan zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Jeżeli w następstwie przejęcia kontroli nad statkiem zaistnieje bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób albo spowoduje to śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób konsekwencją jest wówczas wzrost ustawowego zagrożenia karą.⁶²¹

O przejęciu kontroli nad statkiem możemy mówić gdy sprawca pozbawia, kontroli nad nim osoby uprawnione. Zasadniczo sam decyduje dalej o sposobie jego wykorzystania i

⁶²⁰ A. Wąsek (red.) Kodeks karny, Część szczególna, Komentarz do artykułów 117 – 221, Tom I, Warszawa 2004, s. 457.

⁶²¹ Ibidem... s. 458.

dalszym rejsie.⁶²² Wydaje się, że z przejściem kontroli nad statkiem będziemy mieli do czynienia zarówno w przypadku przymusu absolutnego (*vis absoluta*), do którego zaliczyć możemy np. związanie, uwięzienie, pozbawienie świadomości członków załogi, ale także w przypadku działań w ramach przymusu względnego (*vis compulsiva*). W tym drugim przypadku działanie polega na wywarceniu przymusu psychicznego przy pomocy np. groźby pozbawienia życia zakładników by wymusić na załodze prowadzenie statku według wskazówek zamachowców. Sytuacja taka jest o tyle korzystna, iż nie wymaga od porywaczy dysponowania wiedzą i umiejętnościami niezbędnymi do samodzielnego sterowania statkiem.

Sposobem przejścia kontroli nad statkiem może być *verba legis* podstęp, gwałt na osobie lub groźba bezpośredniego użycia gwałtu na osobie. Przez podstęp należy rozumieć oszukańcze działanie, które w efekcie doprowadza osoby sterujące statkiem do działań, których by nie podjęły gdyby nie były w błędzie. Podstęp może polegać na wyprowadzeniu członków załogi ze statku fałszywym alarmem, odurzeniu narkotykiem lub środkiem nasennym.⁶²³ Wydaje się jednak, że współcześnie podstęp w przypadku aktów terroryzmu na morzu nie stanowi efektywnej metody przejścia kontroli nad statkiem. Oczywiście podstęp może być pomocny w dostaniu się na pokład statku lub opanowaniu mostka kapitańskiego. Ostatecznie jednak przejście kontroli nad statkiem zawsze odbywać się będzie przy pomocy gwałtu lub groźby jego użycia.

Przez gwałt należy rozumieć bezpośrednie użycie przemocy fizycznej przez sprawcę na osobie w stopniu pozbawiającym ją możliwości lub woli obrony statku. Działanie to może polegać na uderzeniu, zranieniu, postrzeleniu, duszeniu etc. Należy podkreślić, że w przypadku gwałtu przemoc fizyczna skierowana jest przeciwko osobom, a nie przeciwko mieniu. Interpretacja ta znajduje uzasadnienie w tym, że jeżeli dane przestępstwo obejmuje także zamach na mienie, wyraźnie wskazuje się w ustawie, że chodzi także o tego rodzaju przemoc, np. w art. 282 KK.⁶²⁴

Ostatnim ze sposobów przejścia kontroli nad statkiem jest groźba bezpośredniego użycia gwałtu na osobie. Groźbę taką należy rozumieć jako zastosowanie terroru psychicznego, polegającego na stłumieniu oporu groźbą użycia przemocy wobec określonych osób.⁶²⁵ Może to być groźba zabójstwa, uszkodzenia ciała lub innego naruszenia nietykalności cielesnej. Nie jest istotne dla bytu przestępstwa czy groźba ta dotyczy osoby sterującej

⁶²² M. Filar(red.), Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2012, s. 786.

⁶²³ A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, 4 wydanie, Wolters Kluwer 2007, s. 346.

⁶²⁴ M. Filar(red.), Kodeks karny. Komentarz... op. cit., s. 786.

⁶²⁵ A. Marek, Kodeks karny... op. cit., s. 346.

statkiem czy też innej osoby, np. pasażera. Groźba może być wyrażona przy pomocy słów lub też w inny sposób, np. za pomocą znaków lub przez określone zachowanie.⁶²⁶

Rodowód konwencyjny posiada także art. 167 KK, w którym określono dwa rodzaje przestępnych działań, zagrożonych karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Czyny te odpowiadają art. 3 ust. 1 lit. d) oraz e) Konwencji SUA i polegają na:

- 1) umieszczaniu na statku wodnym lub powietrznym urządzeń lub substancji zagrażających bezpieczeństwu lub mieniu osób znacznej wartości;
- 2) niszczeniu, uszkodzaniu, czynieniu niezdatnym do użytku urządzenia nawigacyjnego albo uniemożliwianiu jego obsługi, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu osób.

W art. 167 § 1 KK penalizowane jest umieszczenie wszelkiego rodzaju urządzeń lub substancji (ciekłych, stałych lub gazowych), które stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa osób lub mienia znacznej wartości. Niebezpieczeństwo to nie musi stwarzać bezpośredniego zagrożenia, ale musi być realne i konkretne.⁶²⁷ Zagrożone w wyniku umieszczenia na pokładzie statku powinno być życie lub zdrowie przynajmniej dwóch osób albo mienie znacznej wartości. Przez mienie tego rodzaju, zgodnie z art. 115 § 5 KK, należy rozumieć rzeczy, których wartość w czasie popełnienia czynu zabronionego przekracza 200 tys. złotych.

Z kolei na podstawie art. 167 § 2 KK penalizacji podlega niszczenie, uszkodzanie lub czynienie niezdatnym do użytku urządzenia nawigacyjnego, a także uniemożliwianie korzystania z takiego urządzenia gdy rodzi to potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi. Przez urządzenia nawigacyjne rozumieć należy wszelkie urządzenia służące do działań związanych z planowaniem trasy, określeniem i utrzymaniem parametrów ruchu statku dla realizacji zaplanowanej trasy w zależności od akwenów pływania, panujących tam warunków żeglugi i natężenia ruchu innych statków.⁶²⁸ Do urządzeń tych zaliczyć możemy m. in. kompasy magnetyczne i żyrokompasy, echosondy, lampy sygnalizacji dziennej lub odbiorniki GPS.⁶²⁹

Polski kodeks karny w art. 16 § 2 KK stanowi, że przygotowanie jest karalne tylko wówczas gdy ustawa tak stanowi. Z uwagi na wysoki stopień szkodliwości społecznej w art. 168 KK wprowadzono karalność przygotowania do:

⁶²⁶ M. Filar (red.), Kodeks karny... op. cit., s. 787.

⁶²⁷ A. Marek, Kodeks karny... op. cit., s. 347.

⁶²⁸ Przepisy Nadzoru Konwencyjnego Statków Morskich, Część V Urządzenia Nawigacyjne, Polski Rejestr Statków, Gdańsk 2009, s. 6.

⁶²⁹ Zob. ibidem, Załącznik nr 1, Zestaw urządzeń nawigacyjnych dla statków zbudowanych 1.07.2002 lub po tej dacie, odbywających podróże międzynarodowe, s. 145 – 147.

- 1) umyślnego spowodowania pożaru lub innej katastrofy zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach (art. 163 § 1 KK)
- 2) przejęcia kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym (art. 166 § 1 KK)
- 3) spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia znacznej wartości na statku wodnym lub powietrznym (art. 167 § 1 KK).

Zgodnie z art. 16 § 1 KK przygotowanie do popełnienia przestępstwa zachodzi wtedy gdy sprawca w celu realizacji czynu zabronionego podejmuje działania mające stworzyć warunki do przedsięwzięcia czynu zmierzającego bezpośrednio do jego dokonania. Przykładowo przygotowanie polegać może na wchodzeniu w porozumienie z inną osobą w celu popełnienia czynu zabronionego, uzyskaniu lub przysposobieniu środków, zbieraniu informacji lub sporządzeniu planu działania. Przygotowanie do czynów wymienionych w art. 168 KK zagrożone jest karą pozbawienia wolności do lat 3.

Szczególną formę przygotowania penalizuje również art. 175 KK. W świetle tego przepisu karą pozbawienia wolności od roku do lat 10 zagrożone jest uzbrajanie lub przysposabianie statku morskiego przeznaczonego do dokonania na morzu rabunku lub przyjęcie na takim statku służby. Istnieją opinie w nauce prawa karnego, że zakres art. 175 KK obejmuje jedynie rabunek na morzu otwartym, a nie na wodach przybrzeżnych.⁶³⁰ Ograniczenie to wydaje się być jednak nieuzasadnione. Użycie w analizowanym przepisie ogólnego terminu „na morzu”, bez zawężania jego zakresu do określonych obszarów morskich, pozwala sądzić, że przepis ten penalizuje przygotowanie do aktów piractwa *jure gentium* dokonywanych na morzu pełnym jak i aktów rozbójnictwa morskiego realizowanych w obszarze morza terytorialnego. Spod zakresu tego przepisu wyłączone będzie jedynie przygotowanie do aktów rabunku na wodach wewnętrznych. Uzbrajanie statku polegać może na montowaniu na jego pokładzie broni lub dostarczaniu broni i amunicji członkom załogi. Przysposabianie natomiast polega na wprowadzaniu stosownych ulepszeń w konstrukcji statku np. zwiększeniu mocy silników bądź wprowadzaniu kamuflażu upodabiającego dany statek do jednostek Morskiego Oddziału Straży Granicznej lub Policji. Przysposobieniem będzie także umieszczenie na pokładzie statku wszelkiego rodzaju sprzętu niezbędnego do dokonania abordażu na obcą jednostkę np. drabiny i liny. Przyjęcie służby na takim statku nie musi wiązać się z udziałem w czynnościach rabunkowych, wystarczy, że ktoś podejmie służbę na takim statku w charakterze kucharza lub mechanika pokładowego.⁶³¹

⁶³⁰ Zob. A. Wąsek (red.) Kodeks karny, Część szczególna... op. cit., s. 472.

⁶³¹ L. Peiper, Komentarz do kodeksu karnego, prawa o wykroczeniach, przepisów wprowadzających obie te ustawy, Kraków 1936, s. 554.

Przepis powyższy za przygotowanie do piractwa przewiduje karę od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Mimo wysokiego zagrożenia karą nie ma on jednak współcześnie żadnego praktycznego znaczenia. Anachroniczne brzmienie art. 175 KK wynika z faktu, że jego treść stanowi niemal dosłowne powtórzenie art. 260 kodeksu karnego z 1932 r.⁶³² Niestety twórcy Kodeksu Karnego z 1997 r. nie wykorzystali szansy by uaktualnić zawarte w polskiej ustawie karnej regulacje poświęcone piractwu. Wydaje się, że właściwszym byłoby wprowadzenie, w miejsce przestarzałej normy, przepisu odpowiadającego w swojej treści prawnomiędzynarodowej definicji piractwa zawartej w art. 101 KoPM.

Priorytetem dla ustawodawcy było zagwarantowanie bezpieczeństwa osób znajdujących się na pokładzie statków, dlatego wyeksponował w tej grupie przestępstw instytucję tzw. czynnego żalu.⁶³³ Przewidziana w art. 167 KK instytucja czynnego żalu gwarantuje sprawcy określone korzyści procesowe w zamian za dobrowolne uchylenie grożącego niebezpieczeństwa. W zależności od rodzaju przestępstwa korzyścią taką jest niepodleganie karze lub nadzwyczajne złagodzenie kary. Skala korzyści pozostaje w odwrotnej proporcji do rodzaju zagrożenia. Im większe niebezpieczeństwo, tym mniejsza korzyść.⁶³⁴

W świetle art. 169 § 1 KK nie podlega karze sprawca, jeżeli dobrowolnie uchylił bezpośrednie niebezpieczeństwo powstania pożaru lub innej katastrofy wymienionej w art. 163 § 1 KK. Odpowiedzialności karnej uniknie także sprawca, który dobrowolnie uchylił zagrożenie powstałe w wyniku umieszczenia na pokładzie statku niebezpiecznego urządzenia lub substancji, a także sprawca, który uchylił niebezpieczeństwo powstałe w wyniku zniszczenia, uszkodzenia lub uczynienia niezdatnym do użytku urządzenia nawigacyjnego albo też uniemożliwienia obsługi takiego urządzenia. Nie ma przy tym znaczenia czy sprawca uchylając niebezpieczeństwo działał sam. Może on działać za pośrednictwem lub wspólnie z inną osobą, np. posiadającą niezbędną wiedzę do naprawy uszkodzonego urządzenia.⁶³⁵ W instytucji czynnego żalu nie są istotne również motywy i pobudki, jakimi kieruje się sprawca. Ważne by jego działanie było dobrowolne, a nie wymuszone zewnętrznymi okolicznościami.

Sąd może w oparciu o art. 169 § 2 zastosować także nadzwyczajne złagodzenie kary w stosunku do sprawcy przestępstwa spowodowania pożaru lub innej katastrofy oraz w stosunku do sprawcy, który w wyniku przejęcia kontroli nad statkiem spowodził

⁶³² M. H. Koziński, Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu, Prawo Morskie, t. X, Gdańsk 1998, s. 86.

⁶³³ M. H. Koziński, Morskie prawo publiczne, Gdynia 2010, s. 181.

⁶³⁴ M. Filar (red.), Kodeks karny... op. cit., s. 789.

⁶³⁵ Ibidem.

niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób. Warunkiem skorzystania z możliwości jakie niesie ze sobą instytucja czynnego żalu jest skuteczność podjętych działań, tzn. uchylenie niebezpieczeństwa, grożącego ludziom musi być całkowite i ostateczne. Wyeliminowanie niebezpieczeństwa częściowo lub tylko grożącego mieniu nawet o wielkiej wartości nie stanowi przesłanki dla nadzwyczajnego złagodzenia kary.

Zgodnie z art. 169 § 3 nadzwyczajne złagodzenie kary dotyczyć może także sprawcy, który przejął kontrolę nad statkiem podstępem, przy użyciu gwałtu lub groźby gwałtu, a następnie oddał statek lub kontrolę nad nim osobie uprawnionej.

Powyższe regulacje nie wyczerpują katalogu przepisów kodeksu karnego, mogących mieć zastosowanie do aktów terroryzmu na morzu. Artykułowi 3 ust. 2 pkt c) Konwencji SUA odpowiada treść art. 252 KK, który penalizuje wzięcie lub przetrzymywanie zakładnika w celu zmuszenia organu państwowego lub samorządowego, instytucji, organizacji, osoby fizycznej lub prawnej albo grupy osób do określonego zachowania się. Wynikające z art. 3 ust. 2 pkt a) Konwencji SUA zobowiązanie państw konwencyjnych do wprowadzenia sankcji za usiłowanie popełnienia jednego z przestępstw konwencyjnych wypełnia w polskim prawie art. 13 KK, który penalizuje zarówno usiłowanie udolne jak i nieudolne. Analogiczną rolę w stosunku do art. 3 ust. 2 pkt b) Konwencji pełni art. 19 § 1 KK, penalizujący podżeganie i pomocnictwo. Właściwe w przypadku aktów przemocy na morzu mogą być także art. 173 KK oraz 174 KK, wprowadzające odpowiedzialność karną za spowodowanie katastrofy lub też niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, powietrznym oraz morskim. Bezpieczeństwa morskiego dotyczyć mogą także niektóre przepisy, odnoszące się do przestępstw przeciwko środowisku oraz porządkowi publicznemu.⁶³⁶

Jak widać kodeks karny z 1997 r. w pełni wypełnia zobowiązania przyjęte przez Polskę w wyniku ratyfikacji Konwencji SUA. Ustanowienie sankcji karnych stanowi jednak tylko część zobowiązań konwencyjnych. Państwa strony konwencji powinny wprowadzić także właściwe regulacje administracyjne oraz inne środki właściwe do zwalczania aktów terroryzmu na morzu, współpracować wzajemnie w wymianie informacji oraz udzielać sobie nawzajem pomocy w sprawach karnych, a także współpracować z Sekretarzem Generalnym IMO.⁶³⁷

⁶³⁶ M. H. Kosiński, Zmiany w Konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA), Prawo Morskie, T. XVIII, Gdańsk 2003, s. 106.

⁶³⁷ J. Jabłońska – Bonca, Zapobieganie piractwu na morzu. O potrzebie implementacji niektórych przepisów konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej – 1998, Prawo i Orzecznictwo Morskie, 35-36, Gdynia 1994, s. 12.

Szczególne zobowiązania nałożono na państwa konwencyjne w związku z przewidzianą w art. 8 Konwencji SUA procedurą przekazania przez kapitana statku osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa konwencyjnego władzom innego państwa strony. W art. 8 ust. 2 zobowiązano państwa konwencyjne do zapewnienia by kapitan statku przewożącego osobę podejrzaną był zobowiązany do poinformowania władz państwa przyjmującego o zamiarze wydania takiej osoby i o powodach tego wydania, w miarę możliwości jeszcze przed wejściem na wody terytorialne tego państwa. Dodatkowo w ustępie 4 zobowiązano państwa konwencyjne do zapewnienia, że kapitan statku przekaże władzom państwa przyjmującego posiadane przez niego dowody odnoszące się do domniemanego przestępstwa. Niestety powyższe zobowiązania nie zostały dotychczas wypełnione przez polskiego ustawodawcę. Dlatego też postuluje się jak najszybsze wprowadzenie do Kodeksu Morskiego konwencyjnej instytucji przekazania podejrzanego oraz uzupełnienie kodeksowych obowiązków kapitana o rzeczne powinności.

Podsumowanie oraz wnioski końcowe

Zadaniem niniejszej rozprawy było przedstawienie aktualnego stanu regulacji międzynarodowego prawa karnego poświęconych zwalczaniu aktów terroryzmu morskiego. Nie było to zadanie łatwe z uwagi na specyfikę prawną obszarów morskich w których dochodzić może do tego rodzaju aktów terrorystycznych, złożoność działań składających się na pojęcie terroryzmu morskiego oraz znaczne rozproszenie legislacyjne. Nie bez znaczenia w tym kontekście jest także czynnik polityczny, mający zasadniczy wpływ nie tylko na obecny kształt regulacji prawnomiędzynarodowych poświęconych zwalczaniu morskich zagrożeń terrorystycznych, ale także na niejednorodną wykładnię treści tych norm.

Za punkt wyjścia rozważań podjętych w niniejszej rozprawie uczyniono próbę scharakteryzowania specyfiki międzynarodowego prawa karnego jako głównego źródła regulacji poświęconych problematyce terroryzmu morskiego. Spośród wielu poglądów obecnych w literaturze przedmiotu należy w opinii autora poprzeć stanowisko, według którego międzynarodowe prawo karne stanowi specyficzną, kompleksową gałąź prawa, łączącą w sobie normy przynależne zarówno do prawa międzynarodowego publicznego jak i wewnętrznych porządków prawnych w zakresie prawa karnego materialnego oraz procedury karnej.

Co więcej rzeczona gałąź prawa podlega nieustannemu rozwojowi, którego przejawem jest między innymi coraz bardziej wyraźne wyodrębnianie się w jej ramach podgałęzi - wyróżnianych z uwagi na przedmiot regulacji. Jedną z tych podgałęzi jest międzynarodowe prawo karne morza, regulujące kwestie odpowiedzialności karnej za czyny zabronione popełnione w obrębie stref morskich. Co więcej w obrębie tej podgałęzi zauważyć można szczególnie silny rozwój regulacji poświęconych morskim zagrożeniom terrorystycznym. Morskie międzynarodowe prawo antyterrorystyczne stanowi hybrydowy reżim prawny, składający się z klasycznych instytucji międzynarodowego prawa morza, międzynarodowego prawa antyterrorystycznego oraz specyficznych konstrukcji prawnych powstałych w ramach tzw. wojny z terroryzmem.

Morskie międzynarodowe prawo antyterrorystyczne stanowi zatem swoisty konglomerat, na który składają się przede wszystkim postanowienia Konwencji o Prawie Morza z 1985 r. oraz Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom

wymierzonym w bezpieczeństwo żeglugi morskiej wraz z wszystkimi dodatkowymi protokołami. Immamentną częścią tego systemu są także rezolucje Rady Bezpieczeństwa oraz akty uchwalane przez Międzynarodową Organizację Morską. Analiza postanowień wymienionych dokumentów nie mogła być jednak realizowana w oderwaniu od treści *travaux préparatoires*, kontekstu towarzyszącego ich utworzeniu oraz ich celu. Istotnym było także dokonywanie interpretacji systematycznej tych aktów, a więc komplementarnej z pozostałymi regulacjami tworzącymi ten system. Było to niezbędne dla ustalenia rzeczywistego znaczenia tych regulacji oraz właściwego zakresienia uprawnień przysługujących społeczności międzynarodowej w walce z zagrożeniami generowanymi przez terroryzm morski.

W wyniku analizy charakteru prawnego odpowiedzialności karnej jednostki w prawie międzynarodowym ustalono, że może ona realizować się na dwa sposoby w zależności od tego czy mamy do czynienia ze zbrodnią prawa międzynarodowego czy przestępstwem międzynarodowym. Jak wskazano w tej części rozprawy obecnie terroryzm międzynarodowy zaliczany jest do tej drugiej kategorii przestępstw o charakterze międzynarodowym. Powoduje to, że w przypadku aktów terroryzmu, w tym także morskiego zachodzi tzw. pośrednia penalizacja na podstawie prawa międzynarodowego. Oznacza to, że prawo międzynarodowe nie penalizuje aktów terroryzmu morskiego bezpośrednio, lecz nakłada na państwa sygnatariuszy właściwych umów międzynarodowych obowiązek ich penalizacji. Rodzi to ściśle określone implikacje. Przede wszystkim powoduje to, że immamentną częścią międzynarodowego systemu antyterrorystycznego są wewnętrzne systemy karne. Po wtóre sprawcy aktów terroryzmu morskiego ścigani są zawsze na podstawie prawa krajowego, a nie międzynarodowego. Tym samym podlegają zawsze jurysdykcji ściśle określonego państwa (lub państw), a nie jurysdykcji sądów międzynarodowych.

Podległość sprawców aktów terroryzmu morskiego wewnętrznym porządkom karnym państw rodzić może ryzyko konfliktu jurysdykcyjnego. W związku z tym niezbędna stała się analiza rodzajów jurysdykcji występujących w prawie międzynarodowym oraz podstaw jurysdykcyjnych mogących mieć zastosowanie w sprawach terroryzmu morskiego. Jak wskazano w przypadku prawa międzynarodowego wyróżnia się trzy rodzaje jurysdykcji: jurysdykcję ustawodawczą, wykonawczą i sądowniczą. W sprawach karnych jurysdykcja ustawodawcza oraz sądowniczą są ze sobą zasadniczo tożsame. Oznacza to, że jeżeli państwo posiada w oparciu o prawo międzynarodowe kompetencję do stanowienia prawa w określonych sprawach z elementem obcym to tym samym sądy tego państwa posiadają kompetencję do orzekania w tych sprawach.

W przypadku przestępstw popełnianych na pokładach statków, zwłaszcza znajdujących się na morzu sytuacja prawna jest jednak o wiele bardziej skomplikowana i dynamiczna niż ma to miejsce w przypadku przestępstw popełnionych na lądzie - przynależnym do terytorium określonego państwa. Sytuacja prawna w takim przypadku warunkowana jest przez wiele czynników takich jak bandera statku, status prawny obszaru morskiego w którym statek się znajduje w chwili popełnienia przestępstwa, przynależność państwowa portu z którego statek wyszedł w rejs oraz docelowego, a także obywatelstwo sprawców i ofiar. Okoliczności te powodować mogą nakładanie się zakresów jurysdykcji legislacyjnych różnych państw.

Jak wykazano w przypadku zbiegu podstaw jurysdykcyjnych należy odróżnić podstawy o charakterze podstawowym i zastępczym. Jurysdykcją podstawową jest zatem jurysdykcja terytorialna lub też jej szczególna wariant w postaci jurysdykcji bandery. Państwo, które się może na tą zasadę powołać – państwo bandery, państwo nadbrzeżne lub państwo portu - ma pierwszeństwo w realizowaniu swojej jurysdykcji. Wszystkie pozostałe zasady mają charakter zastępczy i mają zastosowanie, gdy państwa mogące się powołać na zasadę terytorialności (bandery) z tej możliwości nie korzystają. Szczególnego rodzaju zasadą zastępczą jest zasada jurysdykcji uniwersalnej, która może być uruchomiona dopiero w ostateczności, gdy żadna z pozostałych zasad nie ma zastosowania.

Oczywiście przedstawiona powyżej precedencja podstaw jurysdykcyjnych nie eliminuje całkowicie możliwości zaistnienia konfliktów jurysdykcyjnych. Tego typu spory jurysdykcyjne mogą być rozwiązywane w trybie opisanym w części XV Konwencji o Prawie Morza z 1982 r. lub też w trzystopniowym postępowaniu przewidzianym w art. 16 Konwencji Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 r.

Ujęcie problematyki terroryzmu morskiego w szerszym kontekście inicjatyw podejmowanych na arenie międzynarodowej w celu utworzenia całościowej i powszechnie obowiązującej konwencji o zwalczaniu terroryzmu pozwoliło zrozumieć charakter czynników warunkujących obecny kształt regulacji poświęconych problemowi terroryzmu morskiego. Do kwestii, które stoją na przeszkodzie w opracowaniu uniwersalnej definicji terroryzmu zaliczyć należy przede wszystkim problem wyłączenia z zakresu definicji terroryzmu walki narodowowyzwoleńczej oraz działań sił zbrojnych, a także kwestię objęcia zbrodni terroryzmu jurysdykcją uniwersalną. Zagadnienia te utrudniają nie tylko utworzenie

uniwersalnej definicji terroryzmu, ale stoją także na przeszkodzie w utworzeniu obowiązującej w prawie międzynarodowym definicji terroryzmu morskiego. Lukę tą tylko w pewnym stopniu niwelują prywatne definicje omawianego zjawiska, które pełnią pomocniczą rolę w zrozumieniu czym jest terroryzm morski. Przydatne w zrozumieniu specyfiki terroryzmu morskiego okazała się zatem także charakterystyka korzyści jakie transport morski generuje w kontekście działań terrorystycznych, pozwalająca uchwycić swoistą dychotomiczność omawianego zjawiska. Z analizy tej wynika jednoznacznie, że obiekty morskie atrakcyjne są dla ugrupowań terrorystycznych z dwóch zasadniczych powodów. Przede wszystkim środki transportu morskiego oraz infrastruktura morska stanowią atrakcyjne cele ataku, generujące duże straty w ludziach oraz wysokie straty finansowe przeciwnika przy stosunkowo niskich własnych nakładach, a ponadto gwarantują spektakularność zamachu. Z drugiej jednak strony terroryści mogą być zainteresowani nie tylko destrukcją, ale także wykorzystaniem środków transportu morskiego przy transporcie ludzi lub broni, co jest szczególnie niepokojące z uwagi na wzmagające się zjawisko proliferacji broni masowego rażenia.

Uchwycenie antecedencji przesądzających o obecnym kształcie norm prawa międzynarodowego poświęconych zwalczaniu terroryzmu morskiego pozwala określić szanse realizacji ewentualnie postulowanych zmian na niezbyt wysokie. Podstawową determinantą kształtu prawa międzynarodowego jest oczywiście polityczna wola najważniejszych podmiotów tego prawa czyli państw. Katalizatorem zmian jest najczęściej samo zagrożenie terrorystyczne, które mobilizuje do wprowadzania nowych regulacji niwelujących to ryzyko. Niestety inicjatywy legislacyjne, jak pokazują dotychczasowe doświadczenia, podejmowane są w znakomitej większości przypadków jedynie *post factum*, a nie wyprzedzająco.

Należy zdać sobie sprawę, że dla efektywnego zwalczania zagrożeń terrorystycznych na morzu niezbędnym jest podejmowanie komplementarnych działań, obejmujących także inne nielegalne działania na morzu. Przede wszystkim jak zauważono w pracy zjawisko terroryzmu morskiego pozostaje w ścisłej korelacji z piractwem morskim. Także ugrupowania prowadzące walkę narodowowyzwoleńczą dla realizacji swoich celów mogą stosować morską taktykę terrorystyczną oraz pozyskiwać środki finansowe przy pomocy działań o charakterze pirackim. Środki transportu morskiego stanowią mogą nie tylko cel ataku terrorystycznego, ale także mogą być użyte w przerzucie terrorystów lub broni przy wykorzystaniu *modus operandi* wypracowanego przez grupy zorganizowanej przestępczości. Dla zwalczanie tego rodzaju przejawów aktywności organizacji terrorystycznych istotne stają się zatem także

postanowienia Protokołu z 2000 r. przeciwko przemytowi migrantów drogą lądową, morską i powietrzną oraz Konwencji z 1988 r. o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi. Istotnym jest zatem spojrzenie na omawianą problematykę w sposób całościowy gdyż tylko tego rodzaju podejście pozwoli wypracować spójny i efektywny system przeciwdziałania terroryzmowi morskiemu.

Omawiając problematykę terroryzmu morskiego szczególnego znaczenia nabiera kwestia jurysdykcji wykonawczej, czyli kompetencji państw do egzekwowania obowiązującego prawa. Ten rodzaj jurysdykcji ma charakter ściśle terytorialny co oznacza, że żadne państwo nie może egzekwować swojego prawa na terytorium innego państwa, w tym także co do zasady na pokładzie statków płynących pod obcą banderą. Prowadzić to może do sytuacji w których jurysdykcja ustawodawcza i sądownicza nie pokrywa się z jurysdykcją egzekucyjną. W konsekwencji istnieje ryzyko szczególnie silne w przypadku aktów terroryzmu morskiego, że dane państwo mimo posiadanej kompetencji do stosowania swojego prawa nie może go wyegzekwować z uwagi na przebywanie sprawcy poza granicami danego państwa, lub także na pokładzie obcego statku. Istotnym zatem okazało się przeanalizowanie uprawnień interwencyjnych państw w stosunku do statków podnoszących obcą banderę, które można podzielić na klasyczne przewidziane przez Konwencję o prawie morza oraz pozostałe.

Terroryzm morski stanowi specyficzną formę terroryzmu międzynarodowego nie tylko w wymiarze fenomenologicznym, ale także normatywnym. Specyfika regulacji prawnych poświęconych tej formie terroryzmu uwarunkowana jest przede wszystkim przez *locus delicti*, które stanowią obszary morskie o różnym statusie prawnym. Obszary te stanowić mogą część terytorium państwa nadbrzeżnego (wody wewnętrzne oraz morze terytorialne i wody archipelagowe) lub też podlegać ograniczonej jurysdykcji lub suwerenności państwa nadbrzeżnego (strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna). Częścią morza nie podlegającą zwierzchnictwu terytorialnemu żadnego państwa jest natomiast morze otwarte. Tym samym akty terroryzmu morskiego mogą zaistnieć w obszarach o różnym reżimie prawnym, co w konsekwencji prowadzi do dyferencjacji uprawnień państw w zakresie zwalczania tego rodzaju aktów terroryzmu.

W konwencji o Prawie Morza z 1982 r. przewidziano szereg instytucji służących ochronie porządku i bezpieczeństwa na morzu otwartym – przepisy poświęcone zwalczaniu piractwa morskiego, prawo wizyty oraz w pewnym sensie także prawo pościgu. Niestety

regulacje te stanowią w niemal niezmiennionej formie powtórzenie zapisów Konwencji o morzu pełnym z 1952 r., co powoduje, że w znacznej części stanowią legislacyjny anachronizm. Trzecia konferencja prawa morza, trwająca od 1975 r. do 1982 r., miała miejsce w zupełnie odmiennych realiach od współczesnych. Był to okres zimnej wojny, w którym zagrożenie międzynarodowym terroryzmem dopiero się rodziło i nie miało jeszcze wymiaru globalnego. W konsekwencji w „konstytucji mórz” brakuje regulacji poświęconych terroryzmowi *per se*.

Wydawałoby się czymś logicznym, że podejrzenie o zaangażowanie w działalność terrorystyczną stanowić będzie podstawę do skorzystania z prawa wizyty i rewizji wobec obcego statku przebywającego na morzu otwartym. Niestety tak nie jest. Brak ten wybrzmiewa tym bardziej, że wśród przesłanek uzasadniających skorzystanie z prawa wizyty utrzymano stanowiące dzisiaj relikty minionej epoki podejrzenie o zaangażowanie w handel niewolnikami lub też nadawanie nielegalnych audycji z morza pełnego.

Instrumentem kluczowym dla zwalczania aktów terroryzmu morskiego w obszarach morza terytorialnego, strefy przybrzeżnej oraz wyłącznej strefy ekonomicznej jest prawo pościgu. Instytucja ta spełnia dwojakie cele. Z jednej strony służyć ma ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego w wyżej wymienionych strefach, z drugiej zaś uniemożliwiać ma wykorzystywanie morza otwartego jako miejsca ucieczki przestępców przed odpowiedzialnością karną za popełnione czyny. Instytucja prawa pościgu powinna jednak ulec niezbędnym modyfikacjom, czyniącym ją bardziej adekwatną do aktualnych realiów. Przede wszystkim zasadnym byłoby traktatowe uregulowanie kwestii dopuszczalności nadawania drogą radiową sygnału do zatrzymania się. Jak wykazano w pracy nie ma żadnych technologicznych przeszkód by taki sygnał móc uznać za odebrany skutecznie przez obcy statek. Zasadnym byłoby także wprowadzanie *explicite* możliwości prowadzenia pościgu wielostronnego co stanowiłoby usankcjonowanie istniejącej w tym zakresie praktyki państw. Z uwagi na znaczny postęp technologii satelitarnych w ciągu ostatnich kilkunastu lat pożądanym mogłoby być także zaakceptowanie obserwacji satelitarnej ściganego statku jako wystarczającej dla zachowania warunku ciągłości pościgu.

W wyniku dokonanej w rozprawie analizy należy stwierdzić, że poświęcone piractwu normy zawarte w Konwencji o prawie morza z 1982 r. w sporej części nie odpowiadają zagrożeniom związanym z fenomenem współczesnego piractwa. W dzisiejszych czasach piraci przeważnie operują w niedalekiej odległości od brzegu, a więc zasadniczo w granicach

wód terytorialnych poszczególnych państw. W obszarach tych przepisy Konwencji z Montego Bay nie mają zastosowania. Twórcy Konwencji wyszli z założenia, że z aktami o charakterze pirackim na wodach terytorialnych poszczególne państwa będą w stanie poradzić sobie samodzielnie. W przeważającej liczbie przypadków tak też jest. Nie przewidziano jednak sytuacji, w której wody terytorialne należą do państwa, które nie dysponuje wystarczającymi środkami umożliwiającymi zapewnienie bezpieczeństwa na tych wodach (np. Filipiny, Indonezja, Nigeria). Tym bardziej nie przewidziano sytuacji całkowitego załamania państwowości jak to ma miejsce w przypadku Somalii. Wody terytorialne takich państw stanowią swoisty azyl dla piratów. Z jednej strony prawo wewnętrzne danego państwa na obszarze tych wód egzekwowane jest w ograniczonym stopniu lub wcale, z drugiej strony nie ma do tego obszaru zastosowania prawo międzynarodowe. Tym samym stan ten stwarza wyjątkowo przyjazne warunki dla rozwoju piractwa oraz terroryzmu morskiego.

Klasyczne międzynarodowe prawo morza nie znajduje odpowiedzi na wszystkie zagrożenia związane z terroryzmem międzynarodowym w XXI w. Jedną z najpoważniejszych luk Konwencji o Prawie Morza jest brak efektywnych środków pozwalających przeciwdziałać wykorzystaniu statków jako broni oraz uniemożliwiających proliferację BMR droga morską. W tym stanie rzeczy niektóre państwa podejmują próby niwelowania tych braków, podejmując inicjatywy o charakterze legislacyjnym oraz operacyjnym. Przykładem tego typu działań jest przede wszystkim Inicjatywa na rzecz nierozprzestrzeniania broni masowego rażenia. I chociaż Inicjatywa stanowi wyłącznie deklarację o charakterze politycznym, mającą na celu zacieśnienie współpracy między zainteresowanymi państwami w kwestii przeciwdziałania proliferacji BMR to należy ocenić ją jako istotny krok w celu poprawy bezpieczeństwa międzynarodowego.

Swoistym remedium na deficyty Konwencji o Prawie Morza mogą być także rezolucje Rady Bezpieczeństwa ONZ. W swojej historii Rada Bezpieczeństwa wydawała już kilkakrotnie rezolucje, w których bezpośrednio wyrażała upoważnienie do zatrzymywania i przeszukiwania obcych statków bez zgody państwa bandery. Niestety tego rodzaju upoważnienia nie odnajdziemy ani w rezolucji RB nr 1373 (2001) poświęconej zwalczaniu terroryzmu, ani rezolucji RB nr 1540 (2004) mającej na celu przeciwdziałanie proliferacji BMR (choć jak wskazano w rozprawie według niektórych autorów upoważnienie to wyrażone jest w tych rezolucjach *implicite*). Nie ma jednak przeszkód by w przyszłości Rada Bezpieczeństwa w oparciu o art. VII Karty NZ wydała rezolucje, które zawierać będą wyraźne upoważnienie do zatrzymywania i przeszukiwania obcych statków podejrzanych np.

o przewóz broni masowego rażenia bez zgody państwa bandery. Należy jednak pamiętać, że tego rodzaju upoważnienie nie może mieć charakteru generalnego, lecz musi być zawężone do konkretnego czasu, miejsca i sytuacji. W przeciwnym razie tego rodzaju ogólne upoważnienie powodowałoby faktyczne uchylenie wolności komunikacyjnych morza otwartego.

Operacje antyterrorystyczne na morzu znaleźć mogą uzasadnienie także w prawie do samoobrony oraz instytucji stanu wyższej konieczności. Jak wskazano w pracy podejmowanie działań w oparciu o art. 51 Karty NZ dopuszczalne jest nie tylko przeciwko agresji państwowej, ale także w stosunku do nieafiliowanych przez żadne państwo działań terrorystycznych. Pamiętać jednak należy, że dla legalności działań podejmowanych w oparciu o prawo do samoobrony niezbędnym jest by zagrożenie było nieuchronne, a intensywność oraz rodzaj podjętych środków miała charakter proporcjonalny do zagrożenia.

W przeciwieństwie do prawa do samoobrony instytucja stanu wyższej konieczności nie znajduje swojego potwierdzenia ani w treści Karty Narodów Zjednoczonych, ani w żadnym innym międzynarodowym dokumencie. Nie do końca jasny jest także charakter instytucji stanu wyższej konieczności w świetle międzynarodowego prawa zwyczajowego. Mimo całkiem rozsądnej argumentacji ze strony adherentów uznania stanu wyższej konieczności za powszechnie obowiązującą zasadę prawa międzynarodowego należy jednak wykazać daleko posuniętą ostrożność w odwoływaniu się do tej instytucji prawnej, traktując ją jako swoiste *ultima ratio*.

Przede wszystkim jednak pamiętać należy, że zgodnie z treścią art. 110 Konwencji o prawie morza *in principio* podstaw dla podejmowanie interwencji na morzu otwartym przeciwko obcym statkom należy szukać w umowach międzynarodowych, na mocy których państwa w skutek własnej suwerennej decyzji rezygnują z wyłącznej jurysdykcji nad statkami własnej bandery.

Drugim obok Konwencji o prawie morza dokumentem wyznaczającym prawne ramy morskich działań antyterrorystycznych jest Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 r. Dokument ten należy uznać za ważny z kilku co najmniej powodów. Przede wszystkim konwencja ta czyni akty terroryzmu morskiego przedmiotem zainteresowania międzynarodowego prawa karnego. Konwencja Rzymska stanowi obok pozostałych konwencji sektorowych jedno z kluczowych źródeł prawa międzynarodowego w zakresie walki z międzynarodowym terroryzmem. Ważnym elementem konwencji jest również szerokie zakreślenie podstaw jurysdykcyjnych,

znacznie ograniczające możliwości ucieczki terrorystów przed odpowiedzialnością karną zgodnie z zasadą *no save haven for terrorists*.

Uznając niezaprzeczalną wartość Konwencji SUA w kontekście walki z międzynarodowym terroryzmem należy pamiętać o słabych punktach tej regulacji:

- 1) Przede wszystkim podkreśla się brak w Konwencji bezpośredniego potwierdzenia zastosowania jej zapisów do aktów terroryzmu państwowego.
- 2) Skuteczność postanowień Konwencji osłabiać może także możliwość odmowy ekstradycji ze względu na charakter polityczny przestępstwa.
- 3) Przejawem słabości Konwencji SUA jest także całkowite pominięcie kwestii wykonywania jurysdykcji przez państwa trzecie w stosunku do statków podnoszących obcą banderę.

Ostatecznie o znaczeniu Konwencji SUA w walce z morskimi przejawami terroryzmu międzynarodowego decydować będą dwa elementy. Przede wszystkim istotnym warunkiem jest ratyfikacja Konwencji SUA przez jak najszerszy krąg państw. Gwarantowałoby to jej postanowieniom powszechność, a także zdaniem prof. Malviny Halberstam pozwoli w przyszłości zawartym w niej regułom uzyskać status norm międzynarodowego prawa zwyczajowego.⁶³⁸ W tym kontekście sytuacja wygląda nie najgorzej zważywszy, że w dniu 31 stycznia 2013 r. stronami konwencji było 160 państw, których łączny udział w światowym tonażu brutto floty handlowej wynosi 94.66% (w przypadku protokołu dotyczącego platform odpowiednio 148 państw oraz 89.65 % udziału).

Oprócz ilości sygnatariuszy czynnikiem równie istotnym jest także konsekwencja we wdrażaniu postanowień Konwencji przez państwa konwencyjne w wewnętrznych porządkach prawnych. Istotnym warunkiem jest tu przyjęcie przez państwa konwencyjne postanowień Konwencji SUA jako minimalnego standardu, stanowiącego punkt wyjścia dla wewnętrznych regulacji, poświęconych walce z bezprawnymi czynami wymierzonymi w bezpieczeństwo żeglugi morskiej. Konwencja nie przewiduje jednak żadnego systemu nadzoru czy i w jaki sposób realizowane są jej postanowienia przez państwa konwencyjne. Rozwiązaniem mogłoby być powołanie specjalnego organu konwencyjnego do oceny stosowania postanowień konwencji na wzór organów powoływanych w konwencjach ONZ z zakresu praw człowieka. W grę mogą wchodzić także inne instrumenty kontroli stosowane w umowach wielostronnych takie jak np. sprawozdania, komitety i rady reprezentujące sygnatariuszy. Pamiętać jednak należy, że tego typu kontrola ma charakter wyłącznie

⁶³⁸ M. Halberstam, *International Maritime Navigation and Installations on the High Seas*, (w:) Ch. Bassiouni (ed.) *International Criminal Law, Vol. I – Crimes*. 2nd ed., New York 1992, s. 829.

subsydiarny w stosunku do działań organów państwowych. To przede wszystkim od samych państw i ich woli politycznej zależy na ile skuteczne okażą się postanowienia Konwencji SUA.

Biorąc pod uwagę powyższe należy ocenić jak najbardziej pozytywnie zmiany wprowadzone do Konwencji SUA na mocy Protokołów Londyńskich z 2005 r. Przepisy rozszerzające katalog przestępstw konwencyjnych, wyłączające polityczną przeszkodę ekstradycyjną oraz regulujące procedurę wizytowania obcych statków w znacznym stopniu niwelują braki Konwencji SUA.

Problematyczna może jednak okazać się kwestia odwołania w art. 3ter do dziewięciu innych konwencji międzynarodowych, co może znacznie utrudnić proces z uwagi na konieczność przyjmowania przez państwa konwencyjne wszystkich wymienionych konwencji. Obawy te zdaje się potwierdzać aktualny stan procesu ratyfikacji obu protokołów. Z uwagi na relatywnie niewielką liczbę ratyfikacji znaczenie obu protokołów jest raczej marginalne. Mimo, że oba dokumenty weszły w życie 28 lipca 2010 r. obecnie stronami Protokołu Londyńskiego są zaledwie 23 państwa, których łączny udział w światowym tonażu brutto floty handlowej wynosi jedynie 30.27%. Jeszcze gorzej sytuacja wygląda z Protokołem Londyńskim II, którego stronami jest tylko 19 państw, mających łącznie 29,75 % udziału w światowym tonażu.

Dodatkowo znaczenie obu protokołów osłabione jest przez nieobecność wśród sygnatariuszy państw najbardziej zagrożonych morskimi atakami terrorystycznymi takich jak USA, Izrael, większość państw europejskich zaangażowanych w wojnę z terroryzmem oraz państwa afrykańskie i azjatyckie, leżące nad wodami zagrożonymi zarówno aktami terroryzmu jak i piractwem morskim.

Konkludując należy stwierdzić, że współczesne międzynarodowe prawo karne morza oferuje liczne instrumenty prawne przydatne w ściganiu sprawców aktów terroryzmu na morzu. Jak wykazano nie są one jednak pozbawione mankamentów. Dokonana w rozprawie analiza prawnych aspektów zwalczania terroryzmu morskiego pozwala na sformułowanie kilku zasadniczych postulatów *de lege ferenda*. W świetle przeprowadzonych badań i poczynionych ustaleń w celu poprawy efektywności zwalczania aktów terroryzmu na morzu postuluje się:

1. Nowelizację postanowień Konwencji o Prawie Morza poświęconych prawu wizyty i rewizji oraz prawu pościgu tak by uczynić je adekwatnymi do współczesnych wyzwań w obszarze bezpieczeństwa transportu morskiego

2. Reinterpretację zwrotu „cele prywatne” użytego w art. 101 Konwencji o Prawie Morza, prowadzącą do zdefiniowania działania w celach prywatnych jako działania bez autoryzacji władz jakiegokolwiek państwa.
3. Rozszerzenie przewidzianych w Konwencji o Prawie Morza uprawnień państwa nadbrzeżnego w morskiej strefie przyległej także o sprawy bezpieczeństwa.
4. Ratyfikacja Protokołów Londyńskich przez jak najszerszy krąg państw.
Ponadto w zakresie polskiego systemu prawnego postuluje się:
5. Wyeliminowanie z polskiego kodeksu karnego anachronicznego i niepraktycznego art. 175 KK i wprowadzenie w jego miejsce przepisu odpowiadającego w swojej treści definicji piractwa *jure gentium*.
6. Ustanowienie przez Polskę strefy przybrzeżnej.
7. Wprowadzenie do Kodeksu Morskiego procedury przekazania opisanej w art. 8 Konwencji SUA.
8. Ratyfikowanie przez Polskę Protokołów Londyńskich.

Oczywiście najbardziej wiarygodne informacje na temat skuteczności regulacji mających na celu zwalczanie aktów przemocy wymierzonych w bezpieczeństwo transportu morskiego dostarczyć mogą sami terroryści. To w praktyce najlepiej zweryfikowana może być skuteczność każdej regulacji. Wypada mieć nadzieję, że tego typu dane empiryczne dostarczane będą jak najrzadziej.

BIBLIOGRAFIA

Literatura

Acharya U. D., War on terror or terror wars: the problem in defining terrorism, *Denver Journal of International Law and Policy*, Vol. 37, No. 4, 2009

Aleksandrowicz T., *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008.

Alexander Y. (red.), *International Terrorism: Political and Legal documents*, Dordrecht 1992.

Alexander Y., Richardson T.B. (ed.), *Terror on the High Seas. From Piracy to Strategic Challenge*, Vol. I, Santa Barbara, 2009.

Alexander Y., Richardson T.B. (ed.), *Terror on the High Seas. From Piracy to Strategic Challenge*, Vol. II, Santa Barbara, 2009.

Allen C. H., *Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices*, *Ocean Development and International Law*, Vol. 20.

Anderson J. L., *Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation*, *Journal of World History*, vol. 6, nr. 2, 1995.

Arend A. C., *International Law and the preemptive use of military force*, *The Washington Quarterly*, Vol. 26, Nr 2, Spring 2003.

Bałon K., Dołęga J., Tarnogórski R., *Atak terrorystyczny w Nowym Jorku i Waszyngtonie dnia 11 września 2001 r. Aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Biuletyn” (PISM), nr 23 – 2001.

Banlaoi R. C., *The Abu Sayyaf Group: Threat of Maritime Piracy and Terrorism* [w:] P. Lehr, *Violence at Sea, Piracy in the global age of terrorism*, New York 2007.

Barboza J., *Necessity (Revisited) in international law*, (w:) J. Makarczyk (red.), *Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lach*, Hague 1984.

Barcik J., Srogosz T., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2008.

Barcik J., *Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego*, Warszawa 2004.

Barton M., Malanczuk P., *Modern introduction to international law*, Routledge 1997.

Bassiouni M. Ch, *The Philosophy and Policy of International Criminal Justice* [w:] L. Ch. Vorhah (red.), *Man's inhumanity to man: essays on International Law in Honour of Antonio Cassese*, Haga 2003.

Bassiouni M. Ch., *International Criminal Law: Multilateral and bilateral enforcement mechanisms*, Vol. II, Leiden 2008.

Batenkas I., Nash S., *International Criminal Law*, London 2001.

Béres, A. Beraczkai, *Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE): Terrorism or insurgency?*, (w:) *Academic and Applied Research in Military Science*, Tom. 8, Nr 1 (2009).

Bierzanek R., *Morze otwarte ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Warszawa 1960.

Birnie P. W., *Piracy: Past, Presence and Future*, [w:] Red. E. Ellen, *Piracy at Sea*, London 1989.

Blakesley Ch. L., *Jurisdictional Issues and Conflicts of Jurisdiction* [w:] Red. M. Ch. Bassiouni, *Legal responses to international terrorism. U. S. Procedural Aspects*, Dordrecht 1988.

Boczek B. A., *Peacetime Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Third Countries, Ocean Development and International Law*, vol. 19, 1998.

Boese W., *The Proliferation Security Initiative: An Interview with John Bolton*, *ARMS CONTROL TODAY*, Dec. 2003

Buchała K., Wolter W., *Wykład prawa karnego na podstawie k.k. z 1969 roku, Część I, zeszyt 1*, Kraków 1971.

Burgess D. R., *The World for Ransom. Piracy is Terrorism Terrorism is Piracy*, Amherst - New York 2010.

Buza L., *The state of necessity in international law*, *Acta Juridica Academiae Scientiarum Hungaricae*, Budapest 1959.

Brądkiewicz D., Śliwa Z., *Piractwo wyzwaniem dla bezpieczeństwa*, *Kwartalnik Bellona* 2/2010.

Cassese A., *The international community's legal response to terrorism*, *International and Comparative Law Quarterly* vol. 38 issue 3.

Cawthorne N., *Pirates of the 21st Century. How modern – day buccaneers are terrorizing the world's oceans*. London 2010.

Chalk P., *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*, *RAND Project Air Force*, Santa Monica 2008.

Crawford J., *The International Law Commission's Articles on State Responsibility. Introduction, Text and Commentaries*, Cambridge 2002.

Dean S. E., *Drogenmafia. Trend zum eigenen U-Boot*, Marine Forum nr 9, 2009.

Delicato V., *Maritime Security and the Fight Against Drug Trafficking in the Mediterranean and Atlantic Approaches*, Waszyngton 2010.

Diaz-Paniagua C. F., *Negotiating terrorism: The negotiation dynamics of four UN counter-terrorism treaties, 1997-2005*, City University of New York 2008.

Dietel W., Hirschmann K., Tophoven R., *Terroryzm*, Warszawa 2009.

Dinstein Y., *Ius ad bellum aspects of the war on terrorism*, [w:] *Terrorism and the Military: International Legal Applications*, Haga 2002.

Douglas S., *Piraten. Das organisierte Verbrechen auf See*, Hamburg 2002.

Durdieniewski W. N., Kryłow B. (red.), *Podręcznik Prawa Międzynarodowego*, Warszawa 1950.

Drzazga R., *Konwencje antyterrorystyczne ONZ – charakterystyka oraz zakres zobowiązań nałożonych na państwa – strony*, [w:] *Terroryzm. Materia ustawowa?*, K. Indeck, P. Potejko (red.) Warszawa 2009.

Drzazga R., *Prawnomiędzynarodowe aspekty przeciwdziałania proliferacji broni masowego rażenia na morzu pełnym – czy konieczne są zmiany w konwencji z Montego Bay?* [w:] *Konwencja NZ o prawie morza z 1982 r. W piętnastą rocznicę wejścia w życie*, Toruń 2009

Dynia E., *Przestępstwa prawa międzynarodowego. Odpowiedzialność prawnomiędzynarodowa jednostki*, Studia i Materiały, Warszawa 1999.

Ehrlich L., *Suwerenność a morze w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1961.

Ellen E., *Shipping at risk: The Rising Tide of International Organised Crime*, International Chamber of Commerce, 1997.

Ereciński T., J. Ciszewski, *Międzynarodowe postępowanie cywilne*, Warszawa 2000.

Filar M. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012.

Francioni F., *Maritime Terrorism and International Law: The Rome Convention of 1988*, German Yearbook of International Law, vol. 31, 1988.

Galdorisi G. V., Kaufman A. G., *Military Activities in the Exclusive Economic Zone: Preventing Uncertainty and Defusing Conflict*, California Western International Law Journal, vol. 32.

Galicki Z., *Terroryzm, prawo i polityka*, Rzeczpospolita 2002, nr 212.s

Gardocki L., *O pojęciu prawa karnego międzynarodowego*, Państwo i Prawo 1984.

Gardocki L., Über den Begriff des Internationalen Strafrechts, Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft 1986, Zeszyt 3.

Gardocki L., Prawo karne, Warszawa 2009.

Gardocki L., Zarys prawa karnego międzynarodowego, Warszawa 1985.

Gaouette M., Cruising for trouble. Cruise ships as soft target for pirates, terrorists and common criminals, Santa – Barbara 2010.

Gawłowicz I., Wasilewska M. A., Międzynarodowa współpraca w walce z przestępczością, Szczecin 2004.

Geiss R., Petrig A., Piracy and Armed Robbery at Sea, The Legal Framework for Counter – Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden, Oxford 2011.

Gelberg L., Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Wybór dokumentów, wstęp i opracowanie, Warszawa 1954.

Gelewski M., Jurysdykcja na morzu otwartym na tle sprawy statku „Lotus”, Prawo Morskie, t. XII.

Gibała A., Grupy separatystyczne w świetle międzynarodowego prawa humanitarnego, (w:) Przegląd prawniczy uniwersytetu warszawskiego, Rok VII, Nr 2 (2008).

Gilas J., Systemy normatywne w stosunkach międzynarodowych, Warszawa 1981.

Gilas J., Status obszarów morskich, w: Jan Łopuski (red.), Prawo morskie, tom 1, Bydgoszcz 1996.

Gilmore W. C., Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement. A Case Note, Marine Policy, vol. 12, issue 2.

Gilmore W.C., Hot Pursuit: The Case of R. v. Mills and Others, International & Comparative Law Quarterly, Vol. 44, Issue 04, October 1995.

Górbiel A., Konieczność wojskowa w prawie międzynarodowym, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego, Prace Prawnicze, CCXXIV, 1970, z. 44.

Gray C., International law and the use of force, Oxford 2004.

Green L. C., International Law through the Case, London 1959. T

Greenberg D., Chalk P., Willis H. H., Khilko I., Ortiz D. S., Maritime Terrorism. Risk and Liability, RAND Center For Terrorism Risk Management Policy, Santa Monica 2006.

Grotius H., Wolność mórz, czyli dysertacja o prawie jakie przysługuje Holendrom do handlu z Indiami. (tłum. R. Bierzanek), Warszawa 1955.

Gualde Vincenta C., Suppression of the Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances on the High Seas: Spanish Case Law, Spanish Yearbook of International Law. Offences against the international community according to the Spanish penal code, Vol. 5 (1997).

Guilfoyle D., Shipping interdiction and the law of the sea, Cambridge 2009.

Guzik-Makaruk E. M., Zatyka E., Rada Europy wobec terroryzmu – elementy strategii przeciwdziałania, [w:] Białostockie Studia Prawnicze - Współczesne zagrożenia przestępczością i innymi zjawiskami patologicznymi a prawo karne i kryminologia, red. E. Pływaczewski, Białystok 2009, Zeszyt 6.

Halberstam M., International Maritime Navigation and Installations on the High Seas, (w:) Ch. Bassiouni (ed.) International Criminal Law, Vol. I – Crimes. 2nd ed. , New York 1992.

Halberstam M., Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, American Journal of International Law No 82 (1988).

Harding C., Vingt ans après: Rainbow Warrior, Legal ordering and legal complexity, Singapore Year Book of International Law (2006), nr 10.

Heller – Roazen D., The Enemy of All. Piracy and the Law of Nations, New York 2009.

Herzog T., Terrorismus – Versuch einer Definition und Analyse internationaler Übereinkommen zu seiner Bekämpfung, Frankfurt am Main, 1991.

Hołyst B., Terroryzm, Tom II, Warszawa 2010.

Ilnicki M., Kubiak K., Mickiewicz P., Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy, Wrocław 2006.

Indecki K., Prawo karne wobec terroryzmu i aktu terrorystycznego, Łódź 1998.

Jabłońska – Bonca J., Zapobieganie piractwu na morzu. O potrzebie implementacji niektórych przepisów konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej – 1998, Prawo i Orzecznictwo Morskie, 35-36, Gdynia 1994.

Jesus J. L., Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, s. 377, [w:] The International Journal of Marine and Coastal Law 2003, vol. 18.

Johansson K., Changes in the Views on Jurisdiction over Piracy under International Law, University of Lund 2006.

Johnson D. H. N., Piracy in Modern International Law, Grotius Society Transactions. Problems of Public and Private International Law 1957, Vol. 63.

- Kaczmarek T., Jarosz R., Czy ropa rządzi światem? Bydgoszcz 2006.
- Karpić I.I., Przestępstwa o charakterze międzynarodowym, Warszawa 1983.
- Kashubsky M., A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with Offshore Oil and Gas Installations, 1975 – 2010, Perspectives on Terrorism a journal of the Terrorism Research Initiative, Volume 5, Issues 5-6 (2011).
- Katulski R. J., Stefański J., Sadowski J., Ambroziak S. J., Mobilny system monitorowania kolejowego transportu kontenerowego. Problemy Kolejnictwa 2011, nr 152.
- Keefer W. J., Container Port Security: A Layered Defense Strategy to Protect The Homeland and The International Supply Chain, Campbell Law Review 2007, vol 30, nr 1.
- Klein N., Maritime Security and the Law of the Sea, Oxford 2010.
- Klein N., The Right of Visit and the 2005 Protocol on the Suppression of the Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Denver Journal of International Law & Policy Vol. 35:2, 2007.
- Kneissler M., Piraten – Terror, Organisierte Kriminalität auf den Weltmeeren, Bielefeld 2010.
- Konarski W., Terroryzm a walka narodowowyzwoleńcza – przyczynek do dyskusji, [w:] red. M. J. Malinowski, Ewolucja terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku, Gdańsk 2009.
- Koziński H.M., Morskie aspekty nowych kodyfikacji karnych, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1998, nr. 6.
- Koziński H.M., Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu, Prawo Morskie, t. X.
- Koziński H.M., Zmiany w Konwencji Rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA), Prawo Morskie, t. XVIII.
- Kraska J., Contemporary maritime piracy. International Law, Strategy and Diplomacy at Sea, Santa Barbara 2011.
- Królikowski M., Wiliński P., Izydorczyk J., Podstawy prawa karnego międzynarodowego, Warszawa 2008.
- Kubiak K., Atak terrorystyczny na port Aszod, Przegląd Morski, 2009 nr 2.
- Kubiak K., Ewolucja piractwa somalijskiego, Przegląd Morski, lipiec 2009, nr 7.
- Kubiak K., Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego, Dolnośląska Szkoła Wyższej Edukacji, Wrocław 2006

Kubiak K., Prawa i obowiązki państwa w zakresie zwalczania aktów przemocy na morzu w świetle postanowień Konwencji Rzymskiej, *Przegląd Morski*, 1996, nr 3.

Kubiak K., Problem na pokładzie, *Nasze Morze* 2007 nr 2.

Kubiak K., Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski. Warszawa 2009.

Kubiak K., Żegluga promowa jako obiekt oddziaływania terrorystycznego, *Przegląd Morski* 2009/10.

Kurth J., The New Maritime Strategy: Confronting Peer Competitors, Rogue States, and Transnational Insurgents, [w:] *ORBIS. A Journal of World Affairs*, Nr 4 2007.

Kulesa Ł., Trzecia rocznica Inicjatywy Krakowskiej (PSI) – bilans i perspektywy rozwoju, „*Biuletyn*” (PISM), nr 33 (373) z 31 maja 2006 r.

Kulesa Ł., Zwalczanie terroryzmu a prawo międzynarodowe, „*Biuletyn*” (PISM), nr 19 – 2004.

Lang P., *Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht*, Frankfurt am Main 1994.

Leanza U., Sico L., *Compensation for Victims of Maritime Terrorism*, *Maritime Terrorism and International Law*, N. Ronzitti (red.), Dordrecht 1990,

Levitt G., Is “Terrorism” Worth Defining? [w:] *Ohio Northern University Law Review* 1986.

Lewis B. R., *Kodeks piratów, Od szlachetnych złodziei po współczesnych przestępców*, Bremen 2009.

Love A. V., The Development of the Concept of the Contiguous Zone, *British Yearbook of International Law* 1981, 52(1).

Łukaszuk L., *Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich. Wybrane zagadnienia prawne i polityczne*, Gdynia 2004.

Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000.

Mahan A.T., *The Influence of Sea Power upon History, 1660 – 1783*, Dover 1988.

Malanczuk P., Barton M., *Modern introduction to international law*, Routledge 1997.

Marcinkowska D., Znaczenie i zakres prawa pościgu, *Prawo Morskie* 2001, t. XV.

Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, 4 wydanie, Wolters Kluwer 2007.

Martin T. A., Drawing Lines in the Sea, (w:) Haberfeld M. (ed.) *Modern Piracy and Maritime Terrorism: The Challenge of Piracy for the 21st Century*, s. 127 – 133.

McNicholas M., *Maritime Security. An Introduction*, Burlington, 2008.

Menefee S.P., The new jamaica discipline: problems with piracy, maritime terrorism and the 1982 Convention on the law of the sea, Connecticut Journal of International Law Hall 1990.

Mikos – Skuza E., Obszary morskie w prawie międzynarodowym, Edukacja Prawnicza, Nr 9, czerwiec 1998.

Miller R., Bojarski M., Somalijscy piraci plagą XXI w., Przegląd Morski, kwiecień 2009, nr 4.

Misztal K., Szwankowski S., Organizacja i eksploatacja portów morskich (zarządzanie, organizacja, eksploatacja), Gdańsk 1999.

Murphy M. N., Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?, [w:] Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy, Dubai 2011.

Murphy M. N., Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World, London 2010.

Murphy M. N., Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy? [w:] Violence at Sea. Piracy in the age of global terrorism, P. Lehr (red.), New York 2007.

Murphy M.N., Small boats, weak states, dirty money. Piracy and maritime terrorism in the modern world, London 2010.

Murphy M. N., The Blue, Green and Brown: Insurgency and Counter-insurgency on the water, (w:) Contemporary security policy, Tom 28, Nr 1, 2007.

Münchau M., Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht, Frankfurt am Main 1994.

Nakamura M., Piracy off the Horn of Africa: What is the Most Effective Method of Repression? Naval War College, Newport 2009.

Nordquist M. H., Wolfrum R., Moore J. N., Long R. (ed.), Legal Challenges in Maritime Security (Center for Oceans Law and Policy), Leiden – Boston, 2008.

Nyhart J. D., Kessler J. C., Ocean Vessels and Offshore Structures [w:] A. E. Evans, J. F. Murphy (red.), Legal Aspects of International Terrorism, London 1978.

Oppenheim L., International Law: A Treatise, Vol. 1.

Ostropolski T., Jurysdykcja uniwersalna wobec piractwa morskiego w prawie międzynarodowym, Państwo i Prawo 2/2011.

Ostropolski T., Zasada jurysdykcji uniwersalnej w prawie międzynarodowym, Warszawa 2009 r.

Oxman B.H., Jurisdiction of States, [w:] Red. R. Bernhardt, Encyclopedia of Public International Law, t. III, Amsterdam 1997.

Oude Elferink A. G. (red.), Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention, Leiden 2005.

Pacek P., Europejski wkład w zwalczanie piractwa u wybrzeży Somalii, Przegląd Morski, październik 2010, nr 10.

Parker J., Pirates or Terrorists? Traffic World dec. 3,2001, Vol. 265 Issue 49.

Pączek M., Uwagi na temat ram czasowych prawa do samoobrony, (w:) E. Dynia (red:) Prawo międzynarodowe i wspólnotowe wobec wyzwań współczesnego świata, Rzeszów 2009.

Peiper L., Komentarz do kodeksu karnego, prawa o wykroczeniach, przepisów wprowadzających obie te ustawy, Kraków 1936.

Pikulski S., Prawne środki zwalczania terroryzmu, Olsztyn 2000.

Plant G., The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 39, 1990.

Plachta M., Międzynarodowy Trybunał Karny, t. 1, Kraków 2004.

Pływaczewski E.W., Przestępczość zorganizowana i jej zwalczanie w Europie Zachodniej (ze szczególnym uwzględnieniem Republiki Federalnej Niemiec), Warszawa 1992.

Pływaczewski E.W., Wokół związków pomiędzy terroryzmem a przestępczością zorganizowaną, [w:] K. Indeck (red.), Przestępczość terrorystyczna. Ujęcie praktyczno dogmatyczne, Wydawnictwo WIS, Poznań – Białystok – Łódź 2006.

Poulantzas M. N., The right of hot pursuit in international law, Edit. II, Dordrecht 2002.

Puchala D. J. , Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach, Contemporary Security Policy, Vol. 26, Nr. 1 (2005).

Pyć D., Morskie obszary chronione na morzu otwartym, Prawo Morskie t. XXI, Gdańsk 2005.

Radecki w., Odpowiedzialność karna za naruszenie środowiska świetle prawa międzynarodowego, Wrocław 1981.

Reuland R. C., The customary right of hot pursuit onto the high seas: annotations to article 111 of the Law of the Sea Convention, Virginia Journal of International Law Association Virginia Journal of International Law, Vol. 33:527, 1993.

Richardson M., A Time Bomb for Global Trade. Maritime – related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction, Singapore 2004.

Rodriguez J. P. (ed.), The historical encyclopedia of world slavery, Vol. I, Santa – Barbara 1997.

Rohan G., The Asymmetric Threat from Maritime Terrorism, (w:) Jane's Navy International, Vol. 106, nr VIII (2001).

Rokiciński K., Zagrożenia asymetryczne w regionie Bałtyckim, Warszawa 2006.

N. Ronzitti, Maritime Terrorism and International Law, Dordrecht 1980.

Ronzitti N., The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities, [w:] N. Ronzitti (red.), Maritime Terrorism and International Law, Vol. 6., Dordrecht 1990

Ronzitti N., Rescuing Nationals Abroad through Military Coercion, Dordrecht 1985

Rotocki Z., Wojna domowa na morzu w świetle prawa międzynarodowego, Łódź 1976.

Rupérez J., The United Nations in the fight against terrorism, [w:] Visiting Experts' Papers, 123rd International Senior Seminar, Resource Material Series No. 71.

Santos E. M. R., Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Philippines, [w:] G. G. Ong – Webb (red.), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits, Singapore 2006.

Saul B., Defining Terrorism in International Law, Oxford 2006.

Schachter O., The doctrine of self – executing treaties and U. S. v. Postal: Win at any price?, American Journal of International Law, October 1980, Vol. 74, No. 4.

Schneider P., Maritimer Terrorismus: Tätergruppen und Anschlagstypen. Eine empirisch – analitische Bestandsaufnahme, PiraT Arbeitspapier zur Maritimen Sicherheit Nr. 13, Hamburg 2011.

Schwarzenberger G., International Law as Applied by International Courts and Tribunals: The Law of Armed Conflict, tom II, Londyn 1968.

Scovazzi T., The Evolution of International Law of The Sea: New Issues, New Challenges, Recueil Des Cours: Collected Courses Of The Hague Academy Of International Law, Haga 2001 r.

Shaw M. N., Prawo międzynarodowe, Warszawa 2006.

Simon S. W., Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration, [w:] Maritime security in southeast Asia U.S., Japanese, Regional, and Industry Strategies, NBR Special Report #24, November 2010.

- Socha R., Wilk eksportowy, „Polityka” z 13 XII 2008 r.
- Sonnenfeld R., Pojęcie „międzynarodowego prawa karnego publicznego”, *Państwo i Prawo* 1984, z. 3.
- Spadi F., Bolstering the Proliferation Security Initiative at Sea: A Comparative Analysis of Ship – boarding as a Bilateral and Multilateral Implementing Mechanism, *Nordic Journal of International Law* 249, (2006) 75
- Spalding R., Drug Subs, The worldwide invasion by the narco – submarine fleet, Signal Mountain Tennessee 2010.
- Staniaszek M., Międzynarodowa kontrola nad środkami uzależniającymi, (w:) *Zwalczanie narkomanii w Polsce na świeci*, red J.J. Wąsik, M. Stanaszek, Wrocław 1995.
- Stankiewicz W., Traktatowe podstawy zwalczania aktów terrorystycznych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, *Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni* 1998, nr. 6.
- Stehr M., Piraten Steigern sich weiter, Gefahrenabwehr durch Seestreitkräfte effektiv – Strafverfolgung Mau – Abschreckung Null, *Marine Forum* 1/2, 2011.
- Stenka M., Prawo państwa do samoobrony podstawą legalnego użycia siły zbrojnej?, (w:) D. R. Bugajski (red.), *Międzynarodowe prawo humanitarne. Zasady podejmowania działań przy użyciu siły*, Tom. III, Gdynia 2012.
- Stephens B., Ratner M. (ed.), *International human rights litigation in U.S. courts*, 2nd ed. Boston; Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- Stewart D., *The Brutal Seas, Organized Crime at Work*, Bloomington 2006.
- Symonides J., *Nowe prawo morza*, Warszawa 1986.
- Symonides J., Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące układania podmorskich rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym i morzu otwartym, *Prawo Morskie*, tom XXII, Gdańsk 2006.
- Symonides J., Status prawny strefy przyległej w międzynarodowym prawie morza. Celowość jej ustanowienia przez Polskę. *Prawo Morskie t. XXI*, Gdańsk 2005.
- Szubrycht T., Rokiciński K., *Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Gdynia 2006.
- Szubrycht T., *Bałtyckie wymiary bezpieczeństwa*, Gdynia 2010.
- Śliwa Z., D. Brązkiewicz, Piractwo wyzwaniem dla bezpieczeństwa, *Kwartalnik Bellona* 2/2010.
- Świda W., *Prawo karne*, Warszawa 1986.

Tanaka Y., *The International Law of the Sea*, Cambridge 2012

Tarnogórski R., Międzynarodowe działania przeciw piratom somalijskim, „Biuletyn” PISM nr 8(540) z 2 lutego 2009 r.

Thayer Carlyle A., *The Five Power Defence Arrangements Exercises and Their Contribution to Regional Security, 2004-2010*, s. 4. [w:] Paper for Conference on the Five Power Arrangements at Fort, co-sponsored by the Institute of Southeast Asian Studies and the S. Rajaratnam School of International Studies, Singapore, March 2, 2011.

Toman J., *Terrorism and The Regulation of Armed Conflict*, (w:) *International Terrorism and Political Crimes*, red. M. Cherif Bassiouni, Springfield 1975.

Treves T., *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, Singapore Journal of International & Comparative Law no. 2 (1998).

Treves T., *The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Marine Navigation*, (w:) N. Ronzitti, *Maritime terrorism and international law*, Dordrecht 1990.

Triffeter O., *Dogmatische Untersuchungen zur Entwicklung des Materiellen Völkerstrafrechts seit Nürnberg*, Freiburg 1966.

Trooboff P.D., *Aircraft Piracy, Federal Jurisdiction, Non-Resident Aliens on Foreign Soil*, *The American Journal of International Law*, vol. 83, 1989.

Tuerk H., *Combating Terrorism at Sea – The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, *University of Miami International and Comparative Law Review* 2008.

Van Dyke J. M., *Balancing Navigational Freedom with Environmental and Security Concerns*, *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, Vol. 15:2003 Yearbook – Summer 2004.

Ventrella M., *The Control of People Smuggling and Trafficking in the EU. Experiences from the UK and Italy*, Farnham 2010.

Von Heinegg W. H., *Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality*, *International Law Studies* (2006) Vol. 80.

Von Heinegg W. H., *The Legality of Maritime Interception/Interdiction Operations Within the Framework of Operation Enduring Freedom*, *International Law Studies* – vol. 79, *International Law and the War on Terror*.

Waciorski J., *Le terrorisme politique*, Paris 1949.

Wąsek A (red.) *Kodeks karny, Część szczególna, Komentarz do artykułów 117 – 221*, Tom I, Warszawa 2004.

Wejkszner A., Islamski Front Wyzwolenia Moro i Abu Sajjaf. Ewolucja islamskiej aktywności terrorystycznej na Filipinach, *Studia Strategiczne* 2011, nr 1.

Werle G. (red), *Völkerstrafrecht*, Tübingen 2003.

Wiak K., *Prawnokarne środki przeciwdziałania terroryzmowi*, Lublin 2009.

Wierzbicki B., *Pojęcie przestępstwa politycznego w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1979.

Winner A. C., The Proliferation Security Initiative, The New Face of Interdiction, *The Washington Quarterly*, Spring 2005, 28:2

Wolny K., Die völkerrechtliche Kriminalisierung von modernen Akten des internationalen Terrorismus: Unter besonderer Berücksichtigung des Statuts des Internationalen Strafgerichtshofs, Bamberg 2006.

Wombell J. A., The Long War against Piracy: Historical Trends, Occasional Paper 32, Combat Studies Institute Press, U. S. Army Combined Arms Center, Kansas 2010.

Wójcik J. W., Przeciwdziałanie finansowaniu terroryzmu, *Gazeta Sądowa* 2003, nr 11.

Wójcik J. W., *Przeciwdziałanie finansowaniu terroryzmu*, Kraków 2007.

Zielińska E., *Prawo Wspólnot Europejskich a prawo polskie: Dokumenty karne*, Tom 3, Warszawa 2000.

Yoshifumi T., *The International Law of the Sea*, Cambridge 2012.

Young R., *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies*, Singapur 2007.

Young R., Defining Terrorism: The Evolution of Terrorism as a Legal Concept in International Law and Its Influence on Definitions in Domestic Legislation, [w:] *Boston College International and Comparative Law Review*, Vol. 29, Issue 1.

Umowy międzynarodowe

1907 Konwencja dotycząca praw i zwyczajów wojny lądowej (IV konwencja haska), Haga, 18 października 1907 r. (Dz. U. z 1927r., nr 21, poz. 161).

1949 Konwencja genewska o ochronie osób cywilnych podczas wojny z 12 sierpnia 1949 r. (Dz. U. z 1956 r., nr 38, poz. 171).

1958 Konwencja o morzu pełnym przyjęta w Genewie 29 kwietnia 1958 r. (Dz.U. 1963, Nr 33, poz. 187).

- 1963** Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio 14 września 1963 r. (Dz.U.1971 Nr 15, poz.147).
- 1970** Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (Dz.U. z 1972 r., Nr 25, poz. 181).
- 1971** Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 8, poz. 37).
- 1979** Międzynarodowa konwencja przeciwko braniu zakładników przyjęta w Nowym Jorku 18 grudnia 1979 r. (Dz.U. z 2000 r., Nr 106, poz. 1123).
- 1984** Konwencja w sprawie zakazu stosowania tortur oraz innego okrutnego, niehumanitarnego lub poniżającego traktowania albo karania, przyjęta w Nowym Jorku 10 grudnia 1984 r. (Dz.U. 1989 nr 63 poz. 378).
- 1988** Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, podpisana w Rzymie 10 marca 1988 r. (Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 365).
- Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, podpisany w Rzymie 10 marca 1988 r. (Dz.U. z 2002 r., Nr 22, poz. 211).
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi, sporządzona w Wiedniu 20 grudnia 1988 r. (Dz. U. 1995, Nr 15, Poz. 69.)
- 1995** Porozumienie Rady Europy w sprawie nielegalnego handlu drogą morską, wykonujące artykuł 17 Konwencji Narodów Zjednoczonych o zwalczaniu nielegalnego obrotu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi, Strasburg, 31 Stycznia 1995 r. (w: E. Zielińska, Prawo Wspólnot Europejskich a prawo polskie: Dokumenty karne, Tom 3, Warszawa 2000, s. 419 - 439).
- Umowa w sprawie wykonania postanowień Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, odnoszących się do ochrony i zarządzania międzystrefowymi zasobami rybnymi i zasobami rybnymi masowo migrującymi sporządzona w Nowym Jorku dnia 4 sierpnia 1995 r. (Dz.U. 2007 nr 10 poz. 64).
- 2003** Statement of Interdiction Principles; www.psi.msz.gov.pl.
- 2004** Rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych.
- 2005** Protokół przeciwko przemytowi migrantów drogą lądową, morską i powietrzną, uzupełniający Konwencję Narodów Zjednoczonych przeciwko międzynarodowej

przestępczości zorganizowanej, przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 15 listopada 2000 r. (Dz.U. rok 2005, nr 18, poz. 162).

Protokół do sporządzonej w 1998 r. Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, przyjęty w Londynie 14 października 2005 r. www.unodc.org.

Protokół do protokołu w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, przyjęty w Londynie 14 października 2005 r., www.unodc.org.

Źródła prawa krajowego

- 1932** Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. U. Nr 92, poz. 789).
- 1990** Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1399).
- 1991** Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 2011 nr 37 poz. 193).
- 1992** Ustawa o morzu terytorialnym i strefie przyległej Chińskiej Republiki 25 lutego 1992 r. (Chiny); (w: P.H. Kwon, *The Law of the Sea and the Northeast Asia. A challenge for cooperation*, Cambridge 2000, s. 147 – 150.)
- 1997** Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553).
- 2000** Ustaw z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 nr 123 poz. 857).
- 2001** Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski. (Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545).
- 2008** Drug Trafficking Vessel Interdiction Act of 2008 (USA); <http://www.justice.gov/olp/pdf/s3598-enrolled-bill.pdf>.

