

ANDRZEJ MAKOWSKI

## OCHRONA STATKÓW MORSKICH PRZED AKTAMI TERRORU

*Autor proponuje, by w walce z terroryzmem morskim prawo wizyty i rewizji stosować nie tylko na morzu pełnym, ale i na wodach terytorialnych. Jest to pogląd dyskusyjny, bo obecne prawo międzynarodowe nie pozwala w ogóle stosować tego prawa z powodu zagrożeń terrorystycznych, a ponadto na wodach terytorialnych państwo nadbrzeżne ma pełną jurysdykcję.*

*W najbliższej przyszłości nie należy oczekiwać wprowadzenia do praktyki międzynarodowej powszechnie akceptowanej definicji terroryzmu.*

*Autor artykułu omawia Konwencję rzymską z 1988 r. w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, wydaną po ataku terrorystów palestyńskich na włoski statek wycieczkowy „Achille Lauro” w październiku 1985 r.*

### 1. TERRORYZM – PROBLEM DEFINICJI

Terroryzm to zjawisko, które w społecznej świadomości funkcjonuje jako efekt konfliktów cywilizacyjnych przełomu XIX i XX wieku. Współczesny terroryzm jest zjawiskiem złożonym i wielopłaszczyznowym, a w związku z tym niezwykle trudnym do precyzyjnego i jednoznacznego zdefiniowania. Mimo uwagi poświęconej przez ONZ terroryzmowi, próby stworzenia powszechnie akceptowanej definicji zakończyły się fiaskiem<sup>1</sup>.

Wobec niemożności wypracowania powszechnie akceptowanej definicji, która mogłaby stanowić podstawę uniwersalnych międzynarodowych regulacji antyterrorystycznych, rozwój prawa międzynarodowego w zakresie zwalczania terroryzmu obrał inny kierunek. Nie dąży się do objęcia konwencjami międzynarodowymi całości zjawiska, lecz ogranicza się zakres obowiązywania dokumentów do poszczególnych aktów przemocy uznanych za najbardziej

---

<sup>1</sup> Zob. S. Pawlak, *Terroryzm międzynarodowy – aspekty polityczne i prawne*, Sprawy Międzynarodowe, 1998, nr 9, s. 25; także UN Doc. A/9028, Suppl. nr 28, s. 21.

niebezpieczne<sup>2</sup>. Cechą charakterystyczną tych rozwiązań jest dokonywanie typizacji aktów przemocy w sposób zobiektywizowany. Problemem nieistotnym dla zaistnienia przestępstwa są pobudki i motywy sprawców, natomiast kwalifikacja prawna jest dokonywana na podstawie następstw popełnionych przez nich czynów. Takie ujęcie powoduje eliminację możliwości udzielenia sprawcom azylu politycznego oraz wyłączenia ich spod ekstradycji<sup>3</sup>.

Dążenie do typizacji aktów przemocy w sposób zobiektywizowany znalazło odzwierciedlenie w sześciu międzynarodowych konwencjach uniwersalnych dotyczących zwalczania terroryzmu, dwóch umowach regionalnych i kilku umowach dwustronnych<sup>4</sup>.

Wymienione akty prawne pozwalają stwierdzić, że zobiektywizowane ujęcie przestępstwa terroryzmu jest obecnie w prawie międzynarodowym regułą obowiązującą i sprawdzającą się w praktyce. W związku z tym w najbliższej przyszłości nie należy oczekiwać wprowadzenia do praktyki międzynarodowej powszechnie akceptowanej definicji terroryzmu<sup>5</sup>.

## 2. TERRORYZM MORSKI

Druga połowa XX wieku oraz początek XXI wieku pokazały, że piractwo i terroryzm stały się plagą współczesnej żeglugi morskiej. Należy przy tym zaznaczyć, że przez długi okres terroryzm morski był kwalifikowany jako piractwo, z powodu braku jednolitego międzynarodowego aktu prawnego wymierzonego w działania terrorystyczne, przy jednoczesnej konieczności ukarania sprawców tych czynów. W roku 1961, kiedy sprawców uprowadzenia portugalskiego statku pasażerskiego *Santa Maria* nie uznano za piratów i udzielono im azylu politycznego w Brazylii, okazało się, że klasyczna definicja piractwa nie obejmuje wszystkich aktów przemocy, które mogą być podejmowane na morzu.

Odnotowano fakt, że prawo międzynarodowe dysponuje nader ograniczonymi możliwościami ścigania sprawców tego rodzaju czynów. Odwołanie się

---

<sup>2</sup>B. Wierzbicki, *Model zwalczania terroryzmu międzynarodowego w umowach wielostronnych o charakterze uniwersalnym*, Państwo i Prawo, 1983, nr 1, s. 83.

<sup>3</sup>*Idem*, *Pojęcie przestępstwa politycznego w prawie międzynarodowym*, Warszawa 1979, s. 99 i nast.

<sup>4</sup>Szerzej zob. K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005, s. 25–28.

<sup>5</sup>T. Aleksandrowicz, *Problemy ochrony przed terroryzmem indywidualnym i państwowym*, Warszawa 1988, s. 46; w prawie polskim istnieje pojęcie „przestępstwa o charakterze terrorystycznym”, Dz.U. 2004, Nr 93, poz. 889; Dz.U. 2004, Nr 69, poz. 626; także J. Barcik, *Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego*, Warszawa 2004, s. 102–120.

osoby dopuszczającej się aktu przemocy do politycznych pobudek wyłącza ją z jurysdykcji powszechnej i uniemożliwia ewentualną ekstradycję. Należy przy tym podkreślić, że decyzja władz Brazylii o udzieleniu azylu zgodna była z obowiązującymi wówczas regulacjami prawnomiędzynarodowymi<sup>6</sup>.

Powodem zajęcia się przez społeczność międzynarodową problematyką terroryzmu morskiego był szok wywołany uprowadzeniem przez terrorystów palestyńskich włoskiego statku wycieczkowego „Achille Lauro” w październiku 1985 r. Podjęte po tym ataku, w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), prace doprowadziły 10.03.1988 r. do przyjęcia **Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej** (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation – SUA – 1988*)<sup>7</sup>.

Kazus „Achille Lauro”, chociaż nie jedyny w praktyce morskiej (zobacz tabele 1 i 2)<sup>8</sup>, jest wart szerszego omówienia z uwagi na swoje konsekwencje (Konwencja SUA i poniekąd „wzorcowy” akt terroryzmu morskiego). Statek został uprowadzony 7.10.1985 r. przez członków Frontu Wyzwolenia Palestyny (PLF) w drodze z Aleksandrii do Port Said na pełnym morzu. Porywacze zażądali uwolnienia przez Izrael 50 palestyńskich więźniów i zagrozili zabiciem brytyjskich i amerykańskich pasażerów. W rezultacie tej akcji zabili niepełnosprawnego amerykańskiego turystę i po dwóch dniach odstąpili od żądania wymiany zakładników. Po opuszczeniu pokładu statku na redzie Port Said porywacze byli przewożeni specjalnym samolotem do Libii, jednak samolot został przechwycony przez amerykański myśliwiec i zmuszony do lądowania w bazie Aviano (Włochy).

Porwanie wycieczkowca było początkowo traktowane przez większość państw, w tym USA, jako akt piractwa morskiego, jednak w rzeczywistości opisywany atak nie spełniał tych kryteriów. Brak było tutaj grabieży popełnionej dla celów osobistych, a przede wszystkim „innego statku”, przeciwko któremu taki akt byłby wymierzony. Przesiępcy działali dla osiągnięcia czysto politycznych celów, co wyklucza zastosowanie art. 101 Konwencji o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS)<sup>9</sup>. Powstała zatem sytuacja, gdy przepisy prawa odnoszące się do piractwa (zarówno Konwencji genewskiej o morzu pełnym, jak i UNCLOS) nie mogły mieć zastosowania do aktów terrorystycznych na morzu. Wzmiankowana tutaj „luka” prawna spowodowała, że Włochy, wspierane przez inne państwa zaangażowane w opisane zdarzenie, zapropono-

---

<sup>6</sup>K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2006, s. 9.

<sup>7</sup>Dz.U. 1994, Nr 129, poz. 635; także Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, Rzym, 10.03.1988, Dz.U. 2002, Nr 22, poz. 211.

<sup>8</sup>K. Wardin, *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*, rozprawa doktorska, AMW Gdynia 2006, załącznik 1, s. 1–6.

<sup>9</sup>N. Ronzitti (red.), *Maritime Terrorism and International Law*, Dordrecht 1990, s. 2.

wały przyjęcie Konwencji SUA, by wymierzyć karę sprawcom porwania „Achille Lauro”.

Walka z ugrupowaniami terrorystycznymi miałyby prawdopodobnie regionalny lub narodowy charakter, gdyby nie kolejne zamachy (12.09.2000 r. na amerykański niszczyciel *USS Cole*, który pobierał paliwo w porcie Aden, 11.09.2001 r. na World Trade Center w Nowym Jorku, atak na m/t „Limburg” 6.10.2002 r. 12 mil od wybrzeży Jemenu), które doprowadziły do sformułowania nowych, wysoce niepokojących prognoz w zakresie możliwości ataków terrorystycznych na statki lub cele, jakimi mogą być porty, przy użyciu statków jako broni (kazus ataku na dwie wieże WTC w Nowym Jorku przy użyciu cywilnych samolotów).

Przedstawiona sytuacja wymagała podjęcia wielu inicjatyw, aby przeciwstawić się możliwym zagrożeniom. Dużą aktywność przejawiała tutaj IMO, przejmując kierowniczą rolę we wprowadzaniu formalnych, administracyjnych i prawnych środków<sup>10</sup>, które zwiększyłyby bezpieczeństwo na morzu. W tym zakresie powzięto dwie ważne inicjatywy:

- zwołanie konferencji dotyczącej bezpieczeństwa na morzu w grudniu 2002 r., na której by podjęto daleko idące środki ochrony żeglugi;
- rozpoczęcie prac wstępnych przed zwołaniem spotkania państw mającego na względzie rewizję Konwencji SUA w celu uaktualnienia jej treści w świetle zaistniałych wydarzeń.

### 3. KONFERENCJA IMO 2002 I PRZEGLĄD (REWIZJA) KONWENCJI SUA

Odbywająca się w dniach 9–13.12.2002 r. w Londynie Konferencja Dyplomatyczna w sprawie Bezpieczeństwa na Morzu zaowocowała następującymi postanowieniami:

- poprawką rozdziału XI Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS)<sup>11</sup>, dodaniem nowego rozdziału XI-2, który został w całości poświęcony problematyce bezpieczeństwa na morzu oraz przyjęciem Międzynarodowego Kodeksu Zabezpieczenia Statków i Obiektów Portowych (ISPS)<sup>12</sup>;

---

<sup>10</sup> Zob. Przesłanie Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej Pana Efthimiosa Mitropoulosa, <http://www.umgdy.gov.pl>

<sup>11</sup> Przyspieszenie realizacji wymagań co do zakładania Automatycznego Systemu Identyfikacji (AIS), znakowania Numeru Identyfikacyjnego Statku oraz posiadania przez statek Certyfikatu Historii Statku.

<sup>12</sup> Rozdział XI-2 Konwencji SOLAS i Kodeks ISPS weszły w życie 1.07.2004 r.

- wprowadzeniem ścisłych wymagań w stosunku do towarzystw okrętowych (przedsiębiorstw), statków i obiektów portowych, które po wejściu w życie miałyby silny wpływ na ograniczenie możliwości ataków terrorystycznych na statki, ich załogi i ładunki oraz zapewniały odpowiednią ochronę kontenerom od portu załadunku do portu przeznaczenia;
- wprowadzeniem nakazu kontroli towarzystwom okrętowym (przedsiębiorstwom), statkom i portom w zakresie przemieszczania się pracowników i ich dostępu do obiektów portowych i statków oraz nad informacją o statku i ładunku przed przybyciem do portu przeznaczenia, co zwiększa bezpieczeństwo na morzu, zarówno przed atakami pirackimi i rabunkowymi, jak i aktami terroryzmu;
- instalowaniem na pokładach statków automatycznej komunikacji poprzez systemy alarmowe, co znacząco wzmocniłoby urządzenia na rzecz bezpieczeństwa morskiego i znacznie utrudniłoby ataki terrorystyczne, chociaż trudno oczekiwać, by je wyeliminowało.

IMO również zainicjowała starania, by w trakcie konferencji zrewidować Konwencję SUA, tym bardziej że brały w niej udział państwa–strony konwencji. Przystąpiono do wstępnych prac, które miały na celu wprowadzenie zmian do dotychczasowych regulacji, uwzględniających potrzeby bezpieczeństwa w nowej sytuacji zagrożenia terroryzmem morskim<sup>13</sup>. Należy przyjąć, że rewizja ram prawnych Konwencji SUA wydaje się być naturalnym kierunkiem działania w nowych uwarunkowaniach.

Głównym celem Konwencji SUA<sup>14</sup> jest zapewnienie, że w stosunku do osób dopuszczających się czynów bezprawnych przeciwko żegludze zostanie podjęte odpowiednie działanie prawne. W art. 3 omawianej konwencji przedstawiono katalog czynów<sup>15</sup>, według których osoba popełnia przestępstwo, jeśli umyślnie i bezprawnie:

- zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia;
- dokonuje aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku;
- niszczy statek albo powoduje uszkodzenie statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku;

---

<sup>13</sup> Na przykład delegacja USA przedstawiła konkretną propozycję, jak zmienić w znaczący sposób Konwencję SUA i Protokół SUA poprzez poprawkę przyjętą przez protokół. Zob. dokument LEG 85/4 z 17.08.2002 r.

<sup>14</sup> Ponieważ oprócz Konwencji SUA istnieje również Protokół w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu platform wiertniczych (zob. przyp. 7), zawierający *mutatis mutandis* ten sam reżim prawny zaadaptowany do platform wiertniczych, to w dalszej części opracowania będziemy rozpatrywać tylko Konwencję SUA.

<sup>15</sup> Zob. M.H. Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu*, Prawo Morskie, 1998, t. X, s. 86–88.

- umieszcza lub powoduje umieszczenie na statku, za pomocą jakichkolwiek środków, urządzeń lub substancji, która może zniszczyć statek lub spowodować jego uszkodzenie lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to zagrożenie lub możliwość zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku;
- niszczy albo w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne, albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku;
- przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powodując w ten sposób zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi statku;
- rani albo zabija osobę w związku z popełnionym jakimkolwiek przestępstwem wymienionym wyżej lub próbą jego popełnienia.

Przedstawiona lista czynów kwalifikowanych jako akty terroru wydaje się dostatecznie obszerna, jednakże nie należy sądzić, że wyczerpuje ona wszystkie możliwe przypadki działań terrorystycznych, które powinny być przedmiotem sankcji prawa międzynarodowego. Można nawet stwierdzić, że zawiera kilka słabych punktów, o czym będzie mowa w dalszej części opracowania.

Fundamentalnym zamiarem tej Konwencji, wspólnie z innymi konwencjami antyterrorystycznymi, z których czerpie ona inspiracje, jest przyjęcie klauzuli „ekstradycji i ścigania sądowego” nakładającej międzynarodowe zobowiązanie na państwa–strony, w których sprawcy mogliby się znaleźć, do ich sądenia według własnego prawa wewnętrznego, niezależnie od tego, czy przestępstwo zostało popełnione na ich terytorium, czy też nie, lub do ekstradycji sprawców do jednego z państw, w których obowiązuje jurysdykcja według Konwencji.

W odróżnieniu do regulacji prawnych odnoszących się do piractwa Konwencja SUA nie przyznaje państwom–stronom jurysdykcji policyjnej, tzn. prawa do wejścia na pokład statku, przeszukania go, aresztowania sprawców i jego zajęcia, w wypadku gdy jest on zaangażowany w działalność terrorystyczną (zajmuje się nią). W istocie rzeczy, jeśli cokolwiek w Konwencji SUA potwierdza zasadę wyłącznej jurysdykcji państwa bandery, to zapis: „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”<sup>16</sup>.

Faktycznie Konwencja zakłada tylko mechanizm zapewniający sankcje karne w stosunku do osób, które popełniły przestępstwa o charakterze terrorystycznym, przez narzucenie prawnego zobowiązania na państwo–stronę do ekstradycji sprawcy, jeśli przebywa on na jego terytorium, lub – w wypadku

---

<sup>16</sup> Konwencja SUA, art. 9.

gdy jest to z jakiegokolwiek powodu niemożliwe – do osądzenia go zgodnie ze swoją jurysdykcją<sup>17</sup>.

Jak już wspomniano, głównym filarem międzynarodowych konwencji w sprawie terroryzmu jest wymóg ekstradycji lub egzekucji sądowej – stanowią one fundament prawa międzynarodowego odnoszącego się do terroryzmu<sup>18</sup>. Istnieją podstawy, by sądzić, że powyższy wymóg jest obecnie główną zasadą międzynarodowego prawa karnego.

Brak jest obecnie przekonujących opinii podważających powyższe stwierdzenie. Trudno przypuszczać, by w obliczu morskiego ataku terrorystycznego (zdefiniowanego w Konwencji SUA), szczególnie gdy giną niewinni ludzie, jakiegokolwiek państwo mogło sprzeciwić się zasadzie odpowiedzialności karnej i skazaniu sprawców nawet w sytuacji, gdy dany kraj nie jest sygnatariuszem wspomnianej konwencji.

W wypadku, gdy zasada jest sformułowana w Konwencji SUA, jest ona prawnie wiążąca również dla państw niebędących jej sygnatariuszami. Należy zatem się zastanowić, na jakiej podstawie akty terroryzmu miałyby podlegać jurysdykcji danego państwa oraz kiedy to państwo może wprowadzić w życie klauzulę ekstradycji i egzekucji sądowej, przy czym warto zauważyć, że Konwencja SUA w art. 6 przyjmuje jako podstawę jurysdykcji wszystkie elementy znane w prawie międzynarodowym.

Za podstawowe w Konwencji SUA można przyjąć następujące zasady<sup>19</sup>:

- zasada terytorialności, uznana ogólnie jako forma państwowej jurysdykcji, odnosząca się do terytorium, na którym miał miejsce akt terroru (odnosi się również do morza terytorialnego);
- zasada narodowości odnosząca się do obywatelstwa przestępcy lub do bandery państwa statku przeciwko któremu lub na którego pokładzie dokonano przestępstwa<sup>20</sup>;
- zasada biernej narodowości, oparta na pochodzeniu ofiary, według której dane państwo może się domagać eksterytorialnej jurysdykcji zgodnie z Konwencją SUA, gdy jeden z jego obywateli jest ofiarą terroru poza granicami jego terytorium;
- zasada uniwersalności, odnosząca się do krajów będących stronami Konwencji SUA, zgodnie z którą przestępca podlega jurysdykcji na terenie danego kraju, nawet jeśli dokonane przez niego przestępstwo miało miejsce poza krajem zatrzymania<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, art. 6.

<sup>18</sup> Świadczy o tym duża liczba państw uczestników Konwencji haskiej (Haga 16.12.1970 r.) i Konwencji montrealskiej (23.09.1971 r.).

<sup>19</sup> Zob. H. E. José Luis Jesus, *Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2003, No 3, vol. 18, s. 392–393.

<sup>20</sup> Konwencja SUA, art. 6 (1)(a).

<sup>21</sup> *Ibidem*, art. 6 (4).

Konwencja reguluje również przypadki oparte na następujących wyjątkowych okolicznościach:

- podleganie prawodawstwu miejsca pobytu w sytuacji, gdy sprawca jest tzw. bezpaństwowcem<sup>22</sup>;
- celowe wpływanie na kształt prawodawstwa danego kraju w wypadku, gdy popełniono w nim przestępstwo, aby zmusić ten kraj do wydania lub niewydania jakiegoś aktu prawnego<sup>23</sup>.

Istotny jest także zasięg geograficzny zastosowania konwencji. W przeciwieństwie do aktów zwalczania piractwa, których zasięg działania nie obejmuje morza terytorialnego, Konwencja SUA odnosi się do przestępstw popełnionych prawie na wszystkich obszarach morskich, wyłączając jednak wody wewnętrzne i śródlądowe, pod warunkiem że przestępstwo zostało popełnione na statku, który planuje lub wykonuje rejs międzynarodowy.

Ten powiększony zasięg terytorialny jest odpowiedzią na potrzebę zwalczania terroryzmu morskiego na wszystkich obszarach morskich. Na marginesie warto zaznaczyć, że wszystkie współczesne przypadki łamania prawa, bez względu na ich charakter (terroryzm morski, piractwo, przemyt narkotyków, ludzi itd.), nie mogą być skutecznie zwalczane bez współpracy międzynarodowej na wszystkich obszarach wszechoceanu.

Uznając szeroki zasięg geograficzny Konwencji SUA, należałoby jednak zaznaczyć, że nie jest on satysfakcjonujący w odniesieniu do uznawania policyjnej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego wobec aktów terroru na statkach innej bandery, co mogłoby być istotnym narzędziem w zapobieganiu aktom terroru.

Postanowienia Konwencji SUA są pierwszym krokiem w kierunku skoordynowania wysiłków społeczności międzynarodowej w budowaniu prawnych mechanizmów, które umożliwiłyby skuteczną kontrolę i zapobieganie terroryzmowi morskiemu. Jeżeli wziąć pod uwagę, że negocjacje były spowodowane konkretnym wydarzeniem, to należy przyjąć, że istniejące regulacje nie obejmują wszystkich możliwych przypadków terroryzmu morskiego lub najważniejszych sytuacji, które mogą w odczuwalnym stopniu wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa morskiego.

Można przyjąć, że na podstawie dotychczasowych doświadczeń w zwalczaniu terroryzmu następujące sytuacje mogłyby zostać rozpatrzone i umieszczone w Konwencji SUA:

- możliwość użycia statków jako broni do przeprowadzenia aktów terrorystycznych – jest to, jak można sądzić, największa luka w przepisach konwencji, szczególnie jeśli się spojrzy na nią pod kątem władzy sądowniczej, praw i obowiązków państw;

---

<sup>22</sup> *Ibidem*, art. 6 (2)(a).

<sup>23</sup> *Ibidem*, art. 6 (2)(c).



- akty przemocy wobec osób znajdujących się na pokładzie statku, w szczególności gdy nie stanowią one bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa nawigacji; mogą w praktyce wystąpić sytuacje podczas ataku terrorystycznego, gdy duże ofiary w ludziach nie będą związane i nie będą zagrażały bezpieczeństwu nawigacyjnemu; w takim wypadku może być wskazane wniesienie oskarżenia przeciwko sprawcy dzięki włączeniu odpowiednich przepisów do Konwencji SUA;
- działania powodujące duże szkody w środowisku morskim: rozprzestrzenianie lub wrzucanie do morza niebezpiecznych materiałów, materiałów nuklearnych lub odpadów, które powodują zniszczenie środowiska i zagrażają zdrowiu ludzi (terroryzm ekologiczny);
- działania, które mają na celu wyposażenie statków lub użycie ich jako narzędzia czy też broni przeciwko państwu, podjęte w jakiegokolwiek części oceanu światowego poza wodami wewnętrznymi lub mające na celu przemyt potencjalnych sprawców, sprzętu czy materiałów na teren danego kraju, aby umożliwić tam przeprowadzenie akcji terrorystycznych.

Należałoby zatem postawić pytanie, jakie mogą być rozwiązania w zaistniałej sytuacji. Jako pierwsze możliwe do przyjęcia wydaje się rozszerzenie policyjnej jurysdykcji na statki, które są podejrzane o udział w akcjach terrorystycznych. Zapis taki pozwoliłby policji lub innym organom ścigania danego państwa lub stron dotkniętych przestępstwem, tak jak w przypadku piractwa, na wejście na statek, przeszukanie, zajęcie i aresztowanie zarówno statku, jak i sprawców dokonujących faktycznie lub usiłujących dokonać aktów terroru, zgodnie z definicją Konwencji SUA.

W strategii zwalczania przestępczości ważna jest pewność, że przestępcy zostaną doprowadzeni przed sąd i ukarani. Należy przyznać, że obecne regulacje są ukierunkowane na osiągnięcie tego celu. Jednakże wydaje się, że gdy w grę wchodzi ludzkie życie (statki wycieczkowe, promy), które jest wartością fundamentalną, to środki zapobiegawcze powinny być głównym przedmiotem regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i tutaj konwencja nie bardzo spełnia te wymagania. Dlatego wysiłek państw w kierunku rozszerzenia (wzmocnienia) konwencji o uprawnienia policyjne w stosunku do statków zamieszanych w akty terroru lub takich, co do których istnieje takie podejrzenie, jak można sądzić, zmniejszyłyby występowanie terroryzmu morskiego. Przyjęte rozwiązania prawne mogą być dwustopniowe:

- po pierwsze, uznanie jurysdykcji policyjnej nad statkami pod obcą banderą na morzu w wypadku podejrzenia o działalność terrorystyczną, oparte na obopólnym porozumieniu zgodnie z art. 311 (3) Konwencji o prawie morza;
- po drugie, bardziej zdecydowana i stanowcza egzekucja prawa państw nadbrzeżnych na ich morzach terytorialnych w celu zapobieżenia atakom terrorystycznym przeciwko portom, urządzeniom i obszarom nadbrzeżnym.

Przyjęcie pierwszego rozwiązania w odniesieniu do morza pełnego może napotkać opory ze strony innych państw i zostać potraktowane jako naruszenie prawa państwa bandery do zwierzchnictwa okrętowego. Jednakże gdy weźmie się pod uwagę istnienie „taniej bandery”, stosunki właściciel–operator we współczesnej żegludze morskiej, jak również stosowne rozwiązania prawne dotyczące piractwa, nie ma żadnego, jak można sądzić, powodu, by nie przyjąć podobnych rozwiązań w odniesieniu do terroryzmu morskiego.

Bez wątpienia, tak jak w wypadku piractwa, jest tutaj zagrożone życie ludzkie, ponadto bez względu na to, jak istotny jest wymóg ekstradycji i skazania, nie ratuje on życia ludzkiego, które powinno być chronione. Bez zezwolenia na interwencję „zanim dojdzie do tragedii” sugerowany tutaj postulat jest w zasadzie niewykonalny. Odnosi się on szczególnie do samobójczych ataków terrorystycznych, w stosunku do których wnoszenie spraw do sądów lub ekstradycja są nieobowiązujące i całkowicie nieefektywne. Wydaje się, że w takiej sytuacji rozszerzenie uprawnień policyjnych (prawo wizyty i rewizji, zatrzymanie, aresztowanie) w odniesieniu do statków i sprawców na wszystkie obszary morskie, poza wodami wewnętrznymi i śródlądowymi oraz morzem terytorialnym, jest uzasadnione i do zaakceptowania przez społeczność międzynarodową.

Istotne również przy stosowaniu karania sprawców *post factum* są uprawnienia państwa nadbrzeżnego do podjęcia działań prewencyjnych (jurysdykcja policyjna) na morzu terytorialnym. Zatem, aby skutecznie przeciwdziałać aktom terroryzmu na morzu oraz w sposób legalny zapobiegać aktom typu „kamikadze” przeciwko statkom i innym obiektom, państwa – oprócz jurysdykcji sądowej – powinny dysponować odpowiednimi siłami i środkami, które zabezpieczą i powstrzymają jednostkę terrorystyczną od wykonania ataku na inny statek, rurociąg, platformę, port, czy też od wykonania akcji blokady cieśnin, innych ważnych pod względem nawigacyjnym rejonów lub zniszczenia środowiska.

Trzeba jednak zaznaczyć, że – tak jak we wszystkim – należy tutaj zachować odpowiednią równowagę. Prawa podobne do prawa wizyty i rewizji, aresztu statku i sprawców powinny zostać przyjęte jako wyjątek w odniesieniu do jurysdykcji państwa bandery na morzu pełnym i wodach terytorialnych, gdy istnieje podejrzenie o przestępstwie. Jednakże taka działalność powinna być zrównoważona prawem państwa bandery do obowiązkowego zabezpieczenia rekompensaty za zniszczenia i straty w wypadku nieuzasadnionej quasi-wizyty i rewizji, a także obowiązkiem informowania państwa bandery o samej akcji i jej rezultatach.

Szeroka akceptacja jurysdykcji policyjnej byłaby obecnie najlepszym rozwiązaniem prawnym, dającym możliwość interwencji na statku podnoszącym obcą banderę w sytuacji, gdy istnieją poważne podejrzenia, że przygotowuje on atak lub gdy uporczywie odmawia on poddaniu się kontroli. W takich

wypadkach służby państwowe byłyby w pełni uprawnione do podjęcia działań policyjnych.

Powyższe działania można postrzegać jako fundamentalne prawo każdego państwa do istnienia, integralności i samoobrony<sup>24</sup> (zgodnie z Kartą NZ) oraz prawo do obrony własnych obywateli bądź cudzoziemców, oparte na Deklaracji Praw Człowieka (prawo do życia, wolności i bezpieczeństwa)<sup>25</sup>. Trzeba założyć w takim wypadku bardziej rygorystyczną i asertywną interpretację suwerennych praw państwa nad swoim morzem terytorialnym.

Jeśli państwo chce się obronić przed atakami terrorystycznymi na porty, obiekty portowe itp., to prawo do wizyty i rewizji w 12-milowym pasie morza terytorialnego w odniesieniu do statku obcej bandery podejrzanemu o prowadzenie (przygotowywanie) działalności terrorystycznej staje się sprawą priorytetową. Państwo nadbrzeżne z racji swoich uprawnień<sup>26</sup> może wizytować i rewidować statki lub dokonywać ich aresztowania, gdy dochodzi do popełnienia przestępstwa na lądzie lub na morzu terytorialnym, „jeżeli skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne lub jeżeli przestępstwo jest tego rodzaju, że zakłóca spokój kraju lub porządek publiczny na morzu terytorialnym”<sup>27</sup>.

Suwerenne prawa państwa nadbrzeżnego nad swoim morzem terytorialnym są jedynie ograniczone prawem nieszkodliwego przepływu, jednakże w wypadku jego naruszenia<sup>28</sup> może on zostać przerwany. Zatem jeśli statek bierze udział w akcji terrorystycznej lub pomaga w takiej akcji, to narusza postanowienia art. 19 UNCLOS, co jest równoznaczne z prawem do wizyty i rewizji na podstawie art. 25 (1) UNCLOS. Powstaje jednak problem, gdy państwo nadbrzeżne nie ma „twardych” dowodów dotyczących działalności terrorystycznej, a jedynie istnieją podejrzenia co do takiej działalności. Prawo wizyty i rewizji nie wchodzi wówczas w grę, bo narusza przepisy UNCLOS, z drugiej jednak strony, korzystając z prawa do nieszkodliwego przepływu, statek ten może przygotowywać akcję terrorystyczną przeciwko państwu nadbrzeżnemu. Jak należałoby postępować w takiej sytuacji?

Wydaje się, że należałoby tu zastosować zasadę konieczności i proporcjonalności, znaną z międzynarodowego prawa wojennego, nie mówiąc już o tzw. zdrowym rozsądku. Zatem jeśli istnieje słuszne podejrzenie, że statek stanowi zagrożenie terrorystyczne, to zatrzymanie, wizyta i rewizja są uzasadnione, gdyż w wyniku ataku terrorystycznego powstałe straty będą na pewno większe niż wypłacona rekompensata w wypadku niesłusznego zatrzymania statku.

<sup>24</sup> Zob. E. Paras, *International Law and World Organizations*, Manila 1975, 2<sup>nd</sup> ed., s. 68.

<sup>25</sup> Zob. R.C.F. Reuland, *Interference with Non-National Ships on the High Seas: Peacetime Exceptions to the Exclusivity Rule of Flag State Jurisdiction*, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 1989, No 22, s. 1161, 1206 i nast.

<sup>26</sup> KoPM art. 2(1).

<sup>27</sup> *Ibidem*, art. 27 (1) (a, b).

<sup>28</sup> *Ibidem*, art. 19.

Istotnym elementem prawnej ochrony statków morskich przed aktami terroryzmu byłoby włączenie przestępstw nieujętych wcześniej w przepisach prawa. Należałoby tutaj uwzględnić:

- włączenie przestępstw powodujących duże zniszczenie środowiska naturalnego (szczególnie w aspekcie ekonomicznych następstw takiej działalności),
- akty przemocy wobec osób na pokładzie statku niestanowiące zagrożenia dla żeglugi,
- wyposażenie statku w celu użycia go jako narzędzia lub broni w ataku terrorystycznym.

Za bardzo ważny element w zwalczaniu terroryzmu należałoby uznać dokonanie w Konwencji SUA zapisu o prawnym obowiązku państw do współpracy i wzajemnej pomocy w zapobieganiu aktom terroru i jego zwalczaniu na morzach.

Konwencja SUA z 1988 r. wraz z protokołem jest próbą uregulowania współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania aktów przemocy popełnianych na morzu. Dokładnie precyzuje ona działania, które powinny podlegać międzynarodowej represji oraz środki, do których podjęcia uprawnione jest państwo. Walorem omawianego dokumentu jest odejście od uwzględniania w typizacji aktów przemocy pobudek, jakimi kierowali się sprawcy, i budowanie wszelkich uregulowań prawnych na podstawie charakteru i następstw tych aktów. Jest to zgodne z obecnym kierunkiem rozwoju prawa międzynarodowego w zakresie zwalczania i przeciwdziałania przestępstwom o międzynarodowym charakterze.

Konwencja rzymska z 1988 r. niewątpliwie wytycza właściwy kierunek postępowania, ale wciąż nie rozwiązuje wszystkich problemów związanych z terroryzmem morskim. Jej regulacje nadal nie odnoszą się do zasadniczych kwestii ograniczających możliwość skutecznego użycia jednostek w służbie państwowej, zwłaszcza związanych z szeroko rozumianą prewencją i tak zwaną obroną wyprzedzającą<sup>29</sup>.

Należy zatem stwierdzić, że wolność mórz może być obecnie wykorzystana z całą bezwzględnością przez różnych politycznych ekstremistów. Jeszcze większe trudności napotyka zwalczanie terroryzmu morskiego na wodach przybrzeżnych, zwłaszcza w sytuacji gdy sprawca działa z wód terytorialnych państwa, które nie sprawuje nad nimi efektywnej kontroli, a jednocześnie odmawia międzynarodowej współpracy w kwestii zwalczania morskiej przestępczości.

Istniejące regulacje prawne, będące wynikiem zarówno potrzeb, jak i kompromisów, nie w każdej sytuacji wspierają skuteczne przeciwdziałanie terroryzmowi morskiemu, a ich zmiana w najbliższej przyszłości jest mało prawdopodobna. Stąd państwa podejmujące działania antyterrorystyczne na morzu

---

<sup>29</sup> Zob. K. Kubiak, *op. cit.*, s. 16 i nast.

będą zmuszone do zaakceptowania faktu, że obowiązujące regulacje prawne ograniczają efektywność podejmowanych akcji, bądź też do prowadzenia działań na granicy lub nawet poza granicą obowiązujących obecnie uregulowań prawnych. Powyższa sytuacja sprzyja sprawcom działań terrorystycznych, a ponadto może negatywnie odbić się na sposobie postrzegania morskich operacji antyterrorystycznych przez opinię światową.

**Tabela 1.** Wybrane akty przemocy na morzu w latach 1980–2004

Data	Opis wydarzenia
1	2
11.03.1980	Hiszpański superzbiornikowiec „Maria Alejandra” zatonał u wybrzeży Mauretanii wskutek eksplozji; zginęło 36 osób; żadna organizacja nie przyznała się do tego ataku
7.10.1985	Czterech członków Frontu Wyzwolenia Palestyny (PLF) przejęło kontrolę nad włoskim wycieczkowcem „Achille Lauro”. Wypadek miał miejsce ok. 50 km od portu Port Said. Zabili niepełnosprawnego amerykańskiego turystę. Zażądali uwolnienia przez władze 50 palestyńskich więźniów. Po dwóch dniach negocjacji odstąpili od wymiany zakładników
4.09.1986	Hiszpański frachtowiec „Puente Canario” został ostrzelany przez partyzantów organizacji o nazwie Front Polisario. Wypadek miał miejsce ok. 4 mil od Przylądka Corveiro. Terrorysty użyli pontonu, broni maszynowej i moździerzy
20.01.1987	Statek rybacki „Eugenia” został zaatakowany na pozycji 21°48,0'N; 016°59,0'W przez terrorystów z Frontu Polisario. Trzech żołnierzy marokańskich przebywających na pokładzie zostało zabitych. Terrorysty przedostali się w pobliże statku za pomocą pneumatycznych łodzi motorowych
23.01.1987	Statek towarowy „Maritime King” płynący na trasie z Niemiec do Gwinei został ostrzelany, w wyniku czego uległ poważnym uszkodzeniom
15.10.1987	Statek „Sea Isle City” został trafiony kierowanym pociskiem raketowym w Zatoce Perskiej
22.03.1988	Singapurski zbiornikowiec „Havglint” został ostrzelany przez irańskie uzbrojone łodzie i z pokładu helikoptera w rejonie Zatoki Perskiej. Dwoch członków załogi zginęło, dziewięciu zostało rannych, a wielu z nich zatrulo się oparami amoniaku
11.07.1988	Grecki wycieczkowiec „City of Poros” został zaatakowany przez trzech terrorystów należących do organizacji Abu Nidal na trasie z wyspy Aegina do portu na przedmieściach Aten. 9 osób zostało zabitych, 98 – rannych, a wielu z 500 pasażerów, którzy wyskoczyli za burtę – zginęło z powodu wciągnięcia przez śrubę
3.01.1990	Polski statek „Bolesław Krzywousty” został zaatakowany na Morzu Czerwonym przez terrorystów z Organizacji Wyzwolenia Erytrei. Załoga została porwana i dopiero po długich negocjacjach uwolniona

c.d. tabeli

1	2
1.04.1990	Włoski statek „Isola Azzurra” przewożący kwas siarkowy został ostrzelany z łądu za pomocą wyrzutni pocisków raketowych. Nikt z załogi nie został ranny
12.01.1991	Statek m/v „Naviluck” został zaatakowany przez piratów niedaleko brzegu Somalii. Trzech napastników weszło na pokład, podłożyli ogień i porwali czterech członków załogi, których na lądzie pozbawili życia. Pozostali członkowie załogi zostali zmuszeni do wyskoczenia za burtę
4.05.1991	Okręt MW Sri Lanki został wysadzony w powietrze przez tamilskich rebeliantów w cieśninie Palk nieopodal Sri Lanki. Napastnicy, wykorzystując łódź wypełnioną ładunkami wybuchowymi, staranowali jednostkę. Zginęło pięciu marynarzy oraz cała załoga rebeliantów
8.10.1992	Statek m/v „Bonovati” został zaatakowany przez ponad 50 napastników na morzu Celebes (Indonezja). Wyrzucili oni załogę za burtę. Statek został skierowany na mieliznę, splądrowany i podpalony
9.05.1993	Statek f/v „Dejin” został zaatakowany przez trzech uzbrojonych w granatnik napastników w okolicach wyspy Bulod (okolice Filipin). Statek zatonął, a załogę zmuszono do wyskoczenia za burtę. Zabito jednego członka załogi, dwóch utonęło
10.02.1994	Statek m/v „Castor” został zaatakowany przez sześciu piratów podających się za żołnierzy somalijskich niedaleko brzegów Somalii. W czasie ataku kilku członków załogi zostało rannych
04.1994	Grecka grupa terrorystów „Rewolucyjna Organizacja – 17 października” dokonała nieudanego ataku kierowanym pociskiem raketowym. Ich celem miał być brytyjski lotniskowiec HMS „Ark Royal”, tymczasowo stacjonujący w Pireusie
31.05.1994	U wybrzeży Jemenu niemiecki kontenerowiec „Norasia Samantha” został ostrzelany pociskami ziemia-powietrze. Dwa pociski spadły w odległości ok. 1 mili od statku
31.05.1994	U wybrzeży Jemenu drugi niemiecki statek zgłosił, że pięć minut po incydencie z „Norasia Samantha” został ostrzelany przez trzy podobne pociski wystrzelone z samochodu znajdującego się na lądzie
28.08.1995	Na wodach Sri Lanki prom „Irish Mona” został porwany, a następnie wykorzystany jako przynęta w celu zatopienia dwóch okrętów patrolowych MW Sri Lanki. 7 września terroryści uwolnili 121 członków załogi i pasażerów
26.01.1996	Panamski kontenerowiec „Hangjung No. 9” został zaatakowany przez chińskich napastników około 40 mil na południowy-zachód od portu Moapitou. Ostrzelali oni statek z broni maszynowej. W czasie tego ataku dwa inne statki będące w pobliżu zderzyły się w manewrach uniku. Jeden z nich przewoził etanol – ładunek łatwopalny
30.03.1996	Konwój statków niedaleko Indonezji został zaatakowany za pomocą około 12 łodzi przez tamilskich terrorystów. Zatopili ono jeden z okrętów wojennych eskortujących konwój przez staranowanie go łodzią wypełnioną materiałami wybuchowymi. Zginęło 10 marynarzy

c.d. tabeli

1	2
9.08.1996	Japoński statek „Princess Wave” został zniszczony w porcie Pulmodal w Sri Lance
1.07.1997	Statek pasażerski „Misen” został zniszczony w wyniku pożaru wzniesionego przez napastników nieopodal portu Mannar w Sri Lance. Nikt z członków załogi nie został ranny
9.09.1997	Chiński masowiec „Cordiality” został ostrzelany z moździerzy i granatów przy brzegach Sri Lanki na redzie portu Pulmodal przez terrorystów LTTE
14.03.1998	Statek pasażerski „Rakam” został ostrzelany przez uzbrojonych islamskich terrorystów niedaleko południowych brzegów Filipin. Dwóch pasażerów zginęło
23.02.1998	Dwa okręty Marynarki Wojennej Sri Lanki zostały staranowane przez 8 łodzi wypełnionych materiałami wybuchowymi wraz z terrorystami z LTTE (zmasowany zamach samobójczy). W ataku zginęło 28 terrorystów oraz 51 marynarzy
6.05.1998	Cypryjski masowiec „Leros Star” w pobliżu wybrzeży Sri Lanki stanął w płomieniach po tym, jak został ostrzelany z wyrzutni raketowej zamaskowanej na jednej z łodzi rybackich. Dwóch członków załogi zostało rannych
14.08.1998	Statek o nazwie „Princess Kash” został zaatakowany przez partyzantów z LTTE w okolicach Sri Lanki. 21 członków załogi zostało wziętych do niewoli. Po czterech dniach zostali wypuszczeni
2.03.1999	Francuski zbiornikowiec „Chaumont” został opanowany przez grupę napastników niedaleko Singapuru; za pomocą maczet zastraszyli oni oficera pełniącego wachtę na mostku. Po rabunku opuścili pokład jednostki
4.09.1999	Indonezyjski statek „Karya Sentosa” został zaatakowany na redzie nieopodal Chittagong
25.09.1999	Chiński frachtowiec „Yu Jia” na pozycji 09°16,0'E; 08°049,0'E został zaatakowany przez terrorystów LTTE, którzy ostrzelali statek z granatów z czterech łodzi. Jeden członek załogi został ranny
22.10.1999	Panamski statek „Alondra Rainbow” niedaleko Kuala Tanjung w Indonezji został zaatakowany przez 10 piratów uzbrojonych w noże, pistolety i maczety. Pozostawili oni na dryfującej tratwie 15 członków załogi, którzy dopiero 8 listopada zostali znalezieni na pełnym morzu
6.12.1999	Liberyjski zbiornikowiec „Louise” został zaatakowany na pozycji 09°09,0'N; 014°14,0'W; z odległości około 0,5 mili statek został ostrzelany z broni maszynowej i wyrzutni raketowych. Nikt nie został ranny
25.02.2000	Dwa autobusy eksplodowały na pokładzie promu płynącego do Ozami na Filipinach. Zginęło 45 osób
30.09.2000	Na promie na Filipinach w pobliżu portu Zamboanga eksplodowała bomba. Jedna osoba zginęła, 5 zostało rannych

c.d. tabeli

1	2
05.2002	Indonezyjski statek pasażerski m/v „Oyo Star” na Morzu Banda w Indonezji niedaleko portu Ambon został zaatakowany przez uzbrojonego mężczyznę. Zginęło 4 pasażerów, kilkunastu zostało rannych
6.10.2002	Francuski supertankowiec „Limburg” został zaatakowany 12 mil od wybrzeży Jemenu, niedaleko miasta al-Mukalla. Dokonała tego mała rybacka łódź wypełniona ładunkami wybuchowymi, które zdetonowano przy burcie statku, powodując pożar, poważne uszkodzenia kadłuba i wyciek do Zatoki Adeńskiej około 90 000 baryłek ropy. Zginął jeden członek załogi, 12 zostało rannych
21.03.2003	Chińska łódź rybacka „Ufauan-u 225” została zatopiona przez członków organizacji LTTE u wschodnich wybrzeży Sri Lanki. Zginęło 18 rybaków
15.07.2003	Na wodach terytorialnych Nigerii na pokładzie promu zastrzelono 2 pasażerów
15.04.2004	Na Oceanie Indyjskim z pokładu chemikaliowca porwano 9 członków załogi
21.09.2004	U wybrzeży Afryki wschodniej z pokładu statku towarowego porwano 21 członków załogi

Źródło: K. Wardin, *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi, rozprawa doktorska, AMW Gdynia 2006, załącznik 1, s. 1–6.*

**Tabela 2.** Wybrane ataki na statki cumujące w portach

Data	Opis wydarzenia
1	2
30.01.1986	Dwa wodoloty „Svalan” i „Taran” zatonęły w porcie Messina (na pozycji 38°12,0'N; 015°34,0'E); przyczyną były dwie eksplozje magnetycznych ładunków wybuchowych przyklejonych do podwodnej części kadłuba statków
15.02.1988	Na statku „Phryne” w porcie Limassol na Cyprze w wyniku podwodnej eksplozji uległ zniszczeniu jeden ze zbiorników paliwowych. Statek nabrał wody, co spowodowało powstanie dużego przechyłu; na pokładzie przewożono setki deportowanych Palestyńczyków oraz dziennikarzy i obserwatorów; trzy różne organizacje wzięły na siebie odpowiedzialność za ten atak
7.07.1994	Zginęło siedmiu włoskich marynarzy ze statków towarowych w porcie Jijel w Algierii w czasie ataku dokonanego w nocy przez nieznanych napastników
16.01.1996	Prom o nazwie „Avrasya” został zaatakowany przez partyzantów sprzymierzonych z terrorystami czecheńskimi w tureckim porcie Trabzon
12.04.1996	Siły MW Sri Lanki odparły atak terrorystów z LTTE na port Colombo. Terrorysty ostrzelali za pomocą granatników ręcznych i pocisków moździerzowych trzy statki stojące przy nabrzeżu. W czasie tego ataku



cd. tabeli

1	2
	terrorysty chcieli wykorzystać dwóch nurków samobójców, pierwszy z nich wysadził się przy wejściu do portu, a drugi został zabity, gdy przebywał jeszcze w wodzie. Jeden ze statków – „Guerilla”, który w czasie ataku przeładowywał gaz LPG, został również ostrzelany; nie doznał on poważniejszych uszkodzeń
9.08.1996	Japoński statek „Princess Wave” został zniszczony w porcie Pulmodal w Sri Lance. W trakcie przeładunku soli mineralnej nastąpił podwodny wybuch. Dziewięciu sztauerów zostało rannych. Przypuszcza się, że ładunek został podłożony przez organizację LTTE
9.09.1997	Chiński masowiec „Cordiality” przy brzegach Sri Lanki na redzie portu Pulmodal został ostrzelany granatnikami przez terrorystów LTTE. Statek stanął w płomieniach, a poważnym zniszczeniom uległy pomieszczenia w nadbudówce i w siłowni. Zginęło pięciu członków załogi, dwóch żołnierzy ochraniających ten statek i pięciu pracowników stoczniowych. Siły wojskowe Sri Lanki odpowiedziały na ten atak, niszcząc cztery łodzie rebeliantów i zabijając 25 terrorystów
25.07.1999	Prom o nazwie „Newco Endurance”, pływający pod banderą Sri Lanki, został zatopiony przez terrorystów z LTTE w porcie Trincomalee (08°33,0'N; 081°33,0'E). Jeden członek załogi zginął, a kilku zostało rannych. Przypuszcza się, że ładunki wybuchowe zostały podłożone przez dwóch nurków terrorystów
4.09.1999	Indonezyjski statek „Karya Sentosa” został zaatakowany na pozycji 22°09,0'N; 091°47,0'E na redzie nieopodal Chittagong. Statek został obrabowany, piraci podłożyli ogień, kadłub statku zaczął nabierać wodę, został jednak uratowany przed zatonięciem poprzez celowe osadzenie jednostki na mieliźnie
16.10.1999	Dwa statki zostały zniszczone w wyniku eksplozji i pożaru w porcie Kawthaung (09°58,0'N; 098°33,0'E); dwóch członków załogi poniosło śmierć, a cały ładunek został zniszczony
12.10.2000	Amerykański niszczyciel „USS Cole” w porcie Aden w Jemenie został zaatakowany przez samobójczy atak członka al-Kaidy. W czasie operacji pobierania paliwa do burty podpłynęła pneumatyczna tratwa ratunkowa wypełniona ładunkami wybuchowymi; nastąpił wybuch, który spowodował śmierć 17 marynarzy i zranienie 39 członków załogi
30.10.2001	Jeden z zacumowanych zbiornikowców m/v „Silk Pride” w porcie Point of Pedro na Sri Lance został zaatakowany przez terrorystów z LTTE, którzy dokonali samobójczego ataku. Staranowali oni zbiornikowiec ładnią wypełnioną ładunkami wybuchowymi. 7 osób zginęło, w tym 4 terrorystów, a do wody przedostało się ok. 650 ton paliwa

Źródło: K. Wardin, *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi, rozprawa doktorska, AMW Gdynia 2006, załącznik 1, s. 1–6.*

PROTECTING OCEAN-GOING VESSELS  
FROM TERRORIST ACTS  
(Summary)

*In an effort to fight terrorism, the author proposes applying the visit and search law not only on the high seas but also in territorial waters. This is a controversial viewpoint as current international law does not permit this law to be applied at all in case of terrorist threats. Additionally, territorial waters come under the exclusive jurisdiction of coastal countries.*

*The full implementation into practice of a common, internationally accepted definition of terrorism should not be anticipated in the nearest future.*

*The author of the article discusses the Rome Convention of 1988 on counteracting illegal acts that threaten the safety of ocean-going vessels, which was laid out following the attack staged by Palestinian terrorists on the Italian cruise ship Achille Lauro in October 1985.*