

Aleksandra Łysik

TERRORYZM MORSKI. WSPÓŁCZESNE ZAGROŻENIE W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM

Streszczenie

Artykuł porusza problematykę współczesnego terroryzmu morskiego, ukazując zarys historyczny zjawiska oraz podstawowe różnice między aktami terroryzmu i piractwa morskiego. W opracowaniu przybliżono największe zamachy terrorystyczne wymierzone w statki oceaniczne oraz infrastrukturę portową, a także zaprezentowano najnowsze technologie stosowane do walki z zagrożeniem bezpieczeństwa na morzu.

Wstęp

Zagadnienia związane z terroryzmem przyciągają z roku na rok coraz większe zainteresowanie mediów i zwykłych obywateli. Kolejne spektakularne ataki terrorystyczne w różnych częściach świata nie schodzą z pierwszych stron gazet czy czołówek wiadomości telewizyjnych. Po atakach 11 września 2001 roku na World Trade Center, cały świat doznał szoku, uczestnicząc mimowolnie w tragedii wielu przypadkowych ofiar zamachu terrorystycznego. Od tego też momentu rozpoczęła się międzynarodowa dyskusja pomiędzy politykami, specjalistami do spraw międzynarodowego terroryzmu oraz obywatelami „globalnej wioski” zarówno na temat procedur wdrażanych dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa, jak i granic inwigilacji osób podejrzewanych o powiązania z organizacjami terrorystycznymi.

Pomimo że ataki terrorystyczne na morzu lub wymierzone w porty morskie stanowią około 2% ogółu ataków terrorystycznych z ostatnich 30 lat¹, nie są jedynie zjawiskiem marginalnym. Ich zasięg oraz międzynarodowy wydźwięk przyciągają zainteresowanie coraz to nowych grup terrorystycznych, chcących zamanifestować w jak najbardziej spektakularny sposób swoje żądania bądź idee. Ta

¹ S. Kalitowski, *Terroryzm morski*, <http://www.terroryzm.com/terroryzm-morski/>, z dnia 10.11.2012 r.

wciąż nowa forma terroryzmu jest coraz szerzej dyskutowana na światowych forach, przede wszystkim w kwestii bezpieczeństwa ludności oraz zapobiegania katastrofom związanym z atakami terrorystycznymi na tak kluczowe obiekty jakimi są flota czy porty.

1. Pojęcie terroryzmu

Źródłostowu terroryzmu należy szukać w języku łacińskim. Termin ten pochodzi od słów *terror* (strach) oraz *terre* (przerażać), choć językoznawcy dopatrują się korzeni tego słowa także w sanskryckim *tras* (drzeć) lub greckim *tero* (bać się). Jak podaje *Słownik języka polskiego*, pod terminem *terror* rozumie się „stosowanie przemocy, gwałtu, okrucieństwa w celu zastraszenia kogoś”², zaś „oddziaływanie za pomocą strachu, gwałtu, represji, groźby, stosowania terroru wobec kogoś, prześladowania”³ nazywa się terroryzowaniem.

Należy oddzielić jednak terroryzm od terroru, te dwa terminy stoją niejako w opozycji, pomimo wspólnego pochodzenia od wspomnianego już łacińskiego *terror*. Terror jest aktem przemocy silnego państwa w stosunku do słabego obywatela⁴, a jego przykładów w historii można znaleźć wiele (choćby francuski absolutyzm czy rosyjski carat). Jakkolwiek za swoisty „czas tyranii” uznaje się wiek XX z dyktaturami Mussoliniego i Hitlera czy tyranią Stalina.

Terroryzm charakteryzuje działania podejmowane przez jednostki, których celem jest wymuszenie korzyści na państwie. Pewną prawidłowością terroryzmu jest to, że im silniejsze państwo, tym akty przemocy pochłaniają więcej ofiar. Dzieje się tak, gdyż z reguły nawiązuje się długoletnia walka przeprowadzona brutalnymi aktami przemocy. Proces ten doprowadza do sytuacji, w której to obywatele cywilni stają się głównymi ofiarami i niejako przekaźnikami informacji płynącej od terrorysty do polityka. Badania zdają się tę tezę potwierdzać; cywile stanowią aż 70% ofiar zamachów terrorystycznych, 20% to biznesmeni oraz wojskowi, a pozostałe 10% obejmuje urzędników państwowych⁵. Powyższe liczby wskazują na jeszcze jedną prawidłowość, otóż terrorystom nie zależy na zgładzeniu konkretnych osób czy grup społecznych, a na wywołaniu efektu, który zmusi państwo do pożądanых działań. Tezę tę potwierdza przypadek liderów Zjednoczonej Armii Czerwonej, którzy uznali szokowanie ludzi za metodę dotarcia ze swoim problemem do szerokiego kręgu odbiorców⁶. Przykłady podobnych deklaracji i idących za nimi działań można, niestety, mnożyć. Jednak jednym z najbardziej szokujących aktów przemocy był zamach w Biesłanie w 2004 roku, w którym zamordowano 400 przypadkowych cywilów, w tym 171 dzieci. Cze-

² *Słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 2002.

³ *Ibidem*.

⁴ *Terroryzm polityczny*, (red.) J. Muszyński, Warszawa 1981, s. 92.

⁵ S. Pikulski, *Prawne środki zwalczania terroryzmu*, Olsztyn 2000, s. 25–50.

⁶ T.R. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 21.

czeni stojący za zamachem żądali niepodległości dla swego państwa. Brutalny mord spowodował jednak, że wobec tak ogromnej dozy okrucieństwa stracili międzynarodowe wsparcie dla swoich działań.

Problem terroryzmu, który najogólniej zdefiniować można jako działalność osób lub grup nastawionych na dezorganizację życia w społeczeństwie, pojawił się dopiero w drugiej połowie XIX wieku, jednak działania terrorystyczne były od wieków stosowane jako skuteczne narzędzie walki przeciwko silniejszemu przeciwnikowi. Za początek okresu, w którym terroryzm pojawił się w obecnej formie uznaje się lata sześćdziesiąte XX wieku. Zjawisko ewoluowało od ataków na polityków (premier Włoch Aldo Moro), poprzez zamachy na konkretne grupy społeczne (izraelscy olimpijczycy), aż do zatarcia się podziałów narodowych i powstania organizacji globalnych jak Al-Kaida.

Terroryzm to zjawisko historycznie zmienne, złożone i dynamiczne, a jako takie opiera się próbom jednolitej definicji. W 1986 roku naukowcy z Institute for the Study of Conflict wprowadzili pojęcie „nowego terroryzmu”, biorąc pod uwagę m.in. religijną motywację terrorystycznych aktów przemocy⁷. Koncepcja nowego terroryzmu wskazuje na inne, dotąd rzadko lub wcale niewystępujące cechy, które stanowią o wiele większe zagrożenie dla społeczności międzynarodowej niż dotychczas⁸. Szczególnie niepokoi sieciowość oraz bezterytorialność organizacji, które odeszły od hierarchiczności kierownictwa i żołnierzy w stronę kooperacji i koordynacji działań. Postęp technologiczny przyniósł światu także nowe oblicze terroryzmu tzw. cyberterroryzm. Ataki w cyberprzestrzeni mogą mieć różne formy. Początkowo przeprowadzone akcje miały na celu raczej niszczenie infrastruktury, a obecnie skupiają się przede wszystkim na zdeorganizowaniu pracy wybranych systemów, obiektów czy służb w celu zwiększenia skuteczności przeprowadzanych zamachów terrorystycznych.

1.1. Piractwo morskie w ujęciu historycznym

Terroryzm morski, często rozumiany jako piractwo morskie, istnieje odkąd na morza i oceany świata wypłynęły pierwsze statki handlowe. Piraci z reguły atakowali okręt i rabowali wartościowe przedmioty. Czasem torturowali czy mordowali załogę, a także nie stronili od porwań dla okupu. Jeden z najgłośniejszych przypadków porwań morskich dla okupu miał miejsce w 75 roku p.n.e., kiedy to został zaatakowany statek Juliusza Cezara. Piraci, widząc młodego, silnego mężczyznę, zażądali 20 talentów okupu, na co młody władca się roześmiał,

⁷ T.R. Aleksandrowicz, *Nowy terroryzm*, [w:] *Współczesne zagrożenia terroryzmem oraz metody działań antyterrorystycznych*, pod red. J. Szafrąńskiego, Szczytno 2007, s. 52–53.

⁸ *Ibidem*, s. 33.

sugerując, że powinni zażądać co najmniej 50 talentów. Po oswobodzeniu Cezara porywacze zostali straceni przez ukrzyżowanie⁹.

W kolejnych wiekach, szczególnie w średniowieczu, piraci byli na usługach armatorów czy właścicieli statków. Jakkolwiek byli to piraci, nazywano ich odtąd kaprami lub korsarzami. Kaper walczył na własny koszt, jednak jego dysponent zapewniał ochronę prawną oraz prawo do zachowania większości zysków¹⁰. Wiele państw budowało w ten sposób swoją przewagę na morzu. Uważa się, że kaperstwo (korsarstwo) było pierwszym przejawem prawnie sankcjonowanego oraz kontrolowanego przez państwo terroryzmu. Królowa Elżbieta przychyliła się ku opinii, że ten rodzaj sponsorowanego przez państwo aktu przemocy jest idealnym sposobem na uderzenie przeciwnika bez poniesienia konsekwencji wynikających z praw i umów międzynarodowych¹¹.

Piractwo (także kaperstwo, korsarstwo) zostało zakazane wraz z końcem ery hiszpańskich podbojów. Z momentem wyjęcia spod prawa działalności prowadzonej przez licznych kaprów, stali się oni niezwykle niebezpieczną „bezrobotną” grupą, która zaczęła budować na nowo swą krwawą i pełną okrucieństwa reputację.

W roku 1856 przyjęto jako prawo obowiązujące „Deklarację paryską”, która to zakazała jakiegokolwiek formy kaperstwa/korsarstwa¹². Odtąd piraci, jako grupa niebędąca już na usługach państwa i kierująca się jedynie chęcią zysku, zostali uznani za „wrogów ludzkości”.

1.2. Współczesny terroryzm morski

Za początek współczesnego terroryzmu morskiego uznaje się atak z 22 stycznia 1961 roku na liniowiec pasażerski „Santa Maria” u wybrzeży Brazylii, gdy 70 portugalskich rebeliantów, porywając 600 pasażerów oraz 300 członków załogi, chciało zwrócić uwagę świata na trwającą 39 lat portugalską dyktaturę Antonio de Salazara¹³. Porywacze, po zawinięciu do portu Recife w Pernambuko, uzyskali azyl polityczny. Dziś ten akt przemocy zaliczany jest do tzw. „miękkiego terroryzmu”, czyli próby zwrócenia uwagi świata na problem bez okupienia jej krwawą ofiarą¹⁴. Jednak, według niektórych źródeł, także i w tym zdarzeniu raniono śmiertelnie jednego z członków załogi¹⁵. Przykład liniowca „Santa Maria”, mimo że pokrywa się w pełni z definicją terroryzmu, często jest uznawany za początek współczesnego piractwa morskiego.

⁹ T. Lennox-Gentle, *Piracy, Sea Robbery and Terrorism: Enforcing Laws to Deter Ransom Payments and Hijackin*, „Transportation Law Journal” 2010, no. 3.

¹⁰ <http://pl.wikipedia.org/wiki/Kaper>, z dnia 10.11.2012 r.

¹¹ T. Lennox-Gentle, *op. cit.*

¹² http://pl.wikipedia.org/wiki/Deklaracja_paryska, z dnia 10.11.2012 r.

¹³ C. Vallar, *Piracy versus Terrorism*, <http://www.cindyvallar.com/terrorism.html>, z dnia 10.11.2012 r.

¹⁴ S. Kalitowski, *op. cit.*

¹⁵ C. Vallar, *op. cit.*

Obecnie piratów i terrorystów łączy przede wszystkim używanie przemocy w celu zastraszenia i spełnienia swoich żądań. Oba zjawiska można zaliczyć do grup ponadnarodowych, gdyż ich sprawcy nie deklarują przynależności do żadnego państwa. Dla pirata krajem pochodzenia jest morze¹⁶. Dzieli te dwie grupy sprawców przede wszystkim idea działania. Terrorystami kierują względy polityczne bądź ideologiczne, religijne lub też nacjonalistyczne, podczas gdy współcześni piraci kierują się potrzebą odniesienia korzyści majątkowej. Terrorystom zależy też na rozgłosie i dużej spektakularności czynu, podczas gdy piraci starają się unikać rozgłosu¹⁷. Współcześnie oba pojęcia są czasem używane wymiennie, jednak piraci rzadko kiedy są terrorystami i nie interesuje ich nic poza wartościowymi przedmiotami lub pieniędzmi, które mogą zdobyć, napadając na statek.

International Maritime Bureau (IMB), zajmujące się zwalczaniem oraz tropieniem przestępczości związanej z morzem oraz oceanami, uważa, że obecnie działa pięć syndykatów przestępczych, które są wyspecjalizowane w aktach przemocy na morzu na wielką skalę. Pomimo że nadal mamy do czynienia z grupami biednych rybaków, którzy opanowują jednostki pływające w celu kradzieży kilku telefonów komórkowych, zdarzają się i przypadki napadów „profesjonalistów”, potrafiących zarówno dowodzić, jak i nawigować statkiem¹⁸.

Swoistym centrum światowego piractwa jest Somalia, której społeczeństwo zmęczone konfliktami zbrojnymi oraz skrajną nędzą, bez perspektyw rozwoju przemysłu czy rolnictwa, zajęło się dla wielu być może jedyną dostępną formą zarobkowania, jaką jest rabowanie statków¹⁹. W 2009 roku w Harardheere, 250 kilometrów od Mogadyszu, stolicy Somalii powstała pierwsza na świecie „giełda” współczesnych piratów. Czynna jest 24 godziny na dobę i umożliwia inwestorom uzyskanie okupów z napadów na jednostki pływające na pełnym morzu. Choć nie istnieją wiarygodne statystyki, uznaje się, że na „giełdzie” jest zarejestrowanych około 70 stałych podmiotów. Każdy może przystąpić jako uczestnik planowanego napadu, dostarczając fundusze, broń czy inny potrzebny sprzęt. W przypadku udanego napadu inwestor ma prawo do swojego procentu z zysku. Interesujące jest też, że piractwo i usługi z nim powiązane odmieniło Harardheere, stając się głównym źródłem dochodu tej społeczności. Lokalne władze otrzymują swoją część od każdego „zarobionego” na morzu dolara, twierdząc, że są one wykorzystywane w celu poprawienia poziomu życia mieszkańców²⁰.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ S. Elegant, *Dire Straits*, „Time Magazine” 2004, No. 22.

¹⁹ K. Wardin, *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni” 2009, nr 3.

²⁰ A. Jorish, *Today's Pirates Have Their Own Stock Exchange*, „The Wall Street Journal”, June 16, 2011.

2. Zagrożenie terroryzmem morskim

Obszary morskie stanowią atrakcyjny cel przemocy ze strony terrorystów. Drogą morską realizuje się dziś ok. 95% międzykontynentalnej wymiany handlowej²¹, w tym ok. 50% popytu na ropę naftową Europy²². Ze względu na bardzo wysoką intensyfikację przepływów handlowych terroryści mogą liczyć na odpowiedni rozgłos na świecie. Należy wspomnieć też, że po zakończeniu zimnej wojny na wodach oceanicznych zredukowano w dużej mierze państwowe siły morskie, natomiast charakter praw oraz reguł rządzących światową żeglugą jest liberalny²³. Taki stan rzeczy sprzyja rozlicznym atakom oraz aktom przemocy. Terroryści nie tylko atakują jednostki pływające bądź infrastrukturę portową, ale wykorzystują statki w inny sposób. Wystarczy zauważyć, że po 11 września 2001 roku na listę podejrzanych statków w związku z organizacją terrorystyczną Al-Kaida trafiło aż 50 jednostek. Terroryści nie tylko bazują na statkach, ale transportują broń, narkotyki czy pieniądze niezbędne do prowadzenia swojej działalności.

Współczesne grupy terrorystyczne nie działają w oderwaniu, dzielą się doświadczeniami i technologią, uczą od siebie nawzajem. Spektrum ich możliwości jest szerokie; wykorzystują miny morskie, jak i sprzęt cywilny typu skuter wodny czy motorówka, posiadają wyszkolone grupy lądowe i płetwonurków np. do zakładania ładunków wybuchowych na statki, korzystają z systemów namierzania statków i potrafią nimi nawigować. Wyposażeni w naramienne wyrzutnie granatów (RPG), broń automatyczną czy nawet wyrzutnie raketowe potrafią przeprowadzić szybki i skuteczny atak. Każdy sprzęt cywilny w rękach terrorysty może nabrać cech sprzętu terrorystycznego²⁴.

Obecnie następujące organizacje terrorystyczne uznaje się za mające możliwości przeprowadzenia morskich operacji terrorystycznych:

- Tymczasowa Irlandzka Armia Republikańska (PIRA);
- Bojownicy Czeczeńscy;
- Al-Gama'a al-Islamiyya;
- organizacje palestyńskie: Hamas, Palestyński Islamski Dżihad, Narodowy Front Wyzwolenia Palestyny – Komenda Główna, Demokratyczny Front Wyzwolenia Palestyny;
- libański Hezbollah;
- grupa Abu Sayyafa;
- Tygrysy Wyzwoliciele Tamil Ilamu (LTTE);
- Jamaat al-Tawhid;

²¹ K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, DSW 2007, s. 1.

²² S. Kalitowski, *op. cit.*

²³ K. Kubiak, *op. cit.*, s. 2.

²⁴ R. Gunaratna, *The asymetric threat from maritime terrorism*, „Jane's Navy International” 2001, No. 10.

- Al-Kaida;
- Ludowy Front Wyzwolenia Sahary Zachodniej – Polisario²⁵.

2.1. Ataki terrorystyczne na morzu

Ataki terrorystyczne przeprowadzane na morzu można podzielić na trzy grupy: ataki na pełnym morzu, ataki samobójcze oraz ataki podwodne. Ataki podwodne wydają się być potencjalną metodą ataku, na co wskazują niepokojące informacje dochodzące z różnych części świata. Co pewien czas informuje się np. o kolejnych adeptach nurkowania, których nie interesuje technika dekompresji. Wiadomo o co najmniej jednym wykrytym, planowanym przez Al-Kaidę, ataku podwodnym, który miał mieć miejsce w bazie indonezyjskiej marynarki wojennej w Surabaya. Podejrzewa się, że tylko kwestią czasu jest przejście od karteli narkotykowych pomysłu używania miniaturowych łodzi podwodnych. Istnieją obecnie dowody, że kilka organizacji (m.in. Tamiłskie Tygrysy Wyzwoliciele Islamskiego Ilamu) posiada takie miniaturowe okręty²⁶.

Do najbardziej znanych aktów terroryzmu na morzu z pewnością można zaliczyć porwanie przez Palestyński Front Ludowy w 1985 roku statku pasażerskiego „Achille Lauro”. Porywacze domagali się uwolnienia 50 aktywistów arabskich przebywających w izraelskich więzieniach. W czasie napadu śmierć poniósł jeden z pasażerów. Pomimo wynegocjowania bezpiecznego przelotu do Tunezji, terroryści zostali ostatecznie pojmani przez karabinierów w bazie NATO w Sigonella²⁷. Natomiast 11 lipca 1988 roku doszło do uprowadzenia statku wycieczkowego „City of Poros”. W trakcie napadu zostało rannych 89 osób, a 9 zmarło. W tym przypadku terroryści nie potrafili zapanować nad załogą oraz pasażerami i otworzyli do nich ogień z broni automatycznej. Dzięki wywołanej atakiem panice zdołali wtopić się w tłum i zbiec. Do akcji przyznała się radykalna palestyńska grupa Abu Nidala. Proces rodzin osób, które zginęły w ataku i zostały uznane mylnie za terrorystów został wznowiony na początku 2012 roku²⁸. Jednak za najbardziej krwawy uznaje się atak bombowy na filipiński prom „SuperFerry 14” w lutym 2004 roku. Organizacja Abu Sayyfa przemyciła i zdetonowała na pokładzie 5 kg materiałów wybuchowych, doprowadzając do śmierci 119 osób oraz ranienia kolejnych 300²⁹.

Do najbardziej spektakularnych ataków samobójczych należy zaliczyć napad na „USS Cole” w 2000 roku. Napastnicy użyli tzw. „konja trojańskiego”, tj. łodzi holowniczej wypełnionej 270 kilogramami materiału wybuchowego C4. Śledztwo wykazało, że niezwykle precyzyjny atak był przygotowywany przez

²⁵ S. Kalitowski, *op. cit.*

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

²⁸ <http://www.timesofisrael.com/france-puts-city-of-poros-gunmen-on-trial/>, z dnia 10.11.2012 r.

²⁹ K. Kubiak, *Zamach terrorystyczny na prom SuperFerry 14*, „Przegląd Morski” 2009, nr 6.

rok. Zginęło 17 marynarzy, a kolejnych 39 odniosło rany. Do ataku przyznała się organizacja Al-Kaida³⁰. To samo ugrupowanie terrorystyczne przeprowadziło kolejny atak samobójczy w 2002 roku. Supertankowiec MV „Limburg”, stojący na redzie portu Yemen, został zaatakowany przez łódź wypełnioną 100–200 kg materiału wybuchowego TNT. Zamach na statek przewożący 297 000 baryłek ropy pozbawił życia 2 członków załogi oraz zamachowca-samobójcę. W wyniku rozerwania podwójnego kadłuba tankowca do morza przedostało się 50 000 baryłek ropy, powodując uszkodzenie lokalnego ekosystemu³¹.

2.2. Ataki terrorystyczne wymierzone w infrastrukturę portową

Ataki, których celem jest infrastruktura portowa, zdają się być równie skuteczne, jak te przeprowadzane na otwartych wodach. W 2004 roku dwóch członków organizacji terrorystycznych Hamas oraz Brygady Męczenników Al-Aksa przeprowadziło atak samobójczy w porcie Aszdod w Izraelu. Terrorysty przemycili na teren portu materiały wybuchowe, następnie założyli je na siebie i zdetonowali, zabijając 10 osób³². Śledczy doszli jednak do wniosku, że atak był nieudany, gdyż prawdopodobnie terrorysty mieli na celu wysadzenie składów paliwa i materiałów chemicznych³³. W tym samym roku w Iraku samobójczy atak na terminale naftowe Khor al-Amaya (KAAOT) oraz Al-Basra (ABOT) doprowadził do śmierci trzech osób. Akcja, która była jedynie częścią większego planu destabilizacji Iraku, zatrzymała pracę terminali na 2 dni, co spowodowało straty w wysokości 40 milionów USD. Akcję przeprowadziły dwie organizacje terrorystyczne: Jamaat Al-Tawhid i Walczący Dżihad³⁴.

W maju i październiku 2011 roku przeprowadzono kolejno 2 ataki terrorystyczne na port w Mogadiszu. W czerwcu mężczyźni uzbrojeni w pistolety i ładunki wybuchowe nie zdołali podejść blisko budynków portowych, wobec czego ostrzelali żołnierzy AMISOM (African Union Mission to Somalia). W ataku zginął 1 cywil, a 3 żołnierzy zostało rannych. Natomiast w czerwcu zamachowiec zdetonował bombę ukrytą w samochodzie, zabijając ponad 80 osób i wiele raniąc. Do obu zamachów przyznała się organizacja terrorystyczna Al-Szabab³⁵.

Warto też wspomnieć o rodzących się obawach związanych z groźbą ataków terrorystycznych na statki do przewozu lub infrastrukturę transportową płynnego gazu ziemnego (LNG). Dużo się mówi o ogromnych zniszczeniach, jakie mogłoby spowodować zdetonowanie ładunku wypełniającego np. łódź

³⁰ T. Wojciechowski, *Baza Bazy*, „Wprost” 2001, nr 8.

³¹ <http://www.special-ops.pl/artukul/id190,terroryzm-morski-al-kaida-w-poszukiwaniu-nowych-celow, z dnia 10.11.2012 r.>

³² W. Drewek, *Zagrożenia i problemy w transporcie gazu ziemnego drogą morską*, „Logistyka” 2011, nr 5.

³³ K. Kubiak, *Atak terrorystyczny na port Aszdod*, „Przegląd Morski” 2009, nr 2.

³⁴ W. Drewek, *op. cit.*

³⁵ <http://www.guardian.co.uk/world/2011/oct/04, z dnia 10.11.2012 r.>

w pobliżu statku o pojemności 130 000 m³. Siłę rażenia po wybuchu takiej ilości gazu porównuje się do wybuchu bomby atomowej, całkowite zniszczenie materialne objęłoby co najmniej 5600 m kw., natomiast oparzenia dotknęłyby ludzi w promieniu 10 000 m. Dla zminimalizowania ryzyka w Stanach Zjednoczonych wprowadzono rygorystyczne przepisy ochrony gazowców oraz terminali LNG. Oznacza to, że żadna jednostka pływająca nie może znajdować się bliżej niż 2 mile od dziobu oraz milę od burt czy rufy statku. Każda jednostka, która pojawi się w tzw. strefie zamkniętej może zostać ostrzelana przez ochronę gazowca. Dodatkowo, na czas wchodzenia statku transportującego LNG do portu, ogranicza się ruch na pobliskich lotniskach³⁶. Te oraz inne środki zapobiegawcze pozwoliły, jak dotąd, uniknąć tragedii. Należy mieć jednak na uwadze, że gazoporty oraz statki do transportu LNG mogą działać jak magnes na potencjalnych terrorystów ze względu na niespotykaną skalę ewentualnego zniszczenia.

3. Przeciwdziałanie terroryzmowi morskiemu

Po ataku na „USS Cole” amerykański wywiad ujawnił, że wzrosło zainteresowanie terroryzmem morskim wśród grup terrorystycznych, a nawet wiele z nich poczyniło inwestycje zmierzające do wykorzystania tej formy ataku w przyszłości³⁷. W związku z tym rządy wielu państw powinny opracować taktykę i strategię przeciwdziałania tej, mimo wszystko, nowej formie terroryzmu. Dotychczasowe środki obrony przed atakiem z powietrza i konwencjonalnym atakiem od strony wody zawiodły. Odpowiedzią niektórych państw na powstałe zagrożenie było powołanie jednostek wojskowych, takich jak brytyjski *Special Boat Squadron* (SBS) czy amerykański SEAL, wyposażonych w narzędzia walki z terroryzmem.

Dziś, po kilku latach i nasileniu zjawiska, nawołuje się przede wszystkim do współpracy międzynarodowej. US Navy pracuje z partnerami koalicyjnymi w ramach połączonych sił morskich (CMF), stosując różne strategie i technologie w operacjach przeciw piractwu. Przykładem mogą być samoloty przygotowane do pracy w dzień lub w nocy, wyposażone w zaawansowane systemy elektrooptyczne, bezpieczną komunikację głosową i radary do prowadzenia rekonesansu okolicy.

Wielokrotnie nagradzany jest zainicjowany przez MSCHOA system, który monitoruje tranzyty statków handlowych w Zatoce Adeńskiej. MSCHOA ostrzega o zagrożeniu piractwem, przekazuje najnowsze antypirackie wskazówki dla branży, a także pozwala armatorom i operatorom zarejestrować swoje ruchy w regionie. Ważnym narzędziem jest także internetowy kanał komu-

³⁶ S. Kalitowski, *op. cit.*

³⁷ R. Gunaratna, *op. cit.*

nikacyjny „Merkury”, umożliwiający wszystkim krajom współpracującym natchmiastową wymianę informacji operacyjnych.

Wojsko korzysta natomiast z systemu CENTRIX, który niemal w czasie rzeczywistym pozwala na komunikację (za pomocą poczty głosowej, e-mail, zamieszczania informacji w Internecie czy czatu) i koordynację oraz dystrybucję wspólnego obrazu taktycznego na niejawnej domenie.

Co ważne i godne podkreślenia, skoordynowane działania zaczęły przynosić rezultaty. Wspólne wysiłki połączonych sił morskich (CMF), NATO i Unii Europejskiej *Naval Forces* (EUNAVFOR) dały efekt w postaci coraz wyższej liczby udaremnionych napadów.

Bardzo ważnym urządzeniem, które potrafi odstraszyć potencjalnych intruzów na wodzie, jest urządzenie akustyczne LRAD. Ogłasza ono wiązkami dźwięku o bardzo dużej liczbie decybeli, co może spowodować obrażenia w bliskiej odległości. LRAD jest już na wyposażeniu wielu statków floty USA czy Chin³⁸. System ten skutecznie odstraszył m.in. w 2005 roku piratów chcących zaatakować luksusowy statek wycieczkowy „Seabourn Spirit”³⁹. Podobnym urządzeniem do LRAD jest emiter mikrofal ADS, który powoduje szybkie rozgrzanie skóry człowieka, zmuszając go jednocześnie do ucieczki⁴⁰. Najnowszą bronią jest natomiast system laserowy BAE Systems, którego głowica daje tak intensywne światło, że uniemożliwia ono skuteczne użycie broni typu AK47 czy wyrzutni RPG. Wszystkie wymienione powyżej urządzenia nie wyrządzają trwałej szkody człowiekowi.

Zakończenie

Po zakończeniu zimnej wojny notuje się stały wzrost terroryzmu i piractwa morskiego. O ile piraci pojawiali się na morzach i oceanach świata od wieków, o tyle terroryzm morski wydaje się być zjawiskiem świeżym i niezwykle niebezpiecznym. Ataki przeprowadzane na jednostki pływające czy infrastrukturę portową stają się coraz bardziej intensywne, a koszty osobowe i ekonomiczne coraz wyższe i bardziej dotkliwe. Niestety, pomimo rozwoju nowych technologii, zagrożenie nie spada, gdyż terroryści korzystają z najnowszych osiągnięć nauki i techniki, a co gorsza są gotowi na najwyższe poświęcenie, jakim jest ludzkie życie, aby osiągnąć zamierzony cel. Dlatego niezwykle ważna jest prewencja oraz stałe monitorowanie grup terrorystycznych w ich działaniach i zamierzeniach, gdyż koszt zaniechania obserwacji lub błędu może nieść za sobą tragiczne skutki dla wielu ludzi.

³⁸ <http://www.naval-technology.com/features/>, z dnia 10.11.2012 r.

³⁹ K. Kubiak, *op. cit.*, s. 38.

⁴⁰ D. Michałowski, *Nowe technologie w walce z terroryzmem*, <http://www.psz.pl/tekst-29508/>, z dnia 10.11.2012 r.

Literatura

1. Aleksandrowicz T.R., *Nowy terroryzm*, [w:] *Współczesne zagrożenia terroryzmem oraz metody działań antyterrorystycznych*, pod red. J. Szafrąńskiego, Szczytno 2007
1. Aleksandrowicz T.R., *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008
2. Drewek W., *Zagrożenia i problemy w transporcie gazu ziemnego drogą morską*, „Logistyka” 2011, nr 5
3. Elegant S., *Dire Straits*, „Time Magazine” 2004, No. 22
4. Gunaratna R., *The asymetric threat from maritime terrorism*, „Jane's Navy International”, October 2001
5. <http://www.naval-technology.com/features/featurehow-to-catch-a-pirate-cooperation-is-key>
6. <http://www.special-ops.pl/artukul/id190,terroryzm-morski-al-kaida-w-poszukiwaniu-nowych-celow>
7. <http://www.timesofisrael.com/france-puts-city-of-poros-gunmen-on-trial/>
8. Jorish A., *Today's Pirates Have Their Own Stock Exchange*, „The Wall Street Journal”, June 16, 2011
9. Kalitowski S., *Terroryzm morski*, <http://www.terroryzm.com/terroryzm-morski/>
10. Kubiak K., *Atak terrorystyczny na port Aszdod*, „Przegląd Morski” 2009, nr 2
11. Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, DSW 2007
12. Kubiak K., *Zamach terrorystyczny na prom SuperFerry 14*, „Przegląd Morski” 2009, nr 6
13. Lennox-Gentle T., *Piracy, Sea Robbery, and Terrorism: Enforcing Laws to Deter Ransom Payments and Hijackin*, „Transportation Law Journal” 2010, No. 3
14. Michałowski D., *Nowe technologie w walce z terroryzmem*, <http://www.psz.pl/tekst-29508/Daniel-Michalowski-Nowe-technologie-w-walce-z-terroryzmem>
15. *Terroryzm polityczny*, (red.) J. Muszyński, Warszawa 1981
16. Pikulski S., *Prawne środki zwalczania terroryzmu*, Olsztyn 2000
17. *Słownik języka polskiego*, Warszawa 2002
18. Vallar C., *Piracy versus Terrorism*, <http://www.cindyvallar.com/terrorism.html>
19. Wardin K., *Współczesne piractwo morskie zagrożeniem dla międzynarodowego transportu morskigo*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni” 2009, nr 3
20. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Kaper>
21. Wojciechowski T., *Baza Bazy*, „Wprost” 2001, nr 8

MARTIME TERRORISM. MODERN THREAT TO INTERNATIONAL TRANSPORT

Summary

The article discusses the problems of modern maritime terrorism, presenting a historical overview of the phenomenon and the basic differences between piracy and maritime terrorism. The study brings closer the