

Marian Kopczewski

Akademia Wojsk Lądowych we Wrocławiu
Wydział Nauk o Bezpieczeństwie
ORCID 0000-0002-0402-0477

Paweł Szmitkowski

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Wydział Humanistyczny
ORCID 0000-0001-9288-9182

Analiza możliwości przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym w rejonie Zatoki Gdańskiej

Analysis of the possibility of anti-terrorist threats
in the region of the Gulf of Gdansk

Abstrakt: Działania terrorystyczne w obszarach morskich charakteryzują się dużą swobodą wyboru celu, użyciem różnorodnych środków rażenia, jak i możliwością łatwego, skrytego przedostania się w rejon działań. Taka sytuacja wymaga zespolenia działań wszystkich służb, wypracowania skutecznych metod przeciwdziałania i likwidacji skutków ataku. W dobie przepływu na olbrzymią skalę towarów inaczej trzeba spojrzeć też na bezpieczeństwo przesyłek, w tym szczególnie kontenerowych. Wysoka anonimowość tych transportów powoduje, że mogą one zostać wykorzystane przez terrorystów do przesyłania substancji trujących, ładunków wybuchowych czy śmieci radioaktywnych. Dzięki ustawieniu odpowiednich urządzeń programujących eksplozja kontenera może nastąpić wiele tysięcy kilometrów od miejsca nadania (np. w porcie w Gdyni). Uwolnienie materiałów znajdujących się w kontenerach może doprowadzić do skażenia środowiska naturalnego na ogromną skalę i wywołać panikę wśród ludności cywilnej. Celem opracowania jest wykazanie ewentualnych zagrożeń mogących wystąpić w rejonie Zatoki Gdańskiej, jak również określenie możliwych form przeciwdziałania aktom przemocy tego rodzaju

Słowa kluczowe: port morski, zagrożenia, terroryzm, zwalczanie

Abstract: Terrorist activities in marine areas are characterized by a great freedom to choose, using a variety of means of destruction and the possibility of easy, secretive reach the area of operations. This situation requires a fusion

between all the services, the development of effective methods of prevention and liquidation of consequences of the attack. In the era of the flow of goods on a massive scale, otherwise you need to look also for the safety of shipments in particular container. High anonymity of these shipments means that they can be used by terrorists to transfer toxic substances, explosives or radioactive garbage. By setting appropriate programming devices, the explosion of the container may be many thousands of kilometers from the place of origin (eg. In the port of Gdynia). The release of materials in containers can lead to contamination of the environment on a massive scale and panic among the civilian population.

Keywords: seaport, threats, terrorism, fight

Wstęp

Każde państwo jest szczególnie interesującym miejscem działania terrorystów. Przyczyn tego stanu rzeczy jest wiele, jednak za najważniejszą należy uznać demokratyczny porządek wewnętrzny. System takich rządów stwarza możliwości wymuszenia określonych zachowań poprzez oddziaływania terrorystyczne na przypadkowych obywateli lub na węzłowe punkty infrastruktury bytowej. Teza, iż niektóre rządy traktują terroryzm jako jeden z instrumentów polityki międzynarodowej jest bezsporna i należy przypuszczać, iż ta tendencja będzie się pogłębiać.

Zjawiskiem nowym jest terroryzm morski, według specjalistów „gałąź rozwojowa”. Składa się na to kilka przyczyn. Przede wszystkim komunikacja morska jest prawdziwym krwiobiegami współczesnej, globalnej gospodarki. Żegluga realizuje 98% międzykontynentalnej wymiany handlowej według wolumenu wartości. Europa Zachodnia jest na przykład uzależniona od importu drogą morską surowców energetycznych, w ten sposób zaspokajane jest nie mniej niż 50% popytu na ropę naftową. Ataki wymierzone w system handlu morskiego (statki, infrastrukturę portową) wywołać mogą dalekosiężne reperkusje o ponadregionalnym zasięgu.

Rejon Zatoki Gdańskiej, ze względu na znaczenie gospodarcze oraz tendencje rozwojowe, może być zagrożony ewentualnymi atakami terrorystycznymi. Ich skutki mogą być niewyobrażalnie duże tak dla tego rejonu, jak i dla całego obszaru Polski. Gospodarka Zatoki Gdańskiej ściśle związana jest z jej geofizycznym położeniem.

Położenie to stało się determinantem rozwoju gałęzi przemysłu, które są kluczowe dla tego regionu. Porty morskie, „okna na świat” to logistyczny i gospodarczy węzeł w systemie transportu globalnego o silnym morskim charakterze, w którym koncentruje się funkcjonalnie i przestrzennie różnorodna działalność bezpośrednio i pośrednio związana z łańcuchami logistycznymi, których elementem pozostają lądowo-morskie łańcuchy transportowe.

Analiza zagrożenia terroryzmem Zatoki Gdańskiej

Terroryzm jest najczęściej definiowany jako użycie siły lub przemocy przeciwko osobom lub własności z pogwałceniem prawa, mające na celu zastraszenie i w ten sposób wymuszenie na danej grupie ludzi realizacji określonych celów. Działania terrorystyczne mogą dotyczyć całej populacji, jednak najczęściej są one uderzeniem w jej niewielką część, aby pozostałych zmusić do odpowiednich zachowań. Działania grup terrorystycznych mają na celu osiągnięcie spodziewanego efektu, przy czym mogą być ukierunkowane na oddziaływanie na różne cele lub grupy celów mogących przynieść im mniejsze lub większe korzyści. Wybór celu będzie więc uzależniony od uzyskania założonego efektu, jaki dana grupa zbrojna chce osiągnąć. Przedmiotem ataków mogą stać się informatyczne systemy finansowe, węzły komunikacyjne, zakłady o znaczeniu gospodarczym dla rejonu, rafinerie, systemy przeladunkowe, lotniska, bazy morskie, porty, aglomeracje miejskie, urzędy państwowe. Stopień zagrożenia w stosunku do obiektów morskich i przybrzeżnych jest trudny do określenia oraz mało przewidywalny, jednakże można z pewnym prawdopodobieństwem określić stopień ryzyka wystąpienia takiego działania, jak również dokonać klasyfikacji obiektów, przypisując im odpowiedni poziom wystąpienia tego ryzyka. Biorąc pod uwagę dotychczasowe akty terroryzmu na świecie oraz specyfikę Zatoki Gdańskiej, można określić przewidywalne stopnie takiego zagrożenia, wiążąc je z obiektami ewentualnego ataku.

Potencjalnym celem ataków terrorystycznych mogą być jednostki transportowe przewożące ładunki inne niż płynne (masowce, drobnicowce, kontenerowce, ro-ro, promy pasażersko-towarowe). Następstwa ataków na tę grupę obiektów mogą obejmować koszty

(wartość) ładunku i tonażu utraconego w następstwie uszkodzenia lub zatopienia jednostki. W tym przypadku straty będzie ponosił ubezpieczyciel, towarzystwa asekuracyjne i nie będzie to miało znacznego wpływu na ekonomikę regionu.

Drugim, poważniejszym aspektem ataku na ten rodzaj obiektu jest wzrost kosztów transportu związany z ryzykiem żeglugi. Składają się na to takie czynniki jak wzrost stawek ubezpieczenia statków, stawek ubezpieczenia frachtu, kosztów osobowych.

Tabela 1. Poziom ryzyka zagrożenia terroryzmem obiektów

Poziom zagrożenia terrorystycznego	Opis poziomu zagrożenia	Obiekty morskie i przybrzeżne zaliczane do poziomu zagrożenia
Niski poziom zagrożenia	Atak nie ma miejsca (wprowadzenie nieprawdziwych informacji); Akcja terrorystyczna związana z utrzymaniem niepewności; Brak ewentualnej szkody; Krótkotrwałe zakłócenie w funkcjonowaniu obiektów	- jednostki transportowe (kontenerowce, masowce, drobnicowce) - szlaki komunikacyjne - infrastruktura portowa, stocznie, - zabezpieczenie hydronawigacyjne - instalacje przeładunku produktów płynnych
Średni poziom zagrożenia	Ataki mające na celu wywołanie zagrożenia Ataki z użyciem szybkich łodzi Zagrożenie minowe Dywersja podwodna	- redy portów i kotwicowiska - tory podejściowe do portów - jednostki przewożące produkty płynne (tankowce, gazowce) - promy morskie i pasażerskie
Wysoki poziom zagrożenia	Ataki mające duży wpływ na gospodarkę i środowisko; Atak niosący dużą liczbę ofiar; Atak doprowadza do katastrofy ekologicznej; Atak z użyciem broni biologicznej	- statki pasażerskie - tankowce, chemikaliowce, gazowce - rafinerie - tereny przyportowe (miejskie)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *An Assessment of the vulnerability of civilian maritime assets of NATO nation to a terrorist attack*, NATO Heads of State and Government, Wales Summit Declaration, 2014, s. 2-4.

W warunkach Zatoki Gdańskiej można założyć, iż od momentu zaistnienia takiej sytuacji instytucje ubezpieczeniowe renegocjowałyby umowy z armatorami jednostek utrzymujących połączenie z portami w Gdańsku i Gdyni. Jeśli zagrożenie przedłużałoby się w czasie, organizacje żeglugowych firm ubezpieczeniowych mogłyby ogłosić ten obszar rejonem podwyższonego ryzyka, co pociągnęłoby dalszy wzrost stawek ubezpieczeniowych. W konsekwencji doprowadziłoby to do ograniczenia ruchu morskiego w tym rejonie. Następstwami takiego działania byłyby prawdopodobnie spadek konkurencyjności polskiego eksportu, pogorszenie bilansu finansowego, groźba utraty rynków, spadek konsumpcji wewnętrznej, wzrost cen towarów, pogorszenie wyników finansowych przedsiębiorstw, co w końcu mogłoby doprowadzić do załamania gospodarczego rejonu.

Ataki na jednostki przewożące substancje ropopochodne mają zazwyczaj wywołać katastrofę ekologiczną, a nie zniszczenie jednostki. Ciągły wzrost przeładunku tego typu substancji w portach wiąże się ściśle ze wzrostem ilości tych jednostek w obszarze zatoki. Jedną z konsekwencji ataku na statki transportujące ropę lub produkty ropopochodne może być znaczny skok kosztów transportu tej grupy ładunków, a co za tym idzie wzrost cen tego produktu na rynku. Oprócz aspektu ekonomicznego takich działań należy szczególnie zwrócić tu uwagę na aspekt ekologiczny, jaki może wywołać wyciek ropy w rejonie Zatoki Gdańskiej. Trudno jest całkowicie oszacować następstwa takiego zdarzenia (często rozciągnięte są one w czasie), jednakże na podstawie dotychczasowych katastrof można określić rozmiar takiego zdarzenia. Podczas określania następstw rozlewu ropy naftowej o tak dużej skali można wyodrębnić skutki światowe, regionalne i krajowe, jak również można je podzielić na mierzalne (możliwe do oszacowania) i niemierzalne (trudne lub niemożliwe do oszacowania). Analizując katastrofy „Amoco Cadiz”, „Exxon Valdez” czy „Prestige”, można przypuszczać, iż koszt całkowity podobnego zdarzenia na Zatoce Gdańskiej mógłby być oszacowany na około 1,5 mld USD¹. Obszar Zatoki Gdańskiej i jej część składowa, Zatoka Pucka, jest siedliskiem około 120 gatunków ryb,

¹ M. Prus, *Ekonomiczne skutki rozlewu ropy naftowej na przykładzie „Amoco Cadiz”*, „Technika i Gospodarka Morska” 1983, nr 11, s. 597.

z czego około 14 to gatunki przemysłowe (konsumpcyjne), oraz siedliskiem tarłowym wielu gatunków. Degradacja środowiska wodnego prawdopodobnie byłaby tak duża, że do jej całkowitego odtworzenia potrzeba byłoby dziesiątków lat². Katastrofa ekologiczna pociągnęłaby również za sobą skutki ekonomiczne w rejonie. Zanik rybołówstwa, turystyki mógłby doprowadzić do skokowego wzrostu bezrobocia. Rejon zatoki jest bardzo atrakcyjnym miejscem turystycznym, z tej działalności gospodarczej ponad połowa mieszkańców czerpie korzyści finansowe. Podsumowując, skutki działań terrorystycznych na zbiornikowce w rejonie zatoki mogą doprowadzić do:

- wzrostu cen ropy, paliw i produktów pochodnych na rynku krajowym;
- załamania rybołówstwa, turystyki oraz utraty pozycji na arenie europejskiej;
- skokowego pogorszenia sytuacji społecznej, wzrostu bezrobocia;
- zahamowania procesu dywersyfikacji dostaw produktów energetycznych;
- pogorszenia stosunków międzynarodowych i stosunków z państwami sąsiadującymi.

Potencjalne cele nabrzeżne ataku terrorystycznego w rejonie Zatoki Gdańskiej mogą dotyczyć obiektów, które odgrywają szczególną rolę w funkcjonowaniu gospodarki rejonu. Następstwa takich ataków mogą mieć skutki bezpośrednie (środki trwałe, infrastruktura przemysłowa i portowa), jak i skutki pośrednie (funkcjonowanie gospodarki, sytuacja społeczna regionu)³. Akcje terrorystyczne wymierzone w stocznie mogą obniżyć ich atrakcyjność jako przedsiębiorstwa, wiarygodność, zachwiać rynkiem tej branży, powodując ogromne straty. Następstwa takich działań będą również odczuwalne dla kooperantów (zakłady przemysłu metalowego realizują aż 65% swojej produkcji na potrzeby przemysłu stoczniowego)⁴.

Porty morskie Gdańsk, Gdynia odgrywają szczególną rolę w polskim handlu zagranicznym, a dalsze inwestycje w tym

² Wywiad przeprowadzony z dr. K. Skóra, kierownikiem Stacji Morskiej Uniwersytetu Gdańskiego.

³ K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005, s. 140.

⁴ *Ibidem*, s. 143.

kierunku, jak budowa terminalu kontenerowego w Gdańsku czy terminalu pasażersko-promowego w Gdyni świadczy o ciągłym wzroście ich znaczenia. Dodatkowo dyrektywa Unii Europejskiej dotycząca paneuropejskiego korytarza transportowego TINA VI podniesie atrakcyjność tych portów i połączy północ z południem Europy. Spadek obrotu towarowego, wynoszący obecnie 25% masy towarowej traktowanego łącznie eksportu oraz 16% importu, mogłyby drastycznie zmaleć, co spowodowałoby lawinowe konsekwencje w innych dziedzinach gospodarki. Port Północny w systemie zabezpieczenia energetycznego państwa odgrywa szczególną rolę. Obecnie ropa transportowana drogą morską zabezpiecza około 89% potrzeb Rafinerii Gdańskiej⁵. Przerwy w funkcjonowaniu tego terminalu w związku z atakami terrorystycznymi mogą doprowadzić do zachwiania rynku paliw, zatrzymania produkcji przez największe zakłady branży chemicznej. Rafineria Gdańska na swoim terenie posiada zbiorniki o pojemności od 11 000 m³ do 460 000 m³ na ropę naftową, gazy płynne, paliwa oraz oleje i asfalty⁶. Oprócz aspektu gospodarczego ataku grup terrorystycznych na rafinerię, należy podkreślić, iż trudne do oszacowania jest zagrożenie dla mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej, jak i dla środowiska naturalnego. Rozmiary takiego zagrożenia nie były przedmiotem symulacji, jednak informacji mogą dostarczyć pewne dane szacunkowe na temat skutków takiego zdarzenia z podobnych wypadków na świecie. W 1996 roku wybuch zbiornika z benzyną 1500T w rafinerii Pemex w Meksyku spowodował śmierć 511 osób, rannych zostało 1750 osób, zniszczeniu uległo 149 budynków, a 1358 zostało uszkodzonych. W tej samej rafinerii eksplozja trzech zbiorników 4500T stworzyła zagrożenie dla 10000 osób⁷. Pożar w rafinerii w północnych Czechach spowodował straty infrastruktury szacowane na około 10-100 mln USD i zagrożenie dla mieszkańców. Każdy akt terrorystyczny wymierzony w taki zakład może spowodować zagrożenie dla ludności poprzez niekontrolowane przedostanie się do atmosfery toksycznych środków

⁵ Lotos S.A. *Raport roczny 2004*, <http://www.lotos.pl/finanse/finanse.html> (dostęp: 19.06.2006).

⁶ Ibidem.

⁷ *Meksyk: Płoną zbiorniki z paliwem*, „Rzeczpospolita” 1996, nr 264.

przemysłowych⁸. Wybuch jednego ze zbiorników na terenie rafinerii mógłby spowodować śmiertelne zagrożenie dla mieszkańców, wstrzymanie pracy w zakładach przyległych, porcie oraz blokadę dróg, a w tym trasy Gdańsk-Warszawa.

Podsumowując, potencjalne akty terrorystyczne w rejonie Zatoki Gdańskiej mogą wywołać następstwa wewnętrzne dotyczące regionu, jak i kraju, do których możemy zaliczyć:

- a) ekonomiczne: zwiększenie cen towarów importowanych i podwyższenie eksportu, utrudnienie dostaw podstawowych surowców energetycznych (ropa naftowa, gaz ziemny), a co za tym idzie zatrzymanie procesu dywersyfikacji dostaw tych surowców, zmniejszenie liczby inwestycji zagranicznych w skali regionu oraz spadek wyników ekonomicznych regionu, ponoszenie kosztów zniszczeń infrastruktury przemysłowej, komunikacyjnej, ponoszenie kosztów likwidacji rozlewu ropy naftowej w skali katastrofalnej;
- b) społeczne: utrata zaufania do służb państwowych, administracji, wzrost bezrobocia, pogorszenie warunków życia w regionie.

Możliwości przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym i specjalnym w obszarze Zatoki Gdańskiej

Zwalczanie terroryzmu odbywa się poprzez użycie różnych środków i metod. Państwa w tej walce sięgają głównie, obok środków politycznych, po wojsko, policję oraz służby specjalne. Jednakże przeciwdziałanie terroryzmowi nie może opierać się wyłącznie na działaniach operacyjnych. Niezbędne są również środki polityczne i prawne, które, gdy zachodzi taka potrzeba, powinny maksymalnie ułatwiać wszelkie działania mające na celu powstrzymanie terroryzmu.

Status prawny Zatoki Gdańskiej

Obszary morskie charakteryzują się zróżnicowaniem swego statusu prawnego, stąd też potrzeba ich klasyfikacji. Konwencja

⁸ K. Kubiak, *Przyszła wojna*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2002, nr 1, s. 60-63.

o prawie morza z Montego Bay z roku 1982 precyzyjnie reguluje status prawny obszarów morskich, wyróżniając ich szczególne rodzaje. W świetle tych przepisów w Zatoce Gdańskiej możemy wyróżnić obszary morskie wchodzące w skład terytorium państwa, takie jak: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne. Morskie wody wewnętrzne położone są między lądem a morzem terytorialnym. Ich status prawny zapewnia całkowitą i wyłączną władzę państwa nabrzeżnego, która rozciąga się także na przestrzeń powietrzną i dno morskie. Państwo nabrzeżne ma prawo regulowania dostępu obcych statków i okrętów, warunków ich dopuszczania i przebywania na wodach wewnętrznych. Na ich obszarach nie obowiązuje prawo nieszkodliwego przepływu. W skład wód wewnętrznych wchodzi:

- zatoki – gdy ich brzegi należą tylko do jednego państwa, a szerokość wejścia do zatoki nie przekracza 24 Mm;
- zatoki historyczne – gdy prawa państwa nabrzeżnego do zatoki opierają się na długotrwałym i efektywnym wykonywaniu zwierzchnictwa terytorialnego przez państwo nabrzeżne oraz uznanego zwierzchnictwa przez inne państwa;
- porty otwarte – to porty dostępne dla obcych statków handlowych zwyczajowo zawijających, służą do handlu międzynarodowemu;
- porty zamknięte – to porty wojenne i rybackie, przeznaczone wyłącznie dla własnych statków i dla własnej marynarki wojennej. Porty podlegają prawu i władzy państwa nabrzeżnego, także zawijające do nich statki obcych bander podlegają jurysdykcji państwa nabrzeżnego, ale nie podlegają jej okręty wojenne;
- redy – konwencja z roku 1982 traktuje je jako część morza terytorialnego, zaś ustawodawstwo niektórych państw jako wody wewnętrzne⁹.

Morze terytorialne obejmuje pas wód określonej szerokości (12 Mm) stanowiących część terytorium państwa nabrzeżnego, rozciągający się od wybrzeża lub wód wewnętrznych z jednej strony a morza otwartego z drugiej. Status prawny morza terytorialnego podlega władzy państwa nabrzeżnego, która rozciąga się na

⁹ L. Łukaszuk, *Międzynarodowe Prawo Morza*, Warszawa 1997, s. 48-51.

przestrzeń powietrzną nad morzem terytorialnym oraz na jego dno i wewnątrz ziemi pod nim. Na morzu terytorialnym obowiązuje porządek prawny państwa nadbrzeżnego, statki morskie podlegają prawu i władzy tego państwa.

Uwarunkowania prawne działań antyterrorystycznych

Morze terytorialne i wody wewnętrzne charakteryzują się całkowitą suwerennością państwa nadbrzeżnego. Spod jurysdykcji wyłączone są okręty wojenne i niehandlowe statki państwowe. Ograniczeniem suwerenności państwa nadbrzeżnego na morzu terytorialnym jest prawo nieszkodliwego przepływu. Państwo nadbrzeżne reguluje wykonywanie tego prawa zgodnie z prawem międzynarodowym zwyczajowym i umownym, może czasowo je zawieszać, ale bez dyskryminacji obcych statków. Działania na tym obszarze podlegają bezpośrednio prawu wewnętrznemu. Artykuł 111 punkt 1 konwencji z roku 1982 określa precyzyjnie, kiedy jednostki w służbie państwowej mogą użyć prawa pościgu w stosunku do statku, który dopuścił się naruszenia przepisów prawnych obowiązujących na wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym. Prawo to ustaje, kiedy ścigany statek wpłynie na morze terytorialne własnego kraju lub państwa trzeciego. Podstawą prawną zwalczania aktów terrorystycznych na morzu jest Konwencja o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (1988 r.)¹⁰, zwana też konwencją rzymską. W przypadku zwalczania aktów bezprawnych przeciwko bezpieczeństwu żeglugi powyższa konwencja nie formułuje definicji aktu przemocy. Twórcy dokumentu, wobec braku jednolitej definicji terroryzmu, posłużyli się terminem „przestępstwo”¹¹. W świetle tego dokumentu każda osoba popełnia przestępstwo, jeżeli w sposób zamierzony lub celowy:

- zajmuje statek lub przejmuje nad nim kontrolę przy użyciu siły lub groźby jej użycia, lub przy pomocy wszelkiej innej formy zastraszenia;

¹⁰ *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation concluded at Rome 10 March 1988*, <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv8-english.pdf> (dostęp: 18.12.2018).

¹¹ K. Kubiak, *Prawa i obowiązki państwa w zakresie zwalczania przemocy na morzu w świetle Konwencji Rzymskiej*, „Przegląd Morski” 1996, nr 3, s. 40.

- dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciw osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze statku;
- niszczy statek lub powoduje uszkodzenie statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrozić bezpiecznej żegludze statku;
- przy pomocy jakichkolwiek środków umieszcza lub powoduje umieszczenie na statku urządzeń lub materiału, który może zniszczyć dany statek lub spowodować uszkodzenie jego lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwem;
- niszczy lub w sposób poważny uszkadza morskie urządzenia nawigacyjne lub w równie poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie to przeszkadza bezpiecznej żegludze statku;
- przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, powodując przez to zagrożenie dla żeglugi statku;
- rani lub zabija jakąkolwiek osobę w związku z dokonaniem lub próbą dokonania jednego z przestępstw w punktach wymienionych powyżej¹².

W myśl tej konwencji państwo winno rozciągnąć swoją jurysdykcję na wyżej wymienione czyny, jeżeli:

- wymierzone były one przeciw jednostce podnoszącej banderę tego państwa w czasie popełnienia przestępstwa;
- popełnione były na terytorium państwa;
- popełnione były przez osobę posiadającą obywatelstwo państwa;
- popełnione zostały przez bezpaństwowca, którego stale miejsce pobytu znajduje się na terytorium państwa;
- skutki przestępstwa odnoszą się do obywatela państwa;
- przestępstwo dokonane jest w celu zmuszenia państwa do podjęcia określonego działania lub zaniechania działania¹³.

¹² *Convention for the Suppression of Unlawful Acts...* op. cit.

¹³ M. Czernis, *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 3-4, s. 222-225.

Powyższe postanowienia umożliwiają jednostkom w służbie państwowej skuteczne zwalczanie aktów przemocy na morzu, jak również zapobieganie im.

W ostatniej dekadzie XX wieku opracowano kolejne trzy konwencje, jednak żadna z nich, podobnie jak wcześniejsze, nie obejmuje swoim zakresem całości zjawiska terroryzmu, a jedynie poszczególne jego aspekty. Najważniejszym spośród dokumentów dotyczącym terroryzmu przyjętych na forum Organizacji Narodów Zjednoczonych jest niewątpliwie Rezolucja 1373 (2001) Rady Bezpieczeństwa ONZ. Dokument ten określa ramy praktycznej współpracy państw w dziedzinie zwalczania terroryzmu międzynarodowego. Stanowi również punkt odniesienia dla wielu innych dokumentów przyjmowanych na forach różnych organizacji narodowych, w tym Unii Europejskiej.

Jednym z najważniejszych dokumentów, które kształtują obecne działania Unii Europejskiej w omawianym zakresie, jest Ramowa Decyzja Rady o zwalczaniu terroryzmu z dnia 13 czerwca 2002 r. (2002/475/JHA). Decyzja składa się z 13 artykułów, poprzedzonych wstępem dotyczącym ogólnych zasad zwalczania terroryzmu w ramach Unii Europejskiej. Decyzja ramowa z 13 czerwca 2002 roku o zwalczaniu terroryzmu zobowiązuje państwa członkowskie UE do przyjęcia jednolitej definicji przestępstwa o charakterze terrorystycznym. Definicja przestępstwa o charakterze terrorystycznym, określona w art. 1 Decyzji ramowej, skonstruowana jest z dwóch elementów: pierwszy określa alternatywnie trzy cele działania sprawcy, drugi – katalog przestępstw, które, jeśli zostaną popełnione w jednym z trzech wymienionych celów, mają być uznane za posiadające charakter terrorystyczny.

Czynne odpieranie i zapobieganie aktom przemocy na morzu przez jednostkę w służbie państwowej reguluje art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych, zezwalając na użycie siły w celu odparcia bezpośredniego zagrożenia lub samoobrony. Wiele państw na podstawie tego artykułu opracowało własne prawne regulacje dotyczące użycia siły przez jednostki służby państwowej. W warunkach polskich zastosowano podział kompetencji, w ramach którego za ochronę granicy morskiej odpowiada Straż Graniczna, obrona obszarów morskich na wypadek wojny podlega Marynarce Wojennej, a administrow-

wanie obszarami morskimi należy do kompetencji właściwych Urzędów Morskich. Zgodnie z tym podziałem za bezpieczeństwo na wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym odpowiedzialna jest Straż Graniczna, która zgodnie z art. 25 pkt 1 ustawy z 1990 r. o tej służbie może użyć uzbrojenia w celu zatrzymania jednostki naruszającej obowiązujące przepisy na tych wodach¹⁴. Zapis ten nie daje możliwości użycia uzbrojenia w samoobronie lub w celu obrony innej jednostki.

Możliwe formy i środki przeciwdziałania terroryzmowi

Ustawodawstwo polskie wyodrębnia tradycyjne zakłady przemysłowe oraz zakłady specjalne (zakłady o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym). W rejonie Zatoki Gdańskiej znajduje się 11 takich zakładów¹⁵. Tworzenie systemu ochrony zakładów przemysłowych oparte powinno być na takich elementach, jak zabezpieczenie: techniczne, osobowe, specjalne. Wszystkie te elementy powinny funkcjonować wspólnie i uzupełniać się wzajemnie. Należy tu zaznaczyć, że podejmowane działania w celu zabezpieczenia obiektu mogą jedynie znacznie ograniczyć wystąpienie zagrożenia, a nie całkowicie je eliminować.

W polskich portach w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie morskim, ustalenia roli i zakresu odpowiedzialności poszczególnych instytucji oraz określenia zasad międzynarodowej współpracy w wykrywaniu i przeciwdziałaniu zagrożeniom dla statków wprowadzono postanowienia Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu i Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (Kodeks ISPS - International Ship and Port Facility Security Code). Przykładem może tu być Port Gdańsk, który otrzymał numer IMO 12543 oraz lokalizator ONZ PLGDN. W ZMPG SA, gdzie funkcjonuje zintegrowany system zarządzania ochroną, nad bezpieczeństwem czuwają wyspecjalizowane jednostki ratownictwa pożarowego, technicznego, ekologicznego, medycznego, ochrony osób i mienia. W uzgodnieniu z nimi należy

¹⁴ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, Dz.U. 1990, nr 78, poz. 462.

¹⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lutego 2002 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, Dz.U. 2002, nr 13, poz. 122.

opracować plan ochrony, który musi zabezpieczać statek bądź obiekt portowy na trzech poziomach bezpieczeństwa.

Pierwszy poziom ochrony bezpieczeństwa (normalny) oznacza poziom, na którym utrzymywane są odpowiednie minimalne środki ochrony bezpieczeństwa, co znaczy, że statek oraz obiekt portowy działa normalnie. Drugi poziom ochrony bezpieczeństwa (podwyższony) oznacza poziom, na którym środki ochrony bezpieczeństwa utrzymywane są tak długo, jak długo istnieje podwyższone ryzyko wystąpienia zdarzenia godzącego w bezpieczeństwo. Trzeci poziom ochrony bezpieczeństwa (wyjątkowy) oznacza poziom, na którym kolejne specyficzne środki ochrony bezpieczeństwa utrzymywane są przez ograniczony okres czasu, kiedy wystąpienie zdarzenia godzącego w bezpieczeństwo jest prawdopodobne lub bliskie, chociaż może nie być możliwa identyfikacja konkretnego celu ataku.

Plan Ochrony Bezpieczeństwa Obiektu lub Urządzenia Portowego (PFSP) precyzuje procedury ochrony bezpieczeństwa na wszystkich trzech poziomach, jak również przedstawia tok postępowania w przypadku przechodzenia z jednego poziomu na drugi. W celu stworzenia realnych i potencjalnych zagrożeń obiektów portowych powinny powstać tzw. lokalne Zespoły Bezpieczeństwa, w skład których powinny wejść terenowe placówki Straży Granicznej, Policja, Straż Pożarna, Zarządy Portów. Powstałe zespoły pozwolą na określenie realistycznych zagrożeń. W ocenie stopnia ochrony bezpieczeństwa obiektu lub urządzenia portowego PFSA zawarte są między innymi informacje dotyczące identyfikacji i oceny ważnych elementów infrastruktury, które wymagają ochrony, oraz możliwych zagrożeń tych obiektów.

Oszacowanie ryzyka w obiekcie portowym wykonuje się etapowo poprzez:

- określenie potencjalnych zagrożeń – scenariusze;
- określenie skutków zagrożeń w obiekcie portowym;
- określenie środków w celu minimalizacji ryzyka;
- potrzebę obniżenia poziomu zagrożenia.

Na terenie każdego portu powinny zostać wskazane obiekty lub urządzenia portowe, które powinny być szczególnie chronione ze względu na ich podstawowe znaczenie. Można do nich zaliczyć m.in.:

drogi dojazdowe do obiektu, wejścia, bramy, obszary kotwicowisk, obiekty i urządzenia przeładunkowe, systemy zarządzania ruchem w porcie, elektryczne systemy dystrybucji, mosty, tory¹⁶. Te nowe postanowienia tworzą międzynarodowe ramy współpracy statków, obiektów i urządzeń portowych w celu zidentyfikowania i zapobiegania aktom zagrażającym bezpieczeństwu w sektorze gospodarki morskiej.

W przypadku obszarów morskich działania zabezpieczające powinny obejmować jednostki pływające, zabezpieczenie hydrograficzno-nawigacyjne, jak też rejonry szczególnie podatne na działania terrorystyczne (tory podejściowe do portów, redy, kotwicowiska). Podstawową formą zabezpieczenia tych rejonów jest z pewnością system rozpoznania sytuacji w obrębie Zatoki Gdańskiej. Obecnie monitorowaniem tego rejonu zajmuje się Morski Oddział Straży Granicznej, wykorzystując Zautomatyzowany System Radiolokacyjnego Nadzoru (ZSRN), oraz Urząd Morski poprzez Vessel Traffic System (VTS) Zatoka Gdańska, wspierany technologią Automatic Identification System (AIS) i Vessel Management System (VMS)¹⁷. ZSRN zapewnia ciągłą kontrolę obszarów co najmniej morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych. W wyniku procesów pozyskiwania, gromadzenia i przetwarzania danych powstaje Kompleksowy Obraz Sytuacji Nawodnej (KOSN). Podstawą tego systemu są punkty obserwacyjne (PO) wyposażone w radary umożliwiające wykrywanie i śledzenie obiektów nawodnych oraz nisko lecących obiektów powietrznych. Zebrane dane w czasie rzeczywistym są przesyłane do Centralnego Ośrodka Nadzoru (CON), gdzie będzie wytworzony KOSN wsparty danymi z VTS, AIS oraz VMS¹⁸. W CON będzie przebiegał cały proces decyzyjny dotyczący kierowania działaniami w obszarze morskim podczas realizacji takich zadań, jak:

- koordynacja działań granicznych, sprawowanie nadzoru nad granicami;

¹⁶ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, część B pkt 15.7, <http://www2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx> (dostęp: 18.12.2018).

¹⁷ System monitoringu jednostek rybackich powyżej 20 metrów.

¹⁸ A. Gałęziowski, *Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich*, „Przegląd Morski”, 2005, nr 5, s. 50-70.

- użycie statków powietrznych do ochrony i nadzoru rejonów morskich;
- użycie sił i środków MOSG w nagłych przypadkach zagrożeń;
- użycie sił i środków MOSG podczas akcji SAR;
- eskortowanie statków obcych bander w ramach działań granicznych;
- użycie sił i środków w ramach współpracy z innymi instytucjami i organami państwowymi;
- ochrona zasobów naturalnych.

System VTS Zatoka Gdańska jest ważnym elementem monitoringu, jak i ochrony ruchu statków¹⁹. Organizacyjnie system VTS składa się z centrum i dwu podcentrów, zlokalizowanych w Kapitanatach Portów w Gdyni i Gdańsku. System identyfikacji i śledzenia VTS Zatoka Gdańska działa w oparciu o 5 radarów brzegowych, rozmieszczonych w następujących miejscach: latarnia morska Hel, Kapitanat Portu Gdynia, Kapitanat Portu Gdańsk, Górki Zachodnie, latarnia morska Krynica Morska oraz system automatycznej identyfikacji statków (AIS) – stacja bazowa na latarni morskiej Hel i radionamierniki RDF. Informacje z radarów przekazywane są do centrum VTS za pośrednictwem linii radiowych bądź kabla światłowodowego. Dane te po obróbce na centralnych procesorach wyświetlane są na stacjach operatorskich VTS Centrum oraz na stacji w Kapitanacie Portu Gdynia, Kapitanacie Portu Port Północny. W ramach funkcjonowania systemu statkom mogą być udzielane przez operatorów systemu VTS Zatoka Gdańska zalecenia, ostrzeżenia i instrukcje określonego zachowania się, jeśli parametry ich ruchu/pozycji zagrażają bezpieczeństwu żeglugi lub naruszają obowiązujące przepisy państwa, do którego należy port. Dane z systemu pozwalają uzyskać ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, pozycji, zamiarów, manewrów, identyfikacji innych statków, obszarów zageszczenia ruchu statków, ruchu statków o ograniczonej zdolności manewrowej i ograniczonych swym zanurzeniem, ładunków niebezpiecznych, które z kolei mogą być bardzo przydatne podczas zwalczania zagrożenia terrorystycznego.

¹⁹ Urząd Morski w Gdyni, <http://www.umgdy.gov.pl> (dostęp: 18.12.2018).

System kontroli akwenów morskich powinien także obejmować monitorowanie sytuacji podwodnej. W chwili obecnej brak jest jakichkolwiek stałych barier hydroakustycznych, zabezpieczających wejście okrętu podwodnego w rejon Zatoki Gdańskiej, gdzie mógłby prowadzić działania rozpoznawczo-wywiadowcze, fotografowanie przez peryskop nad i pod powierzchnią wody, stawianie min, transport grup dywersyjnych. Ze względu na znaczenie tego rejonu podsystem monitorowania sytuacji podwodnej powinien zostać rozwinęty w jej obszarze. Winien on obejmować tory podejściowe do Portu Północnego i Portu Gdynia oraz kotwiczowiska.

System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) stanowi element powstającego Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, tworzonego przez polską administrację morską. Dane z Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi są użytkowane przez Centrum Bezpieczeństwa Morskiego Urzędu Morskiego w Gdyni, służbę operacyjną Marynarki Wojennej, służbę Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej i służbę operacyjną Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Aplikacja SWIBŻ łącząc zobrazowanie mapy elektronicznej oparte na bieżącej informacji nautycznej, informację z Automatycznego Systemu Identyfikacji (AIS), VMS oraz bazy danych Służby Kontroli Ruchu Statków, pozwala na skuteczny nadzór nad ruchem statków przewożących ładunki niebezpieczne. Aplikacja wspomaga również działania związane z wykrywaniem sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w polskich obszarach morskich, takich jak: awarie statków, nieprzestrzeganie stref bezpieczeństwa wokół instalacji hydrotechnicznych, ruch tankowców jednokadłubowych, ruch statków uczestniczących w kolizjach czy symptomy zagrożenia terrorystycznego. Główne cele SWIBŻ to lepsze wykorzystanie informacji będących w posiadaniu polskiej administracji morskiej, Marynarki Wojennej i Straży Granicznej w zakresie:

- monitorowania ruchu statków;
- przewozu morzem ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających oraz pasażerów;
- bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz podniesienia zdolności reagowania w niebezpieczeństwie;

- ochrony bezpieczeństwa statków oraz obiektów i urządzeń portowych;
- ratowania życia na morzu;
- ochrony środowiska morskiego i innych.

System łączy ponad 40 użytkowników z różnych instytucji (Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, izby celne, SAR) i jest podstawową platformą wymiany informacji z centrami zarządzania kryzysowego na poziomie wojewodów oraz Centrum Reagowania Kryzysowego Ministerstwa Transportu i Budownictwa. Za podjęcie reakcji na zagrożenie odpowiadają różne organy, zgodnie z przyjętą zasadą decentralizacji kompetencji organów państwa. I tak w czasie stanu klęski żywiołowej działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom klęski żywiołowej lub ich usunięcia kierują:

- wójt (burmistrz, prezydent miasta) – jeżeli stan klęski żywiołowej wprowadzono tylko na obszarze gminy;
- starosta – jeżeli stan klęski żywiołowej wprowadzono na obszarze więcej niż jednej gminy wchodzącej w skład powiatu;
- wojewoda – jeżeli stan klęski żywiołowej wprowadzono na obszarze więcej niż jednego powiatu wchodzącego w skład województwa;
- minister właściwy do spraw wewnętrznych lub inny minister, do zakresu działania którego należy zapobieganie skutkom danej klęski żywiołowej lub ich usuwanie, a w przypadku wątpliwości co do właściwości ministra lub w przypadku, gdy właściwych jest kilku ministrów – minister wyznaczony przez Prezesa Rady Ministrów – jeżeli stan klęski żywiołowej wprowadzono na obszarze więcej niż jednego województwa.

Wymienione organy wykonują działania przy pomocy odpowiednio gminnego, powiatowego, wojewódzkiego zespołu zarządzania kryzysowego oraz Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego²⁰.

Od wielu lat trwa budowa Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM-I), który koordynowałby działania w kierunku bezpieczeństwa na obszarach morskich. Największym ograniczeniem tego systemu jest decentralizacja jego części składowych w różnych

²⁰ Sposób funkcjonowania tych zespołów reguluje *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*, Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590.

ośrodkach administracji państwowej (Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Ochrony Środowiska). Aby taki system antyterrorystyczny skutecznie funkcjonował, powinno nastąpić połączenie codziennych działań wymienionych instytucji w kwestii bezpieczeństwa obszarów morskich. Działania te sprowadzałyby się do wymiany informacji o pojawiających się symptomach zagrożenia oraz wypracowanie wspólnych procedur w przypadku aktu terrorystycznego lub sytuacji, która znamionuje możliwość jego zaistnienia. Sztab antykrzysowy, złożony z przedstawicieli wymienionych służb, posiadałby pełnomocnictwa do podejmowania w sferze operacyjnej wszystkich niezbędnych kroków zmierzających do zlikwidowania zaistniałego zagrożenia, włącznie z dysponowaniem siłami i środkami służb państwowych.

Podsumowanie

Istnienie spójnego programu działań w sferze zapobiegania aktom terrorystycznym w obszarach morskich znacznie zwiększyłoby bezpieczeństwo żeglugi, a przede wszystkim wyznaczyłoby kierunki pracy, możliwość zatwierdzania środków na te cele, ale przede wszystkim porządkowałoby jednoznacznie udział poszczególnych służb i instytucji w systemie. Nie byłoby wtedy miejsca na rywalizację nie tylko służb specjalnych z policją, straży pożarnej z właściwym ministerstwem, ale można by uporządkować także współpracę wojskowo-cywilną.

Budowa Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM-I) oraz powołanie Morskiego Sztabu Kryzysowego, który scentralizowałby działania odpowiednich służb, mając szeroki zakres kompetencji w podejmowaniu decyzji niekiedy na szczeblu międzynarodowym (ze względu na możliwość oddziaływania na jednostki pod obcą banderą), staje się więc koniecznością. Marynarka Wojenna, której jednym z zadań jest wspieranie działań morskiej służby granicznej, powinna być włączona w taki system. Pamiętać bowiem należy, że tak trudno jest rozdzielić stan kryzysowy od zagrożenia terroryzmem, tak trudno jest rozdzielić stan kryzysu od stanu zagrożenia wojną,

wywołanego zagrożeniem zewnętrznym państwa. Marynarka Wojenna posiada siły przeciwminowe, które można wykorzystać w czasie zagrożenia użycia tego rodzaju uzbrojenia na obszarze morskim. W składach załóg okrętów są grupy inspekcyjno-kontrolne, wykorzystywane w akcjach typu embargo w ramach sił reagowania NATO, które mogą wspierać lub wykonywać podobne działania w razie wystąpienia zagrożenia.

Bibliografia

Materiały źródłowe i opracowania:

An Assessment of the vulnerability of civilian maritime assets of NATO nation to a terrorist attack, NATO Heads of State and Government, Wales Summit Declaration, 2014.

Czernis M., *Akty terroryzmu na morzu a prawo międzynarodowe*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1989, nr 3-4.

Gałęziowski A., *Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich*, „Przegląd Morski” 2005, nr 5.

Kubiak K., Makowski A., Mickiewicz P., *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005.

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

Kubiak K., *Przyszła wojna*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2002, nr 1.

Lotos S.A., *Raport roczny 2004*.

Łukaszuk L. *Międzynarodowe prawo morza*, Warszawa 1997.

Materiały prasowe:

Meksyk: Płoną zbiorniki z paliwem, „Rzeczpospolita” 1996, nr 264.

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, część B, pkt. 15.7.

Prus M., *Ekonomiczne skutki rozlewu ropy naftowej na przykładzie „Amoco Cadiz”*, „Technika i Gospodarka Morska” 1983, nr 11.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lutego 2002 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, Dz.U. 2002, nr 13, poz. 122.

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, Dz.U. 1990, nr 78, poz. 462.

Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej, Dz.U. 2002, nr 62, poz. 558.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590.

Watts A. (ed.), *Jane's Underwater Weapon System 2002-2003*, Coulsdon 2002.

Źródła elektroniczne:

<http://www.lotos.pl/finanse/finanse.html>

<http://untreaty.un.org/English/terrorism/conv8.pdf>

<http://www2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx>

<http://www.umgdy.gov.pl>

