

ADAM WIKA

Aspekty prawne użycia si specjalnych w odpowiedzi na akty piractwa i terroryzmu morskiego

Legal Aspects of the Use of Special Forces in Response to Acts of Piracy and Maritime Terrorism

The author analyzes the legal status regarding the use of special forces – ships of special forces in response to piracy and maritime terrorism. He presents aspects of international law relating to piracy and maritime terrorism. The author also analyzes the legal status of special forces vessels, including the right to fly the flag. Aspects of the Polish legal system that form the legal basis for the use of special forces in response to acts of maritime terrorism are also presented.

ADAM WIKA, doktor nauk prawnych, Uniwersytet Pomorski w Supsku
ORCID – 0009-0004-9845-3987, e-mail: adam.cwikla@upsl.edu.pl

SOWA KLUCZOWE: piractwo,
terroryzm morski, wojska specjalne

KEYWORDS: piracy, maritime
terrorism, special forces

1 | Wprowadzenie

Współczesna sytuacja geopolityczna w Europie wymusza na krajach basenu Morza Bałtyckiego wzmocnienie poziomu bezpieczeństwa szlaków dostaw zasobów naturalnych. Niestabilność w łańcuchach zaopatrzenia w takie surowce energetyczne, jak gaz, ropa naftowa, węgiel, może w istotny sposób zaburzyć funkcjonowanie całej gospodarki krajowej^[1]. W Polsce sukcesywnie następuje dywersyfikacja źródeł dostaw, w tym choćby gazu ziemnego poprzez rozbudowę infrastruktury podmorskiego gazociągu pomiędzy duńskim a polskim systemem przesyłowym. Morze Bałtyckie i jego szlaki żeglugowe oraz infrastruktura portowa zawsze odgrywał znaczącą rolę w zakresie przewozu produktów i surowców naturalnych w Polsce. Akty przemocy na akwenach morskich znane są historii praktycznie od samego początku istnienia samej żeglugi^[2]. Bezpieczeństwo narodowe jest zatem w dużym stopniu uzależnione od skutecznej ochrony dróg morskich oraz infrastruktury portowej. Istnieje przy tym wiele potencjalnych środków i metod destabilizacji wycelowanych w bałtycki system zaopatrzenia. Można do nich zaliczyć: użycie min morskich, zawładnięcie zbiornikowcami, użycie szybkich łodzi (jednostek pływających wypełnionych materiałami wybuchowymi), użycie płetwonurków bojowych^[3]. Biorąc te zagrożenia pod uwagę należy wskazać, że istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa łańcucha dostaw poprzez basen Morza Bałtyckiego stanowią siły zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, a zwłaszcza wojska specjalne, jeżeli liczymy na szybką reakcję na pojawiające się zagrożenia. Dodatkowo należy wskazać, że bezpieczeństwo morskie zgodnie z prezentowanym przez Tomasza Szubrychta stanowiskiem, to sumaryczna i zarazem subiektywna ocena stopnia zagrożeń wynikająca z działalności

¹ Katarzyna Wardin, *Model reagowania na zagrożenia piractwem morskim* (Warszawa: Wydawnictwo Bel Studio, 2014), 45; szerzej patrz: Katarzyna Wardin, *Ocena zagrożeń Bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi* (Warszawa: Wydawnictwo Bel Studio, 2007), 82–87.

² Jacek Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa* (Warszawa: Wydawnictwo Akademickie Dialog, 2000), 35; Krzysztof Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski* (Warszawa: Wydawnictwo Trio, 2009), 13–14.

³ Marek Ilnicki, Krzysztof Kubiak, Piotr Mickiewicz, *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy* (Wrocław: Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej Edukacji TWPE, 2006), 67–92; zob. też: Katarzyna Wardin, *Terroryzm a gospodarka. Zarys problemu* (Warszawa: Wydawnictwo Bel Studio, 2010), 105–106.

człowieka na akwenach morskich^[4]. Natomiast bezpieczeństwo morskie państwa to stan, w którym można minimalizować zagrożenie lub skutecznie na nie odpowiedzieć. Jednocześnie należy zapewnić skuteczną jurysdykcję zgodnie z prawem międzynarodowym, zapewniając wykorzystanie akwenów morskich w myśl interesów narodowych państwa^[5].

2 | Aspekty prawne piractwa i terroryzmu morskiego

W literaturze dotyczącej zagadnienia bezprawnej przemocy na morzu otwartym lub pozostającym bez żadnej jurysdykcji państwowej prezentowany jest podział tych aktów na piractwo i zbrojne napaści oraz terroryzm morski^[6]. W latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych xx wieku problem z aktami piractwa był bagatelizowany i postrzegany jako partykularną sprawę każdego z państw. Przez wiele lat prawa traktatowe i zwyczajowe nie traktowało piractwa jako istotnego zagrożenia dla handlu morskiego^[7]. Co prawda akceptowały działania represyjne i pociągnięcie do odpowiedzialności karnej piratów według norm prawnych obowiązujących w państwie, pod którego zajęty statek był banderą^[8]. W 1961 roku sytuacja w postrzeganiu aktów piractwa zmieniła się, gdy w dniu 22 stycznia 1961 roku dokonano uprowadzenia liniowca „Santa Maria” pod banderą Portugalii w pobliżu brazylijskiego portu Recife. Zajęcia portugalskiego statku dokonali portugalscy rebelianci, którzy później za pomocą radia okrętowego wygłosili manifest z żądaniem odsunięcia od władzy junty Salazara sprawującej rządu w Lizbonie. Porywacze po wejściu do portu Recife nie ponieśli odpowiedzialności karnej za przestępstwo piractwa,

⁴ Tomasz Szubrycht, „Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa” *Zeszyty naukowe AMW*, nr 4 (2006): 96.

⁵ Ibidem, 96.

⁶ Aneta Ratkowska, „Piractwo i terroryzm morski” *Studia Prawnicze*, z. 2 (2010): 37.

⁷ Wardin, *Model reagowania*, 78.

⁸ Kubiak, *Przemoc na oceanach*, 14; zob. też: Geoffrey Marston, „Maritime Jurisdiction”, [w:] *Encyclopedia of Public International Law*, t. XI, *Law of the Sea, Air and Space*, red. Rudolf Bernhardt (Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989), 223.

lecz udzielony im został azyl polityczny. Zdarzenie to podkreśliło fakt, że definicja aktów piractwa nie obejmuje swoim zakresem wszystkich aktów przemocy na morzu^[9]. Pod względem prawnym akty piractwa różnią się od zdarzeń o charakterze terrorystycznym. Choć z uwagi na formy tych przestępstw mają sporo podobieństw, co z kolei prowadzi do prezentowania odbiegających od siebie definicji piractwa. Niemniej jednak wszyscy powinni móc rozróżniać piractwo od terroryzmu morskiego^[10]. Pierwotnie w prawie narodów przyjmowano, że przestępstwa piractwa mieściły się w czynach popełnianych prywatnie, bez ataków podejmowanych z pobudek politycznych. Później ustalono, że do piractwa będzie się również zaliczało wszelkie działania z zastosowaniem przemocy lub groźby jej użycia mające miejsce jego popełnienia na morzu otwartym, które były w zamiarze skrzywdzenia innych osób, zniszczenia mienia, kradzieży z pobudek celów osobistych. Takie kryteria zostały zdefiniowane jeszcze na kanwie Konwencji genewskiej o morzu pełnym z 1958 roku. Sformułowane w takim brzmieniu znamiona przestępstwa piractwa przetrwały jedynie do dnia 10 grudnia 1982 roku, do czasu wprowadzenia Konwencji o prawie morza. Konwencja Narodów Zjednoczonych z 1982 roku o prawie morza, którą Rzeczypospolita Polska ratyfikowała do swojego systemu prawnego w dniu 2 lipca 1998 roku, akty piractwa rozszerza na następujący katalog czynów:

1. wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
 - na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskiego lub powietrznego;
 - przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
2. wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;

⁹ Wardin, *Terroryzm a gospodarka. Zarys problemu*, 103.

¹⁰ Eric Nelson, „Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats” *Global Security Studies*, t. III (2012): 15.

3. wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach 1 i 2 lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów^[11].

Powyższa definicja piractwa ma charakter skodyfikowanej normy zwyczajowej, a więc powinna obowiązywać również państwa, które nie ratyfikowały powyższej konwencji, to jest UNCLOS (ang. United Nations Convention on the Law of the Sea). Tak sformułowany czyn piractwa jest szeroki, ponieważ za akt piractwa nie jest brany tylko napad rabunkowy, ale również jego forma stadialna – podżeganie do takiego działania. A więc nie tylko załoga biorąca bezpośrednio w akcie piractwa będzie ponosiła odpowiedzialność prawną za jego popełnienie, ale również te osoby, które podlegały do jego popełnienia. Na gruncie polskiego ustawodawstwa karnego także pomocnicy oraz osoby, które gromadzą, przekazują lub oferuje środki płatnicze, instrumenty finansowe, papiery wartościowe, wartości dewizowe, prawa majątkowe lub inne mienie ruchome lub nieruchomości w zamiarze sfinansowania przestępstwa piractwa^[12]. Dlatego też, biorąc pod uwagę treść artykułu 105 konwencji UNCLOS, na morzu pełnym lub w każdym innym miejscu, niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa każde państwo może zająć piracki statek morski lub powietrzny opanywany przez piratów i znajdujący się w ich władaniu oraz aresztować osoby i zająć mienie znajdujące się na pokładzie. Sądy państwa, które dokonało zajęcia, mogą orzekać o wymiarze kary oraz mogą określać środki, jakie należy przedsięwziąć wobec statków morskich, powietrznych lub mienia, z uwzględnieniem praw osób trzecich działających w dobrej wierze. Zatem polskie ustawodawstwo rozszerza odpowiedzialność karną za przemoc piractwa na osoby finansujące te akt oraz pomocników^[13]. Przestępstwem piractwa w ujęciu konwencji UNCLOS jest wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub kradzieży. Zatem biorąc powyższe *a contrario*, należy stwierdzić, że nie będzie piractwem działanie podjęte zgodnie z prawem,

¹¹ Art. 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 roku (t. j. Dz.U. z 2002 r., Nr 59 poz. 543).

¹² Art. 165a § 1, art. 168, art. 170 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1138); Kamil Frąckowiak, *Piractwo morskie. Studium prawnokarne i kryminologiczne* (Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, 2015), 100–102.

¹³ Art. 105 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 roku (t. j. Dz.U. z 2002 r., Nr 59 poz. 543; zob. też: Kubiak, *Przemoc na oceanach*, 42.

jak w obronie koniecznej zmierzającej do zatrzymania sprawców, jak i zatrzymania mienia^[14].

W prawie międzynarodowym nie jest jednolite ujęcie „celów osobistych” piractwa. Sporo wątpliwości przychodzi z oceną działania ekologów, którzy przejmują statki w celu zwrócenia uwagi opinii publicznej na kwestie ideologiczne. Problem w ocenie tego typu zdarzeń stają się również przypadki, gdy osoby dokonują rabunku na morzu otwartym w celu sfinansowania swoich zamiarów politycznych. Ocena takich przypadków jest różna przez poszczególne kraje zarówno na płaszczyźnie doktrynalnej jak i orzeczniczej^[15]. Zasadnym się jednak wydaje przyjęcie stanowiska, że wszelkie zachowania wyczerpujące wszystkie znamiona piractwa na gruncie konwencji UNCLOS są aktami piractwa, a te które nie spełniają kryterium celów osobistych, kierowane ideą polityczną, religijną czy też ideologiczną, uznać należy jako akty terroryzmu morskiego, jako jedną z form szczególnych aktów piractwa na morzu^[16].

Aby móc definiować działanie jako piractwo musi zaistnieć przesłanka terytorialności, to jest wystąpić na morzu otwartym, nad którym nie rozciąga się jurysdykcja żadnego z państw. W takim przypadku mamy do czynienia z przestępstwem piractwa do której ma zastosowanie jurysdykcja uniwersalna. Faktycznie dochodzi do aktów przemocy na wodach terytorialnych i wodach morskich wewnętrznych. W świetle regulacji zawartych w konwencji UNCLOS każde z państw ma prawo do ustalania szerokości swojego morza terytorialnego do granicy nieprzekraczającej 12 mil morskich, odmierzanych od linii podstawowych wytyczonych zgodnie z niniejszą konwencją^[17]. Natomiast zgodnie z artykułem 17 konwencji o prawie morza, z zastrzeżeniem postanowień konwencji, statki wszystkich państw zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne. Definicja „nieszkodliwego przepływu” została zawarta w treści artykułu 19 konwencji UNCLOS,

¹⁴ Frąckowiak, *Piractwo morskie*, 102–103.

¹⁵ *Ibidem*, 104–107.

¹⁶ *Ibidem*, 107–108.

¹⁷ Art. 3 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 roku (t. j. Dz.U. z 2002 r., nr 59 poz. 543). W Polsce zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz.U. z 2023 r., poz. 960) morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m), liczonych od linii podstawowej tego morza. Szerzej patrz: Janusz Gilas, „Status obszarów morskich”, [w:] *Prawo morskie*, t. I, red. Jan Łopuski (Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta, 1996), 339–340.

który stanowi, że przepływ jest nieszkodliwy dopóty, dopóki nie narusza pokoju, porządku publicznego lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego. Taki przepływ powinien odbywać się zgodnie z konwencją oraz innymi normami prawa międzynarodowego. Dodatkowo w konwencji UNCLOS określono przypadki uznawane za naruszające pokój, porządek publiczny lub bezpieczeństwo państwa przybrzeżnego. Polegają one na:

1. groźbie użycia siły lub użyciu siły przeciwko suwerenności państwa nadbrzeżnego, jego terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości albo w jakikolwiek inny sposób naruszający zasady prawa międzynarodowego zawarte w Karcie Narodów Zjednoczonych;
2. manewrach lub ćwiczeniach z użyciem broni jakiegokolwiek rodzaju;
3. zbieraniu informacji na szkodę obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;
4. propagandzie mającej na celu osłabienie obronności lub bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego;
5. czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek statku powietrznego;
6. czynnościach, w wyniku których następuje start, lądowanie lub przyjęcie na pokład jakiegokolwiek urządzenia wojskowego;
7. przyjmowaniu na pokład lub wydawaniu jakichkolwiek towarów lub walut albo przyjmowaniu bądź wysadzaniu ze statku jakichkolwiek osób z naruszeniem ustaw lub innych przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego;
8. umyślnym i poważnym zanieczyszczeniu, sprzecznym z niniejszą konwencją;
9. dokonywaniu jakichkolwiek połowów;
10. prowadzeniu działalności badawczej lub obserwacji hydrograficznych;
11. zakłócaniu funkcjonowania systemu łączności albo innych urządzeń lub instalacji państwa nadbrzeżnego;
12. wszelkich innych działaniach niezwiązanych bezpośrednio z przepływem^[18].

¹⁸ Art. 17 i art. 19 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 roku (t. j. Dz.U. z 2002 r., nr 59 poz. 543).

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że z „przeływem nieszkodliwym” mamy do czynienia dopóty, dopóki nie narusza pokoju, porządku publicznego państwa nadbrzeżnego i nie mają miejsca zachowania mieszczące się w katalogu działań niespełniających te kryteria w rozumieniu konwencji UNCLOS.

W przypadku, gdy czyn piractwa określonego w artykule 101 Konwencji UNCLOS zostanie popełniony na wodach morza terytorialnego, wówczas będziemy mieli do czynienia ze zbrojną napaścią^[19]. Natomiast napad rabunkowy będzie to każdy bezprawny akt przemocy, pozbawienia wolności, grabieży skierowany przeciwko statkowi, ludziom lub mieniu znajdującym się na statku w obrębie granic podlegających jurysdykcji danego kraju. Przemoc na morzu terytorialnym w formie rozbójnictwa nie jest aktem piractwa w rozumieniu konwencji UNCLOS i prawa międzynarodowego, a sprawcy czynu ponoszą odpowiedzialność karną według prawa danego państwa^[20].

Można wprost przedstawić stanowisko, że akty piractwa są ograniczone do terytorium^[21]. Przemoc stosowana na morzu będzie wpisująca się w przestępstwa piractwa, jeżeli zostaną spełnione wszystkie przesłanki określone w artykule 101 konwencji UNCLOS, w tym cel działania sprawców będzie zamykał się w celach osobistych. Natomiast inne zachowania sprawców stosujących przemoc lub groźby jej użycia będą miały charakter terroryzmu morskiego, jeżeli będą kierowana względami politycznymi, religijnymi czy też ideologicznymi, bez względu na miejsce jego popełnienia^[22].

Spółeczność międzynarodowa podjęła temat terroryzmu morskiego na szerszą skalę po zdarzeniu na morzu, polegającym na uprowadzeniu włoskiego statku wycieczkowego „Achille Lauro”. Przestępstwo to popełnili palestyńscy terroryści w październiku 1986 roku. Działania społeczności międzynarodowej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podjęte po tym zdarzeniu, doprowadziły do przyjęcia Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (Convention for the Suppression of Unlawful

¹⁹ Frąckowiak, *Piractwo morskie*, 115.

²⁰ Wardin, *Modele reagowania*, 82.

²¹ Jacek Barcik, *Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego*, (Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2004), 121-126.

²² Kamil Frąckowiak, „Cechy dystynktywne terroryzmu morskiego w ujęciu fenomenologicznym” *Studia Prawnoustrojowe*, nr 29 (2015): 88.

Acts Against the Safety of Maritime Navigation – SUA) w dniu 10 marca 1988 roku^[23]. Konwencja SUA^[24] stanowi, że państwa-strony będą współpracować w celu zapobiegania popełnianiu przestępstw polegających na bezprawnym i umyślnym:

- zajęciu statku lub przejęciu nad nim kontroli przy użyciu siły lub groźby jej użycia lub za pomocą wszelkiej innej formy zastraszenia, lub
- dokonaniu aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub
- niszczeniu statku albo spowodowaniu uszkodzenia statku lub jego ładunku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku, lub
- umieszczeniu, lub spowodowaniu umieszczenia na statku, za pomocą jakichkolwiek środków, urządzenia lub substancji, która może zniszczyć ten statek lub spowodować jego uszkodzenie lub znajdującego się na nim ładunku, powodując przez to zagrożenie lub możliwość zagrożenia dla bezpiecznej żeglugi tego statku, lub
- niszczeniu albo w sposób poważny uszkodzeniu morskich urządzeń nawigacyjnych, albo w poważny sposób przeszkadza w ich obsłudze, jeżeli działanie takie może zagrażać bezpiecznej żegludze statku, lub
- przekazaniu informacji, o których wie, że są fałszywe, powodując w ten sposób zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi statku, lub
- zranieniu albo zabiciu innej osoby w związku z popełnieniem lub próbą popełnienia jakiegokolwiek przestępstwa wymienionego w tiret 1 do 6^[25].

Wymienione przestępstwa obejmują praktycznie wszystkie wody morskie, ponieważ zgodnie z konwencją SUA, osoby, które popełniły wskazane

²³ Wardin, *Ocena zagrożeń*, 20; zob. też: Leonard Łukaszuk, *Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich. Wybrane zagadnienia prawne i polityczne* (Gdynia: Wydawnictwo AMW, 2004), 128; Frąckowiak, *Piractwo morskie*, 124; szerzej patrz: Kubiak, *Przemoc na oceanach*, 21–24.

²⁴ Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (Dz.U. z 1994 r., Nr 129 poz. 635).

²⁵ Art. 3 ust. 1 Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej; zob. też: Łukaszuk, *Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich*, 128–129.

przestępstwo lub domniemany sprawca przestępstwa, przebywa na terytorium państwa-strony innego niż państwo mają odpowiadać karnie lub zostać wydalone^[26].Warto również podkreślić, że na płaszczyźnie prawa międzynarodowego nie wypracowano jednolitej definicji terroryzmu morskigo. Co istotne, piractwo i terroryzm morski są to różniące się od siebie akty przemocy na morzu^[27]. Dodatkowo należy podkreślić, że jest to najściślej określona regulacja prawa międzynarodowego obejmująca czynów uznanych za karalne^[28].

3 | Siły specjalne Rzeczypospolitej w odpowiedzi na akty piractwa i terroryzmu morskigo

Wojska specjalne tworzą element sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a te z kolei stanowią wyodrębnioną organizacyjnie część systemu obronnego państwa. Polski ustawodawca wyróżnia pięć rodzajów sił zbrojnych, do których zalicza: wojska lądowe, siły powietrzne, marynarkę wojenną, wojska specjalne oraz wojska obrony terytorialnej^[29]. Ich główne zadania polegają na zagwarantowaniu suwerenności i niepodległości państwa, a także zapewnieniu bezpieczeństwa i pokoju w kraju. Dodatkowo siły zbrojne mogą brać udział w działaniach antyterrorystycznych. Armia, realizując swoje ustawowe zadania, działa zarówno na terytorium kraju, jak i poza jego granicami^[30]. Analizując statuty jednostek organizacyjnych

²⁶ Dorota Pyć, „Otwarta puszką Pandory – prawo międzynarodowe wobec piractwa somalijskiego” *Gdańskie Studia Prawnicze*, t. xxiv (2010): 485; art. 4 ust. 2 Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żegluga morskiej.

²⁷ Frąckowiak, *Piractwo morskie*. Autor prezentuje w pracy próby opisanie zjawiska terroryzmu morskigo podjęte przez poszczególnych autorów i ostatecznie sformułowania tego terminu przez nich, 81–84.

²⁸ Mirosław Koziński, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskigo i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu* (Gdańsk: Wydawnictwo Prawo Morza, 1998), 86; zob. też: Jacek Barcik, Tomasz Srogosz, *Prawo międzynarodowe publiczne* (Warszawa: C.H. Beck, 2008), 303.

²⁹ Art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2022 roku o obronie Ojczyzny (t. j. Dz.U. z 2022 r., poz. 2035 – dalej: u.o.o.).

³⁰ Art. 11 ust. 1, ust. 3 i ust. 5 u.o.o., oraz art. 1 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa (t. j. Dz.U. z 2023 r. poz. 755).

wojsk specjalnych należy stwierdzić, że zgodnie z § 8 załącznika nr 2 zarządzenia Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 listopada 2013 r. w sprawie nadania statutów jednostkom Wojsk Specjalnych, Jednostka Wojskowa Nr 2305 (Grom) realizuje pełne spektrum operacji specjalnych i fizycznego zwalczania terroryzmu w układzie narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym w środowisku lądowym i morskim, najwyższego ryzyka i strategicznego znaczenia, w tym operacji uwalniania zakładników oraz prowadzenia operacji przeciw terrorystycznym, w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Z kolei zgodnie z § 7 ust. 1 załącznika nr 3 zarządzenia Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej do podstawowych zadań Jednostki Wojskowej Nr 4026 (Formoza) należy realizacja pełnego spektrum morskich operacji specjalnych w układzie narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym dla realizacji celów o znaczeniu operacyjnym i strategicznym. Jednostka zachowuje zdolność do wsparcia komponentu morskiego w operacji połączonej oraz do wsparcia operacji uwalniania zakładników w środowisku morskim^[31]. Zatem zgodnie z określonymi zadaniami ustawowymi oraz nadanymi statutami są jednostki organizacyjne wchodzące w skład wojsk specjalnych, które mają odpowiednie podstawy prawne do udzielenia odpowiedzi na akty piractwa i terroryzmu morskiego, i są to jednostki wojskowe: Grom oraz Formoza.

Jak podaje Hubert Królikowski żołnierze wojsk specjalnych są przygotowani do przeciwdziałania zagrożeniom nie tylko mieszczącym się w definicji wojny konwencjonalnej, ale także tym wynikającym z działań niekonwencjonalnych, kontrterrorystycznych czy też hybrydowych. Uzasadniając swoje stwierdzenie, autor ten wskazuje, że wojska specjalne są najlepiej przygotowane do realizacji działań w czasie konfliktu hybrydowego, ponieważ na pierwszym miejscu wymienia szybkość odpowiedzi na zagrożenie lub atak^[32].

W odpowiedzi na ataki piractwa jednostki wojsk specjalnych w zakresie użycia jednostek pływających co do zasady nie mogą samodzielnie działać z uwagi na ograniczenia prawne. Biorąc pod uwagę artykuł 5 ustęp 1 Konwencji o morzu pełnym, sporządzonej w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r., każde państwo samodzielnie określa warunki, na jakich nadaje swą

³¹ Zarządzenie Nr 30/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 listopada 2013 r. w sprawie nadania statutów jednostkom Wojsk Specjalnych (Dz.Urz. MON z 2013 r. poz. 292).

³² Hubert Królikowski, „Siły operacji specjalnych (Wojska Specjalne) w konfliktach hybrydowych” *Kwartalnik Krakowski Akademii im. A.F. Modrzewskiego*, nr 3 (2016): 26–27.

przynależność państwową jednostkom pływającym. Sprawą indywidualną każdego z państw pozostaje także ustalenie warunków rejestracji statków na swym terytorium, w tym uregulowanie prawa do podnoszenia jego bandery. Statki posiadają przynależność państwa, którego banderę mają prawo podnosić. Musi istnieć realna więź pomiędzy państwem a statkiem, ponieważ państwo to powinno skutecznie wykonywać swą jurysdykcję i kontrolę nad statkami podnoszącymi jego banderę w zakresie administracyjnym, technicznym i socjalnym^[33]. Z kolei ustawa z dnia 19 lutego 1993 roku o znakach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wymienia znaki sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, do której zalicza banderę wojenną do znaków marynarki wojennej. Wojska specjalne są odrębnym rodzajem sił zbrojnych, tym samym nie są właściwe do podnoszenia znaków marynarki wojennej. Dodatkowo w tej samej ustawie wskazano, że bandera podniesiona na jednostce pływającej jest znakiem przynależności tej jednostki do marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, a także że bandera przysługuje jednostce pływającej od wcielenia w skład marynarki wojennej do skreślenia z jej składu^[34]. *Notabene* w ustawie z dnia 19 lutego 1993 roku o znakach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie określono innego znaku, który miałyby być podnoszony na jednostkach pływających wojsk specjalnych, być może ustawodawca nie widzi takiej potrzeby. Jeżeli tak, to wszelkie działania podejmowane przez jednostki pływające wojsk specjalnych na morzu otwartym powinny być realizowane z pokładów okrętów wojennych marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. W świetle Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzonej w Montego Bay z dnia 10 grudnia 1982 r. definiuje w artykule 29 zawartym w Podrozdziale C „Zasady odnoszące się do okrętów wojennych oraz innych statków rządowych używanych do celów niehandlowych” okręt wojenny jako okręt należący do sił zbrojnych państwa, noszący zewnętrzne znaki wyróżniające okręty posiadające przynależność tego państwa, dowodzony przez oficera marynarki pozostającego w służbie tego państwa, i którego nazwisko znajduje się na liście oficerów lub w równorzędnym dokumencie, z załogą podlegającą normalnej dyscyplinie wojskowej. Dodatkowo istotnym staje się też problem korzystania z uprawnień nadanych w drodze konwencji UNCLOS, w przypadku niejasnego statusu prawnego jednostek pływających wojsk specjalnych w polskim systemie prawnym. Zgodnie

³³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza; Frąckowiak, *Piractwo morskie*, 95.

³⁴ Art. 1 ust. 1 pkt. 3 lit. a oraz art. 18 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 19 lutego 1993 r. o znakach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (t. j. Dz.U. z 2019 r., poz.1351).

z artykułem 110 konwencji UNCLOS okręt wojenny, który natknie się na morzu pełnym na obcy statek handlowy, co do zasady nie może poddać go rewizji. Od tej reguły jest wyjątek, mianowicie w przypadku stwierdzonego uzasadnionego podejrzenia, że statek taki uprawia piractwo lub zajmuje się handlem ludźmi albo statek podnoszący banderę czy też odmawiającym jej podniesienia okazuje się statkiem przynależnym do państwa okrętu wojennego^[35]. Problem ten nie istnieje w sytuacji, gdy na pokładzie okrętu wojennego marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej znajduje się jednostka pływająca wojsk specjalnych, ponieważ dowódca tego okrętu może wydać polecenie do wysłania jednostki pływającej wojsk specjalnych pod dowództwem oficera, celem dokonania wizyty i sprawdzenia dokumentów będących podstawą do podnoszenia bandery. Natomiast w obecnym stanie prawnym uprawnienie to nie przysługuje samodzielnej jednostce pływającej wojsk specjalnych na morzu otwartym. Ten sam problem dotyczy korzystania z uprawnienia zatrzymania oraz pościgu w świetle konwencji UNCLOS, ponieważ zgodnie z jej artykułem 111 prawo prowadzenia pościgu może być wykonywane tylko przez okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo przez inne statki morskie lub powietrzne, które posiadają wyraźne znaki rozpoznawcze świadczące o tym, że pozostają one w służbie rządowej i że są upoważnione do takich działań^[36]. Wartym podkreślenia jest fakt, że zgodnie z artykułem 6 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski^[37], przepisów Kodeksu morskiego nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że przepisy Kodeksu morskiego mają zatem zastosowanie do jednostek pływających wojsk specjalnych. Można oczywiście doszukiwać się podstawy wyłączenia ze stosowania przepisów Kodeksu morskiego na podstawie artykułu 5, który stanowi, że do statków morskich pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku. To tylko świadczy, że jednostki pływające wojsk specjalnych nie zostały przez polskiego prawodawcę unormowane w sposób kompletny. Problem samodzielnego użycia jednostek pływających wojsk specjalnych można rozwiązać poprzez wprowadzenie do ustawy o znakach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nowego znaku – bandery jednostek pływających wojsk specjalnych. Takie

³⁵ Art. 22 Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza; Frąckowiak, *Piractwo morskie*, 96.

³⁶ Art. 111 ust. 5 Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza.

³⁷ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t. j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1309).

rozwiązanie spowodowałyby, że wszystkie określone kryteria dla statusu okrętu wojennego przez Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza byłyby spełnione przez jednostki pływające wojsk specjalne.

Konwencja genewska z 1958 roku przyznaje uprawnienie krajom do współpracy mającej na celu zwalczania piractwa. Podstawa prawna zawarta w artykule 14 umożliwia podjęcie działań militarnych wszystkim państwom do zwalczania zjawiska piractwa. Dlatego też wszystkie kraje powinny działać wspólnie na rzecz likwidowania piractwa w każdy możliwy sposób i jednocześnie zgody z regulacjami konwencji, zwalczając akty piractwa na morzu pełnym, a także na wszelkich innych akwenach morskich niepodlegających jurysdykcji żadnego z państw. Konwencja genewska nie zobowiązuje sygnatariuszy do zatrzymywania, aresztowania i późniejszego karania osób popełniających akty piractwa. Natomiast biorąc pod uwagę aspekt odpowiedzi jednostek pływających na akty terroryzmu morskiego, należy je rozpatrywać pod względem dwóch polskich ustaw. Pierwszą z nich będzie ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich^[38], która legitymuje jednostki pływające do odpowiedzi na te akty. Zgodnie bowiem z treścią art. 27 ust. 1 ustawy o ochronie żeglugi i portów, w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze, powstałego na skutek użycia statku lub obiektu pływającego jako środka ataku terrorystycznego, w przypadku, gdy siły i środki Straży Granicznej przewidziane w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej są niewystarczające lub mogą okazać się niewystarczające, Minister Obrony Narodowej może wydać decyzję o zastosowaniu na polskich obszarach morskich niezbędnych środków do zatopienia tego statku lub obiektu pływającego włącznie. Stąd też Minister Obrony Narodowej w sytuacji o charakterze terroru morskiego może wydać zgodę na użycie takich jednostek w celu przeciwdziałaniu tego typu aktom. Co prawda w pierwszej kolejności muszą zaistnieć przesłanka zdefiniowana w tym artykule, to jest siły i środki Straży Granicznej muszą być niewystarczające lub potencjalnie mogą okazać się niewystarczające na odpowiednie zareagowanie na powstałą sytuację. Drugim aktem legitymującym wojska specjalne na odpowiedź na akt terroryzmu morskiego będzie ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych^[39]. W tym przy-

³⁸ Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (t. j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1433).

³⁹ Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (t. j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2632).

padku należy jednak stosować ją w tylko w takich przypadkach, które nie zostały przewidziane w regulacjach ustawy o ochronie żeglugi i portów. Niemniej jednak, zgodnie z artykułem 22 ustawy o działaniach antyterrorystycznych, w przypadku wprowadzenia trzeciego lub czwartego stopnia alarmowego w trybie artykułu 16 ustęp 1 tejże ustawy, jeżeli użycie oddziałów i pododdziałów Policji okaże się niewystarczające lub może okazać się niewystarczające, do pomocy oddziałom i pododdziałom Policji mogą być użyte oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, posiadanego sprzętu i uzbrojenia oraz zaistniałych potrzeb. Jednocześnie decyzję o użyciu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wydaje minister obrony narodowej na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych określający zakres i formę pomocy. Dodatkowo minister obrony narodowej informuje niezwłocznie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i Prezesa Rady Ministrów o wydaniu decyzji^[40]. Ponadto, na podstawie artykułu 24 ustawy o działaniach antyterrorystycznych, ustawodawca upoważnił do prowadzenia działań antyterrorystycznych także poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, na akwenach w polskiej strefie odpowiedzialności SAR, zgodnie z Międzynarodową konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzoną w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 roku^[41].

4 | Podsumowanie

Problem bezprawnych czynów na wodach morskich występuje od dawna. Niemniej jednak, tocząca się dzisiaj wojna na Ukrainie z Federacją Rosyjską wzmacnia potrzebę posiadania silnych organów państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo kraju. Transport morski odgrywa istotną rolę w gospodarce Polski, jest znaczącym szlakiem dostaw surowców energetycznych. Walka ze zjawiskiem piractwa i terroryzmem morskim jest istotnym problemem społeczności całego świata. Konwencje międzynarodowe oraz regulacje prawne w Polsce wskazują na niedostateczne środki prawne do zwalczania tego problemu. Dywersyfikacja źródeł dostaw surowców energetycznych przez basen Morza Bałtyckiego, budowa infrastruktury portowej zdolnej do odbioru tych surowców wymusza przeanalizowanie

⁴⁰ Art. 22 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych.

⁴¹ Art. 24 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych.

posiadanych możliwości niezbędnych do zapewnienia skutecznego bezpieczeństwa tych szlaków. Wojska specjalne niewątpliwie dysponują odpowiednim potencjałem, który realnie wzmacnia bezpieczeństwo kraju, w tym zgodnie z ich przeznaczeniem określonym statutowo budującym odpowiednie możliwości do realizacji tego typu zadań. Biorąc także pod uwagę możliwości szybkiego przemieszczania się wydzielonych elementów zadaniowych sił specjalnych zarówno drogą powietrzną, jak i morską, wojska specjalne są najbardziej predysponowanym rodzajem sił zbrojnych do podejmowania reakcji na akty terroryzmu morskiego i piractwa. Regulacje krajowe zatem muszą nadążać za zmieniającymi się uwarunkowaniami geopolitycznymi i ostatecznie zostać dostosowane do pojawiających się realnych zagrożeń na wodach morskich.

Bibliografia

- Barcik Jacek, *Akt terrorystyczny i jego sprawca w świetle prawa międzynarodowego i wewnętrznego*. Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2004.
- Barcik Jacek, Tomasz Srogosz, *Prawo międzynarodowe publiczne*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck, 2008.
- Frąckowiak Kamil, „Cechy dystynktywne terroryzmu morskiego w ujęciu fenomenologicznym” *Studia Prawnoustrojowe*, nr 29 (2015): 81–90.
- Frąckowiak Kamil, *Piractwo morskie. Studium prawnokarne o kryminologiczne*. Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, 2015.
- Gilas Janusz, „Status obszarów morskich”, [w:] *Prawo morskie*, t. I, red. Jan Łopuski. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta, 1996: 339–340.
- Ilnicki Marek, Krzysztof Kubiak, Piotr Mickiewicz, *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy*. Wrocław: Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej Edukacji twp, 2006.
- Koziński Mirosław, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskemu*. Gdańsk: Wydawnictwo Prawo Morza, 1998.
- Królkowski Hubert, „Siły operacji specjalnych (Wojska Specjalne) w konfliktach hybrydowych” *Kwartalnik Krakowskiej Akademii im. A.F. Modrzewskiego*, nr 3 (2016): 19–37.
- Kubiak Krzysztof, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*. Warszawa: Wydawnictwo Trio, 2009.

- Łukaszuk Leonard, *Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich. Wybrane zagadnienia prawne i polityczne*. Gdynia: Wydawnictwo AMW, 2004.
- Machowski Jacek, *Piractwo w świetle historii i prawa*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie Dialog, 2000.
- Marston Geoffrey, „Maritime Jurisdiction”, [w:] *Encyclopedia of Public International Law*, t. XI, *Law of the Sea, Air and Space*, red. Rudolf Bernhardt. Amsterdam: Elsevier Science Publishers B.V., 1989.
- Nelson Eric, „Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats” *Global Security Studies*, t. III (2012): 15–28.
- Pyć Dorota, „Otwarta puszką Pandory – prawo międzynarodowe wobec piractwa somalijskiego” *Gdańskie Studia Prawnicze*, t. XXIV (2010): 479–489.
- Ratkowska Aneta, „Piractwo i terroryzm morski” *Studia Prawnicze*, z. 2 (2010): 37–65.
- Szubrycht Tomasz, „Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa”, *Zeszyty naukowe AMW* nr 4 (2006): 87–98.
- Wardin Katarzyna, *Model reagowania na zagrożenia piractwem morskim*. Warszawa: Wydawnictwo Bel Studio, 2014.
- Wardin Katarzyna, *Ocena zagrożeń Bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*. Warszawa: Wydawnictwo Bel Studio, 2007.
- Wardin Katarzyna, *Terroryzm a gospodarka. Zarys problemu*. Warszawa: Wydawnictwo Bel Studio, 2010.



