

# TERRORYZM MORSKI

## Geneza terroryzmu morskiego

Początki piractwa polegającego na przejmowaniu przez podmiot (piratów, korsarzy, kaprów, bukanierów, szabrowników, rozbójników morskich) jednostek pływających celem osiągnięcia korzyści materialnych sięgają czasów, kiedy na Morzu Śródziemnym rozdził się handel morski. Wraz z jego rozwojem piractwo rozrastało się i zyskiwało na popularności. Przyjmuje się, że pierwszym dokumentem potwierdzającym napady grup zbrojnych na zorganizowane grupy statków kupieckich jest powstały za czasów faraona Echnatona (1350-1320 p.n.e.) papirus wspominający napady najemników na statki podróżujące wzdłuż północnych wybrzeży królestwa. Piraci stali się odtąd bohaterami podań, opowieści i mitów. Wątki o piratach odnaleźć można między innymi w *Odysei* i *Iliadzie* Homera, jednak słowo "piraci" (łac. peirato, liczba pojedyncza - pirata) użył po raz pierwszy w roku 140 p.n.e. historyk rzymski Polibiusz. Kilkadziesiąt lat później pojęcie to zdefiniował grecki historyk Plutarch, określając akt piracki jako bezprawne napadnięcie na statek lub nadmorską miejscowość bez autoryzacji władcy<sup>1</sup>. Procedury piractwa zmieniały od tego czasu wielokrotnie swój charakter, ewoluując wraz z rozwojem handlu morskiego. Obecnie jest to jedno z głównych zagrożeń powodowane przez współużytkowników wód morskich. Do tych zagrożeń, oprócz piractwa zaliczamy<sup>2</sup>:

- bezprawne akty władcze państw przybrzeżnych,
- kradzieże, morderstwa,
- przemyt (towarów i ludzi).

Krzysztof Kubiak kategoryzuje akty przemocy na morzu według dwóch podgrup: klasycznego piractwa i terroryzmu morskiego. Jednak ze względu na wspólną genezę, zbieżny charakter działań oraz spopularyzowaniu i upowszechnieniu się pojęcia piractwa, można mówić o piractwie sensu *largo*, dzielącego się na 3 typy<sup>3</sup>:

- rozbój morski (piractwo sensu stricto, właściwe- „polityczne” i „państwowe”),
- terroryzm morski,
- zbrojna napaść (wyróżnia się od piractwa miejscem aktu przemocy - napad ma miejsce na wodach terytorialnych danego państwa).

Potrzeba utworzenia pojęcia „terroryzm morski” narodziła się wraz z pierwszymi napadami na jednostki morskie, które z formalno-prawnego punktu widzenia nie kwalifikowały się pod obowiązującą definicję piractwa pochodzącą z Konwencji o Morzu Pełnym, sporządzonej w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 (artykuł 15 konwencji)<sup>4</sup>. Owe akty przemocy nie miały również charakteru wojny domowej czy

<sup>1</sup> Polski Rejestr Statków S.A. Biuletyn Informacyjny PRS S.A. Gdańsk 2006, Nr 3/259, s. 164-169.

<sup>2</sup> K. Wróbel, *Zintegrowane systemy bezpieczeństwa morskiego* [w:] Zeszyty naukowe Akademii Morskiej w Gdyni - numer 63, Studenckie Koło Naukowe „Nawigator”, Gdynia 2009, s. 95-103.

<sup>3</sup> K. Kubiak, *Przemoc na oceanach- Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009, 11-24.

<sup>4</sup> Dz.U.63.33.187 Konwencja o morzu pełnym sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. (Dz. U. z dnia 1 sierpnia 1963 r.), artykuł 15: „Piractwo stanowi każdy z poniżej wyliczonych aktów:

1) wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelki rabunek dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany:

a) na pełnym morzu przeciwko innemu statkowi lub samolotowi albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie

konfliktu wewnętrznego. Terroryzm morski odróżnia planowość i zorganizowanie aktu przemocy wynikającego z motywów politycznych, religijnych lub ideologicznych, wymierzonych przeciwko osobom, statkom, obiektom portowym lub instalacjom na morzu. Akt przemocy ma na celu wymuszenie na podmiocie, tj. władzach państwowych, społeczeństwie lub osobach fizycznych określonych zachowań, ustępstw lub świadczeń finansowych.

Choć Konwencja Rzymska SUA z 1988 roku nie charakteryzuje bezpośrednio pojęcia jako „terroryzm morski”, lecz jako „przestępstwo” lub „akt bezprawny” to dzięki niej możliwe stało się przeciwdziałanie terrorystom, operującym dotychczas w pustce prawnej. Najpierw rozszerzono więc zakres prawny, a następnie określono sankcje. Konwencja rzymska z 1988 roku jest tym samym najdokładniej opracowaną próbą uregulowania współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania aktów przemocy popełnianych na morzu. Dzięki szerokiemu i pojemnemu charakterowi sformułowań użytych przez twórców konwencja dokładnie precyzuje działania, które podlegają winny międzynarodowej represji oraz środki, do podjęcia których uprawnione jest państwo<sup>5</sup>.

### Analiza wybranych przypadków oraz skutków terroryzmu morskiego

Jednym z pierwszych, nietypowych aktów przemocy było uprowadzenie portugalskiego statku pasażerskiego „Santa Maria” 22 stycznia 1961 roku. Jednostkę przejęła wówczas zorganizowana, opozycyjna, grupa przestępcza, szkolona i przygotowywana na terenie Wenezueli. Ponieważ napastnicy nie działali z chęci osiągnięcia korzyści materialnych ani takowych nie odnieśli, czyn ten nie został w późniejszym procesie karnym przeciw napastnikom uznany za akt piractwa. Innym specyficznym przypadkiem terroryzmu morskiego było zatopienie "Rainbow Warrior" w 1985 roku. Statek ten był jedną z ważniejszych jednostek organizacji ekologicznej Greenpeace. 12 lipca jednostka ta miała wyjść w morze (w rejonie atolu Mururoa) z nowozelandzkiego portu w Auckland na czele grupki jachtów, aby protestować przeciwko próbom nuklearnym planowanym przez rząd francuski. Jednak 10 lipca jeszcze w porcie, pod okrętem eksplodowały ładunki wybuchowe, zatapiając tym samym statek. W efekcie szybkiego dochodzenia okazało się, iż akcję przeprowadziły siły specjalnego przeznaczenia (*Division Action*) francuskiego wywiadu, a odpowiedzialny za detonację jest francuski rząd.

Nie zawsze celem morskich ataków terrorystycznych padają cywilne jednostki, zdarzają się również wojskowe. Jedną z takich operacji przeprowadzona została na amerykańskim niszczycielu USS Cole, operującym w okolicy Jemenu. 12 września 2000 roku podczas procedury tankowania paliwa, w okręt uderzyła łódź z materiałem wybuchowym sterowana przez dwóch samobójców. Zginęło wówczas 17 żołnierzy, a około 30 zostało rannych. Terrorysty działali z pobudek ideologicznych, stąd nie można było tego uznać za akt zbrojnej napaści<sup>6</sup>.

Jednak najbardziej na akty przemocy ze strony terrorystów narażone są potężne zbiornikowce realizujące 90% międzykontynentalnej wymiany handlowej. W 2004 roku morski transport ropy osiągnął

takiego statku lub samolotu,

b) przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego Państwa,

- 2) wszelkie akty dobrowolnego uczestnictwa w korzystaniu ze statku lub samolotu, o ile ten, który ich dokonuje, ma świadomość faktów, nadających temu statkowi lub samolotowi charakter piracki,
- 3) wszelka akcja mająca na celu podżeganie do popełnienia czynów określonych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu albo świadomie podjęta w celu ich ułatwienia."

<sup>5</sup> Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 r., Dz.U. 1994 nr 129 poz. 635.

<sup>6</sup> A. Łysik, *Terroryzm morski. Współczesne zagrożenie w transporcie międzynarodowym* [w:] Numer 2012 Studiów i Materiałów, <http://studiaiaterialy.pl/artykuly/numer-2012> [dostęp: 9.01.2015], s. 74-82.

wartość 2159,3 mln ton, zaś w 2010 już 2752 mln. Spowodowane jest to wysoką konsumpcją tego surowca (80 mln baryłek dziennie), głównie w branży energetycznej, ponieważ ropa naftowa nadal pozostaje głównym źródłem wytwarzanej energii (40,3%). Drugim ważnym surowcem energetycznym jest gaz, którego udział w produkcji energii systematycznie wzrasta (z 22% w 1998 roku, do 24% w 2010, a progностycznie do nawet 26,6% w 2020)<sup>7</sup>. Do zaspokojenia tak wielkiego popytu potrzebna była dobrze rozwinięta infrastruktura transportu morskiego. W latach powojennych nastąpił gwałtowny rozwój maksymalnej pojemności zbiornikowców, średnio od 15 tysięcy ton paliwa w 1950 roku do nawet 565 tysięcy (ponad 4 miliony baryłek) w 1980 roku (ULCC Seawise Giant, zwany również TT Knock Nevis). Przewóz tak dużej ilości dóbr, od których dostawy uzależnionych jest wiele krajów, nieliczna załoga oraz słabe zabezpieczenie cennych zbiornikowców niesie za sobą zwiększone zagrożenie terroryzmem.

Dobrym przykładem ukazującym wysoką wartość strat, będących skutkiem morskiego ataku terrorystycznego jest atak na zbiornikowiec „Limburg” 6 października 2002 roku, u wybrzeży Jemenu. W statek (wypełniony prawie 400 tys. baryłek ropy) uderzyła łódź wypełniona materiałami wybuchowymi. Eksplozja spowodowała rozerwanie się prawej burty i wyciek 90 tys. ton ropy do oceanu. Bezpośrednie straty wyniosły około 50 mln dolarów, jednak oprócz nich należy jeszcze doliczyć długotrwałe skutki ekologiczne, które doprowadziły do upadku rybołówstwa w regionie oraz spadek popularności jemeńskich portów. Szacuje się, że przez to Jemen tracił prawie 4 mln dolarów miesięcznie. Ekspertsi prześcigają się w tworzeniu symulacji mających na celu poruszenie wyobraźni władz i zwiększenie nakładów na podnoszenie standardów bezpieczeństwa. Przykładem często przedstawianym na starym kontynencie jest przeprowadzenie ataku terrorystycznego na tankowcu w największym, handlowym mieście Europy – w Rotterdamie, gdzie rocznie przeładowuje się ponad 206 mln ton paliw płynnych, w tym 91,1 mln ton ropy (2013 rok). Spośród całej infrastruktury portowej najłatwiejszym do ewentualnego oddziaływania terrorystycznego uznaje się bezpośrednio port morski. Charakter funkcjonowania portów wyklucza możliwość pełnej kontroli przechodzącego przez ich obszar ładunku (dla portu w Rotterdamie- 440,5 tys. ton rocznie- dane z 2013 roku) bez całkowitego paraliżu funkcjonowania samego portu<sup>8</sup>. Oprócz strat dotyczących armatora (koszt naprawy statku, spadek renomy oraz stracona ropa) doliczyć należy koszty udrożnienia toru podejściowego, odszkodowania dla ofiar, konsekwencje wycieku niebezpiecznych substancji, zatrucia środowiska oraz remontu okolicznej infrastruktury. Jednak najgroźniejsze w skutkach byłoby ograniczenie dostaw surowców drogą morską dla Europy co mogłoby spowodować olbrzymie straty materialne, wahania na giełdach oraz rynkach walutowych i wzrost ceny surowców, zaś terroryści wywarliby tym samym skutecznie presję na społeczeństwo oraz zastraszony podmiot.

Nie tylko straty materialne są skutecznymi metodami wywierania wpływu na organizację, rządy państw oraz społeczeństwa przez terrorystów. Obecnie popularne jest również branie zakładników, jak to stało się w przypadku statku pasażerskiego „Santa Maria”. W przypadku takiego ataku o uwolnienie zakładników starają się nie tylko ich rodziny, lecz także ich znajomi, a dzięki mediom społecznościowym również wszystkie osoby którym los zakładników nie jest obojętny. Poprzez wysoką internetyzację swoje poparcie wyrażają też wszyscy, którym los zakładników był dotychczas obojętny, jednak poprzez wiązania emocjonalne ze swoimi znajomymi i przesyłane „łańcuszki wsparcia” zmieniają swoje zdanie i wyrażają poparcie dla akcji prowadzonych przez najbliższych

<sup>7</sup> M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy*, Wrocław 2006, s. 19-25.

<sup>8</sup> K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Warszawa 2005, s.73-74.

## Prewencja oraz przeciwdziałanie terroryzmowi morskemu

Jedną z metod ochrony państwa przed przerwaniem ciągłości dostaw surowców energetycznych jest przetrzymywanie na terytorium kraju rezerw strategicznych. Państwa członkowskie Unii Europejskiej, w ramach dyrektywy Rady 2006/67/WE zobowiązane są do utrzymywania minimalnych zapasów ropy naftowej lub produktów ropopochodnych, w ilości wystarczającej na minimum dziewięćdziesiąt dni średniej dziennej konsumpcji wewnętrznej<sup>9</sup>. Dyrektywa wyjaśnia, iż „przywożona ropa naftowa i produkty ropopochodne mają duże znaczenie w zaopatrzeniu Wspólnoty w energię. Wszelkie trudności, nawet czasowe, powodujące zmniejszenie dostaw tych produktów przywożonych z państw trzecich lub znaczący wzrost ich cen na rynku międzynarodowym mogą powodować poważne zakłócenia w działalności gospodarczej Wspólnoty. Wobec tego faktu Wspólnota musi mieć możliwość wyeliminowania lub przynajmniej zmniejszenia wszelkich negatywnych skutków w takim przypadku. Kryzys w uzyskaniu dostaw może pojawić się nieoczekiwanie. Dlatego też konieczne jest ustanowienie środków niezbędnych do zrekompensowania możliwych niedoborów. W tym celu konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa dostaw ropy naftowej i produktów ropopochodnych w państwach członkowskich poprzez utworzenie i utrzymywanie minimalnych zapasów najważniejszych produktów ropopochodnych. (...) Konieczne jest, aby zapasy te pozostawały w dyspozycji państw członkowskich na wypadek powstania jakichkolwiek trudności w zaopatrzeniu w ropę naftową”<sup>10</sup> [podkreślenie B.B.]. Dla wielu krajów współcześnie ropa jest warunkiem egzystencji i nie mogą one pozwolić sobie na przerwę w odbiorze surowca. Przykładowo, japońska produkcja przemysłowa oparta jest w 90% na surowcach importowanych, stąd rezerwy gromadzone przez ten kraj zabezpieczają nawet do 160 dni średniego popytu, jak w przypadku ropy naftowej (tj. 900 hl ropy)<sup>11</sup>. Ważnym posunięciem ze strony państw świata w kierunku zwalczania nie tylko terroryzmu morskiego, lecz również całego piractwa byłaby rewizja prawa międzynarodowego<sup>12</sup>. Przede wszystkim należy rozwinąć jurysdykcję policyjną na wszystkie podejrzane o udział w przestępstwie jednostki, tj. rozwinąć jurysdykcję uniwersalną z *sensu largo* na *sensu stricto*. Pozwoliłoby to organom ścigania (w przypadku wszelkich podejrzeń) na wejście na dany statek, przeszukanie go oraz ewentualne przejęcie oraz aresztowanie załogi. Następnie sprawcy przestępstwa mogliby być sądzeni przed sądem krajowym<sup>13</sup>.

Pomocnym w zwiększeniu bezpieczeństwa załóg byłoby na pewno zlikwidowanie luk prawnych, takich jak korzystanie przez armatorów z taniej bandery, przez co właściciele statków musieliby zastosować wyższe standardy bezpieczeństwa, ubezpieczyć załogę oraz odpowiednio ją przeszkolić z zakresu sytuacji awaryjnych<sup>14</sup>. Ponadto powinni zabezpieczać okręty poprzez instalację systemów wczesnego ostrzegania, oraz w przypadku wykrycia wszelkiego zagrożenia zezwalać na ewentualną zmianę tras żeglugowych na dłuższe, niestety najczęściej trudniejsze ze względów nawigacyjnych lub ekonomicznych. Dodatkowo należy nadal rozwijać technologię samoobronną montowaną na tankowcach. Od pewnego czasu nowoczesne statki wyposażane są w „cytadelę”, czyli kuloodporne miejsce gdzie cała załoga może się zamknąć i stamtąd awaryjnie kierować okrętem, aż do przybycia pomocy w postaci jednostek antyterrorystycznych. Oprócz tego coraz częściej montuje się na burtach specjalne kolczaste siatki, które mają utrudnić wdarcie się terrorystów na mostek. Francuska armia od niedawna

<sup>9</sup> Dyrektywa Rady 2006/67/WE z dnia 24 lipca 2006 r.

<sup>10</sup> Dyrektywa Rady 2006/67/WE z dnia 24 lipca 2006 r.

<sup>11</sup> R. Ciastoń, *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, Biuletyn opinie – Nr 4/2009, s. 2-8.

<sup>12</sup> The 9/11 Commission Report: Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, Washington 2004.

<sup>13</sup> B. Fieducik, *Jurysdykcja karna państw w sprawach terroryzmu morskiego*, Zeszyty naukowe Akademii Marynarki Wojennej, Rok LII Nr 4 (187) 2011, s. 186.

<sup>14</sup> K. Kubiak, *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2007, s. 16-24.

testuje również specjalne systemy zabezpieczeń laserowo-dźwiękowych, które paraliżują wywołując ból w uszach, zamglenie oczu, oraz zawroty głowy. Jeśli jednak potencjalnym napastnikom udałoby się wytrzymać przeszkody i podплыnęliby wystarczająco blisko, aby przejść na okręt - czekałby na nich ostrzał z armatek wodnych, gaz łzawiący oraz dymny. Załogi nie można wyposażać w broń palną nie tylko ze względów różnic prawa obowiązującego w granicach wód terytorialnych państw, lecz również poprzez z uwagi na zagrożenie rozdrażnienia terrorystów i użycie przez nich broni większego kalibru względem załogi. Ponadto w przypadku tankowców ewentualny ostrzał mógłby stać się powodem wybuchu i zatopienia tankowca.

Ponadto należy przede wszystkim stworzyć zintegrowany, jednolity system kontroli akwenów wodnych. Podobne systemy działają już obecnie, jednak ograniczają się do miejscowego zapobiegania i łączą sobą zazwyczaj kilka sąsiedzkich państw. Na przykład państwa Unii Europejskiej powiązane są systemem monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji o statkach. Jest to rozwinięcie lokalnych systemów VTS (ang. *Vessel Traffic Service*), które głównie dzięki radarom monitorują wszystkie jednostki pływające w danym obszarze. Dużą zaletą działania takich systemów jest sprawne i natychmiastowe informowanie danych służb przez obsługę systemu. W razie wykrycia jakichkolwiek naruszeń norm, informacja o dewiacji dociera np: do straży przybrzeżnej czy ratownictwa. Warto również wspomnieć o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*International Maritime Organization* – IMO) założonej w 1959 roku, mającej na celu prowadzenie badań z zakresu bezpieczeństwa mórz i oceanów, oraz przeciwdziałaniem agresji na morzach. Oprócz tego w 1982 roku przy Międzynarodowej Izbie Handlu (*International Chamber of Commerce*) powstało Międzynarodowe Biuro Morskie (*International Maritime Biuro* – IMB). Stało się ono głównym punktem kontaktu dla kapitanów statków którzy doświadczają lub są świadkami zbrojnego ataku. Po przesłaniu komunikatu do IMB biuro przesyła informacje o tym zajściu do wszystkich statków w regionie. Oprócz tego IMB zajmuje się tworzeniem i publikacją statystyk, opracowywaniem konwencji, raportów współpracy międzynarodowej, oraz wymianą informacji pomiędzy rządami, a organami ścigania<sup>15</sup>.

Jednak wymiana informacji nie zapobiega zbrojnym napadom, podobnie jak nasłuch radarowy i monitoring zagrożonych obszarów nie kontroluje podwodnych terenów. XXI wiek charakteryzuje się nie tylko szybkim rozwojem nowoczesnych technologii, lecz głównie popularyzacją i powszechną dostępnością do nich. W 2006 roku Adrian Bowyer stworzył prototyp drukarki 3D. Kilka lat później, w 2013 roku kilka amerykańskich firm udowodnia, że posługując się tą technologią osoba cywilna jest w stanie samodzielnie wyprodukować broń palną. Na początku 2015 roku chińscy deweloperzy rozpoczęli budowanie domów przy pomocy drukarek. Jeśli terroryści sięgną po najnowocześniejsze technologie, to być może będą mogli z czasem stworzyć własną łódź podwodną zdolną niezauważenie przenosić ładunki wybuchowe, np: w głąb portu. Należy więc rozszerzyć obszar działań również o część podwodną, szczególnie u wejść do portów, prowadząc hydroakustyczny nasłuch. Zwiększy to koszt ochrony infrastruktury nadbrzeżnej, lecz jednocześnie zapobiegnie ewentualnym atakom terrorystycznym.

Eksperti cały czas zwracają uwagę na słabość obronną portów. Olbrzymie tereny położone bezpośrednio nad wodą są łatwym miejscem do przeprowadzenia działań terrorystycznych. Należy więc cały czas rozbudowywać zabezpieczenia portowe, prognozować działania terrorystów i jednocześnie likwidować miejsca bezpośredniego zagrożenia, jak tereny gdzie mogą pojawić się ewentualne stowiska ogniowe<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> A. Zięba, *Operacja Wojskowa EUNAVFOR Atalanta*, [w:] B. Przybylska – Maszner, *Operacje wojskowe Unii Europejskiej w Afryce*, Poznań 2014, s. 153-166.

<sup>16</sup> K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, dz. cyt., s. 207-219



## Podsumowanie problemu zagrożenia terroryzmem morskim

Problem przeciwdziałania terroryzmowi morskiemu zyskuje wciąż na popularności. Progностycy i analitycy prześcigają się z terrorystami w sprawie minimalizacji strat własnych i maksymalnego zabezpieczenia okrętów. Wszystko jednak ma swoją cenę, a mało który armator chce zainwestować w najbardziej skuteczną metodę obrony - konwojowanie okrętów. Tym samym zrzucają oni obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa na państwa i organizacje międzynarodowe. Jednak nie wszystkie kraje (jak Somalia, Tanzania czy Kenia) są w stanie w pełni, samodzielnie zabezpieczyć choćby nawet tylko swoje morskie wody wewnętrzne i kontrolować granicę. Przez to terrorystom i piratom udaje się przeprowadzać akcje oraz bezpiecznie powracać do swoich kryjówek. Tym samym zapewnienie bezpieczeństwa spada na barki krajów wysoko rozwiniętych (jak USA, Japonia, Korea Południowa czy kraje Unii Europejskiej). Przeprowadzane przez nie akcje przynoszą wymierne korzyści, lecz nie likwidują całkowicie zagrożenia. Jednak pomimo wielu programów i prób współpracy w zwalczaniu zagrożeń morskich, cały czas można odnieść wrażenie, iż nie wszystkim zależy na całkowitym zlikwidowaniu problemu. Armatorzy poniekąd pozostawieni samymi sobą wliczają niekiedy cenę okupu w koszt działalności, lub twierdzą, że na tankowiec płynący z prędkością 18-20 węzłów praktycznie nie da się wejść. Nasuwa się jednak pytanie: jak długo jeszcze terroryści nie będą w stanie tego dokonać?

## Bibliografia:

### Dokumenty

*The 9/11 Commission Report: Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States*, Washington 2004.

Dyrektywa Rady 2006/67/WE z dnia 24 lipca 2006.

*Konwencja o morzu pełnym sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r.*, Dz.U. z dnia 1 sierpnia 1963 r.

*Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 r.*, Dz.U. 1994 nr 129 poz. 635.

Polski Rejestr Statków S.A. Biuletyn Informacyjny PRS S.A. Gdańsk 2006, Nr 3/259.

### Monografie, rozdziały w pracach zbiorowych i artykuły

Ciastoń R., *Piractwo i terroryzm morski a bezpieczeństwo energetyczne Japonii*, Biuletyn opinie, Nr 4/2009.

Fieducik B., *Jurysdykcja karna państw w sprawach terroryzmu morskiego*, Zeszyty naukowe Akademii Marynarki Wojennej / Rok LII Nr 4 (187) 2011.

Ilnicki M., Kubiak K., Mickiewicz P., *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń aktami przemocy*, Wrocław 2006.

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

Kubiak K., *Piractwo i terroryzm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław 2007.

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

Lysik A., *Terroryzm morski. Współczesne zagrożenie w transporcie międzynarodowym* [w:] *Numer 2012 Studiów i Materiałów*, <http://studiaimaterialy.pl/artykuly/numer-2012> [dostęp: 9.01.2015].

Zięba A., *Operacja Wojskowa EUNAVFOR Atalanta*, [w:] B. Przybylska – Maszner, *Operacje wojskowe Unii Europejskiej w Afryce*, Poznań 2014.

Wróbel K., *Zintegrowane systemy bezpieczeństwa morskiego*, Akademia Morska w Gdyni, Studenckie Koło Naukowe „Nawigator”, Gdynia 2009