

**Krzysztof Kubiak**  
**Witold Kustra**

## **EWOLUCJA ZAGROŻEŃ BEZPIECZEŃSTWA W OBREMBIE OBSZARÓW MORSKICH W ŚWIELE INCYDENTÓW Z LAT 2000 – 2004**

### **STRESZCZENIE**

Artykuł podejmuje problematykę zagrożenia bezpieczeństwa występującego w żegludze światowej. Prezentowane w nim studium przypadków w sposób skomasowany przedstawia tendencje i kierunki, z jakich należy się spodziewać potencjalnego zagrożenia dla żeglugi morskiej. Autorzy zwracają uwagę na konieczność podjęcia prac zmierzających do nowelizacji prawa morza w odniesieniu do istniejących zagrożeń.

### **WSTĘP**

W pierwszych latach bieżącego stulecia na morzach rozegrało się kilka incydentów, które z jednej strony stanowią doskonałą ilustrację tezy o pojawianiu się na obszarach Oceanu Światowego jakościowo nowych zagrożeń dla bezpieczeństwa międzynarodowego, z drugiej zaś mogą wywrzeć głęboki wpływ na sposoby interpretowania prawa morskiego przez państwa. Poza tym opisane dalej wydarzenia skłonić mogą społeczność morską do uruchomienia procesu ukierunkowanego na nowelizację prawa morza i uczynienie jego zapisów adekwatnymi do współczesnej sytuacji.

W dniu 6 maja 2001 roku izraelski samolot patrolowy wykrył w trakcie rutynowego lotu nad Morzem Śródziemnym mały statek żeglugi przybrzeżnej (około 25 m długości, 400 ton nośności). Jednostka nosiła nazwę „Santorini” i żeglowała pod banderą libańską. Uwagę Izraelczyków zwróciła duża liczba plastikowych beczek znajdujących się na pokładzie jednostki. W celu skontrolowania ich zawartości „Santorini” został zatrzymany na wodach międzynarodowych przez dwa kutry patrolowe wspierane przez dwa kutry raketowe.

Po otwarciu pojemników okazało się, że zawierają one cztery wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych Strzała, 50 niekierowanych pocisków raketowych kalibru 107 mm, 2 moździerze 60 mm oraz 98 granatów do nich, 20 granatników przeciwpancernych i 270 pocisków do nich, 24 granaty ręczne, 70 min przeciwpancernych, 30 karabinków i 13 000 sztuk amunicji 7,62 mm. Wymienione uzbrojenie załadowane zostało w Trypolisie w Libii, a zadaniem statku było wyrzucenie wodoszczelnych pojemników w określonym miejscu u wybrzeży Strefy Gazy, skąd podjąć je miały mniejsze łodzie<sup>1</sup>.

W nocy z 3 na 4 stycznia 2002 roku izraelskie siły specjalne zajęły na wodach międzynarodowych Morza Czerwonego libański frachtowiec „Karine A” (o nośności około 4000 ton) podejrzany o transport broni z Iranu dla Autonomii Palestyńskiej<sup>2</sup>.

Statek opuścił Bejrut pod koniec października 2001 roku, a po przejściu Kanału Sueskiego i kilku dniach żeglugi po Morzu Czerwonym zawinął do jednego z portów sudańskich. Tam przyjął na pokład ładunek przeznaczony dla Dubaju. Po wyładunku jednostka przeszła do pobliskiego portu Ogman, a następnie ruszyła ku irańskiej wyspie Quesm.

Jak dotąd, nie ustalono, od którego momentu statek był śledzony przez izraelskie służby rozpoznawcze i dlaczego poświęcono mu tak wiele uwagi. Wydaje się jednak, że informacje o planowanej operacji uzyskano ze źródeł osobowych działających w kierownictwie autonomii palestyńskiej<sup>3</sup>.

U wybrzeży Quesm „Karine A” spotkał się z jednostką irańską należącą do Dywizji Morskiej Korpusu Strażników Rewolucji Islamskiej (Pasdaran), z której przeładowano na pokład frachtowca znaczną liczbę skrzyń. Następnie statek, którego załoga nadal nie była świadoma, że jest on śledzony przez izraelskie i amerykańskie służby rozpoznawcze, skierował się ponownie na Morze Czerwone, ale z powodu awarii technicznej zmuszony został do zawinięcia do jemeńskiego portu Hudayda.

Kiedy jednostka przeszła przez cieśninę Bab el-Mandeb rząd izraelski podjął decyzję o jej przejściu siłami służb specjalnych. Operacja ta otrzymała kryptonim „Noah’s Ark”. Przeprowadzono ją w odległości około 200 km na południe od

---

<sup>1</sup> O. Granovsky, Weapons Found on Karine-A and Santorini, [www.waronline.org/en/analysis/pal\\_weapons.htm#santorini](http://www.waronline.org/en/analysis/pal_weapons.htm#santorini)

<sup>2</sup> Weapons ship mystery deepens, [www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle\\_east/1753233.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/1753233.stm)

<sup>3</sup> Analysis: The CIA and the arms ship, [www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle\\_east/1761836.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/1761836.stm)

Sharm el-Sheik, gdy statek znajdował się na wodach międzynarodowych (między morzem terytorialnym Arabii Saudyjskiej, Sudanu i Jemenu)<sup>4</sup>.

Po zajęciu statku przez izraelskich komandosów morskich na jego pokład weszła grupa inspekcyjna. Odnalazła 83 drewniane skrzynie zawierające około 50 ton uzbrojenia, w tym: 62 niekierowane pociski raketowe 122 mm, 283 niekierowane pociski raketowe 107 mm, 10 moździerzy 120 mm i 700 sztuk amunicji, 19 moździerzy 81 mm i 686 sztuk amunicji, 10 moździerzy 60 mm i 159 sztuk amunicji, 6 przeciwpancernych pocisków kierowanych, 674 granatniki przeciwpancerne różnych typów, 211 min przeciwpancernych, 311 min przeciwpiechotnych, 2200 kg plastycznego materiału wybuchowego, 30 karabinów wyborowych, 18 lekkich karabinów maszynowych, 212 karabinków, 700 000 amunicji strzeleckiej kalibru 7,62 mm, 735 granatów ręcznych, 2 łódzie pólśzytwe z silnikami o mocy 25 KM, ekwipunek do nurkowania, 84 wodoszczelne kontenery<sup>5</sup>.

Kapitan statku zeznał później, że miał on pokonać Kanał Sueski i spotkać się na zachód od Aleksandrii z mniejszymi jednostkami. Po przeładunku planowano, że przesmuglują one transportowaną przez „Karine A” broń do Strefy Gazy. Ustalono również, że przekazanie uzbrojenia odbiorcom odbędzie się w wysoce nietypowy sposób. Mniejsze jednostki otrzymały polecenie przeładowania go w niezatapialne kontenery i zrzuć do wody w nakazanych rejonach przybrzeżnych o umówionej godzinie.

Według publikacji amerykańskich i izraelskich odwołujących się do informacji ujawnionych przez służby wywiadowcze, broń transportowana przez „Karine A” pochodziła co prawda ze składów irańskich, lecz dostawę sfinansowali anonimowi Saudyjczycy, którzy przekazali 10 mln USD na zakup uzbrojenia i sprzętu wojskowego, 400 000 USD na zakup statku i 1 mln USD na pokrycie dodatkowych kosztów (opłacenie załogi, rejestracja statku itp.)<sup>6</sup>. Całe przedsięwzięcie nadzorowane było przez rezydującego w Dubaju Mohameda Dahlana, szefa palestyńskich służb bezpieczeństwa w Strefie Gazy<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> O. Granovsky, wyd. cyt.

<sup>5</sup> D. Eshel, Israel Intercepts PA weapons shipment, „Jane's Intelligence Review”, 2002, nr 2, s. 2 – 3.

<sup>6</sup> Saudis financed terror ship. Paid \$10 million to Iran for arms destined for Palestinian intifada, [www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=26100](http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=26100)

<sup>7</sup> Palestinian security chief supervised Karine-A loading. Israeli officials bringing evidence of Arafat complicity to Washintgon, [www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=25986](http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=25986)

W nocy z 20 na 21 maja 2003 roku izraelskie jednostki patrolowe zajęły u wybrzeży Libanu jednostkę rybacką „Abu Hassan” podejrzaną o przemyt broni dla Autonomii Palestyńskiej. Zaniepokojenie załogi patrolowca wzbudził fakt, że obserwowany od pewnego czasu statek nie prowadził połowów. Opanowaną jednostkę przeholowano do Hajfy. Na jej pokładzie znaleziono 25 zapalników do niekierowanych pocisków raketowych, 15 urządzeń elektronicznych do zdalnego odpalania ładunków wybuchowych oraz 36 płyt CD zawierających swoisty „materiał instruktażowy” dla terrorystów samobójców. Wśród siedmioosobowej załogi znajdowało się dwóch znanych izraelskim służbom bezpieczeństwa członków organizacji Hezbollah, w tym poszukiwany od kilkunastu miesięcy wytwórca ładunków wybuchowych Amsalem Abu Amra. Zdaniem Izraelczyków terroryści oraz ładunek miano przerzucić do Strefy Gazy. Przeprowadzone śledztwo wykazało, że „Abu Hassan” 16 maja opuścił Egipt, udając się do Bejrutu, gdzie zaokrętowano dwóch pasażerów i przyjęto na pokład ładunek<sup>8</sup>.

Oprócz prób przemytu broni sporych problemów marynarce izraelskiej nieustannie przysparzają próby samobójczych ataków na jednostki patrolowe. Pierwsza taka akcja miała miejsce w listopadzie 2000 roku, druga dwa lata później, w listopadzie 2002 roku. W obu przypadkach sprawcy posłużyli się wypełnionymi materiałem wybuchowym łodziami rybackimi. Straty izraelskie ograniczyły się do czterech rannych i lekkich uszkodzeń dwóch kutrów patrolowych typu Dabur<sup>9</sup>. Do opisanych akcji przyznała się organizacja terrorystyczna Jihad<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Hezbollah terror-supply boat seized Israeli navy finds rocket fuses, bombmaking devices on board, [www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=32718](http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=32718)

<sup>9</sup> IDF blockades Gaza coast after encounter with terror fishing boat, [www.web.israelinsider.com/bin/en.jsp?enPage=ArticlePage&enDisplay=view&enDispWhat=object&enDispWho=Article^11668&enZone=Security&enVersion=0&](http://www.web.israelinsider.com/bin/en.jsp?enPage=ArticlePage&enDisplay=view&enDispWhat=object&enDispWho=Article^11668&enZone=Security&enVersion=0&)

<sup>10</sup> Organizacja ta wykazuje w ostatnim czasie znaczne zainteresowanie działalnością na morzu. Na początku 2004 roku izraelskie organa bezpieczeństwa poinformowały o podjęciu przez Jihad intensywnych przygotowań do rozpoczęcia kampanii ataków terrorystycznych na morzu i z morza. Na ten cel przeznaczono 500 000 USD uzyskanych z Iranu, za które zakupić zamierzano między innymi łodzie pólstywnie. Według Izraelczyków koordynatorem całego przedsięwzięcia był Ali Hisi (vel Abu Islam) rezydujący w obozie dla uchodźców Shati. Działalność morskiego Jihadu miała być prowadzona ze Strefy Gazy. Ponadto Jihad atakuje infrastrukturę portową Izraela. W marcu 2004 roku miała miejsce akcja wymierzona w port Ashdod położony około 25 km na południe od Tel Avivu. Wydarzenie to stanowiło szok dla izraelskich służb bezpieczeństwa, gdyż port uchodził za jeden z najbezpieczniejszych na świecie, między innymi dlatego, że starannej kontroli poddawane są wszystkie wwożone na jego teren kontenery. Tymczasem dwóch palestyńskich 17-latków zdołało przedostać się do Ashdod. Infiltracji dokonano w pustej przestrzeni powstałej po zabudowaniu fałszywej ścianki w 40-stopowym kontenerze. Został on załadowany marmurowymi i ceramicznymi kafelkami i przewieziony na naczepie

## ZATOPIENIE PÓLNOCNOKOREAŃSKIEGO KUTRA SPECJALNEGO

W dniu 21 grudnia 2001 roku jednostki japońskiej straży granicznej wykryły niezidentyfikowaną jednostkę pływającą w rejonie Wysp Omami Oshima położonych na południe od Archipelagu Japońskiego na Morzu Wschodniochińskim. Wobec podejrzania, iż może to być jednostka północnokoreańska w działania zaangażowano znaczne siły – 12 kutrów patrolowych i 13 różnych statków powietrznych straży granicznej oraz 2 niszczyciele ze składu sił morskich<sup>11</sup>.

Podejrzana jednostka manewrowała na południowy zachód od Omami Oshima. Japońskie siły pościgowe osaczyły statek upozorowany na jednostkę rybacką i zażądały zastopowania silników. Gdy nie przyniosło to zakładanego rezultatu, oddano kilka strzałów przed dziób ściganego statku, podążającego w kierunku chińskich wód terytorialnych. Wówczas z pokładu uciekającej jednostki w stronę najbliższego japońskiego kutra wystrzelono pocisk z granatnika przeciwpancernego oraz otwarto intensywny ogień z broni automatycznej. Jego kadłub i nadbudówki zostały przebite w ponad stu miejscach, lecz nikt nie zginął, a pływalność jednostki nie była zagrożona. Niegroźne obrażenia odniosło trzech marynarzy<sup>12</sup>.

Trzy znajdujące się w pobliżu japońskie kutry natychmiast otworzyły ogień i niezidentyfikowana jednostka szybko zatonała. Według publikacji japońskich 3 członków jej załogi zginęło na skutek ostrzału, a 13 uznano za zaginionych. Akcja ratowania rozbitków została stosunkowo szybko przerwana ze względu na załamanie pogody.

---

palestyńskiej ciężarówce przez tak zwany Karni Crossing oddzielający Strefę Gazy od terytorium Izraela. W nakaznym miejscu kontener został przeladowany na izraelską ciężarówkę (władze izraelskie nie dopuszczają pojazdów palestyńskich na teren portu), która dostarczyła go na posturunek kontrolny. Mimo użycia zaawansowanych środków technicznych intruzów nie wykryto, co świadczyć może o rutynowym podejściu do procedur bezpieczeństwa. Po złożeniu kontenera na placu składowym Palestyńczycy w izraelskich mundurach wydostali się z ukrycia, weszli do pobliskiego warsztatu mechanicznego i tam zdetonowali przytwierdzone do ciała ładunki wybuchowe. Prócz zamachowców zginęło 10 osób. Szczęściem w nieszczęściu było to, że celu terrorystów nie stanowiły wielkie składy paliwa i chemikaliów. Zob. Israel Retaliates For Ashdod Terror Bombings,

[www.cayankee.blogs.com/cayankee/2004/03/israel\\_retaliat.html](http://www.cayankee.blogs.com/cayankee/2004/03/israel_retaliat.html); Israel stops Islamic Jihad plan to buy suicide rubber boats,

[www.216.26.163.62/2004/me\\_palestinians\\_02\\_08.html](http://www.216.26.163.62/2004/me_palestinians_02_08.html)

<sup>11</sup> Japan says sunk boat fired first,

[www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/1727047.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/1727047.stm)

<sup>12</sup> M. Magnier, Japan says 'spy ship' fired rockets,

[www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/1727867.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/1727867.stm)

Po incydencie przedstawiciele japońskiej administracji morskiej oświadczyli oficjalnie, iż z powierzchni morza podjęto zwłoki dwóch osób ubrane w kamizelki ratunkowe opatrzone koreańskimi napisami. Innych zwłok nie udało się podnieść z powodu złych warunków pogodowych. Co charakterystyczne, według Japończyków załoga zatopionego statku popełniła samobójstwo. Ludzie, których ciała wydobyto, byli już martwi, zanim znaleźli się w wodzie<sup>13</sup>.

Japonia drogą dyplomatyczną uzyskała zgodę władz chińskich (jednostka zatona na granicy chińskiej wyłącznej strefy ekonomicznej) na poszukiwanie i ewentualne podniesienie wraku. Operację podniesienia leżącego na głębokości 90 metrów wraku zakończono 4 października 2002 roku. Jednostka o wyporności około 100 ton, długości 30 metrów, szerokości 5 metrów i zanurzeniu 2,6 metra okazała się być prawdziwą skarbnicą wiedzy o północnokoreańskich jednostkach specjalnych. Na jej pokładzie odnaleziono między innymi: dwie naramienne wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych Strzała, dwa granatniki przeciwpancerne z zapasem amunicji, 82-milimetrowe działo bezdrutowe z zapasem amunicji, podwójnie sprzężony 12,7-milimetrowy karabin maszynowy, 7,62-milimetrowy karabin maszynowy, cztery 5,45-milimetrowe karabinki, granaty ręczne. Prócz tego na jego pokładzie znajdowała się szybka łódź motorowa wyposażona w trzy silniki, do wodowania której używano specjalnych, umiejscowionych na rufie statku wrót oraz odbiornik GPS produkcji japońskiej<sup>14</sup>.

Równie ważna okazała się analiza odtworzonych połączeń telefonicznych przeprowadzonych przy użyciu odnalezionego na wraku telefonu komórkowego. Wykazała ona bowiem, że jednostka zaangażowana była w roku 1988 w szmugiel dużej partii narkotyków (około 300 kg) dla japońskiej Yakuzy. Wtedy jednak przemysłowy statek upozorowany na jednostkę japońską o nazwie „Shojin Maru” został wykryty przez amerykański samolot rozpoznawczy. Kiedy po pewnym czasie maszyna ponownie zbliżyła się do statku, niósł on już północnokoreańską banderę, a na burcie miał napisy w języku koreańskim. Można więc założyć, że pojawienie się samolotu przerwało akcję. Wiedzę o całym przedsięwzięciu japońska policja pozyskała w trakcie przesłuchań aresztowanych przy innej okazji gangsterów. Jeden

---

<sup>13</sup> Japan searches for boat crew,  
[www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/1725816.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/1725816.stm)

<sup>14</sup> Japan starts 'spy ship' salvage,  
[www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/2069043.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/2069043.stm), Missile found on N. Korean 'spy boat',  
[www.cnn.com/2002/WORLD/asiapcf/east/06/26/japan.spyship/index.html](http://www.cnn.com/2002/WORLD/asiapcf/east/06/26/japan.spyship/index.html)

z nich zeznał, że Yakuza w latach 1997 – 2001 sześciokrotnie odbierała ładunki narkotyków transportowane przez północnokoreańskie statki<sup>15</sup>.

W trakcie działań sojuszniczych przeciwko Afganistanowi (operacja „Enduring Freedom”) siły międzynarodowe zorganizowały kontrolę żeglugi na rozległych akwenach Oceanu Indyjskiego. Przedsięwzięcie to, kontynuowane do dnia dzisiejszego, ukierunkowane było początkowo na udaremnienie ucieczki (przez Pakistan, a następnie drogą morską) członkom kierownictwa Al-Kaidy oraz przeszkolonym w afgańskich obozach terrorystom. Podkreślić należy, że morzem mogli oni stosunkowo łatwo przedostać się bądź do krajów Zatoki Perskiej, gdzie mimo oficjalnego sojuszu z USA poparcie dla radykalnych islamistów jest silne, bądź do Afryki Wschodniej. Szczególnie dogodne warunki do dalszego działania uciekinierzy mogliby znaleźć w centralnej i południowej części byłej Somalii (istnienie tego państwa jest oczywistą fikcją akceptowaną przez społeczność międzynarodową).

Na przełomie roku 2002 i 2003 kontrolę żeglugi w rejonie zachodniej części Morza Arabskiego, wyspy Socotra, podejść do cieśniny Bab el-Mandeb i Zatoki Adeńskiej prowadził międzynarodowy zespół okrętów, noszący znaczenie Task Force 150 (TF-150), złożony z fregat: hiszpańskiej „Navarra”, niemieckich „Mecklenburg-Vorpommern” i „Rheinland-Pfalz”, francuskiej „Vendemiaire”, brytyjskiej „Cumberland” i amerykańskiego niszczyciela „Higgins”. Siłami tymi dowodził (do 30 stycznia 2003 roku) hiszpański kontradmirał Juan Moreno Susanna<sup>16</sup>. Okręty bojowe wspierane były przez hiszpański zaopatrzeniowiec „Patino” i niemiecki zbiornikowiec „Rhön” (dawny „Okene”). Dowódca Task Force 150 podlegał Połączonemu Wspólnemu Dowództwu Sił Rogu Afryki (Combined Joint Task Force-Horn of Africa, CJTF-HOA), zorganizowanemu w Djibouti na bazie sił i środków wydzielonych przez amerykańskie Dowództwo Centralne<sup>17</sup>.

W dniu 5 grudnia hiszpański dowódca grupy okrętów otrzymał informację z amerykańskich źródeł rozpoznawczych, że w pobliżu rejonu odpowiedzialności TF-150 pojawi się statek podejrzany o nielegalny przewóz broni. Później okazało się,

---

<sup>15</sup> M. Magnier, North Korean spy ship jars Japanese, [www.altavista.com/r?ck\\_sm=8adbd31&rpos=2&rpge=1&rsrc=R&ref=100020080&uid=22cafdff949068ea&r=http%3A%2F%2Fseattletimes.nwsourc.com%2Ftext%2F134998783\\_spyship15.html](http://www.altavista.com/r?ck_sm=8adbd31&rpos=2&rpge=1&rsrc=R&ref=100020080&uid=22cafdff949068ea&r=http%3A%2F%2Fseattletimes.nwsourc.com%2Ftext%2F134998783_spyship15.html)

<sup>16</sup> W dniu 13 stycznia do TF 150 dołączył zespół okrętów Unii Zachodnioeuropejskiej złożony z włoskiego niszczyciela *Francesco Mimbelli* oraz fregat: hiszpańskiej *Canarias* i francuskiej *Aconit*, dowodzony przez włoskiego kontradmirała Rinaldo Veri. Pod koniec stycznia 2003 roku fregata *Cumberland* została zastąpiona przez fregatę *Chatham*.

<sup>17</sup> Od 12 grudnia 2002 roku dowódca obszaru Rogu Afryki miał do swej dyspozycji również specjalistyczny amerykański okręt *Mount Whitney*, znany w Polsce z racji udziału w ćwiczeniach „Strong Resolve” w 2002 roku.

że był on śledzony przez lotnictwo rozpoznawcze i satelity od momentu opuszczenia północnokoreańskiego portu Nampho. W celu przechwycenia jednostki hiszpański admirał skierował na jej kurs fregatę „Navarra” i okręt wsparcia „Patino”. Akcja otrzymała kryptonim „Socotora”<sup>18</sup>.

Po wschodzie słońca w dniu 9 grudnia statek, zgodnie z przewidywaniami, został wykryty i zidentyfikowany około 600 mil morskich na wschód od „Rogu Afryki”. Z napisów umieszczonych na jego rufie wynikało, że jednostka, nosząca nazwę „So San”, zarejestrowana jest w Phnom Penh w Kambodży. Statek nie podniósł jednak żadnej bandery, co stało się formalnym pretekstem rozpoczęcia działań przez Hiszpanów. Na pytanie dowódcy okrętu o rodzaj ładunku i port przeznaczenia kapitan „So San” stwierdził, że jego statek przewozi z Chin do Jemenu całookrętowy ładunek cementu. Nie wyraził on jednak zgody na wejście na pokład grupy kontrolno-inspekcyjnej w celu przeprowadzenia szczegółowej kontroli. Kiedy mimo kilku wezwań na „So San” nie zastopowano maszyn, „Navarra” oddała trzy serie z karabinu maszynowego przed jego dziób (epizod ten opisywany jest na dwa sposoby; zdaniem części autorów Hiszpanie wystrzelili trzykrotnie z armaty 76 mm przed dziób statku). Jednakże nawet wówczas statek nie zatrzymał się. Nic nie dała również czwarta seria, tym razem wymierzona w burtę jednostki<sup>19</sup>.

Analizując dotychczasowy rozwój wydarzeń, w tym uwzględniając możliwość stawiania oporu przez załogę statku, dowódca hiszpańskiej fregaty podjął decyzję o abordażowaniu jednostki siłami grupy specjalnej działającej ze śmigłowca. Z pokładu „Patino”, na którym zaokrętowani byli komandosi marynarki, wystartował śmigłowiec SH-3D Sea King z siedmioma żołnierzami na pokładzie. W tym samym czasie, by umożliwić śmigłowcowi wykonanie niskiego zawisu nad „San So”, snajperzy zaokrętowani na fregacie odstrzelili stalowe liny rozciągnięte między topem masztu statku a jego dziobem.

„Dalsze wydarzenia potoczyły się błyskawicznie. Przy użyciu lin hiszpańscy żołnierze przedostali się na pokład. Następnie opanowano mostek i zebrano całą załogę (21 osób) na pokładzie. Po przeszukaniu pomieszczeń komandosi przekazali sygnał na fregatę, że jednostka jest zabezpieczona, a grupa kontrolno-inspekcyjna ze składu załogi okrętu może bezpiecznie rozpocząć pracę. Dotarła ona na „San So” łodzią pólstżywną. Następnie rozpoczęto szczegółowe przeszukanie statku. Na pierwszy rzut oka nie znajdowało się na nim nic podejrzanego. Ładownie, aż po

<sup>18</sup> Yemen: Scuds sólo para fines defensivos,  
[www.news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid\\_2567000/2567549.stm](http://www.news.bbc.co.uk/hi/spanish/news/newsid_2567000/2567549.stm)

<sup>19</sup> Scud missiles seized in Arabian Sea,  
[www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle\\_east/2564155.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/2564155.stm)



zrębnice luków, wypełnione były workami z cementem. Po usunięciu wierzchniej warstwy odnaleziono dwadzieścia trzy ukryte kontenery. Mieściły one 15 rakiet balistycznych Scud<sup>20</sup>, „15 przeznaczonych dla nich konwencjonalnych (burzących) głów bojowych, 23 zbiorniki z paliwem raketowym i 85 beczek z innymi substancjami chemicznymi (w tym z kwasem azotowym), osprzęt raketowy, narzędzia i wyposażenie diagnostyczne konieczne do złożenia oraz uzbrojenia pocisków<sup>21</sup>.”

„O dokonanym odkryciu powiadomiono Amerykanów, którzy przejęli odpowiedzialność za statek i jego ładunek. Wkrótce potem oficjalny protest złożył rząd Jemenu, twierdząc, że był odbiorcą rakiet. W istocie kilka miesięcy wcześniej kraj ten oficjalnie ogłosił, że podpisał z Koreą Północną kontrakt na dostawę rakiet. Ponieważ sam obrót tego rodzaju sprzętem nie jest nielegalny, Amerykanie zaś zainteresowani są (między innymi z racji strategicznego położenia Adenu) utrzymaniem dobrych stosunków z Jemenem, statek został ostatecznie zwolniony i odprowadzony pod eskortą do deklarowanego portu przeznaczenia. Jemen ze swej strony złożył deklarację, że nie przekaze rakiet stronie trzeciej<sup>22</sup>.”

---

<sup>20</sup> Pociski przejęte na statku to północnokoreańska wersja radzieckiego kompleksu rakiet balistycznych oznaczonego jako 8K14 Elbrus (oznaczenie samej rakiety R-17E). W radzieckich siłach zbrojnych był to tak zwany zestaw szczebla armijnego – dający dowódcy armii możliwość wykonywania uderzeń jądrowych na przewidywaną głębokość działania podległych mu sił. Rakiety nie były dostosowane do przenoszenia ładunków konwencjonalnych. Najważniejszym elementem północnokoreańskiej modyfikacji pocisków R-17E było zatem opracowanie do nich głowic burzących o masie około 900 kg. Przy minimalnym błędzie trafienia wynoszącym 300 m rzeczywiste możliwości bojowe takiej rakiety są jednak niewielkie. Jest to zatem broń przeznaczona bardziej do akcji o charakterze terrorystycznym (tak jak na przykład wzajemny ostrzał miast w czasie wojny iracko-irańskiej) niż *stricte* wojskowym. Możliwości bojowe zestawu mogą ulec zwiększeniu przez zastosowanie głowic chemicznych. W oparciu o dostępne dane założyc można, że Hiszpanie przejęli pociski oznaczone jako Hwasong-5, powstałe w latach osiemdziesiątych (produkcja od 1987) poprzez udoskonalenie oryginalnej konstrukcji radzieckiej. W wyniku wprowadzonych zmian zasięg rakiety wzrósł z 270 do 330 km. Zachowano jednak gabaryty oryginału, tak że rakiety można odpalać z radzieckich wyrzutni. Pociski eksportowane były do Iranu i Syrii, a elementy technologii w nich zastosowanej do Egiptu, Libii i Pakistanu. Masa pocisku pustego – 2076 kg, masa pocisku pełnego (zatankowanego, silnik napędowy wykorzystuje paliwo płynne) – 5862 kg, długość pocisku – 11,164 m, średnica kadłuba – 0,844 m, rozpiętość stabilizatorów – 1,80 m, zasięg – 330 km, średni punkt trafienia – 450 m, masa głowy bojowej – 998 kg.

<sup>21</sup> Spanish Warships Intercept a Shipload of SCUDs. How North Korean missiles were seized in the Gulf of Aden,

[www.time.com/time/photoessays/scudraid/2.html](http://www.time.com/time/photoessays/scudraid/2.html)

<sup>22</sup> B. Whitaker, The So San Affair,

[www.al-bab.com/yemen/artic/mei90.htm](http://www.al-bab.com/yemen/artic/mei90.htm)

Pozornie sprawa została więc rozwiązana. Pojawia się jednak problem: dlaczego rakiety – jeżeli były przedmiotem ujawnionej wcześniej transakcji i rzeczywiście trafić miały do Jemenu – tak starannie zamaskowano?

W roku 2002 i na początku 2003 australijskie służby policyjne zanotowały znaczne zwiększenie ulicznej podaży narkotyków, co bez wątpienia świadczyło o uruchomieniu przez zorganizowane grupy przestępcze nowych kanałów przerzutu substancji psychotropowych. Po wymianie informacji z Republiką Chin (Tajwanem), Japonią i Singapurem Australijczycy założyli, że w cały proceder może być zaangażowana Korea Północna<sup>23</sup>. Podkreślić należy, iż służby wywiadowcze Korei Południowej już od początku lat dziewięćdziesiątych przedstawiają raporty o zwiększaniu upraw maku na Północy. W działaniach tych wykorzystuje się jakoby niewolniczą pracę więźniów. Handel narkotykami ma być jednym z podstawowych, obok eksportu broni, sposobów pozyskiwania dewiz przez reżim w Phenianie<sup>24</sup>.

Wobec zaistnienia realnej możliwości, że czarny rynek narkotykowy zasilały jest z zewnątrz, australijski rząd federalny zespolił wysiłek kilku resortów i służb oraz uzyskał wsparcie amerykańskie w zorganizowaniu systemu monitorowania morskich podejść do kontynentu. Umożliwiło to zorganizowanie zasadzki na jednostkę podejrzaną o przemyt narkotyków. W oparciu o dostępne materiały założyć można, iż pierwszy sygnał o statku, który potencjalnie mógł przewozić narkotyki, siły australijskie otrzymały od amerykańskich partnerów.

Decyzję o rozpoczęciu śledzenia jednostki podjęto w drugiej dekadzie kwietnia 2003 roku, gdy australijska policja federalna oraz policja stanowa z Nowej Południowej Walii i Victorii aresztowała w Lorne (stan Victoria) dwóch Malezyjczyków, obywatela Singapuru oraz Chińczyka, przy których znaleziono około 50 kg narkotyków o detalicznej wartości szacowanej na 50 mln dolarów australijskich. Zostali oni aresztowani na posesji znajdującej się nad morzem, a na pobliskiej plaży odnaleziono znajdujące się w pontonie zwłoki kolejnego Azjaty. To właśnie ten fakt dał podstawę podejrzeniom, że substancje psychotropowe odebrano z przepływającego wzdłuż zachodniego wybrzeża Australii statku. Jediną podejrzaną jednostką

---

<sup>23</sup> Policje wszystkich wymienionych krajów dysponowały dowodami, że większość sprzedawanych na ich terytoriach syntetycznych środków psychotropowych pochodzi z Północnej Korei. Japończycy dysponują nawet świadkiem („skruszonym” gangsterem Yakuzy) potwierdzającym udział północnokoreańskich służb specjalnych w przetruciu do Kraju Kwitnącej Wiśni narkotyków. Dodatkowych dowodów pośrednich dostarczyła eksploracja wraku północnokoreańskiego kutra specjalnego (upozorowanego na jednostkę rybacką) zatopionego przez japońską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego 21 grudnia 2001 roku.

<sup>24</sup> Crew held after daring drug raid at sea,  
[www.abc.net.au/news/newsitems/s836136.htm](http://www.abc.net.au/news/newsitems/s836136.htm)

był frachtowiec „Pong Su”. Policja ustaliła, że statek o nośności 4015 ton należy do północnokoreańskiego państwowego armatora Pongsu Shipping Company dysponującego według danych londyńskiej firmy asekuracyjnej Lloyd pięcioma statkami<sup>25</sup>. Jednostka podnosiła banderę Tuvalu<sup>26</sup>.

Już 16 kwietnia statek wykryty został po raz pierwszy przez samoloty patrolowe australijskich sił powietrznych. W następnych dniach kontakt z podejrzaną jednostką utrzymywały maszyny P-3 Orion i C-130 Hercules. W dniu 17 kwietnia jednostka przeszła przez Cieśninę Bassa i zaczęła zbliżać się do wybrzeża Australii.

Początkowo śledzenie statku prowadził policyjny kuter patrolowo-pościgowy, ale pogorszenie się pogody uniemożliwiło mu kontynuowanie zadania – 18 kwietnia uderzenie fal obróciło kuter stępką do góry. Na szczęście, jednostka wyposażona była w system automatycznego odzyskiwania stateczności, który ją ocalił. Dwóch członków załogi odniosło jednak obrażenia, a ponieważ pogoda pogarszała się, podjęto decyzję o powrocie do bazy w Eden<sup>27</sup>. W tej sytuacji, gdy dwie pozostałe jednostki policyjne (21-metrowe kutry patrolowe) również były praktycznie nieprzydatne, śledzenie statku przejęły samoloty wydzielone ze składu marynarki wojennej i sił powietrznych<sup>28</sup>.

Z uwagi na delikatny charakter stosunków między Australią a KRL-D cała operacja nadzorowana była bezpośrednio przez premiera Howarda. Dopiero po odwołaniu do bazy kutra policyjnego podjął on decyzję o zatrzymaniu statku na morzu. Odpowiednie rozkazy otrzymał dowódca fregaty „Stuart” oraz pododdziały alarmowe ze składu Australian SAS oraz 4th Royal Australian Regiment. To z żołnierzy tych jednostek wspartych przez saperów z pododdziału specjalnego marynarki zamierzano sformować grupę abordażową przeznaczoną do zajęcia północnokoreańskiego statku. W późnych godzinach wieczornych komandosi wylądowali w Sydney i zostali zaokrętowani na fregatę, która wyszła na morze. Od wydania rozkazu przez premiera do wyjścia okrętu upłynęło zaledwie sześć godzin<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> North Korea: Hand in the cookie jar

<http://www.atimes.com/atimes/Korea/ED29Dg01.html>

<sup>26</sup> North Korean crew and ship held for drug smuggling,  
[www.abc.net.au/news/newsitems/s836136.htm](http://www.abc.net.au/news/newsitems/s836136.htm)

<sup>27</sup> Drug chase ends in sea capture,  
[www.theage.com.au/articles/2003/04/20/1050777165981.html](http://www.theage.com.au/articles/2003/04/20/1050777165981.html)

<sup>28</sup> Tamże.

<sup>29</sup> 'Drug ship' crew to face court,  
[www.themercury.news.com.au/printpage/0%2C5942%2C6319996%2C00.html](http://www.themercury.news.com.au/printpage/0%2C5942%2C6319996%2C00.html)

Statek został przechwycony przez fregatę w nocy z 18 na 19 kwietnia. Wcześniej nawiązał z nim kontakt wzrokowy kuter policyjny. Mógł on wyjść z Sydney z uwagi na poprawę pogody. W tym czasie w rejon działań podszedł kolejny kuter policyjny. Fregata „Stuart” śledziła statek, pozostając jednak za linią horyzontu i przez dwie doby oczekując na zmniejszenie falowania. Dopiero wówczas można było poderwać w powietrze śmigłowiec i opuścić łodzie pólshytywne. Warunki hydrometeorologiczne poprawiły się w niedzielę po wschodzie słońca. Po zbliżeniu się do statku na odległość około 300 m dowódca fregaty usiłował nawiązać z jego kapitanem łączność radiową na międzynarodowym kanale bezpieczeństwa. Koreańczyk odmówił jednak skierowania jednostki do najbliższego portu i kontynuował żeglugę. Dopiero kiedy w stronę statku zwrócono armatę, kapitan podporządkował się rozkazom z fregaty, skierował swoją jednostkę dziobem na fale i zmniejszył prędkość do 6 węzłów. W wyraźny sposób zmniejszyło to przechyły boczne „Pong Su”. Na tym jednak współpraca skończyła się – mimo kilkakrotnego powtórzenia polecenia ze statku nie wydano sztormtrapów<sup>30</sup>.

W tej sytuacji, nie mając pewności co do zachowania załogi, zdecydowano, że najpierw przeprowadzony zostanie abordaż ze śmigłowca. Pierwsza grupa szturmowa zeszła przy użyciu lin na pokład statku. Komandosi opanowali mostek i zrzucili za burty liny, po których na „Pong Su” weszły kolejne dwie grupy komandosów przewiezione z fregaty łodziami pólshytywnymi. Żołnierze australijscy nie napotkali na czynny opór. Mimo tego, akcję uznano za niebezpieczną z powodu 2-metrowych fal i wiatru o prędkości dochodzącej do 25 węzłów.

Po opanowaniu statku i znalezieniu śladów wskazujących na obecność substancji psychotropowych i narkotycznych na jego pokładzie został on odprowadzony do bazy w Garden Island pod Sydney, a jego załogę (30 osób) aresztowano. Koreańczyków osadzono w areszcie w Canberze, a następnie przekazano do stanu Victoria, który objął ich swoją jurysdykcją, ponieważ tam właśnie miał miejsce przemyt. Oględziny samego statku wykazały z kolei, że „Pong Su” dysponuje znacznie powiększonymi zbiornikami paliwa. Według wstępnych ocen jego autonomiczność wzrosła dzięki temu do ponad 20 000 mil morskich, co umożliwiało swobodne operowanie praktycznie na całym Pacyfiku i Oceanie Indyjskim<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> R. C. Paddock, B. Demick, N. Korea's growing drug trade seen in botched heroin delivery, [www.opioids.com/korea/](http://www.opioids.com/korea/)

<sup>31</sup> Australian drug trial for N. Koreans, [www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/2965755.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/2965755.stm)

W dniu 22 czerwca 2003 roku grecka Straż Wybrzeża zatrzymała jednostkę podejrzaną o przewożenie kilkuset ton materiałów niebezpiecznych przeznaczonych dla nieznanego odbiorcy. Jednostkę ustawicznie śledzono aż do jej wejścia na Morze Jońskie, co dało Grekom możliwość dokładnej identyfikacji. Okazało się wówczas, że podejrzany statek noszący nazwę „Baltic Sky”<sup>32</sup> podnosi banderę Komorów, a według dokumentów był własnością firmy Alpha Shipping Inc. zarejestrowanej na Wyspach Marshalla.

Po potwierdzeniu tożsamości jednostki władze greckie podjęły decyzję o jej obsadzeniu. Do wykonania tego zadania wyznaczono grupę specjalną ze składu greckiej Straży Wybrzeża (Limenikon Soma) oraz należące do tej formacji jednostki pływające. W dniu 22 czerwca komandosi wtargnęli na pokład i opanowali statek bez oporu ze strony załogi złożonej z pięciu Ukraińców (ukraińskim paszportem legitymował się między innymi kapitan) i dwóch obywateli Azerbejdżanu<sup>33</sup>. Etapem następnym było przeszukanie statku. Na „Baltic Sky” znaleziono 680 ton materiałów wybuchowych i ponad 8000 rozmaitych detonatorów (według innych publikacji 145 000). Późniejsze ekspertyzy wykazały, że na pokładzie znajdował się głównie trotyl, mimo iż zgodnie z konosamentem statek miał przewozić oparty na azotanie amonowy materiał zwany ANFO, używany w górnictwie i budownictwie<sup>34</sup>. Zdaniem greckiego ministra marynarki handlowej była to tzw. mała bomba atomowa<sup>35</sup>. Po obsadzeniu statku przez komandosów został on odprowadzony do przystani Platiali położonej w pobliżu miasta Astakos<sup>36</sup>.

Podstawy prawnej, uzasadniającej *post factum* wejście greckiej grupy specjalnej na pokład jednostki, dostarczył fakt, iż kapitan statku nie zgłosił w nakazanym przepisami czasie 24 godzin przed wejściem na wody greckie, że przewozi materiały niebezpieczne. Władze greckie stanęły na stanowisku, że nie interesują się legalnością ładunku (jest to problem państwa bandery statku, spedytora i armatora),

---

<sup>32</sup> Wiek 37 lat, stan techniczny bardzo zły, długość – 74,3 m, szerokość – 11,22 m, zanurzenie – 5,33 m, nośność – 1610 ton, pojemność brutto – 1161 ton rejestrowych.

<sup>33</sup> Ukrainian Sailors of Baltic Sky Assert They Fulfilled Orders of Captain, and He Asserts that All Permits Were Registered by Ship Owners, [www.unian.net/eng/news/news-40528.html](http://www.unian.net/eng/news/news-40528.html)

<sup>34</sup> Na marginesie zauważyć należy, że już sam azotan amonowy jest środkiem potencjalnie bardzo niebezpiecznym. Użyto go między innymi do skonstruowania bomby, która zniszczyła budynek federalny w Oklahoma City w roku 1995.

<sup>35</sup> Επιθεώρηση του νέου Περιπολικού σκάφους ανοικτής θαλάσσης του Λιμενικού Σώματος ΠΠΛΣ 060, [www.egov.yen.gr/Folder.2003-08-07.5445/02-news/News\\_Item.2003-12-23.4106](http://www.egov.yen.gr/Folder.2003-08-07.5445/02-news/News_Item.2003-12-23.4106)

<sup>36</sup> Baltic Sky mystery gets complicated. Sudan demands its explosives, [www.ekathimerini.com/4dcgi/\\_w\\_articles\\_politics\\_100006\\_25/06/2003\\_31146](http://www.ekathimerini.com/4dcgi/_w_articles_politics_100006_25/06/2003_31146)

lecz pogwałceniem przepisów bezpieczeństwa odnoszących się do jednostek transportujących materiały niebezpieczne, w tej liczbie również środki wybuchowe.

Według dokumentów okrętowych cały ładunek przeznaczony był dla odbiorcy sudańskiego. Autentyczność zamówienia potwierdziła tunezyjska firma Tunisian Explosives and Munitions Company (SOTEMU), która podpisała kontrakt na dostawę materiałów wybuchowych przeznaczonych do prac górniczych z sudańskim przedsiębiorstwem Integrated Chemicals and Development, z siedzibą w Chartumie. Jak się jednak okazało, pod adresem tym mieścił się urząd pocztowy. Co interesujące, Tunezyjczycy dysponowali zgodą na przeprowadzenie transakcji wydaną przez sudańskie władze. Wydanie takiego dokumentu potwierdził również sudański minister spraw zagranicznych, według oświadczenia którego ładunek „Baltic Sky” przeznaczony był dla kilku firm budowlanych. Minister nie ujawnił jednak żadnych szczegółów dotyczących prowadzonej przez te przedsiębiorstwa działalności i nie odniósł się do faktu, że pod adresem siedziby jednej z nich mieści się poczta, nie skomentował również niesłuchanie skomplikowanej marszrutę statku.

Według ujawnionych informacji statek opuścił Durres w Albanii w dniu 22 kwietnia 2003 roku, kierując się do Gabes w Tunezji. Dotarł tam 12 maja. W porcie załadowano materiały wybuchowe. Następnie zamiast ruszyć przez Kanał Sueski do Sudanu, jednostka rozpoczęła okrężną żeglugę po Morzu Śródziemnym trwającą do momentu zatrzymania 41 dni. W dniu 22 maja zawinęła do Sztambułu, gdzie według zeznań ukraińskiego kapitana uzupełniono zapasy oraz wymieniono załogę. Następnie 2 czerwca tureckie służby graniczne stwierdziły obecność statku w rejonie południowego wejścia do Cieśniny Dardanelskiej. Skomplikowana marszruta była pierwszym elementem, który ściągnął na jednostkę zainteresowanie służb policyjnych. O statku Turcy poinformowali Greków, którzy przejęli jej śledzenie w dniu 15 czerwca<sup>37</sup>.

W drugiej dekadzie grudnia 2003 roku siły międzynarodowe prowadzące rutynowe działania patrolowe na Morzu Arabskim zatrzymały dwa arabskie drewniane statki zwane dhow. Kierujący wysiłkiem koalicyjnym Amerykanie przywiązują dużą rolę do kontroli takich jednostek, obawiając się, że mogą się nimi przemieszczać między Jemenem i innymi krajami Półwyspu Arabskiego a Somalią aktywiści Al-Kaidy.

Pierwszą podejrzaną jednostkę wykrył i zatrzymał niszczyciel „Decatur” w dniu 15 grudnia. Odnaleziono na niej haszysz o rynkowej wartości 3 mln USD.

---

<sup>37</sup> Experts examine explosives ship,  
[www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/3011772.stm](http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/3011772.stm)

Liczącą 12 osób załogę statku zatrzymano. Rzecznik US Navy stwierdził, że w momencie, gdy załoga żaglowca zorientowała się, że będzie on poddany rewizji, rozpoczęto wyrzucanie „gorącego” ładunku za burtę.

Kontynuując działania, lotnictwo patrolowe wykryło w dniu 18 grudnia dwie kolejne podejrzane jednostki. Tym razem jednak postanowiono nie zatrzymywać statków, lecz rozpocząć ich śledzenie, by rozpoznać przemytnicze szlaki. Kontakt z oboma żaglowcami nawiązał bazowy samolot patrolowy P-3K Orion z sił powietrznych Nowej Zelandii, który przekazał następnie śledzenie maszynom australijskiej, brytyjskiej i amerykańskiej marynarki wojennej.

W dniu 20 grudnia zadanie przechwycenia i zatrzymania obu żaglowców otrzymał krążownik „Philippine Sea”. Na cel naprowadził go brytyjski samolot patrolowy Nimrod. Na pokładzie pierwszej jednostki odnaleziono około 60 kg heroiny.

W czasie kontroli zatrzymanego żaglowca druga ze śledzonych jednostek usiłowała odejść z rejonu działania sił amerykańskich. Była ona jednak śledzona przez bazowy samolot patrolowy Orion, którego załoga sfilmowała wyrzucenie z pokładu statku do wody około 200 paczek. Uporawszy się z pierwszą jednostką, krążownik zatrzymał kolejną. Grupa kontrolna odnalazła na niej około 40 kg heroiny, której nie zdołano usunąć za burtę. Łącznie na dwóch żaglowcach zatrzymano 21 osób.

Według źródeł amerykańskich przechwycenie obu arabskich dhow było elementem większej operacji ukierunkowanej na odcięcie Al-Kaidy od źródeł dochodów, wśród których poczesne miejsce zajmuje handel narkotykami. Akcję przeprowadzono w ramach koalicyjnego wysiłku określanego jako Expanded Maritime Interception Operations. Jego nadrzędnym celem jest uniemożliwienie działalności terrorystycznej na morzu, w rejonie odpowiedzialności amerykańskiej 5. Floty.

Kolejną jednostkę z narkotykami na pokładzie (ponownie był to arabski dhow) zatrzymano 1 stycznia 2004 roku. Tym razem statek zatrzymał krążownik „Port Royal”, a na jego pokład weszli żołnierze z 13th Marine Expeditionary Unit (Special Operations Capable) wchodzącej w skład Expeditionary Strike Group One. Na pokładzie dhow odnaleziono około 1300 kg haszyszu (o wartości szacowanej na 11 mln USD) zapakowanego w paczki o wadze od 24 do 50 kg. Załogę statku, złożoną z 15 osób, aresztowano. W dniu 4 stycznia 2004 roku szmuglerska jednostka została wysadzona w powietrze przez saperów piechoty morskiej<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> USS Decatur Captures Possible Al-Qaida Associated Drug-Smuggling Dhow in Arabian Gulf, [www.news.navy.mil/search/display.asp?story\\_id=11163&page=2](http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story_id=11163&page=2), Coalition Forces Make Second Major Drug Seizure in Five Days.

## ATAKI NA TERMINALE NAFTOWE W IRAKU

W dniu 24 kwietnia 2004 roku miała miejsce nieudana próba zaatakowania za pomocą jednostek wybuchowych obsadzonych przez samobójców dwóch instalacji przeładunkowych ropy naftowej położonych u wybrzeży Iraku – terminali Khawr Al Amaya Oil Terminal (KAAOT) i Al Basrah Oil Terminal (ABOT). Trzeci z kłuczowych terminali – Mina Al Bakr – nie był atakowany.

Według informacji ujawnionych przez stronę amerykańską siły wydzielone do ochrony obu instalacji wykryły o godzinie 17.00 czasu lokalnego drewnianą jednostkę zbliżającą się do leżącego około 20 km od brzegu i 6 km od lin rozgraniczenia wód z Iranem KAAOT. Z amerykańskiego okrętu wydzielonego do ochrony terminali przed atakami z kierunku otwartego morza (był to okręt patrolowy „Firebolt”) opuszczono łódź pólśzywną (tak zwana RHIB: *rigid hull inflatable boat*). Po obsadzeniu przez ośmioosobową grupę inspekcyjną ruszyła ona w kierunku dhow, w celu skontrolowania jednostki. Załoga statku nie stawiała oporu ani nie podjęła próby uchylenia się od kontroli, co w jakimś stopniu mogło uspić czujność Amerykanów. Kontrola nie przebiegła jednak w sposób rutynowy. Kiedy dwóch marynarzy oraz funkcjonariusz Straży Wybrzeża (US Coast Guard) ze składu grupy kontrolnej weszło na pokład statku, eksplodował silny ładunek wybuchowy, który praktycznie na strzępy rozerwał drewniany kadłub. Amerykanie znajdujący się na pokładzie kontrolowanej jednostki zginęli na miejscu, pięciu ludzi znajdujących się w łodzi pólśzywnej (została ona również zniszczona) odniosło rany. Poszkodowanych podjęły z wody inne okręty amerykańskie (w akcji uczestniczył prawdopodobnie niszczyciel „Bulkeley”). Rannych natychmiast przewieziono do szpitala wojskowego w Kuwejcie<sup>39</sup>.

Jakieś 20 minut później Brytyjczycy wykryli dwie drewniane jednostki zbliżające się do ABOT (położony 15 km na południe od Umm Qasr). Rozmieszczone w obrębie terminalu i w jego bezpośredniej bliskości siły ochrony (zarówno pododdziały dysponujące stanowiskami ogniowymi w obrębie tworzących instalację przeładunkową budowli hydrotechnicznych, jak i łodzie patrolowe) otworzyły ogień. Obie jednostki eksplodowały, zanim zdołały się zbliżyć do ochranianego obiektu, przy czym jedna w odległości mniejszej niż 10 metrów od burty pobierającego ropę

---

<sup>39</sup> Suicide Bombers in Boat Attack on Iraq Oil Terminal, [www.buzzle.com/editorials/text4-24-2004-53335.asp](http://www.buzzle.com/editorials/text4-24-2004-53335.asp)



zbiornikowca. Eksplozja spowodowała zanik zasilania i przerwanie załadunku. Po zdarzeniu terminal zamknięto, ale już po 19 godzinach wznowił on pracę. Ostatecznie jednak podjęto decyzję o zamknięciu instalacji ze względu na zagrożenie kolejnymi atakami<sup>40</sup>.

Terminale przeładunkowe, do których podziemnymi rurociągami tłoczona jest ropa z pól naftowych południowego Iraku, zajęte zostały przez siły koalicyjne (w tym przez komandosów z GROM-u) w pierwszej fazie operacji Iraqi Freedom. Odgrywają one ważną rolę polityczną, a z ekonomicznego punktu widzenia są nie do zastąpienia. Eksportowana przy ich użyciu ropa (około 19 milionów baryłek dziennie) stanowi główne źródło dochodów obecnej irackiej Rady Zarządzającej, a sytuacja ta nie zmieni się również po ewentualnym wyłonieniu rządu tymczasowego (jedyną potencjalną alternatywą dla transportu morskiego jest podatny na akty sabotażu rurociąg biegnący do portu Ceyhan w Turcji, nieużywany od lat rurociąg do portu Banias w Syrii oraz zamknięty w 1986 roku rurociąg łączący pola naftowe Iraku z czerwonomorskim wybrzeżem Arabii Saudyjskiej). Przypomnieć w tym miejscu należy, że pierwszy po zakończeniu działań bojowych zbiornikowiec przybył po iracką ropę już 29 czerwca 2003 roku. Był to statek „AbQaiq”, który przyjął ładunek (2 miliony baryłek) w terminalu Mina Al Bakr (MABOT). Swoistym ewenementem jest to, że załadunek w irackich terminalach odbywa się wyłącznie z bieżącego wydobycia, co przedłuża czas postoju zbiornikowców. Powód jest prosty – cały związany z nimi kompleks 54 wielkich zbiorników został zniszczony w czasie wojny iracko-irańskiej.

Po zdobyciu przez koalicyjne siły specjalne dwa terminale obsadzone zostały przez amerykańską piechotę morską, a następnie przez wyspecjalizowane pododdziały US Coast Guard – zmobilizowane Port Security Unit 311 z San Pedro w Kalifornii oraz Port Security Unit 313 z Tacoma w stanie Washington. Oba zespoły wyposażono w szybkie, silnie uzbrojone łodzie motorowe, zapewniające wysokie prawdopodobieństwo przechwycenia i zniszczenia jednostek przeciwnika. Ich najważniejszym atutem jest jednak doświadczenie – zostały one sformowane właśnie w celu ochrony rozległej infrastruktury przeładunkowej i temu celowi podporządkowane było ich szkolenie, organizacja, wyposażenie i uzbrojenie. Oprócz zorganizowania obrony bezpośredniej instalacji do ochrony terminali wydzielano okręty –

---

<sup>40</sup> Iraq's main oil terminal still closed after boat attacks, nearly 1 million barrels a day in sales lost, [www.signonsandiego.com/news/world/iraq/20040425-0625-iraq-oilattack.html](http://www.signonsandiego.com/news/world/iraq/20040425-0625-iraq-oilattack.html)

tworzyły one swoisty zewnętrzny perymetr obrony. Zadanie takie wypełniał między innymi singapurski okręt desantowy „Endurance”. Terminal pod Umm Qasr ochroniany jest przez Brytyjczyków<sup>41</sup>.

## KONKLUZJA

Nakreślone wyżej incydenty pozwalają na sformułowanie kilku wniosków dotyczących ewolucji międzynarodowego prawa morza, ale poprzedzić je należy stwierdzeniem ogólniejszej natury. Charakterystyczną cechą współczesnych stosunków międzynarodowych jest wzmaganie się tendencji unilateralistycznych i towarzyszące temu hobbesowskie postrzeganie rzeczywistości. Zgodnie z nimi to interes państwa, a konkretnie zapewnienie mu bezpieczeństwa, nie zaś prawo międzynarodowe jest najważniejszą regułą i wytyczną postępowania rządów. Najpoważniejszym wyzwaniem dla międzynarodowego porządku prawnego jest niewątpliwie fakt, iż takimi właśnie przesłankami zdają się kierować przywódcy jedyne globalnego mocarstwa.

W odniesieniu do prawa morza obserwować daje się postępującą erozję zasady zwierzchnictwa okrętowego. Wynika to co najmniej z dwóch przyczyn. Pierwszą stanowi pojawienie się oraz uzyskiwanie coraz większego znaczenia przez niepaństwowe podmioty stosunków międzynarodowych, wobec których często, zwłaszcza w literaturze anglosaskiej, stosowane jest określenie *aktorzy niepaństwowi*. Oprócz podmiotów działających legalnie, takich jak na przykład wielkie ponadnarodowe korporacje, w zbiorze tym mieści się duża grupa silnych organizacji kryminalnych (kartele narkotykowe) i terrorystycznych. Nielegalne podmioty niepaństwowe z założenia nie stosują się do reguł prawa, w tym prawa międzynarodowego. Skuteczne zwalczanie stwarzanych przez nie zagrożeń zmusza więc państwa do podejmowania działań, których podstawa prawna wynika z wysoce kreatywnej interpretacji poszczególnych zapisów. W takich kategoriach rozpatrywać należy zarówno zajęcie przez Hiszpanów statku przewożącego rakiety Scud, jak i obie opisane wyżej akcje izraelskie.

---

<sup>41</sup> J. Burke, Suicide bombers in boat attack on Iraq oil terminal, [www.guardian.co.uk/print/0%2C3858%2C4909685-103550%2C00.html](http://www.guardian.co.uk/print/0%2C3858%2C4909685-103550%2C00.html)

Poza tym, trudno nie dostrzec – choć środowiska związane z żeglugą morską, w tym International Maritime Organisation (IMO) czynią to bardzo niechętnie – iż sygnalizowana erozja zasady zwierzchnictwa okrętowego wynika w dużej mierze z ignorowania w praktyce jej zasadniczego fundamentu, jakim jest rzeczywista więź pomiędzy państwem a podnoszącym jego banderę statkiem<sup>42</sup>. Upowszechnienie się praktyki prowadzenia działalności żeglugowej pod dogodną banderą<sup>43</sup> oznacza, że w odniesieniu do znacznego procentu światowego tonażu wspomniana wcześniej więź nie występuje. Państwa prowadzące rejestry dogodnej bandery<sup>44</sup> nie mają ani możliwości, ani nie przejawiają woli nadzorowania statków, którym użyczają swej flagi. Obecnie, prócz sygnalizowanych już w latach minionych zagrożeń bezpieczeństwa załóg i towarów, uzyskanie bandery grzesznościowej jest wyjątkowo prostym sposobem uzyskania legalnego kamuflażu prowadzonej na morzu działalności przestępczej (terrorystycznej). W takiej sytuacji państwa już obecnie (a można założyć, że tendencja ta będzie się nasilać) traktują zwierzchnictwo okrętowe państw taniej bandery za instytucję fikcyjną. Stan ów stanowi bez wątpienia wyzwanie dla prawa morza i prawodawca winien się w tej kwestii wypowiedzieć. Podkreślić jednocześnie trzeba, że dążenia do przywrócenia w praktyce żeglugowej rzeczywistej więzi z pewnością napotkają poważne opory zarówno ze strony państw prowadzących rejestry grzesznościowe, jak i kręgów żeglugowych. W pełni zachowuje bowiem aktualność opinia Jana Łopuskiego, który napisał: „za małym państwem dogodnej bandery stoją często potężne siły kapitału pochodzącego z najbardziej rozwiniętych państwa świata lub kapitału międzynarodowego<sup>45</sup>”.

---

<sup>42</sup> Zagadnienie to szeroko omawia między innymi Janusz Gilas. Por. J. Gilas, *Status prawny obszarów morskich*, [w:], *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. 1, Bydgoszcz 1996, s. 382 – 383.

<sup>43</sup> Stosowane są również określenia: bandera wygodna, tania, grzesznościowa (ang. *flag of convenience*; franc. *pavillon de complaisance*).

<sup>44</sup> Rejestry grzesznościowe prowadzą obecnie: Antigua i Barbuda, Liban, Wyspy Bahama, Liberia, Belize, Malta, Bermudy, Wyspy Marshalla, Birma, Mauritius, Wyspy Kanaryjskie (Hiszpania), Antyle Holenderskie, Kajmany, Panama, Wyspy Cooka, St. Vincent, Cypr, Sri Lanka, Gibraltar, Tuvalu, Honduras i Vanuatu.

<sup>45</sup> J. Łopuski, *Wstęp do teorii współczesnego prawa morskiego*, [w:], *Prawo morskie*, wyd. cyt., s. 168 – 169.

Tabela 1. Największe floty bandery grzechnościowej

Bandera	Liczba statków	Nośność [tony]	Średni wiek
Panama	6245	122 352 071	16
Liberia	1566	51 784 010	12
Wyspy Bahama	1312	33 385 713	16
Grecja	1529	28 678 240	23
Malta	1421	27 052 579	19
Cypr	1407	22 761 778	16

Źródło: *The State of the World FOC Fleet*,  
[www.itf.org.uk/seafarers/foc/report\\_2001/pages/s05-01.html](http://www.itf.org.uk/seafarers/foc/report_2001/pages/s05-01.html)

Kolejnym wyzwaniem dla prawa międzynarodowego jest podjęcie na morzu działań ewidentnie przestępczych przez państwa, na przykład Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną. W chwili obecnej nie ma już wątpliwości, że służby specjalne tego kraju, wykorzystując status prawny morza otwartego, posługują się jednostkami pływającymi do prowadzenia operacji naruszających w sposób oczywisty żywotne interesy innych państw (od przerzutu grup specjalnych poczynając, poprzez wspieranie rozmaitych organizacji rebelianckich, na przemyśle narkotyków kończąc). Wiadomym też jest, że państwo to posługuje się jednostkami upozorowanymi na statki handlowe<sup>46</sup>.

W międzynarodowym prawie morza nie ma instrumentów umożliwiających poddanie oficjalnej kontroli lub też ograniczenie swobody przemieszczania się jednostek państw podejmujących działania przestępcze. Żadne odstępstwo od fundamentalnej zasady wolności żeglugi nie jest przewidywane. Trudno w tym miejscu nie dostrzec faktu, iż pomimo istnienia państw prowadzących politykę awanturniczą i nieprzewidywalną, międzynarodowe prawo morza nie reguluje wszystkich wynikających stąd zagrożeń.

<sup>46</sup> Siły morskie Korei Północnej dysponują znaczną liczbą jednostek upozorowanych na statki handlowe lub rybackie. Po raz pierwszy problem ten zaistniał, gdy okazało się, że na pokładzie takiej właśnie jednostki dotarła do Rangunu grupa specjalna, która 9 października 1983 roku podjęła próbę zamordowania prezydenta Republiki Korei odbywającego oficjalną wizytę w Birmie. Udało się wówczas nawet zidentyfikować statek transportowy – nosił on nazwę „Tong Gon Ae Guk Ho”. Obecnie przyjmuje się, że KRL-D ma co najmniej osiem jednostek upozorowanych na duże statki handlowe, a wykorzystywanych do zadań specjalnych, w tym bazowania miniaturowych okrętów podwodnych typu Yugo.

Zatrzymanie statku przewożącego rakiety balistyczne oraz obu jednostek podejrzanych o transport broni do Autonomii Palestyńskiej wiąże się z kolejnymi problemami, w kwestii których prawo morza nie wypowiada się. Są to proliferacja technologii raketowej oraz prawo państwa do wyprzedzającej samoobrony.

W odniesieniu do proliferacji technologii raketowej (ale również broni masowego rażenia) trudno oprzeć się konkluzji, że lista sytuacji uzasadniających ograniczenie zasady zwierzchnictwa okrętowego jest niewystarczająca. Pilnego rozważenia wymaga więc jej rozbudowanie, biorąc pod uwagę przypadki jednostek, dzięki którym dokonuje się transportu broni (lub środków do jej budowy) objętej zakazami międzynarodowymi<sup>47</sup>.

Zagadnieniem niezwykle ważnym dla dalszego rozwoju międzynarodowego prawa morza jest kwestia uprawnień państwa do podjęcia działań ukierunkowanych na wyprzedzającą samoobronę. W obecnej sytuacji żadne państwo nie zrezygnuje zapewne z możliwości jej prowadzenia<sup>48</sup>, a zapisy regulujące taki rodzaj aktywności nie istnieją. Próba budowy uniwersalnych regulacji w tej materii napotka z pewnością na opory z wielu stron, ale może okazać się jedynym środkiem zapobieżenia niekontrolowanej eskalacji napięcia pod hasłem s a m o o b r o n y .

Wraz z zakończeniem zimnej wojny, zwiększeniem się liczby oraz różnorodności konfliktów lokalnych kanalizowanych dotąd w ramach globalnej rywalizacji supermocarstw, na morzach pojawiły się nowe formy działalności stanowiącej zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego, których jednak nie przewidziano, kodyfikując międzynarodowe prawo morza. Stawia to społeczność morską przed bardzo poważnym wyzwaniem. Próba dostosowania regulacji prawnych do wymogów współczesności jest bez wątpienia przedsięwzięciem trudnym i żmudnym. Z drugiej jednak strony niepodjęcie tego wysiłku grozi powolną e r o z j ą całego obowiązującego na morzach porządku prawnego. Reakcje na nowe zagrożenia, przy jednoczesnym braku adekwatnych instrumentów prawnych prowadzić będą do coraz

---

<sup>47</sup> Prócz proliferacji zakazanych rodzajów broni zasadnym jest rozważenie ograniczenia zasady zwierzchnictwa okrętowego o jednostki wykorzystywane do przewozu nielegalnych imigrantów.

<sup>48</sup> Za symptomatyczne można uznać potraktowanie tego zagadnienia przez władze Stanów Zjednoczonych. W siłach morskich USA Navy Regulations standardowe w okresie pokoju „reguły podjęcia działań przy użyciu siły” (ROE – Rules of Engagement) zezwalają na użycie siły między innymi w następujących sytuacjach: w celu samoobrony okrętu (samolotu), gdy istnieją r e a l n e s y m p t o m y a t a k u , gdy konieczna jest w y p r z e d z a j ą c a s a m o o b r o n a sił USA, obywateli lub terytorium. Por. M. Ilnicki, A. Makowski, *Wojna na morzu we współczesnym prawie międzynarodowym*, Warszawa – Toruń 1996, s. 24.

bardziej kreatywnej interpretacji obowiązujących zapisów, aż do przekształcenia całego systemu prawnego w rodzaj skrzynki z narzędziami, do której sięgać się będzie wówczas, gdy dany instrument okaże się potrzebny. W innych sytuacjach prawo morza pozostanie tylko fasadową, po części martwą instytucją. Z ostatnich incydentów wynika zatem dla ewolucji międzynarodowego prawa morza nadzwyczaj jasna przesłanka – alternatywą modernizacji jest marginalizacja.

### **ABSTRACT**

The paper deals with threats to security related to the world shipping. The case studies presented illustrate tendencies and directions of potential threats to world shipping. The authors emphasize the necessity of undertaking efforts aimed at amending maritime law with reference to the existing threats.

Recenzent prof. dr hab. Andrzej Makowski