

KRZYSZTOF KUBIAK

UZBROJONE GRUPY OCHRONY NA POKŁADACH STATKÓW HANDLOWYCH – ASPEKTY PRAWNE

Na pokładach niektórych statków handlowych działają zorganizowane grupy ochrony. Mają one charakter profesjonalny, to znaczy złożone są z osób wykonujących wyłącznie czynności związane z szeroko rozumianym bezpieczeństwem fizycznym jednostki.

Prawo morza nie zajmuje stanowiska w kwestii takich służb, należy więc uznać, że ich tworzenie i utrzymywanie jest legalne. Z kolei, aby ich ewentualne działania uznać za zgodne z prawem, nie mogą one wykraczać poza odpieranie bezpośrednich zamachów na ochraniane jednostki.

Nie wydaje się, by w najbliższym czasie podjęto próby objęcia problematyki uzbrojonych grup ochrony na statkach szczegółowymi regulacjami prawnomiędzynarodowymi. Zasady działania takich grup są przeważnie oparte na regulacjach prawnych państwa bandery. Znacznie wzrosła w hierarchii służbowej rola oficera bezpieczeństwa statku. Na większości dużych statków pasażerskich jest to obecnie funkcja etatowa, a sprawująca ją osoba podlega bezpośrednio kapitanowi.

1. WPROWADZENIE

5.11.2005 r. piraci zaatakowali luksusowy statek wycieczkowy „Seabourn Spirit”¹. Po raz pierwszy sprawcy podjęli próbę zajęcia jednostki tak dużej, potencjalnie tak – z ich punktu widzenia – wartościowej i manewrującej w znacznym oddaleniu od brzegu. Statek, który znalazł się w niebezpieczeństwie, należy do Seabourn Cruise Line – jednego z niewielu przedsiębiorstw

¹ „Seabourn Spirit” został zwodowany 1.11.1989 r. w stoczni Schichau Seebeckwerft w Bremerhaven. Jego pojemność brutto wynosi 9978 RT, długość 134,1 m, a szerokość 19,2 m, zanurzenie 5,2 m. Załoga liczy 160 osób. Na jednostce przygotowano zaledwie 200 miejsc pasażerskich. Cztery statki Seabourn Cruise Line („Seabourn Sun”, „Seabourn Pride”, „Seabourn Spirit” i „Seabourn”) obsadzone są w większości, co w tej branży jest unikatem, przez europejskie załogi. Seabourn Cruise Line, <http://www.seabourn.com/>, 11.03.2006.

armatorskich eksploatujących tak zwane *megajachty* – wycieczkowce o bardzo wysokim standardzie. Sprawcy napadu mogli więc liczyć na bogaty łup na pokładzie i kolosalne okupy za pojmanych zakładników.

Zajście rozegrało się około 160 km od wybrzeża Somalii. „Seabourn Spirit” szedł wówczas z Aleksandrii w Egipcie do Mombassy w Kenii. Do wycieczkowca podeszły dwie szybkie łodzie motorowe obsadzone przez kilkunastu mężczyzn dysponujących bronią automatyczną i granatnikami przeciwpancernymi. Otworzywszy ogień do statku usiłowali oni zmusić załogę do zastopowania maszyn, co umożliwiłoby im wdarcie się na pokład. Norweski kapitan zwiększył wówczas prędkość i podjął próbę staranowania jednej z łodzi. Piraci nie spodziewali się takiego przebiegu wydarzeń i oddalili się na kilkaset metrów od burt „Seabourn Spirit”. Dało to kapitanowi czas na kolejną zmianę kursu – wycieczkowiec z pełną prędkością ruszył na wschód. Jednocześnie pracownicy ochrony wchodzący w skład załogi (byli żołnierze regimentów Gurkhów armii brytyjskiej) obsadzili urządzenia obronne statku. Ochrona nie miała broni palnej, lecz zaawansowane technologicznie środki akustyczne – tak zwane *Long Range Acoustic Devices* (LRAD)². Kiedy piraci ruszyli w pogoń za statkiem obezwładnieni zostali emitowanymi kierunkowo dźwiękami o wysokiej częstotliwości. Ranę od odłamka granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego RPG 7 odniósł wówczas jeden z Gurkhów, obsługujący rufowy emiter³.

Kapitan statku już na początku incydentu rozpoczął wzywianie pomocy. Jego sygnał alarmowy odebrał amerykański niszczyciel „Gonzales” i z pełną prędkością ruszył w rejon incydentu. Amerykanie przybyli jednak zbyt późno, by przechwycić sprawców napadu. Pirotechnik z załogi okrętu rozbroił jednak

²Użyty przez załogę zaatakowanego statku system obronny powstał w wyniku zainicjowania kilka lat temu przez American Technology Corporation z San Diego w Kalifornii panelu projektów skierowanych na stworzenie *broni nieśmiercionośnej (non lethal weapon)*. Początkowo opracowywano system umożliwiający rozpraszanie tłumu, niewymagający bezpośredniej konfrontacji funkcjonariuszy z demonstrantami. Później znaleziono dla niego inne zastosowania. Emitery systemu ważą po około 20 kg i mają po 83 cm średnicy. Służą one do generowania w sektorze 15–30° dźwięku wysokiej częstotliwości o energii 1000 W/m². Takie natężenie może trwale uszkodzić słuch. Zasięg urządzenia wynosi maksymalnie 500 m, a w odległości 300 m od emitera natężenie dźwięku wynosi 105 dB. Jeżeli ludzie znajdują się w odległości mniejszej niż 90 m od emitera, generowany przezeń dźwięk powoduje tak dotkliwy ból, że zdarzały się wypadki utraty przytomności. Sytuacja taka wyklucza jakiegokolwiek celowe działanie. Ocenia się, że podobny efekt osiągnąć jest jeszcze w odległości 270 m od emitera. Początkowo miał być to sprzęt o generalnie policyjnym zastosowaniu, ale po zamachu na „USS Cole” w Adenie zainteresowała się nim marynarka amerykańska. LRAD stosowany jest obecnie na jednostkach patrolowych typu Sirocco, na fregatach, niszczycielach i krążownikach, przede wszystkim operujących w rejonach, gdzie występuje zagrożenie samobójczym atakiem (przeprowadzonym głównie przy użyciu łodzi wybuchowych). Long Range Acoustic Device – LRAD, <http://www.defense-update.com/products/l/LRAD.htm>, 15.02.2006; LRAD Increasingly Utilized for Critical Infrastructure Force Protection and Military Operations Other Than War, http://www.atcsd.com/PressReleases/08_26_04.html, 15.02.2006.

³A. Blenford, *Cruise lines turn to sonic weapon*, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/4418748.stm>, 02.02.2006.

niewybuch granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego, który znaleziono w jednej z kajut wycieczkowca⁴.

2. GRUPY OCHRONY NA POKŁADACH STATKÓW HANDLOWYCH W ŚWIETLE DOSTĘPNYCH INFORMACJI

Opisany epizod skłania do sformułowania następujących wniosków:

- wzrost zagrożenia aktami piractwa i zbrojnymi napaściami skłania armatorów (operatorów) pewnych grup statków handlowych do organizowania grup ochrony;
- grupy ochrony przeznaczone są nie tylko do zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie, ale również do ochrony i obrony statku w wypadku pojawienia się zagrożenia zewnętrznego;
- grupy ochrony przeciwstawiające się zagrożeniu zewnętrznemu posługują się wyposażeniem i sprzętem specjalnie w tym celu skonstruowanym i zainstalowanym na pokładzie statku⁵;
- grupy ochrony na niektórych statkach wyposażone są w broń palną.

Opierając się na dotychczasowych opublikowanych szczątkowych informacjach, rozmowach i wywiadach z oficerami i marynarzami (prowadzonych głównie podczas kursów Ship Security Officer), doświadczeniach z lat 2000–2006 zdobytych przez autora podczas korzystania z promów należących do Viking Line, Colour Line, Stena Line, Polferries, Silja Line, Tallink, NorthLink Ferries, Minoan Lines, ANEK Lines, Trasmediterranea, Buquebus, jak również obserwacjach jednostek pasażerskich zachodzących do Gdyni w latach 2004–2006, można założyć, że grupy ochrony funkcjonują przede wszystkim na statkach pasażerskich – promach i wycieczkowcach. Trudno się takiej sytuacji dziwić. Na pokładach takich jednostek przebywa niekiedy nawet kilka tysięcy ludzi, w związku z czym funkcjonowanie pokładowej służby o charakterze porządkowo-ochronnym jest absolutnie niezbędne. O ile jednak wcześniej jej działania odnosiły się głównie do pasażerów i członków załogi

⁴EODMU 8 Removes Inert RPG Remnant from Cruise Liner, http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story_id=20930, 14.02.2006.

⁵Przykładem takiego rozwiązania są opisane wcześniej środki akustyczne. Wydaje się, że dzięki umiarkowanej cenie i względnie prostej obsłudze mogą stworzyć interesującą możliwość wzmocnienia ochrony statków handlowych eksploatowanych na niebezpiecznych wodach. Stanowią one niejako *trzecią drogę* między bronią palną a takimi środkami, jak obrona jednostek za pomocą wody pod ciśnieniem miotanej z węży przeciwpożarowych (co niekiedy zalecane jest załogom obecnie).

na morzu, a dodatkowo do relacji statek – brzeg w porcie (przypominając w dużym stopniu działania detektywów i ochrony hotelowej), o tyle obecnie czynione są starania, by zyskały one zdolność do skutecznego przeciwstawienia się zagrożeniom zewnętrznym.

Tabela 1. Maksymalna liczba osób na pokładach wybranych statków pasażerskich (w warunkach normalnych)

| Dane \ Nazwa | „Ulysses” | „Silja Europe” | „Arcadia” | „Carnival Liberty” | „Freedom of the Seas” |
|--|-----------|----------------|---------------|--------------------|-----------------------|
| Klasa | Prom | Prom | Wycieczkowiec | Wycieczkowiec | Wycieczkowiec |
| Pojemność | 50 938 | 59 912 | 83 000 | 110 000 | 160 000 |
| Pasażerowie | 2 050 | 3 013 | 1 952 | 2 974 | 4 370 |
| Załoga | 275 | 305 | 896 | 1 150 | 1 360 |
| Łączna liczba osób na pokładzie | 2 325 | 3 318 | 2 748 | 4 124 | 5 730 |

Źródło: opracowanie własne.

Swoistym przełomem w tej dziedzinie były działania podjęte przez amerykańskich operatorów wycieczkowców po zamachach z 11.09.2001 r. W obliczu zagrożenia terrorystycznego wcześniej funkcjonujące służby „detektywistyczne” zostały rozbudowane o personel, który umownie można określić mianem „antyterrorystycznego”. Co więcej, szkolenie, wyposażenie i organizowanie specjalistycznych pokładowych grup ochrony znalazło się w ofercie większości liczących się prywatnych podmiotów świadczących usługi w zakresie bezpieczeństwa⁶. Przykładem takiego podejścia może być Hart: Sea, Air and Land Security⁷, czy też Background Asia Risik Solutions. Druga z wymienionych firm proponuje usługi uzbrojonych grup ochrony, które mogą uczestniczyć w całym rejsie statku albo wchodzić na jego pokład na akwenach podwyższonego ryzyka. Z oferty wynika, że usługa taka może być świadczona na wszystkich morzach i oceanach, choć największa uwaga przywiązywana jest

⁶ W literaturze anglojęzycznej stosowane jest określenie *Private Military Contractors*, na gruncie polskim funkcjonuje termin Specjalistyczne Uzbrojone Formacje Ochrony (SUFO), który nie oddaje jednak w pełni istoty zjawiska. Największy udział na rynku usług w zakresie bezpieczeństwa posiadają podmioty amerykańskie, z podmiotów polskich do miana PMC aspiruje firma Black Oak Security związana z grupą Impel. Problematykę PMC podejmują między innymi: J. Bartnicka, *Najemny żołnierz czy wojenny biznesmen?*, Komandos, 2006, nr 12, s. 22–27; Ł. Szozda, *Prywatne firmy wojskowe*, Bezpieczeństwo Narodowe, 2006 nr 2, s. 206–218; K. Kubiak, *Wojna – biznes jak inne*, Raport, 2004, nr 6, s. 4–11.

⁷ Hart: Sea, Air and Land Security, <http://www.hartsecurity.com/index.asp>, 12.12.2006.

do Azji Południowej, Zatoki Perskiej, „Rogu Afryki” i wschodniego wybrzeża tego kontynentu, Zatoki Gwinejskiej oraz północno-zachodnich wybrzeży Ameryki Południowej⁸.

Wraz z implementacją opisywanych rozwiązań znacząco wzrosła w hierarchii służbowej rola oficera bezpieczeństwa statku. Na większości dużych statków pasażerskich jest to obecnie funkcja etatowa, a sprawująca ją osoba ma status kierownika jednego z działów okrętowych i podlega bezpośrednio kapitanowi.

Dane dotyczące składu, liczebności, organizacji oraz wyposażenia (uzbrojenia) grup ochrony mają ze zrozumiałych przyczyn charakter niejawni. Można jednak sądzić, że na dużym statku wycieczkowym personel ochrony liczyć może nawet do 50 osób, w tym nawet do 20 osób w zespole „antyterrorystycznym”. W relacjach znajdujących się w dyspozycji autora pojawia się ponadto informacja, że znaczna część personelu ochrony działa w sposób niejawni, wtapiając się w pasażerów (podobnie jak agenci ochrony na pokładach samolotów komunikacyjnych).

Jak dotąd brak jest potwierdzonych informacji o działaniu stałych (etatowych) grup ochrony na pokładach innych jednostek niż duże statki pasażerskie, ale ewentualności takiej nie można wykluczyć. Zjawisko takie może mieć miejsce zwłaszcza przy transporcie szczególnie cennych ładunków na akwenach o dużym poziomie ryzyka. W odniesieniu do statków transportowych bardziej prawdopodobne (głównie ze względów finansowych) jest jednak okrętowanie grupy ochrony na czas konkretnych rejsów niż wprowadzanie jej na stałe w skład załogi.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że w omówionym na wstępie epizodzie grupa ochrony posłużyła się urządzeniem specjalnie skonstruowanym i zainstalowanym na statku dla wypełniania funkcji obronnych, czyli swego rodzaju „bronią”, choć „bronią” wybitnie defensywną i dodatkowo „nieśmiercionośną”. Jest to również sytuacja nowa, gdyż dotychczas, zgodnie zresztą ze wskazówkami zawartymi między innymi w okólnikach Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO⁹, załogi posługiwały się w takich sytuacjach elementami typowego wyposażenia jednostek, jak na przykład węże przeciwpożarowe.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń można jednak założyć, że przynajmniej część grup ochrony wyposażona jest nie tylko w rozmaite urządzenia defensywno-odstraszające, ale również w broń palną różnych typów. Jest to ewidentne odejście od dotychczasowej praktyki zakładającej rezygnację

⁸ Background Asia Risk Solutions, <http://www.piracysuppression.com/>, 10.12.2006.

⁹ Por. Revised MSC/Circ.623/Rev.1 z 16.06.1999 r. z poprawkami z 29.05.2002 r., *Piracy and armed robbery against ships. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*, www.imo.org/includes/blastData.asp?doc_id=1481/623REV1.pdf, 11.12.2006.

z uzbrajania członków załóg statków handlowych i ograniczania do absolutnie niezbędnego minimum ilości broni palnej znajdującej się na pokładzie¹⁰.

Sytuacja, w której na pokładach niektórych statków handlowych znajdują się uzbrojone grupy ochrony, dysponujące niekiedy wcale pokaźnym potencjałem bojowym, jest bez wątpienia zjawiskiem nowym w żegludze, wymagającym starannego i uważnego monitorowania.

3. PRAWO MORZA I ZALECENIA IMO WOBEC ZAGADNIENIA GRUP OCHRONY NA STATKACH HANDLOWYCH

Dokument fundamentalny dla porządku prawnego w obrębie obszarów morskich, czyli Konwencja o prawie morza z 1982 r., nie odnosi się do problemu funkcjonowania na statkach uzbrojonych grup ochrony. Wychodząc z założenia, że „dozwolone jest to, co nie jest zakazane”, można przyjąć, że organizowanie i utrzymywanie takich służb (formacji) nie koliduje z prawem międzynarodowym.

Powyższej problematyki nie podejmują się również poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską w dniu 13.12.2002 r., a dotyczące uzgodnienia i przyjęcia Międzynarodowego kodeksu ochrony statku i obiektu portowego (ISPS). W dokumencie tym, w części odnoszącej się do bezpieczeństwa portu (punkt 16.7), znajduje się jedynie zapis traktujący o użyciu broni palnej, a stwierdzający, że: „użycie broni palnej na lub w pobliżu statku i w obiektach portowych może stwarzać szczególne, poważne ryzyko dla ochrony, szczególnie w związku z niektórymi niebezpiecznymi towarami oraz substancjami szkodliwymi, i powinno być bardzo uważnie rozważone. W przypadku, gdy Umawiający się Rząd podejmie decyzję, że w tych obszarach konieczne jest użycie personelu uzbrojonego, taki Umawiający się Rząd powinien zapewnić, aby personel taki był odpowiednio uprawniony i wyszkolony w użyciu broni i aby miał świadomość konkretnego ryzyka dla ochrony obecnych na danych obszarach. Jeśli Umawiający się Rząd wyda upoważnienie do użycia broni palnej, powinien on wydać specjalne wytyczne w zakresie bezpiecznego jej użycia. Plan ochrony obiektu portowego (PFSP) powinien zawierać konkretne wytyczne w tej sprawie, szczególnie co do jej stosowania do statków przewożących niebezpieczne towary i substancje szkodliwe”¹¹.

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ Poprawki do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, uchwalone przez Międzynarodową Organizację Morską w dniu 13.12.2002 r.

Kwestia uzbrajania załóg statków handlowych jest natomiast omówiona w dokumentach IMO, przede wszystkim zaś w cytowanym już okólniku Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Revised MSC/Circ.623/Rev.1 z 16.06.1999 r. z poprawkami z 29.05.2002 r.: *Piracy and armed robbery against ships. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*. W punktach 45. i 46. znajduje się zdecydowana negatywna ocena możliwości posłużenia się przez załogi zaatakowanych statków bronią palną, poparta stwierdzeniem, że eskaluje to napięcie i wzmacnia agresję napastników¹². Rekomendacja ta zgodna jest z generalnym stanowiskiem IMO, która zaleca załogom, w wypadku wdarcia się napastników na pokład, zaprzestanie czynnego oporu.

Należy jednak pamiętać, że okólniki Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego są ogólnymi dyrektywami zawierającymi jedynie zalecenia, nie zaś bezwzględnie obowiązującą normą postępowania. Można zatem przyjąć, że również dokumenty IMO nie zakazują uzbrajania grupy ochrony działającej na pokładzie statku handlowego.

Można zauważyć, że negatywny stosunek cytowanego okólnika do broni palnej odnosi się raczej do sytuacji, w której uzbrajano by członków załogi wykonujących w sytuacjach rutynowych zupełnie inne zadania, tworząc rodzaj „statkowego pospolitego ruszenia”. Takie rozwiązanie jest w istocie trudne do zaakceptowania, gdyż marynarzom i oficerom w większości wypadków brakowałoby zapewne umiejętności i doświadczenia niezbędnego do skutecznego użycia posiadanego uzbrojenia, a w razie niepowodzenia podjętych działań narażaliby się oni na odwet napastników. Inną kwestią jest to, że w przypadku wielonarodowych załóg i niewielkiej wiedzy kapitana o podległym personelu rozwiązanie takie generowałoby dodatkowe zagrożenia o różnym charakterze.

Przy opracowywaniu dokumentu nie uwzględniono jednak, że na pokładach części statków może znajdować się grupa osób (członków załogi lub czasowo zaokrętowanych) odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jednostki i nieobarczonych innymi obowiązkami. Są to zazwyczaj wysokiej klasy profesjonaliści, po części rezerwiści elitarnych formacji wojskowych lub służb porządku publicznego. Zastrzeżenia i obawy związane z użyciem broni palnej, przyświecające twórcom okólnika, raczej się do nich nie odnoszą. Sytuacji nie można zatem upraszczać i generalizować.

Przyjmując, że obecność na pokładzie statku handlowego uzbrojonej grupy ochrony nie koliduje z prawem międzynarodowym, należy zadać pytanie o dopuszczalny zasięg przestrzenny działań podejmowanych przez taką formację. Wydaje się, że z akceptacją może spotkać się teza, iż w przypadku grup ochrony dopuszczalne są wszelkie działania, zarówno na pokładzie statku

¹² Por. Revised ... , *op. cit.*

jak i poza nim, prowadzące do odparcia bezprawnego i bezpośredniego zamachu na ochraniającą jednostkę. W praktyce oznacza to przyzwolenie na działania w samoobronie. Tak więc, o ile grupa ochrony użyje broni w odpowiedzi (reakcji) na bezpośrednie i wrogie poczynania strony drugiej, zapewne nie będzie budziło to wątpliwości natury prawnej. Powyższa interpretacja odnosi się w równej mierze do morza pełnego, jak i wód terytorialnych innego państwa. Jeżeli takie państwo nie jest w stanie zapewnić przestrzegania norm prawa w obrębie swoich wód terytorialnych, to nie można w żaden sposób ograniczać prawa statku do samoobrony.

Za trudną do zaakceptowania należy jednak uznać tak zwaną obronę wyprzedzającą, to znaczy podejmowanie przez grupę ochrony działań prewencyjnych, w sytuacji gdy nie doszło do bezprawnego i bezpośredniego zamachu na jej macierzystą jednostkę pływającą. Nie należy też sądzić, by w przypadku formacji ochronnych operujących z pokładu statku handlowego zaakceptowano prowadzenie przez nie pościgu za odpartymi napastnikami, zatrzymywanie używanych przez nich jednostek i znajdujących się na ich pokładach osób. Konwencja o prawie morza z 1982 r. nie pozostawia w tej kwestii żadnych wątpliwości, stwierdzając w art. 107, że „zajęcia z powodu piractwa mogą dokonywać tylko okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo 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”¹³.

Oczywiście grupa ochrony może, a nawet powinna, zatrzymać i izolować sprawców pojmanych na pokładzie macierzystej jednostki, ale należy dążyć do tego, aby czas pozbawienia wolności przez służbę pozapaństwową maksymalnie skrócić i możliwie szybko przekazać zatrzymanych organom państwa.

Z powyższych rozważań można wysnuć wniosek, że dopóki uzbrojone grupy ochrony nie przekroczą w swoich działaniach progu przewidzianego dla samoobrony, ich działania można uznać za legalne. Istotne jest przy tym, by pojęcie „samoobrona” interpretować stosunkowo wąsko, wykluczając na przykład działania wyprzedzające, wynikające nie tyle z działań strony drugiej, co subiektywnej oceny jej intencji.

Nie wydaje się, by sama obecność grupy ochrony oraz fakt, że jest to służba uzbrojona, kolidowały z regulacjami dotyczącymi prawa nieszkodliwego przepływu. Art. 19 pkt 2, ust. (b) Konwencji o prawie morza zakazuje bowiem jedynie „ćwiczeń lub użycia broni jakiegokolwiek rodzaju”¹⁴, nie zaś jej posiadania na pokładzie.

Co prawda nie można wykluczyć, że niektóre kraje, zwłaszcza młode, niestabilne państwa, bądź państwa rządzone przez autorytarne reżimy mogą podjąć próbę rozciągnięcia na uzbrojone grupy ochrony zapisów art. 19 pkt. 2,

¹³ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r.

¹⁴ *Ibidem*.

ust. (a) i uznać, że służba taka stanowi zagrożenie dla „terytorialnej integralności lub politycznej niezawisłości Państwa nadbrzeżnego”, ale nie należy sądzić, by postawa taka spotkała się z powszechnym uznaniem i akceptacją¹⁵.

Na morzu terytorialnym należy jednak uwzględnić, w odniesieniu do broni palnej posiadanej przez grupę ochrony, normy prawne wynikające z jurysdykcji państwa nadbrzeżnego. Wydaje się, że w zdecydowanej większości przypadków, odnoszących się przede wszystkim do stabilnych państw utrzymujących wysoki poziom bezpieczeństwa w obrębie swych obszarów morskich, zasadnym rozwiązaniem byłoby na przykład zdeponowanie broni w odpowiednio chronionym pomieszczeniu i wykazanie jej na potrzeby służb państwa nadbrzeżnego we właściwych dokumentach (deklaracji celnej).

Oczywiście, również w trakcie pobytu w porcie państwa drugiego muszą być uwzględnione obowiązujące tam regulacje prawne dotyczące posiadania broni oraz zasad działań niepaństwowych formacji ochrony. Można przy tym założyć, że większość problemów rozwiązywałoby postępowanie opisane wyżej w odniesieniu do morza terytorialnego, gdyż mało prawdopodobne jest, by państwa tolerowały w swoich portach obce uzbrojone formacje. Należy podkreślić, że mimo pewnych wyzwań i zagrożeń, funkcjonowanie na pokładzie statku uzbrojonej grupy ochrony nie stało się – do chwili obecnej – przyczyną żadnego incydentu międzypaństwowego, co może świadczyć o tym, że istnieją praktyczne sposoby rozwiązywania tego problemu.

Zasady działania grupy na pokładzie statku z reguły opierają się na regulacjach prawnych państwa bandery. Należy podkreślić, że w większości krajów świata tworzenie komercyjnych podmiotów zajmujących się świadczeniem usług w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa jest legalne. W Polsce na przykład kwestie te reguluje Ustawa o ochronie osób i mienia z 22.08.1997 r.¹⁶ wraz z pakietem rozporządzeń i innych dokumentów wykonawczych¹⁷. Ustawa nie odnosi się wprost do zagadnienia uzbrojonych grup ochrony na pokładach polskich statków morskich, ale w wypadku organizacji takiej służby stanowiłaby ona niewątpliwie podstawowy dokument normatywny w takich kwestiach, jak: zasady podległości, użycie środków przymusu bezpośredniego i broni palnej oraz podobnych.

¹⁵W przypadku części krajów afrykańskich niestabilnych bądź rządzonych w sposób dyktatorski wśród elity władzy może pojawić się obawa, że na pokładzie statku znajduje się nie grupa ochrony, lecz oddział opozycjonistów lub najemników przygotowujących się do obalenia rządu. O realności takiego scenariusza zakładającego próbę zmiany ekipy sprawującej władzę przez stosunkowo nieliczną, zdeterminowaną grupę pochodzącą z zewnątrz świadczy zatrzymanie 7.03.2004 r. w Harare (Zimbabwe) grupy 70 mężczyzn podejrzewanych o próbę dokonania zamachu stanu w Gwinei Równikowej. Przeprowadzone śledztwo potwierdziło zarzuty. Można nadmienić, że Gwineę Równikową rządzi od roku 1979 prezydent Nguema. Por. *Timeline: E Guinea 'coup plot'*, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/4170589.stm>, 16.12.2006.

¹⁶Dz.U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 i Nr 90, poz. 757, z 2006 r. Nr 104, poz. 708.

¹⁷Na przykład: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30.06.1998 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania pracowników ochrony przy użyciu broni palnej.

4. PODSUMOWANIE

Nie ulega wątpliwości, że na pokładach niektórych statków handlowych działają zorganizowane grupy ochrony. Mają one charakter „etatowy”, to znaczy złożone są z osób wykonujących wyłącznie czynności związane z szeroko rozumianym bezpieczeństwem fizycznym jednostki. Prawo morza nie zajmuje stanowiska w kwestii takich służb, zatem należy uznać, że ich tworzenie i utrzymywanie jest legalne. Z kolei aby ich ewentualne działania uznać za zgodne z prawem, nie mogą one wykroczać poza odpieranie bezprawnych i bezpośrednich zamachów na ochraniane jednostki.

Nie wydaje się, by w najbliższym czasie podjęto próby objęcia tytułowej problematyki szczegółowymi regulacjami prawnomiędzynarodowymi. Problematyka ta ma bowiem wysoce złożony, kontrowersyjny i delikatny charakter, natomiast odnosi się w sumie do zjawiska o marginalnym w skali żeglugi handlowej charakterze. Nie oznacza to jednak, że należy zaniechać jego uważnej obserwacji.

ARMED SECURITY GROUPS ABOARD MERCHANT VESSELS – LEGAL ASPECTS (Summary)

Organized security groups are operational on board some commercial vessels. These are professional units comprised of personnel whose only duties are to ensure that the overall physical safety of the vessel is maintained.

Since maritime law does not take a position regarding such services, it can be concluded that the formation and maintenance of them is legal. Nevertheless, in order for potential actions taken by such groups to be acknowledged as legal, they must not exceed repelling direct attacks on the guarded vessel.

It is not likely that attempts will be made in the nearest future to bring this issue under the detailed regulation of international law. The principles guiding the actions of security groups are governed by the laws of the country of the ship's flag. The role of the security officer has increased significantly within the hierarchy of the ship's command. On the majority of large passenger vessels this is now a full-time position, and the person in charge of security is directly subordinate to the captain.