
Wstęp

Środowisko morskie jawi się jako bezcenny kapitał dla całej ludzkości. Według organizacji WWF¹ morza i oceany pokrywają 361 mln km² (tj. ok. 70%) powierzchni ziemi, przyczyniając się do budowy dobrobytu gospodarczego i społecznego. Transport morski jest filarem międzynarodowego handlu i globalizacji, bowiem umożliwia obsługę 81% wolumenu handlu światowego². Pozwala to na konstatację, iż przewóz dóbr drogą morską stanowi nadrzędną gałąź transportu obsługującą międzynarodową wymianę handlową.

W ostatnich dekadach ludzkość dostrzegła jeszcze kilka profitów, jakie niosą ze sobą morza. Chodzi tu głównie o znaczenie mórz jako obszarów pozyskiwania surowców, żywności, potencjalnych terenów do zasiedlenia. Nie bez wpływu pozostaje fakt, iż ok. 70% populacji na świecie zamieszkuje tereny w pasie 60 km od wybrzeża³.

Wraz ze wzrostem znaczenia dla międzynarodowej gospodarki, akweny światowe niejako w sposób naturalny stały się obiektem zainteresowania przestępców,

¹ Światowy fundusz dla przyrody (ang. *World Wide Fund for Nature*), organizacja pozarządowa, utworzona w 1961 roku jako organizacja ekologiczna o charakterze międzynarodowym; podejmuje działania mające na celu powstrzymanie degradacji środowiska naturalnego Ziemi. Więcej: http://wwf.panda.org/who_we_are/history/ oraz http://www.wwf.pl/o_nas/historia [21.09.2012].

² W przykładowym roku 2013 przetransportowano drogą morską 81% wolumenu handlu światowego, co przy średniej odległości przewozu (4260 Mm) jest równoznaczne z tym, iż licząc w jednostkach pracy przewozowej, transport morski był realizatorem 91% światowej wymiany handlowej. Za: A. Grzelakowski, *Rynek globalnej żeglugi kontenerowej, jego dynamika, podstawowe tendencje zmian w latach 2013 i 2014 oraz ich skutki*, „Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki” 2014, nr 7–8. Cyt. za: J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012, s. 33. Zob. także: *International Chamber of Shipping*, <http://www.marsec.org/shippingfacts/worldtrade> [9.09.2015].

³ „Szczególnie jest to widoczne na przykładzie gospodarek państw wyspiarskich, np. Wielkiej Brytanii czy Japonii, gdzie około 90% wymiany handlowej oparte jest właśnie na transporcie morskim, bez którego nie mogłyby one funkcjonować na zakładanym poziomie, a ich dalszy rozwój byłby praktycznie niemożliwy”. Cyt. za: R.K. Miler, *Bezpieczeństwo transportu morskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015, s. 30.

w tym piratów. Znaleźli oni swoistą furtkę dla swych moralnie wątpliwych poczynań w braku ograniczeń geograficznych oraz liberalnym charakterze i różnorodności praw rządzących żeglugą morską (m.in. państwa tzw. taniej bandery⁴).

Ponadczasowe pozostają w tym względzie pewnego rodzaju zagrożenia w sferze bezpieczeństwa morskiego i ochrony żegluga⁵, spośród których godnym zwrócenia uwagi wydaje się być piractwo.

Pomimo iż zjawisko nie stanowi bezpośredniego zagrożenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (prawna definicja piractwa wyklucza jego wystąpienie⁶), nie wolno jednak lekceważyć incydentów piractwa morskiego, jakie mają

⁴ FOC (ang. *Flags of Convenience*), „wygodna” bandera, „papuzia” bandera – określenie bandery statków handlowych i pasażerskich państw, które nadają tzw. przynależność państwową, umożliwiając rejestrację jednostek zagranicznym właścicielom i armatorom na korzystnych warunkach finansowych. Obcy armatorzy, pochodzący zwykle z krajów wysoko rozwiniętych, rejestrując statki w krajach „taniej bandery”, osiągają wyższe zyski, m.in. dzięki niewielkim kosztom, uproszczonym formalnościom i zazwyczaj bardzo liberalnej kontroli technicznej przy dokonywaniu rejestracji, niewysokim stawkom ubezpieczeniowym dla pracowników, niedużym kosztom eksploatacji i zdecydowanie mniejszym podatkom niż w kraju macierzystym. Dokonuje się rejestracji statku na liście „jednostek bandery”, co oznacza objęcie nad nim jurysdykcji prawnej. Państwo bandery jest zobligowane do skutecznego wykonywania jurysdykcji w postaci kontroli jednostki pod kątem administracyjnym, technicznym i socjalnym. Inne państwa mają obowiązek uszanować jurysdykcję państwa bandery, co jest jednoznaczne z tym, iż nie mają uprawnień do kontroli jednostki, poza wyjątkowymi sytuacjami, które reguluje Międzynarodowe Prawo Morza, Konwencja o Morzu Pełnym i umowach międzynarodowych związanych z bezpieczeństwem na obszarach morskich. Znaczenie „taniach bander” we współczesnej światowej flocie handlowej znacznie wzrasta. Spośród najważniejszych krajów „taniach bander” można dziś wymienić: Panamę, Liberię, Wyspy Bahama, Singapur, Maltę, a także Bermudy, Wyspy Marshalla, Vanuatu, Saint Vicent i Grenadyny. Warto w tym miejscu wspomnieć, iż pod „taniami banderami” pływa przeszło 90% wielkości handlowej floty polskiej (dla porównania: 91% floty japońskiej, 82% niemieckiej, 71% greckiej, 54% chińskiej). Za: K. Kubiak, *Przemoc na morzach i oceanach*, Wydawnictwo Trio i Centrum Europejskie Natolin, Warszawa 2009, s. 32–37; J. Wrona, *Słownik geografii społeczno-ekonomicznej*, Wydawnictwo UNIVERSITAS, Kraków 2012, s. 161–162.

⁵ W literaturze przedmiotu pojawia się wiele definicji pojęcia „bezpieczeństwo morskie”. W pracy przyjęto bardziej szerszą, ogólną nazwę „bezpieczeństwo morskie i ochrona żegluga”, która to coraz częściej pojawia się w opracowaniach związanych z zagrożeniami dla mórz i oceanów. Otóż, „bezpieczeństwo morskie ochrona żegluga to bezpieczeństwo ludzi, statków wraz z przewożonymi ładunkami i infrastruktury punktowej (porty) od zagrożeń nautycznych, a także terroryzmu, piractwa i podobnych zagrożeń z uwzględnieniem bezpieczeństwa środowiska morskiego od zanieczyszczeń powodowanych przez transport morski”. Cyt. za: J. Urbański, W. Morgaś, Z. Kopacz, *Bezpieczeństwo morskie i ochrona żegluga oraz zarządzanie nimi; próba identyfikacji i specyfikacji przedmiotu*, „Przegląd Hydrograficzny” 2008, nr 4, s. 20 oraz Z. Kopacz, W. Morgaś, *Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego w zintegrowanej polityce UE*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2011, nr 2 (185), s. 66–67.

⁶ Zob. podrozdział 1.3.

miejsce na wodach światowych. Warto zauważyć, że dla nas, Polaków, problematyka piractwa morskiego jest istotna z kilku powodów. Jako część świata, która jest cywilizowana i korzysta z międzynarodowej wymiany handlowej, powinno nas interesować, co się dzieje lub co może się wydarzyć w trakcie transportu naszych towarów. Poza tym wskazane jest również zainteresowanie bezpieczeństwem przewozu bogactw naturalnych, jakie importujemy⁷. Równie istotnym elementem pozostaje fakt, iż polscy marynarze, członkowie załóg to znakomicie wyszkoleni, odpowiedzialni fachowcy, którzy chętnie są mustrowani przez zagranicznych właścicieli, armatorów jednostek i nierzadko pływają po szczególnie niebezpiecznych akwenach. Przykładem może tu być kpt. Marek Niski, dowodzący supertankowcem VLCC *Sirius Star*, który w listopadzie 2008 roku został uprowadzony przez somalijskich piratów. Oprócz kapitana na statku został uwięziony jeszcze jeden Polak, oficer techniczny, Leszek Adler.

Innym Polakiem, który stał się zakładnikiem somalijskich piratów na 121 dni, był Krzysztof Kotiuk, kapitan porwanego 4 kwietnia 2009 roku MV *Hansa Stavanger*, kontenerowca pływającego pod niemiecką banderą⁸. Kolejnym przykładem jest kpt. Piotr Budzynowski, członek załogi frachtowca MV *Beluga Nomination*, który przebywał w niewoli u piratów przez 80 dni (styczeń–kwiecień 2011 roku). Oficerowie ci mieli szczęście, bowiem udało im się bezpiecznie powrócić na ląd. Niestety, samotny żeglarz, Krzysztof Zabłocki, nie wrócił z rejsu, a wrak jego jachtu *Sadyba* został odnaleziony w maju 2000 roku u wybrzeży Somalii⁹.

Ergo, chodzi nie tylko o bezpieczeństwo naszych dóbr materialnych, surowców energetycznych, ale również o bezpieczeństwo naszych rodaków.

⁷ „Zapotrzebowanie gospodarki i społeczeństwa na energię sprawia, że system zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa jest systemem o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania państwa”. Cyt. za: Narodowy Program Ochrony Infrastruktury Krytycznej. Załącznik nr 1. *Charakterystyka systemów infrastruktury krytycznej*, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, Warszawa 2013, s. 4. Zapotrzebowanie na energię ciągle wzrasta, a dane szacunkowe wskazują, że „do 2030 roku ludzkość będzie potrzebowała o 45% energii więcej niż obecnie”. Cyt. za: *World Economic Outlook*, International Energy Outlook, EIA 2006.

⁸ Historia porwania została udokumentowana w filmie oraz książce K. Kotiuka pt. *Hansa Stavanger 121 dni w rękach somalijskich piratów* (2013), których kanwą był dziennik polskiego kapitana, prowadzony podczas porwania.

⁹ Zgodnie z ustaleniami somalijskiej organizacji *Human Rights Watch* (zwłaszcza Arkana Abdula), Krzysztof Zabłocki został uprowadzony przez piratów morskich. Niedługo potem na opanowany przez nich jacht napadła kolejna grupa bandytów, w efekcie czego wywiązała się strzelanina. Przymuszczenie polski żeglarz zginął w trakcie wymiany ognia, po czym jego ciało wyrzucono do morza. Więcej: <http://www.dziennikpolski24.pl/arttykul/2551472,petla-smierci,id,t.html>, <http://www.tygodnikprzeglad.pl/porwany-pirатов> [12.09.2012].

Stąd potrzeba mówienia, pisania, informowania o problematycznym zjawisku piractwa i potrzebie walki z nim.

W monografii zostaną przedstawione i przeanalizowane sposoby przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego, które są odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie zwiększania poczucia bezpieczeństwa na morzach i oceanach. Potrzeba ta wynika ze stosunkowo niewielkiej liczby publikacji ukazujących tematykę walki z tym zjawiskiem. Sytuacja ta dotyczy zarówno literatury polskiej, jak i zagranicznej. Owszem, pojawia się wiele artykułów czy opracowań, które jedynie sygnalizują problem i dostępne środki walki z piractwem. Brakuje jednak oceny dotychczas podejmowanych działań i szeroko opisanych propozycji zmian dotyczących bardziej efektywnego przeciwdziałania oraz zwalczania zjawiska piractwa morskiego.

Na kartach książki zostaną wnikliwiej omówione tak rozwiązania prawne, jak i organizacyjne. Szczegółowemu przeglądowi będą poddane środki ochrony czynnej i biernej. Przedstawione zostaną też możliwości przeciwdziałania niepożądanym aktom przemocy na morzu podejmowane przez społeczność regionalną i międzynarodową. Najważniejsze stanowić będzie znalezienie złotego środka na ludzkie zło, jakie wypłynęło przeciwko marynarzom.

W rozważaniach poddano analizie fragment rzeczywistości obejmujący obszar zagrożenia piractwem morskim, by na tej podstawie dokonać oceny aktualnych sposobów przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego w wybranych rejonach o zwiększonym ryzyku (HRA – akwen o zwiększonym ryzyku żeglugi, ang. *High risk area*) oraz wyznaczyć niezbędne kierunki modyfikacji dla podejmowania bardziej efektywnych działań w tej materii. Zmierzając ku osiągnięciu wskazanego celu, autorka będzie uzupełniać teorię (badania literatury) i praktykę (doświadczenia ekspertów oraz własne wyniesione ze szkolenia pn. *Terroryzm morski i piractwo. Postępowanie, obrona oraz minimalizacja strat w przypadku incydentu zakładniczego na morzu (Anti-Piracy Awareness Course + Citadel Drill)*, organizowanego przez Firmę MarSec Maritime Safety & Security¹⁰), co pozwoli

¹⁰ Maritime Safety & Security (MS&S) powstała w 2006 roku jako pierwsza w Polsce i w Europie firma z branży *maritime security*. Jej założycielem i prezesem jest Sebastian Kalitowski (pletwonurek bojowy oraz dowódca grupy specjalnej pletwonurków w JW „Formoza”, który w latach 2003–2005 brał udział w misji stabilizacyjnej KFOR w Kosowie, gdzie przeszło półtora roku współuczestniczył w zadaniach związanych ze zwalczaniem terroryzmu i międzynarodowej przestępczości zorganizowanej na Bałkanach). Firma organizuje liczne szkolenia dotyczące przeciwdziałania i walki w sytuacji zaistnienia incydentu piractwa i terroryzmu morskiego oraz przygotowuje członków uzbrojonej ochrony jednostek pływających w rejonach szczególnie niebezpiecznych. Od roku 2008 MS&S prowadzony jest cykl szkoleń kapitanów w zakresie dowodzenia statkiem i załogą podczas aktu piractwa morskiego (jedno z pierwszych tego typu szkoleń na świecie). Profesjonalizm firmy

na zebranie wiarygodnego i wszechstronnego materiału, w efekcie czego uzyskany obraz rzeczywistości umożliwi przedstawienie propozycji rozwiązań problemów przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego.

Celem monografii jest wyjaśnienie i usystematyzowanie wiedzy dotyczącej działań ukierunkowanych na przeciwdziałanie oraz zwalczanie piractwa morskiego w wybranych rejonach o podwyższonym ryzyku oraz wskazanie rozwiązań mających na celu zwiększenie efektywności podejmowanych kroków.

W rozdziale pierwszym wyjaśniono pojęcie piractwa oraz zróżnicowano je na tle innych form przemocy morskiej. Przedstawiono również genezę piractwa morskiego, wskazując na historię jego narodzin oraz kierunki rozwoju na przestrzeni dziejów. W rozdziale tym znalazło się też miejsce na wskazanie i omówienie uregulowań prawnych dotyczących piractwa morskiego. Podjęto rozważania na temat przyczyn wzrostu aktów przemocy w rejonie obszarów morskich. Została tu zaakcentowana zmiana sytuacji na morzach i oceanach po demontażu systemu dwubiegunowego oraz brak adekwatnych regulacji prawnych obszarów morskich wobec zagrożenia przemocą morską. Wspomniano też o wpływie rozwoju transportu i związanym z nim wzroście podróży zagranicznych, które wzmagają ruch statków na morskich szlakach. Zauważono eskalację zagrożenia bezpieczeństwa powodowaną chaosem w miejscach dotkniętych naturalnymi kataklizmami oraz zmianą ukształtowania dna morskiego w rejonie cieśniny Malakka, co spowolniło przepływające w tym rejonie jednostki, nadając im w ten sposób status potencjalnego obiektu agresji ze strony morskich przestępców. Zasygnalizowano również niezwykle istotny wpływ najnowszych osiągnięć technologii na rozwój działalności piratów morskich.

Rozdział drugi obejmuje przyczyny oraz charakterystykę współczesnego zagrożenia piractwem morskim. Przybliżono czynniki polityczne, ekonomiczne oraz nieantropogeniczne (katastrofy naturalne), które wpłynęły na sposób kształtowania się omawianej formy przemocy w ciągu ostatnich dekad. Przedstawiono geografę zjawiska z wykorzystaniem reprezentatywnych zdarzeń. Opisano przy tym metody działania piratów w poszczególnych regionach zwiększonego ryzyka oraz przykładowe akty napaści na statki pasażerskie i handlowe.

W rozdziale trzecim zostały ukazane obecne sposoby przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego. W tej części pracy skoncentrowano się na międzynarodowych i regionalnych działaniach oraz środkach ochrony czynnej

podkreśla współpraca z kpt. Markiem Niskim (dowodził uprowadzonym przez piratów w roku 2009 supertankowcem VLCC *Sirius Star*) czy kpt. Piotrem Budzynowskim (dowodził frachtowcem MV *Beluga Nomination*, na którym doszło do najkrwawszego aktu piractwa u wybrzeży Seszeli) – na podstawie wywiadu z prezesem MS&S, Sebastianem Kalitowskim.

i biernej statku, przy wskazaniu na ich umocowanie prawne, procedury działania oraz kooperację bi- oraz multilateralną. Zostały tu zatem przybliżone konwencje morskie, które dotyczą ochrony statku i transportu przed zagrożeniami o charakterze pirackim, oraz sankcje stosowane w przypadku nieprzestrzegania przepisów prawnych. Opisano również starania społeczności międzynarodowej na rzecz podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego w tych obszarach, a także wydane przez organizacje międzynarodowe rezolucje w sprawie zwalczania niepożądanego zjawiska piractwa. Ponadto przybliżono regulacje prawne obowiązujące w polskim systemie prawnym oraz w Unii Europejskiej. W rozdziale tym opisano także operacje pod auspicjami NATO, ONZ oraz UE, a także starania m.in. UA i państw regionalnych na rzecz wyeliminowania problemu piractwa morskiego. Zaprezentowano metody ochrony statku przez załogę w trakcie rejsu: przed atakiem ze strony piratów oraz w obliczu zaistniałego incydentu o charakterze pirackim.

W rozdziale czwartym dokonano oceny obecnej sytuacji, wskazano niedomaganie i propozycje zmian ukierunkowanych na bardziej efektywne przeciwdziałanie oraz zwalczanie piractwa morskiego. Podkreślono wagę tła politycznego w konkretnych częściach świata oraz znaczenie aspektu ekonomicznego i geograficznego, które nie pozostają obojętne na wzrost zagrożenia omawianą formą przemocy. Nie bez powodu wspomniano też o interesie państw zachodnich, którego niedobór wywołuje bezruch, stagnację, brak pożądanej reakcji na zagrożenia występujące w danym regionie zwiększonego ryzyka.

Podsumowanie monografii stanowią efekty badań, jakich dostarczyła m.in. analiza dokumentów prawnych i literatury tematycznej. Nakreślono kierunki przyszłych poszukiwań badawczych w zakresie podjętej problematyki.

Nieocenioną wiedzę oraz doświadczenia autorka uzyskała podczas udziału w szkoleniu antypirackim z ćwiczeniami na symulatorze cytadeli pn. *Terroryzm morski i piractwo. Postępowanie, obrona oraz minimalizacja strat w przypadku incydentu zakładniczego na morzu (Anti-Piracy Awareness Course + Citadel Drill)*, organizowanym przez MS&S. Bardzo pomocne okazały się również materiały ze szkolenia, rozszerzone o inne interesujące publikacje przekazane przez organizatora, a zarazem prezesa MS&S, Sebastiana Kalitowskiego. Niezwykle ważne dla procesu badawczego, unikatowe materiały anglojęzyczne zostały udostępnione dzięki uprzejmości prof. Krzysztofa Kubiaka.

Bardzo pomocne okazały się również źródła internetowe, ponieważ gros informacji odnośnie walki z piractwem morskim pochodzi jednak ze strony innych państw niż Polska. Przedmiotem szczególnego zainteresowania autorki stały się materiały anglojęzyczne, ale zaczerpnięto też ze źródeł w języku francuskim i niemieckim.

W czasie przygotowywania monografii obok określonych założeń przyjęto także ograniczenia. Przywoływane w części dotyczącej aspektów prawnych (zob. podrozdział 3.1) akty oraz dokumenty normatywne reprezentują stan prawny na 31 grudnia 2011 roku. Ze względu na różnorodność wewnętrznych uregulowań prawnych występujących w poszczególnych państwach korzystano z tych ogólnie obowiązujących w większości państw. Nie sposób bowiem dokonać analizy tak licznych regulacji choćby z uwagi na to, iż niniejsza monografia nie dotyczy *stricte* kwestii prawnych – te stanowią jeden z aspektów poruszanej problematyki. Dlatego też podczas przygotowywania monografii przyjęto cezurę czasową. Ustalono, że rok 2011 będzie ostatnim rokiem, którego dane statystyczne zostaną przybliżone i wykorzystane w rozważaniach. Niemniej jednak w pewnych przypadkach zasygnalizowano stan, jaki przyniosła pierwsza połowa 2012 roku.

Literatura polska dotycząca piractwa morskiego w znakomitej większości gromadzi opracowania związane z historią tej formy przemocy. Natomiast w kwestii przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego publikacji jest jak na lekarstwo. *De facto* w ciągu ostatnich kilku lat¹¹ powstały dwie pozycje książkowe, które w sposób syntetyczny ujmują problematykę piractwa wraz ze wskazaniem niedomagań uniemożliwiających zwalczenie czy nawet zminimalizowanie zagrożenia¹².

Gros wartościowych informacji dostrzeżono w publikacjach z zakresu prawa, zwłaszcza w pozycjach Jana Łopuskiego i Jacka Machowskiego¹³.

Niemniej istotny wkład miały prace Leonarda Łukaszuka¹⁴, zaś wiedzę prawniczą z zakresu podejmowanej problematyki pozyskano z dzieła Malcolm N. Shawa¹⁵.

Ponadto wykorzystane zostały materiały z zajęć na Podyplomowych Studiach Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej i Terroryzmu na Uniwersytecie Warszawskim:

¹¹ Ściślej: w roku 2009.

¹² K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo Trio i Centrum Europejskie Natolin, Warszawa 2009 oraz K. Wardin, *Model reagowania na zagrożenie piractwem morskim*, Wydawnictwo Bel Studio, Warszawa 2014.

¹³ J. Łopuski, *Maritime Law in the Second Half of the 20th Century. Selected Articles*, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2009; *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2011; *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, „Biblioteka Nawigatora”, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1974.

¹⁴ L. Łukaszuk, *Międzynarodowe prawo morza*, Scholar, Warszawa 1997; *Współpraca i spory międzynarodowe na morzach. Wybrane zagadnienia prawa, polityki morskiej i ochrony środowiska*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2009 czy J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*, Wydawnictwo Dialog, Warszawa 2000.

¹⁵ M.N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 2006.

- *Piractwo i terroryzm morski – nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego* (Krzysztof Kubiak);
- *Problemy definicji aktu terrorystycznego w ujęciu normatywnym* (Tomasz Aleksandrowicz);
- *Fundamentalizm i terroryzm islamski – terroryzm na Bliskim Wschodzie* (Sylwia Szawłowska).

Wyniki oglądu literatury przedmiotu wzbogacono wnioskami z analizy dokumentów normatywnych oraz innych aktów prawnych, dokumentów strategicznych obowiązujących w czasie prowadzenia badań. Nie pozostawało to bez znaczenia wobec prawnych aspektów przeciwdziałania oraz zwalczania piractwa morskiego w wybranych rejonach o zwiększonym ryzyku.

Najbardziej wartościowymi z punktu widzenia problematyki podejmowanej w rozdziale pierwszym monografii wydają się być wszelkie pozycje, które opisują genezę, uwarunkowania i charakterystykę piractwa morskiego. Warto w tym miejscu wyróżnić ponadczasowe publikacje Zbigniewa Domarańczyka, Marka Meissnera, Henryka Mąki, Jacka Machowskiego, Aleksandra Walczaka czy Ralpa B. Lewisa¹⁶.

Bezcennym źródłem informacji, które jako pierwsze zainspirowało autorkę do podjęcia badań, była pozycja Krzysztofa Kubiaka *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*. Książka podejmuje wszystkie najważniejsze kwestie związane z formami przemocy morskiej, od historii przez zróżnicowanie pojęć, po omówienie narzędzi prawnych oraz innych sił i środków do walki z fenomenami, które nie mogą być postrzegane w kategoriach historycznych. Autor zawarł również interesujące studia przypadków, które doskonale uzupełniają przedstawiony obraz zjawiskowego piractwa morskiego.

Opracowanie niniejszej monografii nie byłoby jednak możliwe bez wsparcia, chęci współpracy oraz życzliwości wielu osób. Szczególne słowa podziękowania pragnę wyrazić ekspertom, osobom o jakże szerokich horyzontach myślowych i niezmiernych pokładach wiedzy na temat bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi – kmdr. rez. prof. dr. hab. Andrzejowi Makowskiemu, kmdr. por. rez.

¹⁶ Z. Domarańczyk, *Piractwo 20 wieku*, Wydawnictwo Harcerskie Horyzonty, Warszawa 1974; M. Meissner, *Śladami arabskich kupców i piratów*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 1977; H. Mąka, *Piraci naszych dni*, Wydawnictwo GLOB, Szczecin 1987 oraz *Piraci znów atakują*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 1995; *Piraci ery atomowej*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2003; *Piraci z Karaibów*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2013; J. Machowski, *Piractwo w świetle historii i prawa*; A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Szczecin 2004; R.B. Lewis, *Kodeks piratów. Od szlachetnych złodziei po współczesnych przestępców*, MAK Oficyna Wydawnicza, Wrocław 2009.

prof. dr. hab. Piotrowi Mickiewiczowi, kmdr. Jackowi Barańskiemu oraz kmdr. Tadeuszowi Fajterowi.

Serdeczne podziękowania kieruję również do Szefa Zarządu Morskiego Inspektoratu Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, wadm. Mariana Ambroziaka, który wśród rozlicznych obowiązków i wyjazdów służbowych znalazł chwilę na konstruktywne rozmowy.

Słowa podziękowania należą się też kmdr. rez. prof. Akademii Obrony Narodowej dr. hab. Piotrowi Gawliczkowi oraz płk. rez. SG Andrzejowi Kamali za nadzwyczaj ciepłą atmosferę kilkugodzinnych rozmów, podczas których mogłam wysłuchać niezwyklej wspomnień z okresu, kiedy morze było im szczególnie bliskie.

Pragnę także bardzo serdecznie podziękować płk. prof. dr. hab. inż. Maciejowi Marszałkowi za poświęcony czas i wysiłek, nieocenione wsparcie metodologiczne i pomoc w opracowaniu technicznej strony tej monografii.

Szczególne wyrazy wdzięczności i podziwu kieruje do kmdr. ppor. rez. Sebastiana Kalitowskiego, prezesa pierwszej w Polsce firmy z branży *maritime security* (Maritime Safety & Security) oraz niezmiernego w swej wszechstronnej wiedzy kmdr. por. rez. prof. dr. hab. Krzysztofa Kubiaka. To osoby o niezwyklej pasji, wiedzy oraz bogatym doświadczeniu w jakże szeroko rozumianym bezpieczeństwie morskim.