

ZAGROŻENIA I WSPARCIE BEZPIECZEŃSTWA PORTÓW

THREATS AND SUPPORT FOR SAFETY OF PORTS

Cezariusz STOLARCZK

sklep@sklep-strzelecki.pl

Akademia Marynarki Wojennej
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Instytut Bezpieczeństwa Narodowego

STRESZCZENIE

Terroryzm morski, piractwo, akcje sabotażowe na obiekty portowe, statki, ich siła uderzeniowa oraz użyte w trakcie ataku narzędzia definiują formy obrony. Do tych form należą uzbrojone formacje np. prywatne firmy wojskowe, których zdolności operacyjne powinny być podtrzymywane. W celach szkoleniowych niezbędna jest infrastruktura strzelecka oraz treningowa, która dzięki zlokalizowaniu w miastach portowych ograniczy czas, koszty przeprowadzenia szkoleń, zintegruje środowisko osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo portów, przygotowuje nowe kadry ochrony, wesprze ekonomicznie lokalnych przedsiębiorców.

SUMMARY

Maritime terrorism, piracy, sabotage actions on sports facilities, ships, their impact force and tools used during the attack define defenses. These forms include armed formations, e.g. private military companies, whose operational capabilities should be sustained. For training purposes, there is a need for shooting and training infrastructure, which will be located in port cities will reduce the time, costs of training, integrates the environment of persons responsible for port security, prepares new security personnel, and supports economically local entrepreneurs.

Słowa kluczowe: terroryzm morski, piractwo, strzelanie, bezpieczeństwo morskie, porty

Key words: maritime terrorism, piracy, shooting, maritime security, ports

WSTĘP

Bezpieczeństwo jest dynamicznym procesem, który ograniczony jest czasem i przestrzenią. Bezpieczeństwo to zapewnienie warunków do rozwoju podmiotu poprzez redukcję ryzyka, zapobieganie zagrożeniom. Podmiot w aspekcie bezpieczeństwa to każdy celowo działający twór społeczny, ekonomiczny, polityczny, kulturalny, militarny, którego bezpieczeństwo można przeanalizować (BBN, 2013, s.247). Do takich podmiotów można zaliczyć państwo, naród, zjednoczenie narodów, dane środowisko np. morskie, ale również przedsiębiorstwa, instytucje, pojedynczych ludzi czy infrastrukturę. Bezpieczeństwo dotyczy różnych podmiotów, które funkcjonują w różnorodnych środowiskach, przenikają się i uzupełniają. Bezpieczeństwo może dotyczyć zmniejszenia ryzyka w relacjach między państwami, wtedy mowa o bezpieczeństwie międzynarodowym lub może dotyczyć

zapobieganie zagrożeniom wewnętrznym danego państwa – wtedy mowa o bezpieczeństwie wewnętrznym. Ze względu na to, iż artykuł porusza wsparcie bezpieczeństwa miast portowych należących do środowiska morskiego warto umiejscowić go we właściwej kategorii bezpieczeństwa. Ponieważ porty nierozdzielnie powiązana jest z funkcjonowaniem gospodarki niewątpliwie ich bezpieczeństw powinno zostać przypisane do bezpieczeństwa gospodarczego. Jednak nie tylko, ponieważ logistyka i porty stanowią także komponent funkcjonowania wojska, dlatego pośrednio jest to bezpieczeństwo militarne. Poza tym logistyka ze względu na swój globalny zasięg ingeruje również w sferę bezpieczeństwa międzynarodowego i zewnętrznego.

Logistyka to proces obejmujący zaplanowanie, organizację (czyli realizację planu) oraz kontrolę przepływu surowców, materiałów, dóbr, informacji z nimi powiązanych od wytwórcy do konsumenta (Marciniak, Walińska, 2001). Na proces ten składają się zarówno takie działania logistyczne jak obsługa klienta czy kontrola zapasów, artykuł skupia uwagę na działaniach transportowych i magazynowych czyli przemieszczaniu (działania związane z transportem morskim czyli z przemieszczaniem dóbr, ludzi pomiędzy portamiorskimi) oraz transport wewnątrz portowy i magazynowanie.

Jednym z typów zagrożeń dla systemów logistycznych są zagrożenia, których źródłem są klęski naturalne takie jak huragany, pożary lub katastrofy spowodowane rozwojem cywilizacji np. katastrofy chemiczne (mogą wystąpić w portach), górnicze, awarie fabryk. Kolejną kategorią zagrożeń, szerzej prezentowaną w poniższym artykule, są zagrożenia uderzające w struktury państw oraz ich niepodległość takie jak terroryzm, nielegalne demonstracje, sabotaże. Odrębny zbiór zagrożeń stanowią zakłócenia w obiegu informacji, godzące w przetwarzanie informacji w całym łańcuchu dostaw. Ostatnią grupą wyszczególnioną w literaturze są zagrożenia ekonomiczne, gospodarcze, wynikające z kryzysu finansowego. Do tego typu zagrożeń zaliczamy min. bezrobocie, spadek wartości pieniądza, obniżenie ratingu państw przez agencje ratingowe, spadek PKB, wzrost zadłużenia państwa.

W poniższym artykule autor odpowiada na pytanie jakie zagrożenia oddziałują na porty oraz w jakim zakresie infrastruktura strzelecko-treningowa w miastach portowych może wesprzeć bezpieczeństwo tego środowiska. Na pozór niezwiązane ze sobą infrastruktury mogą generować korzyści zarówno dla społeczności lokalnej jak i globalnej. Zarówno w sferze ekonomicznej jak i bezpieczeństwa. Artykuł ten skupia głównie uwagę na zagrożeniach uderzających w porządek konstytucyjny państw min. terroryzm oraz piractwo czy akcje dywersyjne i sabotaże. W przypadku tych zagrożeń do ochrony infrastruktury

morskiej (głównie statków i portów) wykorzystywane są prywatne, uzbrojone formacje, które w tej sytuacji podlegają pod przepisy międzynarodowe takie jak Kodeks ISPS tj. Międzynarodowy Kodeks Ochrony Bezpieczeństwa Statków oraz Obiektów i Urzędzeń Portowych. Przepisy te nakazują wprowadzenie procedur zapewnienia gotowości statku i załogi do działań w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa. W tym aspekcie armatorzy, ale także porty zobowiązani są do prowadzenia ćwiczeń załogi oraz utrzymania sprzętu. Obowiązki te mogą wypełniać przy wsparciu bazy treningowej w miastach portowych, co będzie skutkowało wzmocnieniem pozycji lokalnych przedsiębiorców z branży szkoleń strzeleckich, szkoleń prowadzonych dla ochrony, szkoleń militarnych, ale także skróci czas transportu szkolonej załogi między miejscem świadczenia pracy a miejscem szkoleń. W przypadku pracowników portu dodatkowym atutem będzie wymiana wiedzy, doświadczeń z lokalną społecznością z pokrewnych branż.

1. TERRORYZM MORSKI, PIRACTWO A BEZPIECZEŃSTWO

Terroryzm bez wątplenia jest zagrożeniem, które będzie utożsamiane z początkiem XXI wieku, nie tylko ze względu na atak na World Trade Center i Pentagon we wrześniu 2001 roku. Doszło do wielu ataków terrorystycznych na morzach min. u wybrzeży Jemenu w 2000 roku, gdzie śmierć poniosło 17 marynarzy amerykańskiego niszczyciela USS „Cole”, straty ekonomiczne tego ataku oszacowano na 250 mln dolarów. Rok 2002, na wejściu do jemeńskiego portu terroryści samobójcy uszkodzili 300 metrowy tankowiec „Limburg”, pływający pod francuską banderą. Skutki tego ataku to 2 zabitych marynarzy oraz katastrofa ekologiczna w Zatoce Adeńskiej po rozlaniu 50 000 baryłek ropy znajdującej się w ładowniach supertankowca. Poza atakami na jednostki pływające, miały miejsce ataki na obiekty portowe np. ataki na terminale naftowe w Iraku w 2004 roku. Starty finansowe dla tego kraju wynikające z przerwania pracy dwóch terminali wyniosły 40 mln dolarów. Terroryzm morski jest jednym z największych zagrożeń dla gospodarki morskiej, jednak jest on bagatelizowany ze względu na niewielką liczbę tego typu aktów przemocy, który przez społeczność międzynarodową często mylony jest z piractwem. Zjawisko terroryzmu morskiego i piractwo nie są synonimami a stanowią odrębne działania. Terroryzm to bezprawne użycie przemocy względem osób lub mienia, co skutkuje zastraszeniem społeczeństwa w celach politycznych, ideologicznych lub religijnych (Kubiak, 2001, s.3). Piractwo zaś jest formą przemocy na tle rabunkowym, jego głównym celem jest zdobycie dóbr wysokiej wartości i nie jest powiązane z polityką czy ideologią. Wspólną cechą obu

aktów przemocy są środki użyte do przeprowadzenia ataków oraz część skutków, zwłaszcza straty osobowe oraz finansowe.

Ataki terrorystów morskich można podzielić na ataki z lądu, ataki z wody zarówno na obiekty infrastruktury portowej jak i statki, okręty. Poniżej zaprezentowano podział działań terrorystycznych w obszarach morskich:

- wejście terrorystów na pokład statku pasażerskiego jako pasażer w celu uprowadzenia statku w momencie, gdy opuści on port i przepłynięcie nim do wybranego miejsca;
- uprowadzenie statku w celu zatopienia go na wejściu do portu, tak aby zablokować możliwość wykorzystania portu, co doprowadzi do wygenerowania strat finansowych dla wielu sektorów gospodarki – nie tylko w kraju, w którym przeprowadzono atak;
- wywołanie katastrofy ekologicznej poprzez wysadzenie zbiornikowca, gazowca, chemikaliowca;
- porwania członków załogi lub pasażerów w celu zastraszenia rządu i wymuszenia realizacji swoich postulatów;
- ataki chemiczne skierowane przeciwko załodze statku lub okrętu, zazwyczaj w celu uprowadzenia jednostki pływającej;
- zamachy bombowe przeprowadzane min. za pomocą małych statków lub szybkich łodzi motorowych podchodzących blisko burty lub urządzeń portowych, za pomocą bomb podłożonych przez płetwonurków lub w przypadku infrastruktury portowej przywiezione samochodem lub koleją;
- atak przy użyciu broni palnej, granatników lub rakiet (Walczak, 2004, s.115-130).

Z przedstawionego powyżej podziału ataków terrorystycznych wynika, że terroryści używają zarówno siły, podstęp, działań skrytych, szantażu jak i aktów samobójczych, aby osiągnąć cele swojej organizacji. W przypadku pirackich ataków głównym celem jest wtargnięcie na pokład jednostki, przejęcie jej oraz towaru, który przewozi. W związku z tym działania piratów nie obejmują aktów samobójczych. Piractwo ogranicza swobodny przepływ towarów, w głównej mierze dotyka ono akwenów opływających terytorium państw upadłych takich jak Somalia. Ubóstwo, skrajna nędza i brak perspektyw zmusza lokalną ludność do organizowania się w grupy przestępcze, ponieważ tak powinno się określać działalność piracką. Somalijscy piraci wywodzą się z trzech środowisk: byłych rybaków (stanowią dowództwo akcji), byłych bojowników (część zbrojna), ekspertów, którzy zarządzają przejętymi dobrami. Jednak skuteczny atak piracki opiera się również o posiadanie informatorów w portach, gdzie piraci uzyskują informacje na temat rodzaju towarów,

czasu wpłynięcia i wypłynięcia statków z portu. Zatem skala patologii poszerza się o kadre portów. Najczęściej stosowaną przez piratów metodą napaści jest wdarcie się na pokład jednostki nad ranem przy wykorzystaniu lin z hakami, broni palnej oraz broni białej np. maczet.

Przed atakiem piratów – częstszym zjawiskiem niż akt terroru – jednostki pływające mogą zostać zabezpieczone ogrodzeniem elektrycznym, które rozłożone jest wzdłuż całej burty lub żelaznymi poślizgowymi na cumach, linach. W trakcie ataku załogi statków mogą się bronić przy wykorzystaniu kurtyń i armatek wodnych. Jednak armatorzy wykorzystują również bardziej wyrafinowane metody takie jak urządzenia akustyczne czy mikrofalowe, pierwsze z urządzeń może powodować trwałą utratę słuchu, drugie zaś wywołuje ból poprzez rozgrzanie skóry człowieka falami do 55°C. Powyższe formy obrony należy przypisać do rozwiązań lekkich. Piraci i terroryści to uzbrojone grupy, dlatego wzmocnieniem obrony jest broń palna, którą ochrona lub załoga może użyć w ostateczności do ochrony życia lub do bezpośredniej walki z piratami w celu obrony mienia.

W najbardziej niebezpiecznych regionach świata, gdzie piractwo stało się sposobem na życie, a instytucje państwowe nie są w stanie zagwarantować bezpieczeństwa na morzu, armatorzy coraz częściej decydują się na wynajęcie Prywatnych Firm Wojskowych (ang. Private Military Contractors – PMC). Jest to bardzo drogi, ale wysoce skuteczny sposób ochrony. Firmy te zazwyczaj (ale nie tylko) zatrudniają byłych żołnierzy najlepszych jednostek specjalnych. PMC to podmioty działające legalnie, oferujące profesjonalne usługi militarne, które przypisane są jako zadania państwowego wojska, zatrudniające wykwalifikowanych pracowników, którzy są uzbrojeni w standardach regularnej armii, posiadana przez nie siła bojowa jest w stanie zmienić sytuację polityczną w części państw. PMC świadczą usługi ochrony mienia (min. na statkach, w portach), ochrony osób lub usługi konwojowe, ale także szerokie doradztwo w zakresie bezpieczeństwa państwa, transportu, analiz ryzyka czy doradztwo inwestycyjne np. związane z zakupem uzbrojenia. W celu utrzymania gotowości i sprawności swoich sił, PMC prowadzą szkolenia oraz treningi dla swoich pracowników min. treningi podwyższające umiejętności strzeleckie, walka wręcz, taktyczne kierowanie pojazdem, metody wywiadowcze, kontrwywiadowcze, prowadzenia przesłuchań, taktyka, ochrona różnego typu obiektów (w tym jednostek pływających), survival. Głównym źródłem zarobkowania PMC jest udział w konfliktach zbrojnych, do którego zostali wynajęci przez jedną ze stron konfliktu.

Ze względu na rozważaną w artykule akt terroru należy zwrócić uwagę na prowadzenie przez PMC działań jako ochrona statków w rejonie Zatoki Adeńskiej, Rogu

Afryki czy Oceanu Indyjskiego. Warto zaznaczyć, że obecność na statku Prywatnej Firmy Wojskowej nie musi oznaczać angażowania broni palnej jako środka ochrony. Bardzo często skuteczne okazuje się odstraszenie piratów samą informacją o ochronie np. za pomocą banerów na burtach. Oczywiście na statkach mogą pojawić się również uzbrojeni ochroniarze, jednak ich obecność nie jest jednoznacznie uregulowana przepisami prawa międzynarodowego. Jednakże uregulowania prawne odnoszą się do przeprowadzania obowiązkowych szkoleń dla załogi. Zapisy Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Bezpieczeństwa Statków oraz Obiektów i Urządzeń Portowych (z ang. International Ship and Port Facility Security Code - ISPS) stanowią, że armator jest zobowiązany przygotować i realizować „Plan ochrony dla statków”. Podobne plany ochrony mają obowiązek przygotować zarządzający portami. Częścią składową tego planu jest procedura zapewnienia gotowości statku/portu oraz załogi do działań na wypadek zagrożenia. Podstawowym wymogiem są ćwiczenia załogi oraz utrzymanie sprzętu ochronnego. Zatem zarówno Prywatne Firmy Wojskowe jak i załoga statku lub portu wyznaczona do ochrony powinny przechodzić różnorodne szkolenia wspierające ich rozwój fizyczny, utrzymanie umiejętności związanych z walką wręcz, ze strzelectwem oraz obsługą urządzeń, które będą wykorzystywane do ochrony statku lub portu. Oczywiście część szkoleń, treningów należy przeprowadzić na pokładzie statku, ale część np. dotycząca posługiwania się bronią palną może być utrwalana na lądzie, razem z ochroną portów. Znane są przypadki, w których formacje ochrony portów lub statków uczestniczyły w lokalnych ćwiczeniach z serii Pomerania i StrongResolve – trening ten dotyczył polskich służb ochrony obiektów portowych (Bujak, 2014).

Rejon Morza Bałtyckiego nie jest zagrożony „wielkim” piractwem, nie oznacza to, że nie było tego typu procederów. W 2003 roku w Zatoce Gdańskiej oraz na Zalewie Wiślanym pojawiały się ganki rosyjskich piratów, którzy na wycofanych z radzieckiej floty łódkach okradali gospodarstwa w polskich wioskach, ale również przewozili nielegalnych imigrantów. Morze Bałtyckie czy Morze Północne w większym stopniu będą zagrożone sabotażami np. na obiektach portowych lub na infrastrukturze morskich elektrowni niż piractwem w wydaniu afrykańskim. Sabotaż może również wiązać się z ofiarami śmiertelnymi lub dużymi stratami finansowymi, przestojami portów lub uderzeniem w bezpieczeństwo ekonomiczne, energetyczne danego państwa lub kilku państw. Dlatego również w tych obszarach geograficznych zabezpieczenie statków i portów ma znaczenie.

2. INFRASTRUKTURA SZTRZLECKO -TRENINGOWEJ MIAST PORTOWYCH A BEZPIECZEŃSTWO

Ze względu na charakter umiejętności niezbędnych do wykonywania prac związanych z ochroną statków lub portów znaczenia nabiera infrastruktura treningowa w miastach portowych. Umiejętności te najlepiej opisuje słowo militarne, ponieważ w nim zawarte będą umiejętności strzeleckie, walki wręcz czy znajomość taktyki. Ponad to bardzo ważnym czynnikiem wspierającym walkę bojową min. z piratami jest zgranie zespołu realizacyjnego. Istotne są umiejętności poszczególnych operatorów, ochroniarzy, załogi, ale w przypadku konieczności odparcia ataku na obiekt portowy lub statek największe znaczenie odegra wzajemne zrozumienie i podział zadań oraz zaufanie do członków zespołu. W celu uzyskania zgranej, znającej siebie wzajemnie jak i swoje indywidualne możliwości grupy nie da się wyszkolić tylko i wyłącznie na statkach, na morzu. Dużym wsparciem tych działań szkoleniowych będzie infrastruktura strzelecko- treningowa głównie miast portowych. Wbrew pozorom nie tylko portów w Afryce czy na Morzu Śródziemnym, ale również portów Morza Bałtyckiego czy Północnego. Bez względu na to czy zagrożenie wynika z terroryzmu, piractwa czy akcji dywersyjnych, sabotaży to umiejętności ochrony powinny być rozwijane.

W tym celu funkcjonowanie strzelnic, sal do treningów walki wręcz, budynków do treningów taktyki w miastach portowych stanowi zaplecze, wsparcie dla firm ochroniarskich czy PMC. Ważna jest ułatwiona mobilność pomiędzy obiektami treningowymi a realnym miejscem świadczenia usługi ochrony – port, statek. Wyjazd całego zespołu ochrony, załogi na treningi poza miasto portowe wiąże się z dodatkowymi kosztami transportu, noclegów oraz wyżywienia. W drugą stronę regularne korzystanie przez te grupy ze strzelnic czy sal treningowych stanowi gwarancję stałych przychodów dla tych obiektów, co wiąże się także z utrzymywaniem obiektów w dobrym stanie, na czym może skorzystać lokalna społeczność. Skupienie w jednym miejscu treningowym środowiska odpowiedzialnego za ochronę portów i statków ułatwi również przepływ informacji, wymianę doświadczeń np. w Trójmieście powstało lokalne gremium, Zespół Bezpieczeństwa, w skład którego wchodzi przedstawiciele Policji, Straży Granicznej (w tym wypadku Morski Oddział Straży Granicznej), Straży Pożarnej oraz kadry zarządzający portami. Celem powołania tego Zespołu jest identyfikacja zagrożeń oraz opracowanie metod współpracy pomiędzy organizacjami zainteresowanymi zapewnieniem bezpieczeństwa w portach (Bujak, 2014). Przypadek Trójmiasta jest o tyle ciekawym, iż jest to zagłębienie antyterroryzmu, z powodu rozlokowania tam Oddziału Bojowego B Jednostki Wojskowej GROM, Jednostki Wojskowej Formoza, SPAP Gdańsk, delegatury Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, inspektoratu

Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Oddziałów Straży Granicznej (Morski Oddział). Korzystając z doświadczeń tych instytucji trójmiejskie porty mogą pozyskać doradców oraz zaplecza przeszkolonej kadry i instruktorów w postaci byłych funkcjonariuszy oraz żołnierzy.

Niemniej jednak bez względu na to czy kadra pochodzi z wojska czy z innych służb, umiejętności należy cały czas utrzymywać. Zwłaszcza w naszych czasach duże znaczenie odgrywa czas przemieszczania się pomiędzy punktami, chcemy jak najmniej czasu spędzać w podróży by móc poświęcić ten czas na działanie. Dlatego ulokowanie baz szkoleniowych (strzelnic, sal treningowych) w miastach portowych jest odpowiedzią na szybkie tempo życia społeczności. W przypadku miasta Gdynia trzy strzelnice znajdują się w odległości 12-15 km od portu Gdynia, czas dotarcia do obiektów to 20-30, dwa obiekty sąsiadują z trójmiejską obwodnicą, co ułatwia dostanie się z portu a potem równie szybki powrót do dzielnic lub miejscowości sypialnianych. Światowym przykładem na zasadność tego typu podejścia do łączenia zabezpieczenia infrastruktury morskiej z infrastrukturą szkoleniową miast portowych jest Prywatna Firma Wojskowa, obecnie działająca pod nazwą Academi (dawniej Blackwater), która posiada swoją bazę szkoleniową składającą się z budynków, makiet miast, torów jazdy, sztucznych jezior, ulokowaną nieopodal największej bazy morskiej na świecie w Karolinie Północnej (Wardin, 2011).

3. PODSUMOWANIE

Bezpieczeństwo to dynamiczny proces, który łączy ze sobą wiele podmiotów. Ze względu na zbrojny charakter zagrożeń morskich (terroryzm morski, piractwo, sabotaże, dywersja), formacje zajmujące się ochroną portów oraz statków bez względu na lokalizację powinny być szkolone z zakresu doskonalenia strzelectwa, walki wręcz, taktyki, obsługi urządzeń technicznych do zabezpieczenia statków czy infrastruktury portowej. Rozwój infrastruktury strzelecko-treningowej w miastach portowych generuje:

- skrócenie czasu i kosztów organizacji i realizacji szkolenia dla ochrony portów, statków;
- umożliwienie organizacji treningów dla załóg będących w danym porcie tylko na jeden dzień;
- powstanie i integrację środowiska ekspertów z branży bezpieczeństwa, ochrony;
- wymianę doświadczeń;
- dostęp do specjalistów wysokiej klasy, doświadczonych ochroniarzy;
- stałe przychody dla lokalnych przedsiębiorców i instruktorów prowadzących tego typu szkolenia;

- utrzymanie w dobrym stanie technicznym infrastruktury szkoleniowej.

Bez względu na to czy zagrożenie bezpieczeństwa środowiska morskiego swoje źródło będzie miało w piractwie lub terroryzmie, akcjach dywersyjnych to wsparcie tego środowiska poprzez infrastrukturę treningową w miastach portowych ma realną szansę powodzenia. Zarówno jako czynnik integracji jak i wykorzystania doświadczeń wielu środowisk lokalnych, które sumarycznie przełożą się na bezpieczeństwo globalne.

LITERATURA

- Bujak, A., Szczyrbowski, K., Miler, R. (2014). Implikacje wprowadzenia kodeksu ISPS dla gospodarki morskiej. *Logistyka*, 6/2014, 2447.
- Kubiak, K. (2001). Statek morski jako obiekt oddziaływania terrorystycznego. *Spedycja i Transport*, tom 2, nr 10.
- Marciniak, J., Walińska, H (2001). *Zastosowanie logistyki w transporcie*, Radom: Politechnika Radomska.
- Marczak, E. (2009). Bezpieczeństwo człowieka na statku w świetle obowiązujących przepisów. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*, 18(90), 97.
- Mickiewicz, P. (2010), Terroryzm morski i piractwo. Analiza zjawiska i formy przeciwdziałania na wybranym przykładzie, *Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego*, 2/10, 43.
- Szymoniak, A. (2011). Logistyka w bezpieczeństwie – bezpieczeństwo w logistyce. *Logistyka*, 2/2011, 1033.
- Walczak, A. (2004). *Piractwo i terroryzm morski*. Szczecin: Akademia Morska w Szczecinie.
- Wardin, K. (2011). Prywatne firmy wojskowe – panaceum na problem piractwa morskiego. *Logistyka*, 5/2011, 951.
- Biuro Bezpieczeństwa Narodowego. (2013). *Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego*. Warszawa: Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.
- <https://www.rm24.pl/fakty/news-terrorysci-zaatakowali-limburg-potwierdzaja-wladze-jemenu,nId,132977> (30.09.2018).
- <http://www.special-ops.pl/artukul/id77,morski-terroryzm> (30.09.2018).
- <https://www.wprost.pl/44422/Czarna-bandera-na-Baltyku> (30.09.2018).