

STATEK POWIETRZNY JAKO OBIEKT
LUB NARZĘDZIE ZAMACHU
TERRORYSTYCZNEGO

AIRCRAFT AS A TARGET OR TOOL
IN A TERRORIST ATTACK

TOMASZ KUROWSKI¹

ABSTRACT

The purpose of the article is to present aviation terrorism as a serious modern threat which requires the use of multiple national and international control and security measures. This is because aircraft can become targets or tools in terrorist attacks. The author provides an overview of the history of aviation terrorism and lists its characteristics. In addition, the system used in Poland for identifying airborne terrorist threats is described. Also discussed are the major Polish and international legal regulations related to combating aviation terrorism in the civilian aviation sector, including the Tokyo, Hague, Montreal and Beijing Conventions. The article concludes with a list of defensive measures used at airports and on board planes. The issues discussed demonstrate that aviation terrorism is a major threat which requires advanced security measures.

¹ Lic. Tomasz Kurowski, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie; correspondence address: Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, ul. Krupnicza 3, 31-123 Kraków, Poland

KEYWORDS

aviation terrorism, airborne terrorist threats, civil aviation security

ABSTRAKT

Celem artykułu jest przedstawienie, że terroryzm lotniczy to poważne zagrożenie współczesnego świata, wymagające stosowania wielu środków kontroli i ostrożności na poziomie krajowym i międzynarodowym. Statki powietrzne mogą bowiem stać się obiektem lub narzędziem zamachu terrorystycznego. Autor zarysowuje historię terroryzmu lotniczego oraz wymienia jego cechy. Następnie wskazuje, w jaki sposób w systemie RP odbywa się identyfikacja powietrznych zagrożeń terrorystycznych. Omawia też najważniejsze polskie i międzynarodowe regulacje prawne dotyczące zwalczania terroryzmu lotniczego w lotnictwie cywilnym, w tym konwencje: tokijską, haską, montrealską i pekińską. Na zakończenie wskazuje, jakie środki ochronne stosowane są w portach lotniczych i na pokładzie samolotów. Omówione zagadnienia potwierdzają, jak poważnym, wymagającym zaawansowanych środków ostrożności zagrożeniem jest terroryzm lotniczy.

SŁOWA KLUCZOWE

terroryzm lotniczy, powietrzne zagrożenia terrorystyczne, bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym

WSTĘP

Ataki terrorystyczne z 11 września 2001 roku sprawiły, że państwa członkowskie Paktu Północnoatlantyckiego, w tym Polska, zmuszone zostały do zupełnie nowego spojrzenia na cały system obrony powietrznej. Okazało się bowiem, że jedna z najlepiej wyposażonych i wyszkolonych armii świata nie była gotowa w odpowiednim momencie skutecznie zidentyfikować zagrożenia powstałego w przestrzeni powietrznej i odpowiednio na nie zareagować. Zagrożenia z powietrza w połączeniu z obecną technologią i jej możliwościami postawiły przed systemem obrony powietrznej szereg wyzwań.

Celem artykułu jest przedstawienie, że terroryzm lotniczy to poważne zagrożenie współczesnego świata, wymagające stosowania wielu środków ochrony zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym². Trans-

² Artykuł jest skróconą i opracowaną wersją pracy licencjackiej autora pt. *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu terrorystycznego*, napisanej pod kierunkiem

port lotniczy, jako coraz bardziej popularny sposób przemieszczania się, staje się bowiem oczywistym celem, a także narzędziem ataków dla organizacji terrorystycznych.

HISTORIA TERRORYZMU LOTNICZEGO

Samoloty stały się obecnie bardzo popularnym środkiem transportu, liczba podróżujących liniami lotniczymi regularnie rośnie, pojawiają się też coraz to nowsze połączenia. Transport lotniczy określany jest jako najszybszy i najbezpieczniejszy sposób podróżowania, dzięki któremu w ciągu kilku godzin można przemieścić się w dowolne miejsce na świecie. Jednocześnie samoloty stały się również celem dla terrorystów.

Historia uprowadzeń samolotów sięga lat 30. XX wieku. Pierwszego w historii porwania samolotu dokonali w 1930 roku peruwiańscy rewolucjoniści. Za pierwszy powojenny przypadek bezprawnego uprowadzenia statku powietrznego przy użyciu groźby uznaje się zaś porwanie samolotu lecącego z Macao w 1948 roku.

W latach 50. XX wieku terroryzm lotniczy był wykorzystywany głównie w działalności rewolucyjnej, a więc w walce z reżimem, również kolonialnym. Wtedy powstała koncepcja, że terroryzm jest bronią słabych, biednych, pozostających w opresji i prześladowanych. Stanowił wyraz desperacji. Rozróżniano nawet pojęcia terrorysty i bojownika o wolność, choć stosowane przez nich metody były właściwie takie same.

W latach 1948–1966 odnotowano 47 porwań samolotów, a w latach 60. XX wieku miały początek uprowadzenia statków powietrznych na Kubę³. W 1967 roku zanotowano 15 porwań samolotów, w 1968 roku – 30, a w 1969 roku – 80. Czarnym dniem światowych przewoźników powietrznych okazał się 6 września 1970 roku. Wtedy palestyńscy ekstremiści zorganizowali akcję porwania trzech samolotów lecących do Nowego Jorku. Jeden z nich, samolot linii PanAm Boeing 747, został skierowany do lądowania w Kairze, gdzie umożliwiono pasażerom zejście z pokładu. Zanim służba lotniska rozpoczęła swoją akcję, samolot został wysadzony w powietrze. Porywacze uciekli z miejsca zdarzenia i nie wyjaśniono, w jakich okolicznościach udało im się to zrobić. Dwa pozostałe samoloty: Boeing 707, należący do amerykańskich

dra hab. Juliusza Piwowarskiego, prof. WSBPI na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2019.

³ Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy*, Warszawa 1981, s. 34.

linii lotniczych TWA, oraz Douglas DC-8, należący do szwajcarskich linii lotniczych Swissair, zostały uprowadzone do Jordanii. Statki powietrzne wylądowały na lotnisku przejętym przez Palestyńczyków. 9 września 1970 roku na tym samym lotnisku wylądował uprowadzony Vickers VC-10 brytyjskich linii lotniczych BOAC, lecący do Londynu. Po uwolnieniu pasażerów porwane samoloty zostały zniszczone⁴.

W latach 1969–1994 odnotowano ponad 500 przypadków porwań statków powietrznych, na których pokładzie znajdowało się łącznie około 30 tys. pasażerów, a około sto razy doszło do strzelaniny na pokładach tych samolotów lub do eksplozji materiału wybuchowego na lotniskach⁵.

Jedną z form zamachów było też umieszczanie ładunków wybuchowych na pokładzie samolotów. Dokonali tego na przykład palestyńscy terroryści w sierpniu 1972 roku, kiedy podłożyli ładunek wybuchowy amerykańskim podróżnikom na rzymskim lotnisku. Za największy tego typu zamach uznaje się wydarzenie z 21 grudnia 1988 roku – eksplozję ładunku na pokładzie samolotu Pan Am nad terytorium Szkocji⁶.

Punktem szczytowym współczesnego terroryzmu lotniczego stało się wydarzenie z 11 września 2001 roku, kiedy doszło do uprowadzenia czterech samolotów amerykańskich linii lotniczych. Dwa z nich celowo skierowano w obiekt naziemny World Trade Center, a jeden na Pentagon w Waszyngtonie. Czwarty samolot rozbił się na polach Pensylwanii w wyniku działań pasażerów (leciał w kierunku Waszyngtonu). W wyniku tej tragedii zginęło niemal 3 tys. osób.

Z powodu rosnącej liczby porwań statków powietrznych w latach 70. XX wieku dokonano ich pierwszej klasyfikacji ze względu na charakter czynu. Uwzględniono cztery grupy porwań, ale tylko jedna z nich dotyczyła ataków terrorystycznych:

- polityczna ucieczka – porwania dotyczące samolotów z krajów socjalistycznych na Zachód;
- powietrzny bandytyzm – porwania z uwagi na chęć zysku, bez kontekstu politycznego;
- choroba psychiczna – uprowadzenia dokonane przez osoby z zaburzeniami psychicznymi;

⁴ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2003, nr 1, s. 10.

⁵ *Patterns of Global Terrorism 1994*, Washington, D.C. 1994.

⁶ K. Karolczak, *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 1995, s. 128, 230.

- terroryzm międzynarodowy – uprowadzenia dokonywane przez organizacje arabskie w formie porwań samolotów cywilnych⁷.

To, jakim zagrożeniem dla portów lotniczych jest terroryzm, najdobitniej pokazały wydarzenia z 2001 roku. Nigdy nie wiadomo, w jakim państwie zostanie uprowadzony samolot, można jedynie wskazywać, który kraj jest obiektem potencjalnego ataku. Terrorysty nie biorą pod uwagę narodowości obywateli, którzy znajdują się na pokładzie, lecz wyłącznie cel ataku.

POJĘCIE I CECHY TERRORYZMU LOTNICZEGO

Terroryzm lotniczy jest szczególną odmianą terroryzmu. Wspólnota międzynarodowa opracowała trzy podstawowe konwencje dotyczące zwalczania bezprawnych czynów popełnianych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, które zostały ratyfikowane przez Polskę:

- Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (Dz. U. 1972 nr 25 poz. 181);
- Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz. U. 1971 nr 15 poz. 147);
- Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz. U. 1976 nr 8 poz. 37).

W konwencjach wyróżniona została pewna grupa przestępstw uznanych za akty terrorystyczne, czyli:

- bezprawne zastraszanie w celu zawładnięcia statkiem powietrznym albo przejęcia nad nim kontroli przy użyciu przemocy i gróźb lub współdziałanie z osobą, która popełnia lub usiłuje popełnić taki czyn;
- czyny, które mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny;
- wykonanie aktu przemocy wobec osób na pokładzie samolotu będącego w locie, jeżeli działanie to jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub niszczy statek powietrzny będący w służbie albo powoduje jego dysfunkcję i niezdolność do lotu;
- zniszczenie lub uszkodzenie nawigacyjnych aparatów lotniczych lub ich zakłócanie, jeśli czyn taki może zagrozić bezpieczeństwu samolotu;

⁷ E. McWhinney, *The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, Leiden 1975, s. 8–14.

- przekazanie fałszywych informacji zagrażających bezpieczeństwu statku powietrznego;
- umieszczenie na statku powietrznym będącym w locie urządzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć lub spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdolnym do lotu lub mogące stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie.

Na podstawie wymienionych przestępstw przeciwko lotnictwu cywilnemu wyjaśnić można termin „akt terroru powietrznego”. Są to działania przeciwko żegludze powietrznej, zagrażające bezpieczeństwu lotniczemu. Aktem terroru powietrznego jest więc porwanie samolotu, zniszczenie go w locie lub na lotnisku, jak również stwarzanie zagrożenia poprzez uszkodzenie urządzeń lotniczych.

Głównym motywem działań terrorystów jest potrzeba rozgłosu, a ataki na lotnictwo cywilne doskonale spełniają tę potrzebę. „Uprowadzenie dużego samolotu odnosi propagandowo, medialnie większy skutek niż zabicie w bitwie stu Izraelczyków” – stwierdził w 1970 roku w prasowym wywiadzie ówczesny przywódca Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny dr George Habash⁸.

Do najpopularniejszych działań w terroryzmie powietrznym należą⁹:

- porwanie statków powietrznych z pasażerami jako zakładnikami;
- stanowcze żądania po wylądowaniu samolotu na lotnisku wskazanym przez terrorystów;
- wysadzenie samolotu w powietrzu;
- przekazywanie żądań z pokładu uprowadzonego samolotu do rządu konkretnego kraju lub kilku krajów;
- użycie samolotu z pasażerami jako pocisku sterowanego, uderzającego w obiekty publiczne wybrane przez terrorystów.

Współcześnie terroryści stosują coraz bardziej zaawansowane technologicznie metody. Bardzo ważna jest zatem dobra organizacja i współpraca pomiędzy instytucjami chroniącymi nasze bezpieczeństwo, czyli strażą graniczną, wojskiem, służbą celną, policją, począwszy od rozpoznania zagrożeń, a skończywszy na odpowiedniej koordynacji działań podczas zwalczania aktu terroru.

Szczególną rolę w przeciwdziałaniu terroryzmowi lotniczemu odgrywiają Siły Powietrzne. Ich zadaniem jest zarówno reagowanie na ataki i ich zwalczanie

⁸ Ibidem, s. 5.

⁹ Ibidem, s. 6.

nie, jak i prewencja w tym zakresie. Za podstawowe działania prewencyjne Sił Powietrznych uznawane jest podwyższenie gotowości bojowej, przygotowanie dodatkowych sił i środków oraz wszystkie zachowania, które mają na celu zminimalizowanie zagrożenia. Działania zwalczające, czyli ściganie i reakcja, są podejmowane podczas zaistniałego aktu terroru powietrznego w celu zlikwidowania zagrożenia. Do takiego typu działań należy pościg służący przechwyceniu statku powietrznego oraz zmuszeniu go do zawrócenia lub lądowania na wyznaczonym lotnisku, a także zestrzelenie samolotu, który jest źródłem zagrożenia. W Polsce najważniejszym aktem prawnym umożliwiającym militarne oddziaływanie na cywilny statek powietrzny jest ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze¹⁰.

Podsumowując, do działań Sił Powietrznych zwalczających terroryzm lotniczy należą zatem¹¹:

- 1) Działania profilaktyczne:
 - tworzenie algorytmów działania;
 - symulacja zagrożeń;
 - organizowanie treningów i ćwiczeń.
- 2) Działania prewencyjne:
 - podnoszenie gotowości bojowej;
 - patrolowanie przestrzeni powietrznej;
 - wystawianie dodatkowych sił i środków.
- 3) Działania zwalczające:
 - przechwytywanie;
 - zmuszanie do lądowania (zawracania);
 - zestrzelenie.

Jednym z głównych komponentów Sił Powietrznych RP są wojska radiotechniczne. Nadzorują one przestrzeń powietrzną nad Polską oraz w najbliższym otoczeniu. Ich celem jest opracowywanie oraz dostarczanie w rzeczywistym czasie informacji radiolokacyjnej koniecznej podczas dowodzenia, walki oraz szkolenia innych jednostek Sił Powietrznych, jak również radiolokacyjne zabezpieczanie lotów i przelotów odbywających się nad terytorium naszego kraju. Nadrzędną jednostką jest z kolei Centrum Operacji Powietrznych (COP), które nadzoruje cały system obrony powietrznej kraju oraz dowodzi podległymi jednostkami. W COP podejmowane są decyzje o działaniach wobec statku powietrznego naruszającego polską

¹⁰ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 nr 130 poz. 1112 z późn. zm.).

¹¹ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu*, op. cit., s. 34–56.

przestrzeń powietrzną w trakcie wystąpienia ataku terrorystycznego. Siły Powietrzne obejmują również inne oddziały i pododdziały.

Gdy ma miejsce zagrożenie powietrzne spowodowane przez samoloty wykonujące lot w przestrzeni powietrznej RP bez zezwolenia, zastosować można takie środki, jak wezwanie do lądowania na wskazanym lotnisku, wezwanie do opuszczenia polskiej przestrzeni powietrznej lub zmiany parametrów lotu – kursu i wysokości, a także polecenie zaprzestania naruszania przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. Jeśli statek powietrzny nie dostosuje się do wskazanych wezwań i poleceń, może być przechwycony przez wojskowe aparaty latające, zmuszony do lądowania na wyznaczonym lotnisku, ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi z pokładu samolotu przechwytyjącego lub nawet zniszczony. Zlikwidowanie samolotu może zostać wykonane wyłącznie po jego uprzednim przechwyceniu i wydaniu ostrzeżeń. Do wyjątków w tym względzie zaliczane są: czynna napaść na cele usytuowane na obszarze naszego kraju lub agresja wobec nich, lot bez załogi oraz przypadki uzależnione względami bezpieczeństwa państwa, ale tylko jeśli organ dowodzący obroną powietrzną ma informacje od państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, że obcy samolot jest narzędziem użytym jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

O zachowaniu się wobec obcego samolotu w polskiej przestrzeni powietrznej decyduje państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, użycie bardziej radykalnych środków zapobiegania atakom terrorystycznym z powietrza zależy od organów wojskowych. O przechwyceniu samolotu i wydaniu strzałów ostrzegających decyduje natomiast dowódca operacyjny sił zbrojnych, zaś o zestrzeleniu – minister obrony narodowej.

Terroryzmu powietrznego nie można uznawać wyłącznie za element wewnętrznego bezpieczeństwa państwa, lecz także za problem międzynarodowy. Krajowe podmioty zapewniające bezpieczeństwo w powietrzu poszukują skutecznych form przeciwdziałania atakom, opierających się na procedurach spełniających standardy prawa międzynarodowego i zobowiązania sojusznicze. Takie działania z uwagi na specyfikę ruchu powietrznego nie będą jednak skuteczne bez współpracy międzynarodowej.

IDENTYFIKACJA POWIETRZNYCH ZAGROŻEŃ TERRORYSTYCZNYCH W SYSTEMIE OBRONY RP

Trzonem systemu bezpieczeństwa polskiej przestrzeni powietrznej jest system obrony powietrznej RP, a jego podstawowymi źródłami pozyskiwania

informacji są rozpoznanie radiolokacyjne i rozpoznanie radioelektroniczne¹².

Rozpoznanie radiolokacyjne polega na bezustannej obserwacji przestrzeni powietrznej przez stacje radiolokacyjne, wykrywaniu i śledzeniu obiektów powietrznych, określaniu ich położenia i charakterystyki oraz przekazywaniu tych informacji do stanowisk dowodzenia systemu obrony powietrznej RP. Rozpoznanie radiolokacyjne prowadzone jest etapami, informacje najpierw są zdobywane (poszukiwanie, wykrywanie i śledzenie obiektów powietrznych z wykorzystaniem aktywnych i pasywnych systemów radarowych), następnie opracowywane (określanie parametrów wykrytych i śledzonych obiektów), a na końcu udostępniane (dostarczanie informacji o sytuacji powietrznej osobom decydującym w systemie dowodzenia obroną powietrzną)¹³.

Rozpoznanie radioelektroniczne ma znacznie większy zasięg, polega na wykrywaniu i identyfikowaniu emisji pokładowych środków radioelektronicznych oraz ustaleniu ich położenia i charakteru działania.

Najstarszym źródłem pozyskiwania informacji o sytuacji powietrznej jest **rozpoznanie wzrokowe**. Polega na przekazywaniu przez obserwatorów meldunków o zauważonych obiektach powietrznych do stanowiska dowodzenia pododdziału radiotechnicznego. Jednym ze sposobów rozpoznania wzrokowego jest obserwacja wykonywana przez parę dyżurną. Jeśli rozpoznany obiekt nie stosuje się do poleceń pary dyżurnej, daje to podstawy do zidentyfikowania go jako źródła powietrznego zagrożenia terrorystycznego.

W systemie obrony powietrznej NATO, którego elementem jest system obrony powietrznej RP, rozpoznanie zapewniają również samoloty systemu wczesnego wykrywania i naprowadzania AWACS (Airborne Warning and Control System), który stanowi uzupełnienie natowskich naziemnych systemów wykrywania i identyfikowania obiektów. W grudniu 2006 roku Polska przystąpiła do natowskiej organizacji NAPMO, co umożliwiło jej m.in. korzystanie z samolotów E-3 systemu AWACS. System ten zapewnia zdolność operacyjną do dowodzenia i kierowania aktywnymi, defensywnymi i ofensywnymi środkami walki w czasie pokoju, kryzysu i wojny, uzupełnia obraz sytuacji przestrzeni powietrznej nad akwenami i na nich, nad lądem

¹² A. Gałęcki, A. Ziółkowski, *Pozyskiwanie informacji o sytuacji powietrznej. Cz. I*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2004, nr 10, s. 30.

¹³ *Ibidem*, s. 31.

i na lądzie¹⁴, a także dostarcza informacje z rozpoznania powietrznego do innych statków powietrznych lub naziemnych stanowisk dowodzenia.

W sytuacjach nadzwyczajnych, np. podczas wizyt w Polsce głów państw lub ważnych imprez sportowych, jak Euro 2012, naziemny system rozpoznania radiolokacyjnego może być dodatkowo wzmacniany. Dzieje się tak m.in. poprzez wprowadzenie stref ograniczonego ruchu lotniczego lub nawet całkowitego zakazu wykonywania lotów w rejonie kilkunastu czy kilkudziesięciu kilometrów od wyznaczonych miejsc.

Przy monitorowaniu stanu zagrożenia terrorystycznego z powietrza zakłada się, że każdy obiekt zbliżający się do przestrzeni powietrznej danego państwa narusza ją w niewiadomym celu i bez odpowiedniego zezwolenia, dlatego powinien być rozpatrywany jako obiekt potencjalnego zagrożenia. Takie założenie uznawane jest za właściwe i dotyczy wszystkich systemów obrony powietrznej, środków identyfikujących przynależność obiektów powietrznych i aktywnych środków udzielających pomocy¹⁵.

System obrony powietrznej RP funkcjonuje zgodnie z opracowaną przez NATO koncepcją działania w warunkach zagrożeń, jakie mogą być stworzone przez ataki terrorystyczne z wykorzystaniem cywilnych statków powietrznych. Zgodnie z tą koncepcją statki powietrzne mogące być źródłem zagrożenia podzielono na trzy kategorie:

- Suspected RENEGADE;
- Probable RENEGADE;
- Confirmed RENEGADE.

Zidentyfikowanie obiektu jako Suspected RENEGADE oznacza, że statek powietrzny przekroczył ograniczenia, zakazy i warunki ruchu lotniczego, np. pilot samolotu cywilnego nie reaguje na polecenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego, samolot całkowicie zmienił tor lotu, została przerwana korespondencja radiowa, informacje podawane przez radio nie dotyczą procedur lotniczych, przerwane zostało emitowanie sygnałów pochodzących z transpondera, organy państwowe przekazały zawiadomienie o zagrożeniu lub otrzymano nieokreśloną groźbę, która może być przekazana za pośrednictwem osób trzecich.

Identyfikacja statku powietrznego jako Probable RENEGADE oznacza, że obiekt spełnia kryteria Suspected RENEGADE, a ponadto: pilot samo-

¹⁴ AWACS może przekazywać informacje o sytuacji na lądzie w bardzo ograniczonym zakresie, nie jest w stanie wypełniać funkcji systemów JSTAR czy AGS.

¹⁵ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu*, op. cit., s. 3.

lotu włączył kod oznaczający uprowadzony statek powietrzny lub doszło do serii uprowadzeń, a dane wskazują, że obiekt prawdopodobnie może zostać wykorzystany do ataku terrorystycznego, lub też samolot zakwalifikowany jako podejrzany nie reaguje na polecenia wojskowego statku powietrznego, który wykonuje przechwycenie go podczas rozpoznania wzrokowego.

Z Confirmed RENEGADE mamy do czynienia, gdy bez żadnych wątpliwości dany statek powietrzny ma zostać użyty do ataku terrorystycznego z powietrza, a informację tę za pomocą sygnałów potwierdziła załoga samolotu.

Polska regularnie uczestniczy w międzynarodowych treningach sił i środków, które pozwalają na wykonywanie zadań w narodowym i sojuszniczym systemie obrony powietrznej.

PRAWO POLSKIE I MIĘDZYNARODOWE W KONTEKŚCIE ZWALCZANIA TERRORYZMU LOTNICZEGO

O terroryzmie lotniczym zaczęto szeroko dyskutować w latach 40. XX wieku. W roku 1944 w USA odbyła się konferencja, której tematem była przyszłość lotnictwa cywilnego, wzięły w niej udział 52 państwa, w tym Polska (rząd emigracyjny). Po czterodniowych dyskusjach przyjęte zostały cztery dokumenty, w tym tzw. konwencja chicagowska, która weszła w życie 4 kwietnia 1947 roku. Dotyczyła m.in. kwestii zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej, rejestracji samolotów, międzynarodowych standardów, licencji i certyfikatów, zakazu używania broni przeciwko lotnictwu cywilnemu oraz innych szczegółowych przepisów.

W latach 60. ubiegłego wieku odnotowano wiele przypadków uprowadzeń samolotów. 14 września 1963 roku Komitet Prawny Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) opracował dokument pod nazwą Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, zwany konwencją tokijską. Jest ona pierwszą międzynarodową konwencją dotyczącą karnego prawa lotniczego, odnosi się do wszelkich czynów mogących naruszać porządek i dyscyplinę na pokładzie oraz narażać na niebezpieczeństwo znajdujące się tam osoby i mienie bądź cały samolot. Dokument wszedł w życie 4 grudnia 1969 roku.

Liczba uprowadzeń statków powietrznych nie malała, dlatego 16 grudnia 1970 roku ICAO opublikowało Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, zwaną haską, która miała uzupełnić luki w zapisach konwencji tokijskiej, czyli m.in. zdecydowanie zaostrzyć kary

i doprecyzować pojęcia (np. definicję zawładnięcia statkiem powietrznym w locie). Konwencja haska została ratyfikowana przez 175 krajów, w tym Polskę.

Kolejny dokument tego typu podpisany został 23 września 1971 roku. Była to Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, zwana montrealską. Zwraca ona szczególną uwagę na współsprawstwo i pomoc w dokonywaniu aktu terrorystycznego, ale również wprowadza pojęcie samolotu „w służbie”, czyli od chwili rozpoczęcia przygotowań do lotu aż do upływu doby od lądowania¹⁶. Konwencja montrealska jest dopełnieniem konwencji haskiej i tokijskiej. Wszystkie trzy dokumenty dotyczą przestępstw przeciwko lotnictwu cywilnemu i tworzą system konwencji określany mianem systemu tokijsko-hasko-montrealskiego. Do dzisiaj pozostaje on ważnym narzędziem prawnym do ścigania podejrzanych sprawców przestępstw mających na celu działanie terrorystyczne przeciwko lotnictwu cywilnemu¹⁷.

W 2010 roku w Pekinie podczas konferencji ICAO sporządzono Konwencję o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących lotnictwa cywilnego, zwaną pekińską. Rozszerzyła ona zakres przestępstw związanych z lotnictwem cywilnym, m.in. uznała za nie już groźby dokonania ataku. Konwencja weszła w życie 1 lipca 2018 roku, nie została jak na razie ratyfikowana przez Polskę.

W Polsce kształtowanie lotnictwa cywilnego pod kątem prawnym i organizacyjnym odbywa się na podstawie wyżej opisanych konwencji międzynarodowych, przepisów Unii Europejskiej, a także Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze¹⁸. Bardzo ważnym dokumentem dotyczącym bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest w Polsce również Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC), który został wprowadzony przez Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego¹⁹. Działania w ramach KPOLC są podejmowane przez różne podmioty i dotyczą m.in.:

¹⁶ J. Cymerski, *Wybrane rozwiązania prawnomiędzynarodowe w obszarze przeciwdziałania i zwalczania terroryzmu*, „Kultura Bezpieczeństwa. Nauka – Praktyka – Refleksje” 2013, nr 14, s. 14.

¹⁷ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela. Studium polityczno-prawne*, Szczytno 2013, s. 124–125.

¹⁸ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 nr 130 poz. 1112 z późn. zm.).

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (t.j. Dz. U. 2018 poz. 631).

- obserwacji pasażerów podróżujących samolotami w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego;
- współpracy organów administracji publicznej, służb i wszelkich podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w transporcie lotniczym lub związanych z działalnością lotniczą;
- planowania działań na rzecz przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- opracowywania i aktualizacji programu ochrony lotnisk oraz wszelkich procedur związanych z bezpieczeństwem w ruchu lotniczym.

KPOLC uwzględnia ważną rolę instytucji, jaką jest Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC). Do głównych zadań ULC należy:

- kontrola przestrzegania prawa z zakresu lotnictwa;
- wydawanie certyfikatów dla podmiotów, które prowadzą działalność związaną z lotnictwem;
- wydawanie uprawnień w spawach lotnictwa cywilnego;
- utrzymywanie stałej i podstawowej jedności norm prawnych, postanowień i regulacji prawnych określonych przez Unię Europejską;
- nadzór nad eksploatacją statków powietrznych, a także prowadzenie rejestrów samolotów, urządzeń lotniczych, portów lotniczych, personelu oraz ewidencja lotnisk na terenie kraju.

Przedstawiciele ULC biorą ponadto udział w konferencjach grupy roboczej do spraw lotnictwa cywilnego w Radzie Europy oraz dbają o interesy polskiego lotnictwa w spotkaniach międzynarodowych.

Pieczę nad lotnictwem cywilnym w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej sprawuje z kolei Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP), powołana na mocy Ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej²⁰. Instytucja ta jest głównym koordynatorem przestrzeni powietrznej w kraju i ma możliwość inicjatywy w zarządzaniu tą przestrzenią. Jako pierwsza odbiera też informacje o bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego podczas lotów zarówno z polskiego portu lotniczego, jak i tych, które są wykonywane częściowo nad terytorium naszego kraju.

²⁰ Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (t.j. Dz. U. 2017 poz. 1967).

ŚRODKI OCHRONNE STOSOWANE W PORTACH LOTNICZYCH

Wykrywanie zagrożeń jest głównym elementem systemu bezpieczeństwa lotnictwa. Wczesne ich rozpoznanie daje możliwość jak najlepszego zabezpieczenia osób oraz infrastruktury, które mogą zostać zaatakowane²¹.

Porty lotnicze podlegają ochronie na podstawie aktów prawnych oraz z powodu zaliczenia ich do infrastruktury krytycznej²². Zasadniczym elementem fizycznej ochrony lotniska jest odnalezienie przedmiotów, które mogą zostać wykorzystane do ataku. Skuteczny system ochrony w tym zakresie powinien składać się z kilku elementów:

- dokładnego monitorowania osób w kluczowych miejscach lotniska;
- połączenia systemu monitoringu z systemem kontroli dostępu zaopatrzonego w ruchome oraz stacjonarne kamery;
- punktów kontroli pasażerów oraz personelu;
- systemu, który sygnalizuje atak i złamanie przepisów bezpieczeństwa²³.

Kluczowa jest również dobra komunikacja między służbami ochrony i indywidualnymi funkcjonariuszami, a także wsparcie ich działań w postaci:

- systemu identyfikacji potencjalnych niebezpiecznych substancji chemicznych;
- systemu wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych;
- systemu potwierdzania obecności skażenia biologicznego²⁴.

Ochrona portów lotniczych polega również na tym, aby uniemożliwić osobom nieupoważnionym dostęp do pewnych stref. Jednym ze środków bezpieczeństwa jest podział obszaru portu lotniczego na określone strefy²⁵:

- ogólnodostępną – strefa dostępna dla każdej osoby bez koniecznej kontroli bezpieczeństwa, stale monitorowana przez służby ochrony, zalicza się do niej m.in. obszar przed lotniskiem, parking lotniska oraz halę terminala przed punktami kontroli;
- operacyjną – strefa z ograniczonym dostępem, m.in. powierzchnia manewrowa;

²¹ T.R. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Wybrane zagadnienia i źródła prawa międzynarodowego*, Szczytno 2010, s. 80.

²² Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t.j. Dz. U. 2019 poz. 1398), art. 3.

²³ R. Mościcki, *System ochrony i bezpieczeństwa na współczesnym lotnisku cywilnym*, „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” 2008, nr 1, s. 20.

²⁴ G. Cieślak, *Ewolucja ochrony portów lotniczych*, „Terroryzm” 2009, nr 2, s. 21.

²⁵ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona...*, op. cit., s. 201.

- zastrzeżoną – strefa, która jest częścią strefy operacyjnej, a dostęp do niej po kontroli bezpieczeństwa posiadają tylko pasażerowie z ważnym biletem oraz upoważniony personel;
- krytyczną strefy zastrzeżonej – strefa, która jest częścią strefy zastrzeżonej i podlega dodatkowej kontroli.

Do przekraczania granic stref są upoważnieni wyłącznie pracownicy portów lotniczych, jednak w sposób ściśle ograniczony. Między strefą ogólnodostępną a operacyjną konieczne jest wyraźnie wyznaczenie granicy przez zastosowanie środków ochrony fizycznej oraz technicznej, czyli oddzielenie barierami technicznymi. Do środków ochrony fizycznej zaliczane są posterunki, patrole i konwoje, natomiast do środków technicznych należy wykorzystanie nowoczesnej techniki, m.in. monitoringu, a także barier pozasobowych, czyli wszelkiego rodzaju bram i ogrodzeń²⁶. Aby przekroczyć granice stref operacyjnych, należy ponadto mieć jedną z następujących kart: pokładową, identyfikacyjną portu lotniczego, identyfikacyjną członka załogi, identyfikacyjną właściwego organu krajowego lub identyfikacyjną organu regulacyjnego²⁷. Karty koniecznie trzeba nosić w widocznych miejscach i pokazywać na żądanie służb. Przeszkodą w uzyskaniu przez pracownika pozwolenia na swobodne poruszanie się po lotnisku bez eskorty są incydenty i powiązania kryminalne z przeszłości.

W ochronie portów lotniczych bardzo istotne jest wyszkolenie kadry pracowniczej, zarówno teoretyczne, jak i praktyczne. Sposób organizacji i prowadzenia szkoleń w tym zakresie określa Krajowy Program Szkolenia (KPS)²⁸.

ŚRODKI OCHRONNE STOSOWANE NA POKŁADZIE STATKU POWIETRZNEGO

Statki powietrzne przebywające na lotnisku lub w miejscach garażowania są poddane ochronie przed jakąkolwiek ingerencją. Gdy samolot znajduje się w części krytycznej strefy zastrzeżonej, stanowi to wystarczającą ochronę, bez konieczności stosowania dodatkowych środków specjalnych. Wykorzystywane jest natomiast indywidualne zabezpieczenie samego samolotu,

²⁶ Ibidem. Por. K. Gefert, *Europejski model ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem i innymi bezprawnymi ingerencjami na przykładzie Polski*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2017, nr 17 (9), s. 222.

²⁷ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona...*, op. cit., s. 201–202.

²⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (t.j. Dz. U. 2016 poz. 1852).

czyli ochrona przed nieupoważnionym wstępem na jego pokład. Wówczas wszystkie drzwi statku powietrznego zostają zamknięte lub zaplombowane, a urządzenia ułatwiające wstęp do samolotu zostają umieszczone w dużej odległości od miejsca jego postoju. Na niektórych lotniskach stosowane są kamery CCTV, posiadające funkcję szybkiego wykrywania ruchu, połączone z systemem ochrony portu lotniczego.

Podczas odbywania lotu o podwyższonym ryzyku wystąpienia ataku terrorystycznego stosuje się ochronę fizyczną. Gdy pojawi się informacja, że na pokład samolotu udało się dostać osobom podejrzanym, statek powietrzny zostaje przeszukany²⁹.

Aby chronić statek powietrzny w locie, kokpit oddziela się od strefy pasażerskiej drzwiami wzmocnionymi oraz zamykanymi na klucz od strony wewnętrznej. Taki obowiązek został wprowadzony po zamachach z 2001 roku, a szczegółowe wymagania w tym zakresie zawarto w załączniku 6 do konwencji chicagowskiej. Niektóre loty zostają określone jako szczególnie zagrożone ze względu na wysoką możliwość pojawienia się zagrożenia terrorystycznego lub podczas eskortowania przestępców. Wtedy stosuje się warty z udziałem Straży Granicznej³⁰.

ZAKOŃCZENIE

Samoloty są współcześnie powszechnym środkiem transportu, ale w rękach terrorystów stają się jedną z najgroźniejszych broni powodujących zagrożenie bezpieczeństwa zdrowia i życia człowieka. Terroryzm jest zjawiskiem nieprzewidywalnym, nikt nie wie, kiedy i gdzie nastąpi atak, dlatego bardzo istotnym i trudnym wyzwaniem jest zapobieganie atakom i – w przypadku lotnictwa – utrzymywanie bezpieczeństwa zarówno na lotniskach, jak i w trakcie lotów.

Przedstawione w artykule zagadnienia pozwoliły udowodnić, że terroryzm lotniczy to poważne zagrożenie współczesnego świata, które rozwija się wraz z lotnictwem i technologią. Świadczą o tym liczne dokumenty krajowe i międzynarodowe regulujące kwestie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, a także zaawansowane środki kontroli i ostrożności stosowane w portach lotniczych i na pokładach samolotów oraz przez instytucje zaj-

²⁹ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona...*, op. cit., s. 225–226.

³⁰ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (t.j. Dz. U. 2017 poz. 2108).

mujące się kontrolą przestrzeni powietrznej. Choć odprawy na lotniskach bywają uciążliwe dla pasażerów, są koniecznym i potrzebnym warunkiem podróżowania samolotami.

BIBLIOGRAFIA

- Aleksandrowicz T.R., Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Wybrane zagadnienia i źródła prawa międzynarodowego*, Szczytno 2010.
- Cieślak G., *Ewolucja ochrony portów lotniczych*, „Terroryzm” 2009, nr 2.
- Cymerski J., *Wybrane rozwiązania prawnomiędzynarodowe w obszarze przeciwdziałania i zwalczania terroryzmu*, „Kultura Bezpieczeństwa. Nauka – Praktyka – Refleksje” 2013, nr 14, s. 5–30.
- Galicki Z., *Terroryzm lotniczy*, Warszawa 1981.
- Gałecki A., Ziółkowski A., *Pozyskiwanie informacji o sytuacji powietrznej. Cz. I*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2004, nr 10, s. 29–34.
- Gefert K., *Europejski model ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem i innymi bezprawnymi ingerencjami na przykładzie Polski*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2017, nr 17 (9), s. 214–230.
- Gotowała J., *Niepokój w powietrzu*, „Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej” 2003, nr 1.
- Karolczak K., *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 1995.
- Kurowski T., *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu terrorystycznego*, praca licencjacka napisana pod kierunkiem dra hab. Juliusza Piwowarskiego, prof. WSBPI na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2019.
- McWhinney E., *The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, Leiden 1975.
- Mościcki R., *System ochrony i bezpieczeństwa na współczesnym lotnisku cywilnym*, „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” 2008, nr 1, s. 20–22.
- Patterns of Global Terrorism* 1994, Washington, D.C. 1994.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (t.j. Dz. U. 2017 poz. 2108).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (t.j. Dz. U. 2018 poz. 631).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (t.j. Dz. U. 2016 poz. 1852).

Siadkowski A.K., *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela. Studium polityczno-prawne*, Szczytno 2013.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t.j. Dz. U. 2019 poz. 1398).

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 nr 130 poz. 1112 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (t.j. Dz. U. 2017 poz. 1967).

CITE THIS ARTICLE AS

T. Kurowski, *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu terrorystycznego*, „Security, Economy & Law” 1/2020 (XXVI), s. 24–41, DOI: 10.24356/SEL/26/2.

Licence: This article is available in Open Access, under the terms of the Creative Commons License Attribution 4.0 International (CCBY 4.0; for details please see <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the author and source are properly credited. Copyright © 2020 University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow