

Tadeusz Compa
Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie
tadcom@wp.pl

Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego

Modern threats to air transport safety

Streszczenie:

Rozwój komunikacji lotniczej niesie ze sobą wiele zagrożeń, których źródłem mogą być siły przyrody lub zawodność sprzętu. Największym zagrożeniem jest jednak czynnik ludzki, a zwłaszcza świadoma destrukcyjna działalność człowieka. Zagrożenia ze strony sił przyrody da się przewidzieć i poprzez odpowiednie zarządzanie ryzykiem można uniknąć wielu tragicznych zdarzeń. W opinii specjalistów od bezpieczeństwa lotniczego, oraz samych pasażerów, za największe zagrożenie uznaje się terroryzm lotniczy, bezprawne przejście kontroli nad statkiem powietrznym oraz błąd ludzki. Biorąc pod uwagę różnorodność zagrożeń, jakie mogą mieć miejsce w lotnictwie, autor skupił się na terroryzmie powietrznym, a zwłaszcza formach i metodach przeprowadzenia ataku terrorystycznego. Pominęto problemy przeciwdziałania innym rodzajom zagrożeń ze względu na zbyt szeroki zakres tematyczny.

Słowa kluczowe: zagrożenia w lotnictwie, bezprawna ingerencja, terroryzm, ochrona lotnictwa, cyberterroryzm, przenośne przeciwlotnicze zestawy raketowe

Summary:

The development of air transport carries many risks, which can be attributed to forces of nature, equipment failures, but the greatest threat is the human factor, and especially the conscious destructive activity of a man. Threats from the forces of nature can be foreseen and through adequate risk management tragic scenarios can be usually avoided. The air terrorism, unlawful seizure of aircraft and human error are considered as the greatest threat in the opinion of air safety specialists and the passengers themselves. The variety of threats that can occur in aviation have caused that authors of this paper focused on air terrorism, especially the forms and methods of terrorist attacks. The ways of counteracting other types of threats have been omitted due to the wide scope of the topic.

Keywords: aviation threats, unlawful interference, terrorism, aviation security, cyber terrorism, mobile anti-aircraft missile

1. Uwagi wstępne

Bezpieczeństwo, w najbardziej ogólnym ujęciu, oznacza brak zagrożeń lub ochronę przed zagrożeniami. Brak zagrożenia stanowi jeden, istotny ale nie jedyny aspekt bezpieczeństwa. Zagrożenie to także pewien stan psychiki lub świadomości, wywołany postrzeganiem pewnych zjawisk, jako niekorzystne lub niebezpieczne. W takim ujęciu zagrożenie mieści się w sferze świadomości i ma charakter subiektywny.

Rozpatrując współczesną typologię bezpieczeństwa można stwierdzić, że badacze zbyt małą wagę przywiązują do zagrożeń bezpieczeństwa komunikacyjnego, pomimo, że liczba ofiar wypadków komunikacyjnych jest przerażająca¹. Tylko Polsce, ginie w wypadkach komunikacyjnych ok. 4000 osób rocznie, w tym ok. 20 osób w wypadkach lotniczych. Według danych zawartych w statystykach ICAO (*International Civil Aviation Organization – ICAO*), które prowadzone są od 1947 r., rocznie, w wypadkach lotnictwa komunikacyjnego na świecie ginie ok. 800 osób. Są to oczywiście dane uśrednione. A więc nie będzie truizmem twierdzenie, że statek powietrzny (samolot, śmigłowiec) jest uznawany za najbezpieczniejszy środek transportu. Wypadki w powietrzu zdarzają się niezwykle rzadko, a liczba poszkodowanych osób w tych wypadkach jest zdecydowanie mniejsza niż, np. w wypadkach drogowych. Każde zdarzenie lotnicze, jako hit medialnym, jest nagłaśniane przez wszystkie funkcjonujące media. Wypadki oraz inne incydenty lotnicze są rzadkością i mimo coraz bardziej wyrafinowanej techniki lotniczej nie da się ich całkowicie wyeliminować. Można je tylko zminimalizować.

Nie jest intencją autora dokładne zestawianie danych o wypadkach i incydentach lotniczych, a raczej analizowanie przyczyn powstawania tego typu zdarzeń – analizowanie zagrożeń i wskazywanie rozwiązań w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa, a przynajmniej utrzymania dotychczasowego poziomu.

Każde zagrożenie w transporcie lotniczym skutkuje załamaniem się rynku lotniczego, a to z kolei przekłada się na funkcjonowanie całej branży. Po zamachach terrorystycznych w dniu 11 września 2001 r., w których śmierć poniosło ok. 3000 osób, spadła liczba przewozów pasażerskich na świecie o 18,4%. Skutkowało to bankructwem wielu linii lotniczych, ograniczeniem produkcji samolotów oraz zwolnieniami pracowników zatrudnionych w branży lotniczej. Tylko Stany Zjednoczone, po wydarzeniach z 11 września zredukowały zatrudnienie

¹ Wg Światowej Organizacji Zdrowia, tylko w wypadkach drogowych na świecie ginie rocznie ok. 1,2 mln osób, http://pl.wikipedia.org/wiki/Kategoria:Katastrofy_drogowe [dostęp: 12.12.2014 r.].

w lotnictwie o ok. 80 000 pracowników, zmniejszyły przewozy o ok. 20%, a łączne starty przewoźników amerykańskich szacowane są na ok. 5 mld. USD². Zamach spowodował również gigantyczne straty finansowe w USA. Około 13 mld dolarów to straty materialne, około 35 – 50 mld dolarów to straty firm ubezpieczeniowych. Straty spowodowane spadkiem cen akcji w pierwszym tygodniu po ataku wyniosły około 1,2 biliona dolarów³. Można też uznać, że wydarzenia z 11 września 2001 roku były zaczątkiem kryzysu ekonomicznego i polityczno-militarnego w Stanach Zjednoczonych Ameryki, który przekształcił się w kryzys o globalnym zasięgu. Kryzys zawsze zaczyna się od pewnego zdarzenia stanowiącego punkt zapalny. Tym punktem zapalnym były wydarzenia z 11 września 2001 r., które potwierdziły, że samolot może być bombą o ogromnej sile rażenia. Obnażyły one niedoskonałość, a wręcz słabość praktycznie wszystkich systemów bezpieczeństwa funkcjonujących w państwach i w portach lotniczych. Potwierdziły też tezę, że terroryści są coraz bardziej przebiegli i zdeterminowani, mają dostęp do najbardziej wyrafinowanej techniki, potrafią pokonać systemy ochrony w funkcjonujące w portach lotniczych, przechytrzyć służby bezpieczeństwa i zadać potężny cios.

Po zamachach z 11 września 2001 r. bezpieczeństwo transportu lotniczego stało się priorytetem w wymiarze globalnym, choć działalność Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na rzecz bezpieczeństwa międzynarodowej żeglugi powietrznej podjęta została znacznie wcześniej, bo praktycznie z chwilą powołania tej organizacji. Z inicjatywy ICAO przyjęto trzy konwencje o zwalczaniu bezprawnych czynów popełnionych na pokładach samolotów. Były to:

- 1) Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, przyjęta w 1963 r. w Tokio, nazywana potocznie Konwencją Tokijską;
- 2) Konwencja o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych powstała w Hadze 16 grudnia 1970 r., nazywana Konwencją Haską;
- 3) Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., potocznie nazywana Konwencją Montrealską.

² M. Baczworow, T. Napierała, *Wpływ wydarzeń 11 września 2001 r. na turystykę światową*, Łódź 2002, s. 77.

³ http://coin.wne.uw.edu.pl/finanse/Artykuly/ewa_engel-11_wrzesnia.html [dostęp: 02.12.2015 r.].

Po roku 2001 i ataku terrorystów na WTC i Pentagon zaistniała potrzeba opracowania nowych aktów prawnych zwiększających skuteczność działań w walce z terroryzmem w lotnictwie. Nowe instrumenty prawne były niezbędne by zaktualizować istniejące konwencje z początku lat 70. i zwiększyć skuteczność prawa w walce z terroryzmem powietrznym. W czasie konferencji w Pekinie przyjęto projekty dwóch dokumentów. Pierwszy z nich to Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów związanych z międzynarodowym lotnictwem cywilnym, sporządzona w Pekinie dnia 10 września 2010 r. (Konwencja Pekinińska), która zastępuje Konwencję Montrealską. Przyjęcie Konwencji Pekinińskiej jest wyrazem zaniepokojenia społeczności światowej niską skutecznością prawa międzynarodowego w walce z terroryzmem powietrznym.

Drugi z instrumentów: *Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, sporządzony w Pekinie, będący wyrazem zaniepokojenia społeczności międzynarodowej eskalacją aktów bezprawnej ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu na całym świecie, uzupełnia postanowienia *Konwencji Haskiej* w celu powstrzymania i zwalczania aktów bezprawnego zawładnięcia lub przejścia kontroli nad statkami powietrznymi oraz w celu poprawy ich skuteczności.

2. Kategorie bezpieczeństwa lotniczego

Desygnatem bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej jest zarówno bezpieczeństwo operacyjne, w rozumieniu wykonywania lotów, jak i bezpieczeństwo przed aktami bezprawnej ingerencji lub (co nie jest tożsamym pojęciem) przed zagrożeniami terrorystycznymi⁴. W odróżnieniu jednak od zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, akt bezprawnej ingerencji, zgodnie z jego definicją, cechuje celowość i bezprawność. Inaczej więc będzie traktowane nieumyślne wtargnięcie na pole manewrowe lotniska, inaczej - wtargnięcie celowe z użyciem pojazdu mechanicznego w celu zakłócenia funkcjonowania ruchu lotniczego. Pierwsze jest obszarem działań określanymi jako *bezpieczeństwo operacji lotniczych (safety)*, drugie — *ochrony lotnictwa cywilnego (security)*⁵.

Według M. Bielskiego i A. Krawczyka⁶, *safety* ma konotację statyczną, tzn. dotyczy stanu bezpieczeństwa osiągniętego, *security* zaś kojarzy się bardziej

⁴ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela. Studium politologiczno-prawne*, Szczytno 2013, s. 58.

⁵ Tamże, s. 59.

⁶ M. Bielski, A. Krawczyk, *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Zarządzanie i Ekonomia” 2010, nr 4, s. 10.

z dynamiką – odnosi się do budowania systemu bezpieczeństwa i zapewnienia bezpieczeństwa oraz ochrony. W tym właśnie aspekcie będziemy rozpatrywać bezpieczeństwo transportu lotniczego. O ile w przypadku lotnictwa cywilnego, główny nacisk położony jest na przeciwdziałanie zagrożeniom i ograniczanie ryzyka (*hazard/risks*), to w lotnictwie wojskowym podczas realizacji zadań bojowych, na czoło zadań – co zrozumiale – wysuwa się przede wszystkim zwalczanie zagrożeń (*threats*). Trudno się zgodzić z tymi poglądami, gdyż szeroko rozumiane bezpieczeństwo lotnictwa (*safety i security*) należy rozpatrywać zarówno jako stan, jak i proces, podlegający dynamicznym przemianom. *Safety* obejmuje działania wszystkich służb żeglugi powietrznej⁷ oraz służb lotniskowych, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa statkom powietrznym w przestrzeni powietrznej i na lotniskach. Zadaniem służb lotniskowych jest utrzymanie sprawności pola naziemnego ruchu lotniczego, infrastruktury nawigacyjnej, radionawigacyjnej, zarządzanie ruchem na płytach, ochrona przed pożarem i prowadzenie działań ratowniczych, usuwanie unieruchomionych statków powietrznych i wiele innych.

Security, oznacza ochronę statków powietrznych w portach lotniczych oraz w locie (warty ochronne), ochronę pasażerów, elementów infrastruktury krytycznej, prowadzenie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, ładunków oraz poczty, nadzorowanie systemu przepustowego, patrolowanie i monitorowanie lotnisk. Ochroną zajmują się etatowe służby bezpieczeństwa portów lotniczych; służby państwowe (Policja, Straż Graniczna) oraz służby zewnętrzne, świadczące usługi w zakresie ochrony na podstawie umów cywilno-prawnych.

Zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego możemy rozpatrywać jako zagrożenia militarne, i zagrożenia pozamilitarne. Zagrożenia terroryzmem możemy nazwać zagrożeniami nietradycyjnymi (pozamilitarnymi), które zasadniczo różnią się od zagrożeń militarnych (wojny). Cechuje je duża nieprzewidywalność (a więc i zaskoczenie), co do: miejsca, czasu, sposobu wywołania i oddziaływania zakłóceń oraz zagrażającego podmiotu. Nie stanowią one zagrożenia dla bezpieczeństwa całego państwa, nie naruszają jego niezawisłości, integralności terytorialnej i rozwoju, są jednak dokuczliwe i niebezpieczne dla obywateli i funkcjonowania niektórych elementów infrastruktury państwa.

⁷ Do służb żeglugi powietrznej zalicza się służby: ruchu lotniczego, informacji lotniczej, meteorologiczne oraz komunikacji, nawigacji i dozoru.

3. Bezprawna ingerencja i terroryzm lotniczy

Postrzeganie terroryzmu powietrznego wymaga szerszego spojrzenia na to zjawisko, bo jak już wspomniano, nie ma grup terrorystycznych, nastawionych wyłącznie na destrukcyjne działania przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa. Są za to terroryści, specjalizujący się w działaniach związanych z bezprawną ingerencją w funkcjonowanie lotnictwa.

Z naukowego punktu widzenia ważne jest rozróżnienie aktu terrorystycznego i aktu bezprawnej ingerencji. Nie zawsze akt bezprawnej ingerencji będzie traktowany, jako atak terrorystyczny na statek powietrzny lub infrastrukturę lotniczą. Różne są też implikacje w projektowaniu systemów bezpieczeństwa i ochrony. A.K Siadkowski uważa, że „zapewnienie bezpieczeństwa będzie adekwatne do działań antyterrorystycznych, zaś ochrona lotnictwa cywilnego zostanie przypisana do przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji. Taki tok rozumowania jednak nakazywałby rozdzielność lub podejmowanie równoległych działań. W praktyce, obszary te nakładają się na siebie, zawężając tylko lub rozszerzając katalog możliwych działań lub stosowania określonych instrumentów, np. prawnych, fizycznych. Również różnice w systemach przeciwdziałania aktom terrorystycznym i aktom bezprawnej ingerencji będą nieznaczne”⁸.

Aktem bezprawnej ingerencji będziemy określać akt lub próby dokonania aktów, mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego (wojskowego) i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo, tj.:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w trakcie lotu;
- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym na ziemi;
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach;
- bezprawne wtargnięcie na pokład statku powietrznego, do portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego;
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni, niebezpiecznego urządzenia lub materiału, przeznaczonych do celów przestępczych;
- przekazanie nieprawdziwej informacji, mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, pa-

⁸ Por. A.K. Siadkowski, s. 65.

sażerów, załóg lotniczych, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, w porcie lotniczym lub na terenie obiektu lotnictwa cywilnego⁹.

Akt bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym w locie to czyn bezprawny, polegający na przejęciu nad nim kontroli albo usiłowanie popełnienia takiego czynu przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia. Bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi w większości przypadków skierowane jest nie przeciwko konkretnej osobie (organizacji lotniczej), ale przeciwko państwu, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny lub do którego należy statek powietrzny. Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym odnosi się do statku powietrznego w służbie¹⁰. Bezprawna ingerencja odnosi się nie tylko do statków powietrznych, ale dotyczy również lotniczych urządzeń naziemnych i pokładowych, terminali lotniskowych i innych elementów infrastruktury portów lotniczych. Jako akty bezprawnej ingerencji uznać możemy przekazywanie nieprawdziwych informacji, mogących spowodować zagrożenie w ruchu lotniczym, a także zakłócenia w pracy systemów komunikacji, nawigacji i dozoru. Akt bezprawnej ingerencji może być traktowany jako terroryzm powietrzny lub też nie. Zależy to od skali zjawiska i sprowadzonego zagrożenia na statek powietrzny, a zwłaszcza na jego pasażerów, załogę oraz ładunek.

Aby przejść do dalszych analiz, zasadne jest ustalenie pewnych różnic w definiowaniu pojęć: bezprawna ingerencja, akt bezprawnej ingerencji, terroryzm powietrzny, terroryzm lotniczy.

Pojęcie terroryzmu powietrznego jest ściśle związane z bezpieczeństwem powietrznym, a więc w pierwszej kolejności należy określić zakres pojęcia „bezpieczeństwo powietrzne”, ma ono bowiem szerszy wymiar. W sensie ogólnym, bezpieczeństwo jest dość szeroko opisane. Najczęściej definiuje się je, jako stan, który daje poczucie pewności i gwarancje jego zachowania oraz szansę na doskonalenie. Rozpatrywanie bezpieczeństwa powietrznego w podobnych kategoriach nie daje pełnego obrazu i wymaga kompleksowego podejścia do problemu ze względu na czynniki składowe. Wśród czynników składowych bezpieczeństwa powietrznego wymienia się: zintegrowaną obronę powietrzną, nadzór nad skoordynowanym przepływem ruchu statków powietrznych oraz jednolity cywilno-wojskowy obraz aktywności lotnictwa w przestrzeni po-

⁹ Na podst. Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, wyd. IX, marzec 2011.

¹⁰ Zgodnie z art. 2 *Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 r.* (Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37) statek powietrzny jest w służbie od chwili, w której personel naziemny lub załoga rozpoczyna przygotowywanie go do określonego lotu aż do upływu dwudziestu czterech godzin po każdym lądowaniu; okres służby rozciąga się w każdym przypadku na cały okres, w ciągu którego statek powietrzny jest w locie.

wietrznej. W kontekście tych wyjaśnień można przyjąć, że bezpieczeństwo powietrzne to stan równowagi między zagrożeniami działań powietrznych a dostępnymi zasobami obronnymi, powiązanymi w zintegrowany system nadzoru militarnych i niemilitarnych środków bezpieczeństwa, utrzymywanych w odpowiedniej gotowości operacyjnej w celu ochrony granic powietrznych, zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa w powietrzu i na ziemi oraz utrzymania skoordynowanego ruchu statków powietrznych, kierowany przez narodowe i ponadnarodowe organizacje lotnicze oraz wojskowe organy dowodzenia siłami powietrznymi.

Czym zatem jest terroryzm powietrzny i jakie miejsce zajmuje w systemie bezpieczeństwa powietrznego? Na potrzeby badawcze można przyjąć, że: „terroryzm powietrzny jest przemyślaną formą stosowania przemocy, urzeczywistnianą w wyniku wykorzystania działań lotnictwa (procedur, techniki i zasobów) do akcji wymuszenia określonych zachowań, w tym zastraszania rządów albo organizacji lotniczych, w celach politycznych, ekonomicznych lub innych, prowadzonych przez pojedyncze osoby, organizacje polityczne lub grupy przestępcze”¹¹.

Jeśli uwzględnić także ogólną definicję terroryzmu przyjętą przez Departament Stanu USA, to można uznać, że: „terroryzm powietrzny jest bezprawnym, brutalnym aktem, z premedytacją dokonany na statki powietrzne lub obiekty infrastruktury lotniczej i lotniskowej w celu sprowadzenia zagrożenia na pasażerów (przewożone ładunki lub obiekty naziemne) i spowodowania chaosu w działaniach lotnictwa, najczęściej realizowanym w celach politycznych (ekonomicznych i innych) przez grupy mniejszości narodowych, grupy przestępcze lub tajnych agentów. Celem takiego aktu, zazwyczaj jest wywarcie nacisku na jakiś naród (organizację)”¹².

Terroryzm powietrzny charakteryzuje się różnymi formami dokonywania zamachów: od typowych uprowadzeń, poprzez podkładanie w samolotach ładunków wybuchowych, aż po niszczenie ich na płytach lotnisk. K. Jałoszyński dokonał podziału terroryzmu powietrznego, biorąc pod uwagę sposób wykonania ataku (rys. 1)¹³.

Często zamiast terroryzmu powietrznego, zwłaszcza w różnego rodzaju aktach prawnych, mówi się o bezprawnym uprowadzeniu (zawładnięciu) statków powietrznych lub bezprawnej ingerencji na pokładzie. Do aktów bezprawnej ingerencji — nie zdefiniowanych w *Załączniku 17 do Konwencji o międzynarod-*

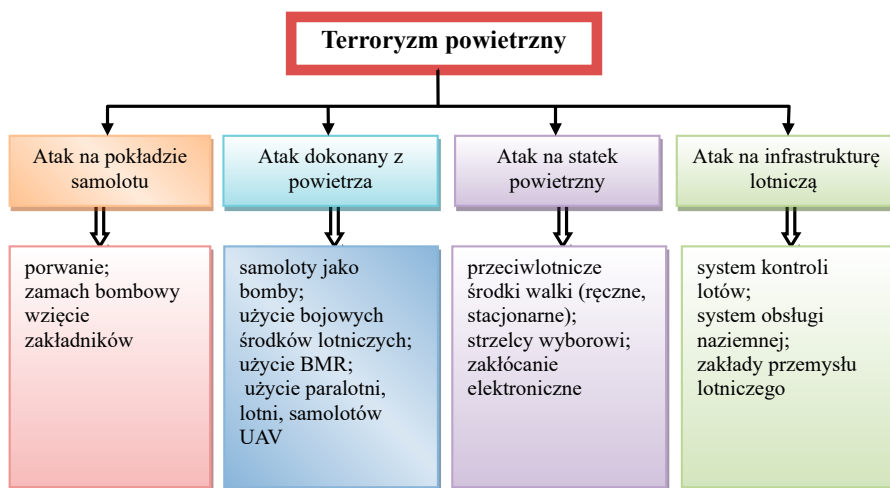
¹¹ Tamże, s. 14.

¹² T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie*, Dęblin 2012, s. 64.

¹³ K. Jałoszyński, *Współczesny wymiar terroryzmu*, Warszawa 2008, s. 178.

dowym lotnictwie cywilnym — należy zaliczyć zawładnięcie statkiem powietrznym, inne akty gwałtu i inne bezprawne czyny zagrażające bezpieczeństwu lotnictwa i w ogóle bezpieczeństwu osób i mienia w związku z działalnością lotnictwa cywilnego¹⁴.

Rysunek 1. Możliwości przeprowadzenia ataku terrorystycznego



Źródło: K. Jałoszyński, *Współczesny wymiar terroryzmu*, Warszawa 2008, s. 178.

W publikacjach amerykańskich występuje pojęcie *skyjacking*, co w tłumaczeniu na język polski może znaczyć podniebne uprowadzenie¹⁵. W powszechnej praktyce jednakże używa się terminu, wcześniej przywoływanego: terroryzm powietrzny (lotniczy). Takie określenie umożliwia postawienie wspólnego mianownika dla wszystkich czynów przestępczych zagrażających bezpieczeństwu międzynarodowej żeglugi powietrznej. Należy jednakże zauważyć, iż obszar oddziaływania terroryzmu lotniczego nie jest ograniczony tylko i wyłącznie do samolotów, lecz obejmuje również całą infrastrukturę związaną z lotnictwem. Z zamachami skierowanymi przeciwko statkom powietrznym oraz infrastrukturze lotnisk, wiąże się bezpośrednio pojęcie bezprawnej ingerencji, które ma na celu precyzyjne określenie wszystkich możliwych sytuacji zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych i lotnisk, a przez to skuteczne im zapobieganie oraz ściganie ich sprawców.

¹⁴ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002, s. 444.

¹⁵ K. Jałoszyński, *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, „Zeszyty Naukowe ASW” 1989 nr 57, s. 127.

Akty terroryzmu powietrznego są aktami przeciwko jednostce ludzkiej, mającymi na celu stworzenia zagrożenia życia, porwanie i wzięcie zakładników, spowodowanie zniszczeń w sprzęcie lotniczym i infrastrukturze towarzyszącej w lotnictwie, a także spowodowanie strat państwa w infrastrukturze publicznej oraz w systemie transportowym, w systemach teleinformatycznych i innych. Osiąga się to w wyniku zawładnięcia statkiem powietrznym w celu destrukcji statku lub obiektów na ziemi w rejonie lotniska i poza nim, w efekcie czego zagrożone jest życie ludzkie. Istnieje też realna groźba zakłócenia lub przerwania funkcjonowania najważniejszych organów publicznych. Za terroryzm uważa się również groźbę popełnienia takich czynów. Tak liczne interpretacje zjawiska terroryzmu i wynikające stąd trudności definicyjne powodują, że koniecznością staje się sformułowanie jednej, uogólnionej definicji terroryzmu powietrznego.

Na podstawie dotychczasowych rozważań, można przyjąć, że: akt terroryzmu (w tym terroryzmu powietrznego) będzie miał miejsce, jeśli będzie to dokładnie zaplanowana i przemyślana forma przemocy realizowana zarówno przez grupy, jak i pojedyncze osoby, w celu zastraszenia bądź wymuszenia określonych działań lub ich zaniechania, realizowana z pobudek politycznych, ekonomicznych i innych, wprowadzająca chaos w państwie lub określonych organizacjach, np. lotniczych.

Na potrzeby dalszych badań nad zjawiskiem terroryzmu lotniczego proponujemy przyjęcie, następującej definicji: „terroryzm lotniczy to celowy i przemyślany akt destrukcji, skierowany przeciwko zasobom lotnictwa, służący zadaniu znacznych strat (ludzkich i materialnych) oraz spowodowaniu chaosu w działalności lotniczej, ukierunkowany na wywołanie strachu oraz wymuszenie określonych działań lub zaniechanie tych działań, podejmowany przez pojedyncze osoby lub grupy nacisku (ideologicznego lub przestępczego), najczęściej z pobudek politycznych”¹⁶.

Już dawno terroryzm określono plagą XXI wieku, „pełzającą” trzecią wojną światową. Działania terrorystyczne zawierają w sobie zarówno elementy militarne, jak i niemilitarne, obejmujące bardzo różnorodne środki: od zamachów samobójczych, samochodów-pułapek, do zamachów z użyciem improwizowanych ładunków wybuchowych oraz do uprowadzania i przetrzymywania osób, a także stosowanie cyberterroryzmu, który może okazać się bardziej niebezpieczny niż podkładanie bomb i uprowadzanie statków powietrznych.

¹⁶ T. Compa, K. Załęski, s. 16.

Poważnym zagrożeniem dla lotnictwa cywilnego może być bioterroryzm. Biorąc pod uwagę fakt, iż dzięki zostrzonej kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych wprowadzenie na pokład statku powietrznego materiałów wybuchowych jest coraz trudniejsze terroryści posłużą się inną nie mniej groźną bronią, jaką mogą być toksyny, bakterie chorobotwórcze lub wirusy. W historii było już praktykowane użycie gazów i substancji toksycznych, a nie można także wykluczyć, że kiedyś zostanie użyta broń masowego rażenia, zwłaszcza, że nie jest ona wciąż wystarczająco zabezpieczona.

Terroryzm powietrzny jest najbardziej medialnym, współczesnym zagrożeniem bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego. Ma na to wpływ pośredni – jednak bardzo ważny – sam cel działania terrorystów, konieczny przy tej okazji rozgłos w środkach masowego przekazu. Paradoksalnie, jest on nieświadomie podsycany w wyniku samej polityki antyterrorystycznej, prowadzonej w życiu publicznym i w publicznych mediach, w różnych formach, również dzięki powszechnej, nieustannej dyskusji na temat terroryzmu.

Terroryści, poprzez wywoływanie paniki i strachu w społeczeństwie, będącej następstwem popełniania drastycznych przestępstw, robią wszystko, aby wywierać wpływ na media i na ośrodki decyzyjne. Współczesny terroryzm, zwłaszcza terroryzm powietrzny, kieruje się prostą zasadą: *zabij jednego, przeraż dziesięć tysięcy*¹⁷. Bojownicy algierscy w czasie wojny o niepodległość Algierii¹⁸, stwierdzili, że zabicie jednego Francuza w mieście przynosi większy skutek, niż zabicie 1000 żołnierzy na pustyni.

Jak nietrudno zauważyć, celem ataków terrorystycznych, zwłaszcza w terroryzmie powietrznym, są przede wszystkim obiekty, których zniszczenie wywołuje szeroki rozgłos medialny. Należą do nich, przede wszystkim: obiekty użyteczności publicznej, terminale portów lotniczych, infrastruktura lotniskowa, wewnętrzna infrastruktura transportowa, systemy nawigacyjne oraz instalacje istotne dla bezpieczeństwa lotnictwa i obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego. Terroryści atakują chętnie infrastrukturę związaną z bezpieczeństwem narodowych i międzynarodowych instytucji, w tym między innymi infrastrukturę stacjonarną państwa (budynki rządowe, ambasady, siedziby organizacji międzynarodowych), miejsca o znaczeniu symbolicznym (patriotycz-

¹⁷ Szerzej, <http://www.abw.gov.pl>, [dostęp: 30.11.2015 r.].

¹⁸ Algierska wojna o niepodległość – konflikt zbrojny pomiędzy Francją oraz algierskimi organizacjami niepodległościowymi, trwający w latach 1954 - 1962, który doprowadził do uzyskania przez Algierię niepodległości i niezależności od Francji. Była to złożona wojna charakteryzująca się walką partyzancką, terrorem wobec cywilów, użyciem tortur przez obie strony, operacjami prowadzonymi przez Francuskie Wojska Lądowe. Wojna była również starciem pomiędzy muzułmańskimi lojalistami algierskimi wierzącymi w Algierię francuską, a niepodległościowymi powstańcami. Źródło: www.wikipedia.pl [dostęp: 18.12.2012 r.].

nym, religijnym, gospodarczym), środki transportu z dużą liczbą pasażerów (autobusy, pociągi, metro, samoloty, statki) i zgromadzenia ludności (targowiska, miejsca kultu religijnego, szkoły, hotele, imprezy masowe). Bezpośrednie ofiary terrorystów nie są głównym obiektem ataku. Przemoc jest dla terrorystów formą komunikowania określonych treści szerokiej rzeszy odbiorców¹⁹.

4. Formy i metody ataku terrorystycznego

Dużym zagrożeniem dla zabezpieczenia płynności ruchu lotniczego są akty bezprawnej ingerencji w system kierowania organizacjami lotniczymi, zarządzania ruchem lotniczym oraz obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego. Jest to obszar bezpieczeństwa powietrznego państwa, wywodzący się wprost z postępującego wzrostu zagrożeń bezpieczeństwa w cyberprzestrzeni oraz w technologiach informacyjno-komunikacyjnych. Atak cyberterrorystyczny, którego skutkiem mogłoby być poważne naruszenie bezpieczeństwa państwa, jest tylko kwestią czasu. Największym zagrożeniem są ataki kombinowane, polegające na zastosowaniu jednocześnie kilku różnych form oddziaływania, np. podłożenie ładunku wybuchowego połączone z zakłóceniami sieci teleinformatycznych. Już obecnie można powiedzieć, że cyberprzestrzeń staje się piątym wymiarem pola walki.

Wprowadzając zakłócenia w pracy pomocy radionawigacyjnych, pomocy podejścia oraz w systemach łączności, bardzo łatwo można doprowadzić do wypadku lotniczego. Tutaj nie jest potrzebne podkładanie ładunków wybuchowych, uprowadzanie samolotów, aby osiągnąć zamierzony cel. Uważamy, że w najbliższej przyszłości działania terrorystów zostaną ukierunkowane na zakłócanie częstotliwości nawigacyjnych pomocy elektronicznych lub zafałszowywanie istotnych - z operacyjnego punktu widzenia - informacji lotniczych. Wystarczy podać zniekształcone dane, które pilot wprowadza do systemu zarządzania lotem, aby doprowadzić do katastrofy lotniczej.

W przeciwdziałaniu zjawiskom cyberterroryzmu, w każdym państwie, specjalizują się odpowiednie służby, ale nie są one w stanie przewidzieć, czy terroryści zaatakują systemy informatyczne agend rządowych, banków, czy też systemy transportowe, w tym lotnicze. Walka z cyberterroryzmem objęta jest również szczególnym priorytetem międzynarodowym, ale z drugiej strony, cyberterroryzm, jak się wydaje, ma przyzwolenie niektórych krajów, bo tak

¹⁹ Szerzej: K. Kozłowski, *Terroryzm jako zagrożenie państwa*, w: *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, red. S. Sulowski, M. Brzeziński, Warszawa 2009, s. 301.

się składa, że większość odnotowanych ataków pochodzi najczęściej z tych samych terytoriów.

Skutki zakłóceń w cyberprzestrzeni²⁰ są niewspółmierne do użytych, często ograniczonych środków, a prowadzą do poważnych konsekwencji w wymiarze bezpieczeństwa wojskowego, ekonomicznego i politycznego zaatakowanego państwa²¹. Współcześnie, Internet stał się tanim i efektywnym narzędziem prowadzenia walki informacyjnej. Służy - jak widać - nie tylko do prowadzenia kampanii propagandowych, ale także do działalności rekrutacyjnej i operacji psychologicznych, umożliwiając dotarcie do odbiorców w skali globalnej. Internet stał się narzędziem wykorzystywanym do uzyskiwania środków finansowych, niezbędnych do organizacji ataków i finansowania działalności terrorystycznej. Wykorzystywany jest również jako ważne narzędzie operacyjnego rozpoznania terrorystów, bo w istocie stanowi swoistą bazę danych, będącą bogatym źródłem informacji, nie tylko o obiektach przyszłego ataku, ale także o zasadach działania instytucji, przyzwyczajeniach pracowników, ich słabościach, które mogą być w dalszych planach wykorzystywane. Internet to także powszechna dostępność do zdjęć lotniczych, szczegółowych map satelitarnych miast i obiektów, także z obszaru infrastruktury krytycznej (np. usługa Google Maps, czy Google Earth). Jest to wiedza krytyczna dla bezpieczeństwa, do niedawna nie do zdobycia.

Jest oczywiste, że terroryści są zawsze o krok naprzód przed służbami bezpieczeństwa, bo to oni dokonują wyboru czasu, miejsca, sposobu przeprowadzenia ataku. Dodatkowo, dość powszechny stan niewiedzy społeczeństwa w dziedzinie powszechnego bezpieczeństwa (zachowania się w sytuacjach krytycznych) radykalnie obniża poczucie bezpieczeństwa społeczeństwa, co może prowadzić do niekontrolowanych działań, chaosu i paniki. Terroryzm, jako zjawisko psychologiczne, budzi przerażenie, wywołuje niepewność oraz nieufność wobec instytucji, które mają to bezpieczeństwo gwarantować, bo najczęściej się myśli – instytucje zawiodły, co terroryści mogą jeszcze zrobić?

Zwiększenie bezpieczeństwa odbywa się kosztem ograniczeń wolności obywateli oraz ich swobody (choćby konsekwencje uchwalenia w Stanach

²⁰ Cyberprzestrzeń obejmuje: systemy, sieci i usługi teleinformatyczne o szczególnie ważnym znaczeniu dla bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, eksploatowane m.in. przez instytucje państwowe i samorządowe, system bankowy, a także systemy zapewniające funkcjonowanie w kraju transportu, łączności, infrastruktury energetycznej, wodociągowej i gazowej oraz systemy informatyczne, ochrony zdrowia, których zniszczenie lub uszkodzenie może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi, dziedzictwa narodowego oraz środowiska w znacznych rozmiarach, albo spowodować poważne straty materialne.

²¹ P. Gawliczek, J. Pawłowski, *Zagrożenia asymetryczne*, Warszawa 2003, s. 49.

Zjednoczonych Ameryki ustawy Patriot Act²²). Ograniczenia, wynikające z tej ustawy, szczególnie mocno dotknęły operatorów linii lotniczych, przedsiębiorstwa zarządzające ruchem lotniczym i obsługujące działalność lotniczą, ale przede wszystkim stały się uciążliwe dla pasażerów. Mimo to, istnieje powszechna zgoda, że zagrożenie w lotnictwie można co najwyżej minimalizować, bo co by nie czynić, to i tak, w jakimś stopniu będzie ono istniało. Żadne z rozwiązań nie gwarantuje całkowitej skuteczności. Opracowanie koncepcji pełnego i skutecznego rozwiązania problemu walki z terroryzmem jest w najbliższych latach jednak mało prawdopodobne²³.

Badania dotyczące ataków terrorystycznych na środki transportu lotniczego wykazały, że do tej pory obiektami uderzeń było wyłącznie lotnictwo cywilne. Jak wskazuje M. Marszałek, ciekawe spostrzeżenia dotyczące terroryzmu powietrznego przedstawił A. Merari w książce, pt. *Aviation Terrorism and Security*. Z prezentowanych przez tego autora rezultatów penetracji naukowej wynika, że badaniami objął on okres od 1947 do 1996 roku²⁴. Dane uwzględnione przez autora odzwierciedlają planowe loty lotnictwa pasażerskiego, ataki na porty lotnicze oraz biura i przedstawicielstwa linii lotniczych²⁵. Co ważne, wszystkich ataków terrorystycznych na lotnictwo dokonano w czasie pokoju. Problemem - na co zwrócił uwagę autor - była częstotliwość samych ataków dokonanych w latach 1947-1996. Z przedstawionych danych wynika, że do 1967 roku liczba ataków terrorystycznych wykonanych na lotnictwo cywilne była zdecydowanie mniejsza w porównaniu z kolejnymi latami, w okresie objętym badaniami. W latach 1967-1976 odnotowano szczególnie wzrost liczby ataków terrorystycznych, bo ich ogólna liczba wzrosła prawie dziesięciokrotnie. Najwięcej ataków odnotowano w latach 1977-1986.

²² USA PATRIOT Act (*Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act of 2001*) – ustawa amerykańska uchwalona 26 października 2001 r. w wyniku zamachu na WTC. Według tej ustawy wolno przetrzymywać przez nieokreślony czas bez sądu obywateli nie-amerykańskich, którzy zostaną uznani za zagrożenie dla narodowego bezpieczeństwa. Rząd nie jest zobowiązany do ogłoszenia takiego aresztu ani też jego usprawiedliwiania. Z pewnymi wyjątkami, działanie tego prawa miało się zakończyć 31 grudnia 2005 r. Ustawa ta była i jest silnie krytykowana. Oponenci zarzucają jej niekonstytucyjność, nadmierne ograniczanie wolności oraz możliwości nadużycia. Zwolennicy argumentują, że akty terrorystyczne mogą kosztować życie tysięcy i dziesiątek tysięcy ludzi, wobec tego czekanie na ruch terrorystów byłoby śmiertelną pomyłką. Przyznają, że istnieje możliwość nadużycia ustawy, lecz zarazem zauważają, że jednym z podstawowych praw człowieka jest wolność od strachu, www.wikipedia.pl [dostęp: 12.11.2015].

²³ M. Huzarski, *Zmienne podstawy bezpieczeństwa i obronności państwa*, Warszawa 2009, s. 27.

²⁴ Trzeba jednak zaznaczyć, że uzyskane przez niego wyniki nie obejmują lotów czarterowych, samolotów oraz lotnisk wojskowych, a także ataków przeprowadzonych na załogi samolotów pasażerskich, poza ich pokładami oraz poza portami lotniczymi.

²⁵ A. Merari, *Attacks on Civil Aviation. Trends and Lessons*, [w:] *Aviation Terrorism and Security*, Frank Class Publishers, London 1999, s. 9; za M. Marszałek, *Sily powietrzne w operacjach reagowania kryzysowego*, „Zeszyty Naukowe AON”, Warszawa, 2007, s. 248 i n.

W lotnictwie cywilnym można wyodrębnić charakterystyczne obiekty, które były i nadal mogą być obiektami uderzeń terrorystów. Do elementów tych - jak już wspomniano - można zaliczyć: samoloty pasażerskie, porty lotnicze oraz siedziby i biura linii lotniczych. O ile dane o atakach na samoloty pasażerskie i porty lotnicze można uznać za wyczerpujące, to informacje o atakach na biura przewoźników lotniczych wydają się być nieco skromniejsze. Można przyjąć, że wynika to głównie z mniejszego oddźwięku, jaki wywołują w środkach masowego przekazu ataki terrorystyczne na tego rodzaju obiekty. Można się zgodzić z opinią M. Marszałka, że samoloty pasażerskie są i nadal będą dla terrorystów najbardziej atrakcyjnym obiektem ataku. Ocenę tę potwierdzają zebrane dane.

W okresie powojennym (od 1947 do 2007 r.) odnotowano ok. 1180 ataków na samoloty pasażerskie, ok. 150 ataków na porty lotnicze, oraz ok. 278 ataków na biura linii lotniczych. Oznacza to, że dla terrorystów porty lotnicze i biura linii lotniczych są mało atrakcyjne ze względu na mniejszy efekt medialny. Ale musimy pamiętać, że drogą do samolotu jest przejście przez port lotniczy, w którym obowiązują bardzo restrykcyjne procedury bezpieczeństwa.

Najbardziej popularną formą ataku terrorystycznego było uprowadzenie samolotu z pasażerami na pokładzie. Nasilenie ataków terrorystycznych na samoloty nastąpiło od początku lat 60. Od 1961 roku zaczęła się seria uprowadzeń amerykańskich samolotów na Kubę – razem w latach 1961–1969, uprowadzono na Kubę: 26 samolotów USA i 12 samolotów innych państw. Tylko w pierwszych dwóch miesiącach 1969 roku dokonano 12 uprowadzeń. Od 1 stycznia do 16 czerwca 1970 roku porwane zostały 32 statki powietrzne oraz dokonano 8 sabotaży w maszynach należących do 23 krajów, transportujących na swoim pokładzie 1837 pasażerów. W wyniku tych działań terrorystycznych śmierć poniosło 90 pasażerów oraz 23 osoby zostały ranne. Rekord padł we wrześniu 1970 roku, gdy w ciągu godziny doszło do uprowadzenia 4 samolotów należących do linii lotniczych różnych państw z kilkuset pasażerami na pokładach.

Od roku 1969 do 1994 odnotowano ponad 500 porwań samolotów na pokładach których znajdowało się około 30 tysięcy pasażerów, a ponad 90 razy dochodziło do użycia broni lub materiałów wybuchowych w samolotach, które znajdowały się na lotnisku, bądź w powietrzu. Najwięcej uprowadzeń statków powietrznych było w latach 1975-1985, w latach 1985-1989 liczba ataków zmniejszyła się o ok. 50%, ale za to wzrosła liczba ofiar śmiertelnych. Ataki

stały się bardziej krwawe, bardziej spektakularne, w wyniku których traciło życie co najmniej 100 osób²⁶.

Terroryzm lotniczy osiągnął swoje apogeum 11 września 2001 roku, kiedy wprowadzono cztery samoloty amerykańskich linii lotniczych, przy pomocy których dokonano ataku na WTC i Pentagon. Czwarty z wprowadzonych samolotów rozbił się w Pensylwanii, prawdopodobnie na skutek reakcji pasażerów i próby obezwładnienia porywaczy.

Narodowe Centrum Zwalczenia Terroryzmu w Stanach Zjednoczonych opracowuje coroczne raporty o terroryzmie. Raport z 2010 r., odnotowuje ponad 11,5 tys. ataków terrorystycznych, które miały miejsce w 72 krajach. Odnotowano blisko 50 tys. ofiar, w tym prawie 13,2 tys. śmiertelnych. Z raportu tego wynika, że liczba ataków systematycznie wzrasta (w roku 2010 - liczba ta wzrosła o 4,9% w stosunku do poprzedniego roku), zmalała natomiast liczba ofiar śmiertelnych o prawie 12% - w stosunku do 2009 r. W roku 2009 i 2010 największa liczba zarejestrowanych ataków miała miejsce w Azji Południowej i tu też było najwięcej ofiar śmiertelnych. Z raportu wynika, że ponad 75% ataków terrorystycznych na świecie, miało miejsce w krajach Azji Południowej i Bliskiego Wschodu²⁷. Mimo iż terroryzm jest powszechnie uważany za zagrożenie globalne, to dane statystyczne jasno pokazują, że częstotliwość ataków terrorystycznych jest większa w krajach o niestabilnej politycznej sytuacji wewnętrznej lub będących wprost celem misji wojennych Stanów Zjednoczonych. Jest to jednak statystyczna generalizacja, bowiem antologia źródeł i przyczyn terroryzmu jest o wiele bardziej złożona²⁸.

Oceniając zagrożenie terroryzmem powietrznym, trzeba podkreślić, że najbardziej popularną formą ataku terrorystycznego jest jednak porwanie samolotu. Najgłośniejsze akty skierowane przeciwko środkom transportu lotniczego i infrastrukturze lotniczej zawiera tabela 1.

²⁶ Szerzej: T. Compa, J. Rajchel, *Zagrożenie terrorystyczne w lotnictwie cywilnym*, [w:] *Ocena poziomu zagrożenia terroryzmem i organizacji systemu antyterrorystycznego w Polsce*, red. nauk. P. Bogdalski, Z. Nowakowski, K. Rajchel, Warszawa 2012, s. 33 i n.

²⁷ National Counterterrorism Center, *2010 Report on Terrorism*, 30.04.2011.

²⁸ Por. S. Wojciechowski, s. 117- 140; M. Sageman, *Sieci terroru*, Kraków 2008; L.A. Villamarin Pulid, *Sieć Al-Kaidy*, Warszawa 2008, s. 31-43; J. Piątek, *Terroryzm jako metoda globalnej komunikacji*, [w:] *Terroryzm: globalne wyzwanie*, red. K. Kowalczyk, W. Wróblewski, Toruń 2008, s. 57-65.

Tabela 1. Największe akty terroru skierowane przeciwko lotnictwu cywilnemu

Data	Miejsce wydarzenia	Opis wydarzenia	Liczba ofiar śmiertelnych
21.02.1970 r.	Szwajcaria	Wybuch bomby w luku bagażowym samolotu Swiss air w locie Zurych – Tel Awiw	47
26.01.1972 r.	Jugosławia – Czechosłowacja	Wybuch bomby na pokładzie samolotu Jugosłowiańskich linii lotniczych nad terytorium NRD	27
30.05.1972 r.	Lotnisko Lod Izrael	Masakra na lotnisku dokonana przez Japońską Armię Czerwoną	26 (78 – rannych)
26.12.1975 r.	Nowy Jork	Zamach bombowy na lotnisku La Guardia	11 (ok. 800 - rannych)
23.06.1985 r.	Ocean Atlantycki – wybrzeże Irlandii – lot – trasa lotu: Melbourne – New Delhi	Katastrofa samolotu Air India w wyniku podłożenia bomby na pokładzie przez organizację Babbar Khalsa	329
25.12.1986 r.	Wiedeń – Rzym	Porwanie samolotu Iraqi Airways - wybuch granatów na pokładzie	63
21.12.1988 r.	Lockerbie	Wybuch bomby podłożonej przez agentów libijskiego wywiadu na pokładzie Boeinga 747 linii lotniczych Pan AM	259 pasażerów + 11 mieszkańców Lockerbie
19.09.1989 r.	Sahara	W samolocie francuskich linii lotniczych UTA wykonującego lot z Republiki Konga do Paryża wybuchła bomba podłożona prawdopodobnie przez libijskich terrorystów	171
24.12.1994 r.	Algier – Marsylia	Urowadzenie samolotu linii Air France przez algierskich terrorystów należących do Zbrojnej Grupy Islamskiej, którzy zamierzali rozbić go o skały w pobliżu Marsylii	3 pasażerów zastrzelonych przez terrorystów
23.11. 1996 r.	Komory	Porwanie samolotu Boeing 767 etiopskich linii lotniczych - spada do morza w pobliżu Komorów	125
11.09.2001 r.	Waszyngton - Nowy Jork	Atak terrorystyczny na World Trade Center, Pentagon, Departament Stanu w Waszyngtonie	ok. 3000
24.08.2004 r.	Rosja: Moskwa – Wołgograd – Soczi	Eksplzja dwóch samolotów w powietrzu. Na ich pokłady dostały się czeczeńskie Szahidki mszczące się za śmierć swoich krewnych zabitych przez Rosjan	90

Źródło: opracowanie własne.

W okresie od 1947 do połowy lat 90. głównym motywem uprowadzania samolotów była chęć ucieczki z danego państwa przez zmuszenie załogi do zmiany trasy lotu i lądowanie w zupełnie innym kraju. Uwzględniając obecne uwarunkowania geopolityczne, można przyjąć, że ta forma działań terrorystycznych staje się przeżytkiem. Jest to związane przede wszystkim z postępującą demokratyzacją życia w wielu państwach. Zmiany, jakie odnotowano w środowisku międzynarodowym po upadku bipolarnego układu sił, przyczy-

niły się także do zmniejszenia ogólnej liczby państw, których obywatele musieliby opuszczać ze względów politycznych, uciekając się do sposobu, jakim było porywanie samolotów pasażerskich.

Drugim - pod względem częstotliwości - rodzajem takich zdarzeń były porwania dla szeroko pojętego wymuszenia na rządach państw określonych działań, np. wypuszczenia przetrzymywanych w więzieniach terrorystów, najczęściej połączone z żądaniem okupu. Pewna grupa porwań była spowodowana także chęcią zmanifestowania określonego protestu przez pojedyncze osoby. W tym wypadku porywacze zwykle, co warto podkreślić - jak zauważył A. Merari - nie mieli dodatkowych żądań, nie stwarzali też poważnego zagrożenia dla życia zakładników, czy załogi samolotu pasażerskiego. Część tego typu porwań była też dziełem osób niezrównoważonych psychicznie.

Trzeba także zauważyć, że porywaczami samolotów nie byli wyłącznie terroryści, często byli nimi zwykli obywatele, którzy mieli dość życia w określonych uwarunkowaniach polityczno-społecznych. Wracając do tezy, że postępująca demokratyzacja przyczyni się do stopniowej likwidacji zjawiska porwań samolotów - jak postrzega to M. Marszałek, konstatując, że ta forma terroryzmu zakończy się w perspektywie najbliższych 20 lat (do roku 2027), a tym samym nie wpłynie poważnie na zagrożenie międzynarodowego bezpieczeństwa²⁹ - trudno ją uznać za wiarygodną, bo porwania samolotów miały nie tylko podłoże polityczne, ale jeszcze częściej podłoże ekonomiczne, jak to ma miejsce w tzw. „Rogu Afryki”, gdzie grupy somalijskie dokonują ataków na handlowe jednostki pływające.

Wszechstronna ocena dotychczasowych ataków terrorystycznych, których obiektem było lotnictwo cywilne, powinna uwzględniać także straty wywołane tymi wydarzeniami. Przeprowadzone badania, głównie przez A. Merarięgo, ale i innych autorów, wyraźnie wskazują na pewną prawidłowość, polegającą przede wszystkim na wzroście strat osobowych (o czym już wspomniano) przy zmniejszającej się liczbie przeprowadzanych ataków³⁰. A. Merari dowiódł dość jednoznacznie, że zdecydowanie wzrosła brutalność ataków terrorystycznych, co odnotowane zostało we wzroście ogólnej liczby ofiar w pojedynczym ataku. Większość z tych strat była spowodowana bezpośrednimi atakami na samoloty pasażerskie, a tylko w niewielkim stopniu z przeprowadzanych aktów terrorystycznych na porty lotnicze i biura linii lotniczych.

²⁹ M. Marszałek, s. 253.

³⁰ W roku 1987, straty wynikające z ataków terrorystycznych, z 19% wzrosły o 26%, w porównaniu do okresu wcześniejszego, mimo iż liczba ataków zmniejszyła się o blisko 50%. Zob. A. Merari, s. 22.

Słynny już przypadek ataku terrorystycznego z 11 września 2001 roku potwierdził, że straty mogą być jeszcze większe (wielokrotnie spotęgowane), jeśli porwany samolot pasażerski zostanie wykorzystany do samobójczego ataku na obiekty naziemne o szczególnym znaczeniu strategicznym dla zaatakowanego państwa lub też wielkie zgromadzenia ludzi w jednym miejscu. Wydarzenia, które rozegrały się 11 września, wyraźnie wykazały, że nawet takie państwo jak Stany Zjednoczone, cieszące się opinią światowego hegemonu, poświęcające tak wiele uwagi działalności antyterrorystycznej nie było przygotowane na takie wydarzenie. Pojawia się nieraz pytanie, czy można było uniknąć tego ataku - obronić się przed nim? Odpowiedź wydaje się być prosta. Nie, nie można było, mimo podejmowanych działań, prowadzonych na wielu płaszczyznach, nie będzie można uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości. Terrorysty zawsze działali w sposób nieszaablonowy, a zaskoczenie zawsze było podstawą ich taktyki.

Należy jednak sądzić, że przedsięwzięcia podjęte przez organy i instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo transportu lotniczego, a także rozpoczęta w nieco ponad miesiąc po zdarzeniu powszechna wojna ze światowym terroryzmem, nie tylko nie obniżyła, w wystarczającym stopniu, poziomu zagrożenia terrorystycznego, a wręcz przeciwnie spotęgowała zagrożenie terrorystyczne w obszarze bezpieczeństwa powietrznego (w wymiarze narodowym i międzynarodowym).

Przedstawione oceny zagrożenia, dotyczące wyłącznie lotnictwa pasażerskiego nie oznaczają wcale, że nie dotyczy to innych lotów transportowych. Lotnictwo transportowe bez wątplenia jest równie cennym obiektem ataku terrorystycznego. Analiza tego zjawiska pod kątem medialnym, wskazuje jednak, że nie będzie to tak spektakularny akt, jak atak na samoloty pasażerskie. Nie ulega jednak wątpliwości, że jego skutki ekonomiczne mogą być bardzo różne. Opinia wyrażona na łamach raportu *Aviation Security and the Potential Terrorist Threat to Air Cargo*, wskazująca na to, że wykonanie ataku na samoloty cywilnego lotnictwa transportowego będzie o wiele trudniejsze niż na statki powietrzne lotnictwa pasażerskiego – nie oznacza, że jest to niemożliwe. Organizacja lotów lotnictwa transportowego nie jest tak ściśle, uprzednio planowana, bo zawsze istnieje większy stopień zmian, wynikający z priorytetów lotnictwa pasażerskiego, co sprawia także, że terroryści musieli by dołożyć więcej starań, by dotrzeć do precyzyjnych danych planistycznych (np.: po jakiej trasie będzie wykonywał lot samolot transportowy, gdzie i kiedy wylądować, czy przewidziane są międzylądowania), dotyczących konkretnego, interesującego terrorystę samolotu³¹. Do samolotów transportowych dostęp osób postronnych jest bar-

³¹ *Aviation Security and the Potential Terrorist Threat to Air Cargo*, Center for Defence and International Security Studies, December 2005, s. 18.

dziej ograniczony, niż do samolotów pasażerskich. Każda osoba znajdująca się w pobliżu wzbudzi zainteresowanie odpowiednich służb, a każdy ładunek jest dokładnie sprawdzany.

5. Ataki przy użyciu przenośnych zestawów rakietowych

Istnieje także inny rodzaj zagrożenia, choć jakby trochę pozostający na uboczu głównego nurtu. Chodzi o atak na statek powietrzny przy użyciu przenośnych, przeciwlotniczych zestawów rakietowych. Z raportów Centralnej Agencji Wywiadowczej, Departamentu Stanu oraz innych agencji rządowych Stanów Zjednoczonych wynika, że począwszy od 1970 roku odnotowano co najmniej 43 przypadki ataków na statki powietrzne lotnictwa cywilnego, przy zastosowaniu tego rodzaju środków walki³². Z danych zaprezentowanych w przytoczonych raportach jednoznacznie wynika, że ze wszystkich ataków przeprowadzonych na cywilne statki powietrzne, aż blisko 70% zakończyło się powodzeniem, wynikiem czego śmierć poniosło ponad 900 pasażerów różnych linii lotniczych³³.

Należy sądzić, że przenośne systemy rakietowe mogą być dostępne dla terrorystów, w wyniku operacji w Libii, gdzie utracono kontrolę nad zdecydowaną większością tych środków. Biorąc także pod uwagę stosunkowo niską cenę, a zatem i łatwą (niemal, że powszechną) dostępność na międzynarodowym rynku handlu bronią, to zagrożenie jest bardzo duże. Można je uznać nawet za rosnące, zwłaszcza, że coraz trudniej jest dostać się do samolotu lub w jego pobliże - ze względu na wzmocnione procedury bezpieczeństwa. Według niektórych źródeł, co wykazał między innymi S. Zajasa³⁴, dwadzieścia siedem różnego rodzaju organizacji i grup terrorystycznych posiada obecnie przenośne przeciwlotnicze zestawy rakietowe. Najbardziej rozpowszechnioną grupę stanowią zestawy przeciwlotnicze, których pociski rakietowe są naprowadzane na podcierwień. Zasoby tylko rosyjskich zestawów Strzała-2 oraz amerykańskich Stinger szacuje się na około 30 tysięcy egzemplarzy na całym świecie. Co gorsza, znaczna część tych pocisków pozostaje poza kontrolą nie tylko państw produkujących te systemy uzbrojenia, ale również i ich nabywców, w tym grup terrorystycznych.

³² W zestawieniach tych autorzy raportów nie uwzględnili ataków na samoloty transportowe (cargo) zarówno cywilne, jak i wojskowe oraz samoloty bojowe. Brak jest, niestety, precyzyjnych i wiarygodnych danych w tym zakresie. Można zgodzić się z opinią S. Zajasa, że liczby dotyczące wymienionej tu grupy samolotów mogłyby być zdecydowanie większe. Za M. Marszałek, s. 256.

³³ Ostatni atak tego rodzaju miał miejsce 30 stycznia 2005 roku w Iraku, kiedy to po starcie z lotniska w Bagdadzie został zestrzelony brytyjski samolot transportowy C-130 Hercules. W katastrofie śmierć poniosło 15 osób.

³⁴ Por. *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach*, „Zeszyty Naukowe AON” 2007 nr 2.

Oceniając obawy autora, trzeba bezwzględnie przychylić się do jego opinii, że zestawy przeciwlotnicze pozostające w „przypadkowych” rękach, nie tylko w rękach terrorystów, stwarzają ogromne zagrożenie w równym stopniu zarówno dla cywilnych, jak i wojskowych statków powietrznych. Szczególnie wysokie jest to zagrożenie w czasie podejścia do lądowania oraz podczas startów samolotów z lotnisk cywilnych i wojskowych, bo praktycznie nie ma możliwości zabezpieczenia całej strefy wokół lotniska, o promieniu co najmniej 4-5 km i w przedziale wysokości od 500 do 3000 metrów. Także przy odnotowywanej intensywności ruchu lotniczego nie jest możliwe podejście do lądowania, czy odlot od lotniska „metodą spirali”, wykonywanej w obrębie części roboczej (zabezpieczonej) lotniska, jak to jest praktykowane w Iraku czy Afganistanie.

Położenie większości cywilnych lotnisk sprzyja przeprowadzeniu ataku terrorystycznego z wykorzystaniem przenośnych zestawów rakietowych. Praktyka lotnicza wskazuje, że ze względu na specyfikę startu oraz lądowania, te etapy lotu statków powietrznych są szczególnie dogodnie do ich ostrzelania przy użyciu przeciwlotniczych pocisków naprowadzanych na podczerwień. Wynika to głównie z tego, że załoga jest skupiona na wykonywaniu proceduralnych czynności startu lub lądowania, samolot znajduje się na małej wysokości, wykonuje lot z niewielką prędkością, z wypuszczonym podwoziem, co dodatkowo ogranicza zdolność wykonywania manewrów (przeciwrakietowych). W przypadku startu samolotu, dodatkowym zagrożeniem jest duża ilość paliwa na pokładzie samolotu oraz pracujące na pełnej mocy silniki, co stwarza duży kontrast ciepły z otoczeniem. Warto także zaznaczyć, że oprócz wymienionych już możliwości bojowych tych zestawów oraz łatwości ich pozyskiwania, duże znaczenie dla terrorystów mają ich stosunkowo małe gabaryty, co pozwala je łatwo ukryć w czasie transportu do miejsca przeznaczenia. Ważne jest także to, że długość przenośnych przeciwlotniczych zestawów rakietowych nie przekracza 1,5 metra, a waga 15 kilogramów. Ponadto, konstrukcja pozwala na częściowy demontaż podzespołów, co tym bardziej sprzyja skrytemu przenoszeniu³⁵.

Biorąc pod uwagę realne zagrożenie zestrzelania samolotu pasażerskiego przy użyciu przenośnych zestawów rakietowych zaczęto wyposażać cywilne samoloty w systemy obrony przeciwrakietowej. Pierwszym krajem, który tego dokonał był Izrael. Stosuje się tam urządzenia opracowane na potrzeby lotnictwa wojskowego. Najnowsze tego typu systemy stosowane w lotnictwie cywilnym myślą pocisk rakietowy z naprowadzaniem termicznym (atakującego najgorętszy punkt, jakim są silniki samolotu). Zagrożona maszyna chroni się,

³⁵ J. Nowak, A. Wetoszka, *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego*, Dęblin 2012, s. 47.

wystrzeliwując jeszcze gorętsze obiekty - specjalne rauce, mające zmylić czujniki nadlatującego pocisku raketowego. Przykładem takiego systemu jest system CAMPS, produkowany w Szwecji w kooperacji z Wielką Brytanią i RPA. Szwedzki *Saab Avitronics* wytwarza wyrzutnie, w Wielkiej Brytanii spółka Chemring produkuje rauce, a partner południowoafrykański dostarcza elektroniczne systemy ostrzegania i czujniki. Twórcy nowego systemu zrezygnowali ze względów bezpieczeństwa z używanych przez wojsko materiałów wybuchowych wyrzucających obronne rauce. Zastąpiono je wyrzutniami elektromagnetycznymi. Koszt wyposażenia jednego samolotu w antyrakietowy system bezpieczeństwa jest szacowany na 700 tys. USD³⁶.

Możliwe jest wykonanie ataku terrorystycznego na statki powietrzne przy zastosowaniu przeciwpancernych pocisków kierowanych. Takie możliwości niszczenia statków powietrznych wskazują zarówno eksperci wojskowi, jak i cywilni. Należy jednak nadmienić, że środki te nie były dotąd stosowane przeciwko cywilnym statkom powietrznym³⁷. Jednakże, biorąc pod uwagę niewielkie rozmiary, znaczne możliwości przestrzenne oraz rozprzestrzenianie się wielu tysięcy tych pocisków, głównie niekierowanych, nie sposób wykluczyć ich użycia przez terrorystów. Szczególnie w odniesieniu do statków powietrznych, stojących na płycie lub kołujących z niewielką prędkością po wewnętrznych płaszczyznach ruchu na lotnisku³⁸. Niekontrolowana proliferacja tego rodzaju systemów oraz wykazane próby ich pozyskiwania przez organizacje terrorystyczne wydają się potwierdzać zasadność przedstawionej prognozy.

6. Uwagi końcowe

W systemie bezpieczeństwa państwa, terroryzm lotniczy (powietrzny) stanowi jedno z poważniejszych zagrożeń. Zakres tego rodzaju terroryzmu dotyczy przede wszystkim statków powietrznych bądź infrastruktury lotniczej. Równie atrakcyjnym celem ataku terrorystycznego może być port lotniczy, a więc pozostaje na tym samym poziomie zainteresowania terrorystów. Dowodzą tego liczne przykłady ataków terrorystycznych na infrastrukturę transportu lotniczego. Statek powietrzny może być obiektem ataku terrorystów, w celu jego destrukcji, lub też statek powietrzny może być wykorzystany jako środek

³⁶ Tamże, s. 48.

³⁷ Przeciwpancerne pociski kierowane były już wykorzystywane do zwalczania głównie śmigłowców wojskowych działających na małych wysokościach, szczególnie w obrębie (obszarze) aglomeracji miejskich lub w rejonie lotnisk i lądowisk.

³⁸ Szerzej: S. Zajas, *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach*, „Zeszyty Naukowe AON” 2007 nr 2.

do przeprowadzenia ataku na inne obiekty. Atak na statek powietrzny lub port lotniczy - przynosi najbardziej oczekiwany efekt medialny, jeżeli jest połączony z innym, dużej rangi, masowym wydarzeniem. Skutki, jakie niesie ze sobą terroryzm w ruchu lotniczym wykraczają daleko poza sferę związaną z samym lotnictwem, gdyż dotyczą one sfer: społecznych, materialnych, psychologicznych, prawnych i organizacyjnych. Akt terroryzmu powietrznego powoduje zastraszenie społeczeństw, wytwarza poczucie powszechnego zagrożenia podróżujących samolotami (aspekt psychologiczny), a w konsekwencji - rezygnacji tysięcy ludzi z korzystania z tego środka transportu.

Uwzględniając opisywane zagrożenia, różne czynniki oraz aspekty i możliwości działań terrorystycznych, trzeba uznać, że stopień zagrożenia terrorystycznego w lotnictwie będzie się utrzymywał na co najmniej dotychczasowym poziomie lub wzrastał. Co więcej, wskazane przesłanki pozwalają stwierdzić, że różnorodne formy terroryzmu powietrznego mogą stwarzać zagrożenie nie tylko dla międzynarodowego lotnictwa, ale także dla międzynarodowego bezpieczeństwa. Wyniki badań wskazują, że obecnie nastąpił jakby lekki spadek poziomu zagrożenia terrorystycznego w lotnictwie. Na pewno wpływ na to miały zdecydowane działania demokratycznych państw, w tym wypowiedzenie terrorystom otwartej wojny. Nie znaczy to, że problem nie istnieje, co bardzo uwidocznily wydarzenia, jakie miały miejsce w Wielkiej Brytanii w lipcu 2005 r.³⁹ a także zamach na lotnisku Domodedowo w styczniu 2011 roku⁴⁰.

Paradoksalnie można uznać, że zmniejszenie liczby ataków na cywilny transport lotniczy jest „zasługą” ataku z 11 września 2001 roku, bo wymusił on, zaostrzone procedury bezpieczeństwa, co w konsekwencji spowodowało, że zdecydowanie trudniej jest dotrzeć z niebezpiecznym ładunkiem na pokład statku powietrznego, niż na przykład w okolice portu lotniczego. To ma określone konsekwencje nie tylko dla projekcji zagrożeń, ale również dla kształtowania się bezpieczeństwa w portach lotniczych. W najbliższych latach należy spodziewać się innych form ataku na samoloty – będą to przede wszystkim ataki cyberterrorystyczne oraz wykorzystanie dronów, które mogą przenosić materiały wybuchowe, ale również same stanowią poważne zagrożenie dla statków powietrznych w locie.

³⁹ Zamach w metrze dnia 7 lipca 2005 r., gdzie podłożono dwie bomby, jedna eksplozja w miejskim autobusie. W wyniku eksplozji zginęły 52 osoby, a co najmniej 700 osób zostało rannych (w tym 22 osoby w stanie krytycznym).

⁴⁰ Zamach bombowy na międzynarodowym lotnisku Domodedowo pod Moskwą w dniu 24 stycznia 2011 r. W zamachu zginęło co najmniej 36 osób, a co najmniej 180 osób zostało rannych. Siła eksplozji porównywalna była z siłą wybuchu 5 kg trotylu. Ładunek wybuchowy był wypełniony metalowymi elementami potęgującymi siłę rażenia (m.in. śrubami i gwoździakami).

Bibliografia

Baczwarow M., Napierała T., *Wpływ wydarzeń 11 września 2001 r. na turystykę światową*, Łódź 2002.

Bielski M., Krawczyk A., *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, „Zarządzanie i Ekonomia” 2010 nr 4.

Compa T., K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie*, Dęblin 2012.

Compa T., J. Rajchel, *Zagrożenie terrorystyczne w lotnictwie cywilnym*, [w:] *Ocena poziomu zagrożenia terroryzmem i organizacji systemu antyterrorystycznego w Polsce*, red. P. Bogdalski, Z. Nowakowski, K. Rajchel, Warszawa 2012.

Gawliczek P., Pawłowski J., *Zagrożenia asymetryczne*, Warszawa 2003.

Huzarski M., *Zmienne podstawy bezpieczeństwa i obronności państwa*, Warszawa 2009.

Jałoszyński J., *Współczesny wymiar terroryzmu*, Warszawa 2008.

Jałoszyński J., *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, „Zeszyty Naukowe ASW” 1989 nr 2.

Kozłowski K., *Terroryzm jako zagrożenie państwa* [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, red. S. Sulowski, M. Brzeziński, Warszawa 2009.

Marszałek M., *Siły Powietrzne w operacjach reagowania kryzysowego*, Warszawa 2007.

Nowak J., Wetoszka A., *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego*, Dęblin 2012.

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

Zajas S., *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach*, „Zeszyty Naukowe AON” 2007 nr 2.

Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002.