



Jagoda Nakonieczna¹
Pod opieką merytoryczną prof. dr. hab. Jerzego Koniecznego

OCHRONA LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI I ZAGROŻENIAMI O CHARAKTERZE TERRORYSTYCZNYM

Streszczenie: Niniejszy artykuł obejmuje problematykę związaną z naruszeniem bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego przez sprawców dokonujących aktów bezprawnej ingerencji, w tym ataków terrorystycznych. Lotnictwo cywilne korzysta współcześnie z zaawansowanych technologii zapewniając tym samym wysoki poziom ochrony, co dotyczy obszaru przestrzeni powietrznej jak i portów lotniczych. Należy podkreślić również istotną rolę prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, szczególnie na płaszczyźnie zapobiegania terroryzmowi lotniczemu. W ciągu ostatnich dziesięcioleci dochodziło do różnego rodzaju zdarzeń będących zagrożeniem dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, a sytuacje te stały się impulsem do tworzenia systemów prewencyjnych, którym zawdzięcza się wysoki poziom bezpieczeństwa w świecie transportu lotniczego.

Słowa klucze: bezpieczeństwo lotnicze, terroryzm lotniczy, prewencja, prawo lotnicze

WSTĘP

Świat pędzi do przodu i w znacznej mierze dzięki lotnictwu staje się globalną wioską, gdzie nie ma już tak wielkich ograniczeń przestrzennych a pokonanie dużych odległości w niedługim czasie staje się łatwe i dostępne dla niemalże każdego. Zwiększająca się ilość pasażerów staje się wyzwaniem w sferze bezpieczeństwa, jednak szybki rozwój techniki pozwala na coraz bardziej skuteczne działania zapobiegawcze oraz wprowadzanie systemów czy też rozwiązań przystających do aktualnych realiów w zakresie zapewnienia wysokiego poziomu ochrony. Poprawie bezpieczeństwa mają sprzyjać akty prawne sporządzane w dużej mierze jako odpowiedź na konkretne wydarzenia. Mimo iż wskazuje to na reakcyjny charakter regulacji, wiele z nich zostało poświęcone *stricte* działaniom ochronnym oraz środkom prewencji, jakie podmioty lotnicze powinny przedsięwziąć.

1. REGULACJE PRAWNE ODNOSZĄCE SIĘ DO AKTÓW BEZPRAWNEJ INGERENCJI W LOTNICTWIE CYWILNYM

1.1. Regulacje międzynarodowe

Bezpieczeństwo w kontekście lotnictwa cywilnego stało się zagadnieniem o charakterze globalnym, a zmieniające się zagrożenia wyzwaniem dla

¹ Jagoda Nakonieczna – studentka III roku bezpieczeństwa wewnętrznego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Opolskiego.

prawodawców zapewniających ochronę w ruchu powietrznym i na terenie portów lotniczych. Konwencja Chicagowska z 1944 roku jest pionierskim dokumentem w tym zakresie. Zapewnia jednolitość i przejrzystość prawa oraz swego rodzaju standaryzację w obrębie regulacji dot. bezpieczeństwa w lotnictwie. Najważniejszym jej zapisem jest załącznik nr 17 o ochronie międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz powołanie do życia Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) wyznaczającej standardy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym².

Podstawą dla systemu ochrony jest skuteczne wdrażanie środków prewencyjnych odnośnie kontroli dostępu, strefy ogólnodostępnej, statku powietrznego, pasażerów i ich bagażu. ICAO nie pozostała bierna na bezprawne czyny, do których dochodziło na pokładach statków powietrznych oraz w obrębie infrastruktury lotniczej, w związku z czym wystosowała kolejne konwencje tworząc system tokijsko-hasko-montrealski, który buduje katalog przestępstw w obrębie lotnictwa cywilnego. System ten pozwolił na skuteczne ściganie sprawców czynów bezprawnych oraz zagrażających bezpieczeństwu statku powietrznego i pasażerów, w tym ataków o podłożu terrorystycznym³.

W 1991 roku ICAO wprowadziła Konwencję o znakowaniu plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania. *Znakowanie* oznacza, iż konieczne jest dodanie czynnika wykrywającego do materiału wybuchowego. W Stanach Zjednoczonych stosowany jest związek chemiczny DMDNB⁴. Ta substancja znakująca (*ang. taggant*) jest niemalże stuprocentowo wykrywalna za pomocą psiego węchu.

Europejski system zarządzania bezpieczeństwem lotniczym należy rozpatrywać wielosektorowo, na płaszczyźnie operacyjnej, ustawodawczej i kontrolnej. Unijne standardy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego stały się wiodącymi europejskimi regulacjami w tym zakresie, cechując się przy tym wysoką skutecznością podejmowanych rozwiązań⁵.

Większość prac nad regulacjami poprzedziły jednak tragiczne wydarzenia. Najlepszym przykładem jest kazus z 21 grudnia 1988 roku. Samolot linii Pan American World Airways miał odbyć pasażerski lot z lotniska Heathrow w Londynie do J. F. Kennedy w Nowym Jorku. Zaledwie pół godziny po starcie na pokładzie samolotu doszło do wybuchu, a statek powietrzny rozpadł się na części, które spadły na miejscowość Lockerbie w południowej Szkocji. Bagaż, w którym znajdował się ładunek wybuchowy, zgodnie z ustaleniami szkockiej prokuratury, został poddany kontrolom w trzech portach lotniczych, służby na żadnym w tych lotnisk nie wykryły jednak jakichkolwiek nieprawidłowości⁶. Wydarzenie to przyspieszyło prace nad udoskonaleniem systemów ochrony w portach lotniczych, jednak przełomowym wydarzeniem dla szybkiego postępu regulacji był atak na World Trade Centre w 2001 roku. Mimo że zamach miał miejsce w stanie Nowy Jork, to zdarzenie to spowodowało podjęcie konkretnych kroków na poziomie

² E. Dynia, *Rola ICAO w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej*, w: E. Dynia, P. Cieciniński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 8.

³ A. K. Siadkowski, *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Dąbrowa Górnicza 2015, s. 35.

⁴ <https://www.nap.edu/read/5755/chapter/4>, dostęp z dnia: 15.05.2017 r.

⁵ G. Zajac, *Wzmacnianie Europejskiego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym*, w: E. Dynia, P. Cieciniński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015, s. 59-60.

⁶ <https://www.victimsofpanamflight103.org/sites/default/files/lockerbiejudgement.pdf>, s. 20, dostęp z dnia: 20.03.2017 r.

federalnym, a nawet wpłynęło na zmiany w innych krajach – w tym i krajach na kontynencie europejskim.

Ujednoczenie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego jest kluczowe w ograniczaniu zagrożeń związanych z użytkowaniem statków powietrznych. W 2003 roku rozpoczęła swą działalność Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (*ang. EASA – European Aviation Safety Agency*), która współpracując z Europejską Organizacją ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej – Eurocontrol oraz z Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego. ECAC zapewnia wysoki poziom ochrony lotnictwa na terenie całej Europy. Dodatkowo EASA wspomaga państwa w wypełnianiu postanowień konwencji chicagowskiej. Takie podejście do bezpieczeństwa pozwala na spójność działań, przejrzystość przepisów a także pogłębienie współpracy na rzecz niwelowania zagrożeń nie tylko w Europie ale i poza nią.

Jako że konwencje Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego nie miały mocy wiążącej i nie były one przez wszystkie państwa-strony jednakowo stosowane, koniecznym stało się wprowadzenie aktów prawnych, których skuteczność miałyby charakter powszechnie obowiązujący. Dlatego też Parlament Europejski i Rada UE wydały szereg rozporządzeń. Regulują one następujące kwestie:

- wdrożenie procedur kontroli w określonych obszarach;
- stworzenie listy przedmiotów zabronionych;
- wymogi jakościowe dla urządzeń rentgenowskich;
- stosowanie kontroli wobec pojazdów wjeżdżających do strefy zastrzeżonej lotniska;
- wprowadzenie ograniczenia w ilości płynów przewożonych w kabinie przez pasażerów;
- podział obszaru lotniska na strefy o różnym poziomie dostępu.

1.2. Lotnicze przepisy krajowe

Przechodząc na płaszczyznę prawa krajowego należy wskazać regulację, która dotyczy zagadnień zw. z działalnością lotniczą w Polsce, jest nią Ustawa z dnia 3 lipca 2002r. Prawo lotnicze. Akty prawa polskiego muszą być kompatybilne z dotychczas wydanymi konwencjami międzynarodowymi oraz przepisami unijnymi w zakresie lotnictwa cywilnego, dlatego też by dostosować ich zapisy do aktualnych, światowych i europejskich wymagań w obszarze szeroko pojętego lotnictwa cywilnego, w roku 2013 dokonano ich nowelizacji. Ustawa zawiera katalog przesłanek, które mogą być powodem do odmowy wejścia do określonej strefy zastrzeżonej w porcie lotniczym a także delegację ustawową dotyczącą wydawania w formie rozporządzenia Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Na podstawie niniejszego programu powołuje się tzw. zespół ochrony lotniska, którego przewodniczącym jest operator portu lotniczego, a w skład wchodzi przedstawiciele Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, służby ochrony lotniska oraz komitetu skupiającego przewoźników lotniczych⁷.

Warto zaznaczyć, iż w roku 2012 Najwyższa Izba Kontroli podjęła działania sprawdzające w celu ustalenia czy polskie podmioty odpowiedzialne za czynności związane z ochroną lotnictwa cywilnego prawidłowo wywiązują się ze swych

⁷ Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, rozdział 2, paragraf 3.

obowiązków, a w szczególności czy prawo międzynarodowe zostało w sposób niebudzący zastrzeżeń zaimplementowane do polskiego porządku prawnego. Kontrola została przeprowadzona w ministerstwach właściwych do spraw infrastruktury i transportu, Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” (PPL), będącym zarządcą m.in. Lotniska Chopina w Warszawie, w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego a także w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Jej wyniki wykazały szereg znaczących nieprawidłowości mogących mieć negatywny wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

2. ZAGROŻENIA TERRORYSTYCZNE I AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI W LOTNICTWIE CYWILNYM

Nie podlega dyskusji, iż lotnictwo cywilne narażone jest współcześnie na szereg zagrożeń. Transport powietrzny od zawsze był atrakcyjnym celem dla bezprawnych ataków, co związane jest z medialnością tego obszaru oraz skalą negatywnych skutków jakie za sobą niosą. Niebezpieczeństwo z tym związane nie dotyczy samego samolotu, a pociąga za sobą groźną nieraz w skutkach lawinę zdarzeń, którą nietatwo opanować przy użyciu standardowych środków.

2.1. Zakres definicyjny

Akty bezprawnej ingerencji definiuje szczegółowo załącznik nr 17 o ochronie międzynarodowego lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji do konwencji chicagowskiej. Generalnie wskazuje, iż są to *akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*⁸. Rozpatrujemy je w ujęciu o wiele szerszym, dzieląc na działania o charakterze terrorystycznym i przestępstwa pospolite. O ile atak terrorystyczny zawsze będzie aktem bezprawnej ingerencji, tak w sytuacji odwrotnej jedynie w ściśle określonych przypadkach będziemy mogli powiązać te dwa pojęcia. Główne rozróżnienie wskazuje się na podstawie motywacji sprawcy, czy będą to pobudki osobiste, czy też cele polityczno-ideologiczne tożsame z aktami terrorystycznymi. Istotna jest też skala podjętych przez sprawcę działań oraz rozległość i znaczenie ich skutków. Określając zjawisko terroryzmu należy wskazać wspólne cechy dla większości jego definicji, należą do nich: stosowanie przemocy, siły lub groźba ich użycia, zamierzona, ukierunkowana działalność mająca na celu zastraszenie, przypadkowość ofiar tzw. zbrodnia ślepa, wykorzystywanie medialności, wymuszenia i brak przewidywalności działań⁹.

2.2. Rodzaje zagrożeń i wybrane zdarzenia

Podstawową kwestią jest zwrócenie uwagi na działania mogące zdestabilizować funkcjonowanie sektora lotnictwa cywilnego czy też wprowadzić element niepokoju wśród społeczeństw. Jednym z najbardziej spektakularnych w przebiegu i skutkach działaniem jest uprowadzenie statku powietrznego (*ang. hijacking*). Należy go przedstawić jako bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym za pomocą groźby lub przemocy¹⁰ – może być kwalifikowany jako

⁸ M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego – aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016, s. 32.

⁹ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 20-21.

¹⁰ M. Bujnowski, *op. cit.*, s. 27.

akt terrorystyczny lub akt bezprawnej ingerencji w zależności od motywu sprawcy.

W latach 1948 – 1969 porwane zostały aż 172 statki powietrzne, w tym aż 80 jedynie w roku 1969. Uprawdzone tego roku samoloty należały do 37 różnych krajów, na ich pokładach znalazło się 5126 pasażerów 83 narodowości¹¹. Zaledwie na przestrzeni nieco ponad 20 lat doszło do ogromnej ilości przypadków hijackingu, ma to związek z rozwijającą się działalnością grup terrorystycznych i przemian społeczno-politycznych. Przykładem hijackingu jako aktu terrorystycznego będą wydarzenia z dnia 6 września 1970 roku, kiedy to Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny porwał statek powietrzny przewoźnika El Al Israel Airlines, który wykonywał kurs z Rzymu do Tel Awiwu. Porwanie miało motyw polityczny związany z konfliktem izraelsko-palestyńskim, dlatego nie przez przypadek samolot właśnie tych linii został wybrany jako cel ataku. Był to jeden z wielu przypadków hijackingu z udziałem linii El Al Israel Airlines oraz palestyńskich organizacji narodowo-wyzwoleńczych. Jedynie w roku 1969 ich członkowie uprawdzili prawie sto statków powietrznych. Wszystkie te zdarzenia były szeroko omawiane w mediach, co było jednym z założeń działaczy grup terrorystycznych¹².

Samoloty mogą być również użyte jako bomby, celem sprawców stają się wówczas głównie obiekty naziemne, dzielące się na cele miękkie, które charakteryzują się dużą ilością osób w danym czasie w konkretnym miejscu oraz trudnością w ich zabezpieczeniu bez ingerencji w ich funkcjonowanie i cele twarde, czyli miejsca istotne ze względu na ich strategiczne znaczenie w obronie, wiążą się z destabilizacją systemu i zazwyczaj mniejszą ilością ofiar niż w przypadku ataku na cele miękkie¹³. Zamachy z 11 września 2001 roku są najlepszym przykładem uderzenia jednocześnie w cele miękkie, tj. dwie wieże World Trade Center w Nowym Jorku i twarde – Pentagon w Waszyngtonie. Ataki te miały charakter terrorystyczny i były związane z bliskowschodnią polityką Stanów Zjednoczonych i ich poparciem dla Izraela, co potwierdziła Al-Ka'ida. Cele miękkie znakomicie wpisują się w główne założenia terroryzmu, chodzi tu o wzbudzenie strachu, lęku czy ostatecznie paniki.

Nie sposób zignorować również zagrożenia, jakim są zestrzelenia cywilnych samolotów pasażerskich, co miało swój początek już po drugiej wojnie światowej. Zestrzelenie samolotu ma w tym przypadku charakter celowy i świadomy i zaliczać je należy do aktów bezprawnej ingerencji. Jako nie tak odległy przykład można wskazać zestrzelenie pasażerskiego statku powietrznego boeing 777 linii Malaysian Airlines 17 lipca 2014 roku. Samolot leciał z holenderskiego portu lotniczego Schipol w Amsterdamie do Kuala Lumpur. Samolot zniknął z radarów kontrolujących loty. Został także przerwany kontakt z załogą, a lokalizację boeinga udało się określić dzięki awaryjnemu nadajnikowi wskazującemu lokalizację (*ang. ELT - Emergency Locator Transmitter*). Szczątki samolotu zostały znalezione w obszarze wschodniej Ukrainy na terenie znajdującym się pod kontrolą prorosyjskich separatystów. Holenderska komisja badająca katastrofę, biorąc pod

¹¹ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 13.

¹² M. Bujnowski, *op. cit.*, s. 36.

¹³ K. Dobija, *Obiekty naziemne zagrożone terroryzmem lotniczym*, w: Andrzej Glen (red.), *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, Warszawa 2010, s. 51.

uwagę iż szczątki samolotu rozrzucone były na znacznym obszarze, ostatecznie zdecydowała, iż do tragedii doszło na skutek wybuchu głowicy bojowej¹⁴.

Ze względu na szybki rozwój technologii i stosowanie nowych rozwiązań ułatwiających sprawne zarządzanie operacjami lotniczymi, trzeba liczyć się również z tym, iż narażone są one na zagrożenia cybernetyczne. Przedstawiając tego typu zagrożenie można posłużyć się sytuacją jaka miała miejsce w Wielkiej Brytanii w Swanwick. Podejrzewa się, iż 12 grudnia 2014 roku w tamtejszym centrum kontroli lotów doszło do znacznych utrudnień w dostępie do planów bieżących lotów. Odwołano wtedy 80 lotów na lotnisku Heathrow w Londynie, a 140 lotów zostało opóźnionych. Wykluczono wtedy problemy z zasilaniem, jednak ostatecznie nie potwierdzono, czy był to akt cyberterroryzmu. Zagrożenia płynące z cyberprzestrzeni stają się coraz bardziej powszechne i należy je brać pod uwagę przy tworzeniu systemów zabezpieczających¹⁵.

3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA RZECZ ZWIĘKSZENIA BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

3.1. *Renegade*

Z punktu widzenia bezpieczeństwa w Polsce należy wskazać państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym jakim jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (*ang. PANSA – Polish Air Navigation Services Agency*). Utworzona w 2007 roku struktura zatrudnia kontrolerów ruchu lotniczego będących pierwszymi osobami, poza znajdującymi się na pokładzie statku powietrznego, które odnotowują informację o nieprawidłowościach w trakcie lotu. PANSA odgrywa znaczącą rolę w systemie zapewnienia bezpieczeństwa przelotów nad krajową przestrzenią powietrzną dokonując nadzoru oraz reagując na zagrożenia powietrzne. Ma ona swój udział w przeprowadzaniu ćwiczeń pod kryptonimem *RENEGADE*¹⁶. Jest to system przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym oraz aktom bezprawnej ingerencji z powietrza. Nie jest to system *stricte* prewencyjny, ponieważ zostaje on uruchamiany w momencie, gdy dojdzie już do podejrzenia o zagrożeniu. To on w pierwszej kolejności jest w stanie wychwycić odstępstwa od zaplanowanego lotu bądź uchybienia w przebiegu komunikacji z załogą danego statku lub całkowitą utratę łączności. Te sytuacje mogą zainicjować proces zwany klasyfikacją samolotów typu *RENEGADE*. Zakłada on podział na trzy kategorie zagrożenia:

- Suspected *RENEGADE*;
- Probable *RENEGADE*;
- Confirmed *RENEGADE*¹⁷.

Od wielu lat prowadzone są ćwiczenia o kryptonimie *RENEGADE*, będące wspólnymi treningami taktyczno-specjalnymi, wprowadzanymi okresowo w celu pozostawania w stałej gotowości organów strzegących bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej przed zagrożeniami terrorystycznymi. Pierwszy z nich to

¹⁴ M. Bujnowski, *op. cit.*, s. 66 i nast.

¹⁵ *Ibidem*, s. 39.

¹⁶ <http://www.do.wp.mil.pl/artykuly/aktualnosci/2017-06-02-renegade-zapowiedz-l/> , dostęp z dnia: 2.06.2017 r.

¹⁷ I. Walkiewicz, B. Suwała, *Udział Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w reagowaniu na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, w: Andrzej Glen (red.), *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, Warszawa 2010, s. 72.

realizowany przez organy PANSA oraz Centrum Operacji Powietrznych etap powietrzny, drugi prowadzony jest przez służby wojskowe na lotnisku interwencyjnym, służby antyterrorystyczne policji i straży granicznej, Wojewódzki Sztab Antykryzysowy, służby celne oraz straż pożarną i służbę zdrowia¹⁸. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych przeprowadziło w dniach od 6 do 9 czerwca 2017 roku ćwiczenia neutralizacji zagrożeń o charakterze terrorystycznym typu *RENEGADE* powstających w polskiej przestrzeni powietrznej. Celem realizacji ćwiczeń była głównie integracja działań systemu Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej oraz ratownictwa morskiego i lotniczego¹⁹.

3.2. Podejście systemowe

Praktyka systemowa została stworzona przy udziale stale rozwijającego się prawodawstwa w obszarze ochrony lotnictwa. Izrael borykający się od dziesięcioleci z problemem terroryzmu, zdecydował się na podjęcie stanowczych kroków, a jego duże doświadczenie w zakresie walki z terroryzmem lotniczym pozwoliło stworzyć mu kompleksowy system ochraniający jak najskuteczniej lotnictwo cywilne. Założenia w tym układzie są dość przejrzyste, a jego rola w przeciwdziałaniu zagrożeniom terrorystycznym nieodzowna. Istotą jest przewidywanie kroków podejmowanych przez potencjalnego sprawcę, a także stworzenie fizycznych przeszkód w połączeniu z wykorzystaniem czynnika ludzkiego. Bariery te mają za zadanie 'przesiewać' osoby mogące stwarzać zagrożenie dla infrastruktury lotniska oraz żeglugi powietrznej i osób z niej korzystających i dlań pracujących. Dzięki temu przypuszczalny terrorysta będzie musiał być poddany sporej ilości kontroli za poziomie technicznych zabezpieczeń oraz w bezpośrednim kontakcie z człowiekiem, co utrudni bądź uniemożliwi mu osiągnięcie celu jakim jest przeprowadzenie ataku. System ten opisuje się przy pomocy scalonego układu, zawierającego trzy odrębne strefy przenikające się we wspólnym punkcie. Do tych trzech stref zaliczają się: zewnętrzny i wewnętrzny obszar lotniska, terminal lotniskowy oraz statek powietrzny²⁰.

Dla pierwszej strefy szczególną rolę odgrywają służby wywiadu oraz kontrwywiadu. Ich zadaniem jest zdobycie i analiza informacji będących podstawowym źródłem wiedzy o mogącym wystąpić zagrożeniu. Kolejny poziom w tzw. sieci ochronnym to strefa wewnętrzna, obejmująca terminale lotnicze w środku i na zewnątrz. W terminalach wyznacza się dodatkowo mniejsze obszary o zróżnicowanym stopniu ochrony – tzw. podstrefy. Na lotnisku w ramach typowania pasażerów stwarzających potencjalne zagrożenie dokonuje się monitorowania zachowania, szczególnie zewnętrznych objawów stresu, sprawdzanie ważności i autentyczności dokumentów podróży, a także krótki wywiad z pasażerem dotyczący celu jego podróży i bagażu. Jeśli służby ochrony mają zastrzeżenia co do sprawdzanej osoby, kierują ją do szczegółowej kontroli²¹. Trzecią strefą o najwęższym zasięgu jest statek powietrzny. Obowiązkowo na jego pokładzie w czasie lotu musi znaleźć się tajny uzbrojony strażnik (*ang. skymarshal*)

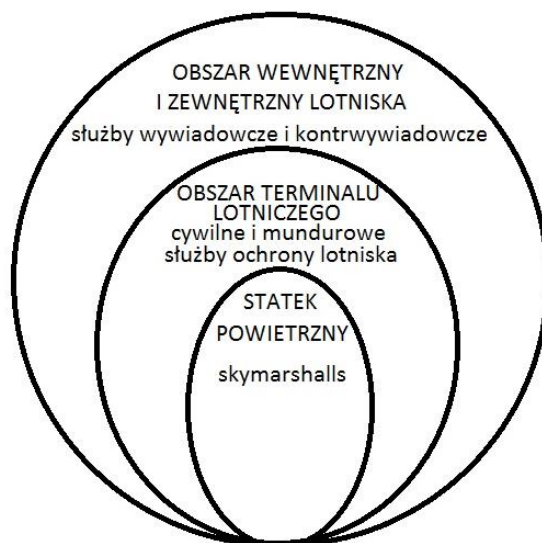
¹⁸ *Ibidem*, s. 72-73.

¹⁹ <http://www.do.wp.mil.pl/artykuly/aktualnosci/2017-06-02-renegade-zapowiedz-l/> dostęp z dnia: 9.06.2017 r.

²⁰ A. K. Siadkowski, *op. cit.*, s. 22.

²¹ *Ibidem*, s. 23.

oraz fizyczne zabezpieczenia między innymi tj. specjalne drzwi, stanowiące barierę przed nieuprawnionym wtargnięciem do kokpitu pilota.



Rys. 1. Strefy portu lotniczego z wyszczególnieniem służb pełniących czynności ochronno-prewencyjne

Źródło: opracowanie własne

Izrael zbierając przez lata trudne doświadczenia na płaszczyźnie terroryzmu lotniczego stał się pionierem w podejmowanych czynnościach prewencyjnych ujętych pokrótce w powyższym systemie. Od samego początku przy tworzeniu podejścia systemowego wiadomym było jak nieoceniony jest tutaj czynnik ludzki. Predyspozycje osobowościowe są szczególnie istotne w przypadku osób pełniących funkcję *skymarshal*. Pokład statku powietrznego jest nietypowym obszarem, dlatego w przypadku gdy dojdzie na nim do aktu bezprawnej ingerencji osoby te wykazać się powinny nieprzeciętną samodyscypliną oraz znakomitą umiejętnością walki wręcz. Zważając na fakt, iż użycie broni palnej jest na tyle dużym zagrożeniem w specyficznej przestrzeni jaką jest wnętrze samolotu, że jej wykorzystanie staje się ostatecznością.

Po zamachach z 11 września 2001 roku zmieniło się podejście do ochrony lotnictwa, a państwa na całym świecie zaczęły przyjmować dorobek wytworzony przez Izrael. Na grunt polskiego prawodawstwa model ten trafił w roku 2003, co pozwoliło stworzyć kompleksowy system ochrony, jakości i szkolenia w obszarze lotnictwa cywilnego²². Także izraelskie linie lotnicze El Al, będące celem wielu ataków terrorystycznych, powzięły w tym zakresie odpowiednie kroki. Wprowadziły jeden z najbardziej restrykcyjnych sposobów kontroli swoich pasażerów, plasując się tym samym w czołówce najbezpieczniejszych linii lotniczych na świecie.

Kongres amerykański w 2011 roku powołał Administrację Bezpieczeństwa Transportu (*ang. Transportation Security Administration – TSA*), która utworzyła komputerowo wspierany system identyfikacji pasażera (*ang. Computer Assisted Passenger Prescreening System – CAPPS II*). Miał on za zadanie kontrolować zgodność danych pasażera już na etapie rezerwacji biletu lotniczego. Na tę okoliczność udostępniane miały być rządowe bazy danych zawierające informacje

²² *Ibidem*, s. 23.

m.in. takie jak: adres, numer telefonu, numer i rodzaj karty płatniczej czy datę urodzenia. Ten model ochrony, mimo dobrych prognoz nigdy nie został zrealizowany z uwagi na kwestie związane z zarządzaniem prywatnością, budżetem i nadzorem, a także pewne ograniczenia czasowe²³.

Istotnym elementem systemu ochrony są też zabezpieczenia biometryczne, które posługują się współcześnie wieloma technikami. Dzięki nim można dokonać identyfikacji człowieka na podstawie jego indywidualnych i niepowtarzalnych cech takich jak: rysy twarzy, układ linii papilarnych i naczyń krwionośnych, wewnętrzna część dłoni, tęcza czy mowa. Rozwój tej dziedziny pozwolił na wprowadzenia paszportów zawierających dane biometryczne, które w szybki sposób są odczytywane przez urządzenia, którymi dysponują służby ochrony lotniska²⁴.

ZAKOŃCZENIE

Lotnictwo cywilne jest we współczesnym, niespokojnym świecie narażone na wiele poważnych zagrożeń. Obecna sytuacja, szczególnie w Europie, pokazuje, iż ataki terrorystyczne nie są już rzadko występującymi incydentami a niemalże codziennością. Statki powietrzne oraz infrastruktura lotnicza są niezwykle atrakcyjnymi celami dla bezprawnej działalności, w tym także o charakterze terrorystycznym. Biorąc pod uwagę specyficzny obszar jakim jest przestrzeń powietrzna, gdzie prawdopodobieństwo przeżycia w razie ataku jest znikome należy zapewnić szczególne środki ochrony. Wystąpienie potencjalnego zagrożenia należy ograniczyć do minimum, co przy aktualnie stosowanych systemach można uznać za osiągnięte. Pomimo tego, że część procedur stosowanych w czasie kontroli bezpieczeństwa wzbudza pewne wątpliwości w zakresie naruszenia prywatności, są one niezbędne dla zapewnienia podstawowej ochrony lotnictwa cywilnego i utrzymania wysokiego poziomu zaufania jakim się cieszy.

Spis oznaczeń

DMDNB	- 2,3-dimetylo-2,3-dinitrobutan
EASA	- Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
ECAC	- Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
ICAO	- Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
PANSA	- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PPL	- Polskie Porty Lotnicze
TSA	- Administracja Bezpieczeństwa Transportu
UE	- Unia Europejska

BIBLIOGRAFIA

Pozycje zwarte:

1. Aleksandrowicz T., *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008.
2. Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego – aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016.

²³ D. Kamien (red.), *McGraw-Hill Homeland Security Handbook*, New York, etc. 2012, s. 494.

²⁴ C. P. Nemeth, *Homeland Security*, CRC Press 2010, s. 352-354.

3. Dynia E., Cieciński P., *Aktualne problemy prawa lotniczego*, Rzeszów 2015.
4. Glen A. (red.), *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010.
5. Kamien D. (red.), *McGraw-Hill Homeland Security Handbook*, New York, etc. 2012.
6. Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003.
7. Nemeth C. P., *Homeland Security*, CRC Press 2010
8. Siadkowski A. K., *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Dąbrowa Górnicza 2015.
9. Siadkowski A. K., *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Poznań 2011.

Akty prawne:

10. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzona w Chicago dnia 7 grudnia 1944r. (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212).
11. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2012 poz. 912).

Źródła internetowe:

27. http://www.msz.gov.pl/pl/polityka_zagraniczna/organizacje_miedzynarodowe/organizacja_narodow_zjednoczonych/agencje_wyspecjalizowane_onz/miedzynarodowa_organizacja_lotnictwa_cywilnego?printMode=true
28. <http://ulc.gov.pl/pl/107-aktualnosci/wiadomosci/1163-konferencja-dyplomatyczna-w-pekinie>
29. <https://www.victimsofpanamflight103.org/sites/default/files/lockerbiejudgement.pdf>
30. <http://www.ulc.gov.pl/pl/publikacje/wiadomosci/4044-krajowy-program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym-zatwierdzony-przez-ministra-infrastruktury-i-budownictwa>
31. <http://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/krajowy-plan-bezpieczenstwa-2017-2020>
32. <http://www.do.wp.mil.pl/artykuly/aktualnosci/2017-06-02-renegade-zapowiedz-1/>
33. <https://www.ict.org.il/Article/1757/trends-in-aviation-terrorism>

PROTECTION OF CIVIL AVIATION AGAINST UNLAWFUL TERRORIST THEREATS

Summary: *The paper discusses issues related with trespassing the safety of civil aviation by delinquents bringing off unlawful acts, including terrorist attacks. Nowadays civil aviation makes use of advanced technology, thereby provides high security level which involves both airspace and airports. For that matter the air law regulations have a significant function in an assurance system of civil aviation security, especially on the field of aviation terrorism. It presents various types of threats with particular examples of situations which had taken place by decades. This paper indicates also proactive actions and acts which are taken in response to situations that are dangerous for air-traffic and safety at the airport.*

Keywords: *aviation safety, aviation terrorism, prevention, air law*