

Bogusław Węgliński

Wybrane aspekty ewolucji systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w latach 1968-2009

Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 4, 205-219

2009/2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Wybrane aspekty ewolucji systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w latach 1968-2009

W roku 2008 lotnictwo cywilne na świecie obsłużyło ponad 2 271 mln pasażerów¹. Ta ogromna liczba podróżnych odzwierciedla, jaką wagę przywiązujemy do tego, by na początku XXI przemieszczać się szybko, bezpiecznie i komfortowo. W artykule tym autor postara się przybliżyć punkty zwrotne w historii bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Ukazane zostaną akty terrorystyczne, które wpłynęły za zmianę przepisów bezpieczeństwa, oraz, w wielkim skrócie, regulacje wprowadzane do dokumentów, będące swoistą odpowiedzią na działania terrorystów. W celu zachowania chronologii, bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego rozpatrywane jest w dwóch przedziałach czasowych. Okres pierwszy, rozpoczęty w roku 1968 działaniami terrorystów palestyńskich, trwający do zamachu agentów libijskich na samolot Pan Am nad Lockerbie w 1988. Okres drugi, który symbolicznie otwierają ataki z 11 września 2001 roku, trwa do dnia dzisiejszego. Autor stara się wykazać w tekście kierunki ewolucji przepisów oraz zabezpieczeń w lotnictwie cywilnym w tym okresie.

We fragmencie artykułu dotyczącym drugiego z omawianych okresów, szczególna waga została przyłożona do osiągnięć ustawodawstwa Unii Europejskiej, która po 2001 roku przejęła światowe przewodnictwo w dziedzinie przepisów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. To ustawodawstwo europejskie wyznacza, w ostatnim czasie, nowe standardy organizacji tego systemu. Niewielka objętość tekstu uniemożliwia pełne i kompleksowe omówienie podjętej tematyki, dlatego autor skupił się na aspekcie problemu terroryzmu lotniczego, czy też szerzej terroryzmu wobec lotnictwa cywilnego. Autor podjął także próbę ukazania wpływu rozwoju systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na zwykłego pasażera, który w porcie lotniczym i na pokładzie samolotu musi dostosować swoje postępowanie do wielu drobiazgowych przepisów.

Początki walki z terroryzmem lotniczym

Bruce Hoffman datuje początek nowoczesnego terroryzmu na 22 lipca 1968 roku². To wtedy właśnie trzech palestyńskich terrorystów z Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny porwało rejsowy samolot izraelskich linii El Al lecący z Rzymu do Tel Awiwu. Nie było nowością porwanie samolotu, nowatorskie były żądania i motywy terrorystów. Po raz pierwszy chcieli oni wymienić porwanych pasażerów na więzionych w izraelskich więzieniach

¹ ICAO 2008 – Annual Report of the Council, s. 7 – http://www.icao.int/icaoet/dcs/9916/9916_en.pdf – 30.11.09.

² B. Hoffman, *Oblicza terroryzmu*, Warszawa 1999, s. 64.

terrorystów palestyńskich. Nieprzypadkowo zostało także wybrane towarzystwo lotnicze, do którego należała porwana maszyna. Hoffman twierdzi, iż: „*El Al jako państwowa linia izraelska stanowił „symbol” izraelskiego państwa*”³. To działanie połączone z groźbą zniszczenia samolotu i śmierci zakładników pozwoliło wymusić na Izraelu oraz światowej opinii publicznej zainteresowanie sprawą palestyńską. Jak mówił w 1970 roku przywódca LFWP dr George Habasch: „*Urowadzenie dużego samolotu odnosi propagandowo, medialnie większy skutek, niż zabicie w bitwie stu Izraelczyków. Przez dziesięciolecia opinia światowa nie był za Palestyńczykami, ani przeciw nim. Po prostu nas ignorowała. Teraz przynajmniej świat o nas mówi*”⁴. Nic dziwnego, że po odkryciu tak wspaniałego źródła oddziaływania medialnego w latach 1968-1980 terroryści z różnych organizacji powiązanych z Organizacją Wyzwolenia Palestyny przyznali się do przynajmniej 331 incydentów w lotnictwie cywilnym⁵. Terroryści palestyńscy nie byli też jedynymi, którzy korzystali z metod terroru wobec lotnictwa cywilnego.

Społeczność międzynarodowa nie mogła pozostać obojętna wobec takiego rozwoju wydarzeń. Prawodawstwo, które nie odpowiadało realiom transportu powietrznego oraz zagrożeń terrorystycznych z nim związanych musiało zostać uaktualnione. Niestety, tkwiąca w zimnowojennych sporach Organizacja Narodów Zjednoczonych nie była w stanie na forum Zgromadzenia Ogólnego wypracować jednolitej definicji zjawiska. Powody braku jedności w postrzeganiu terroryzmu trafnie diagnozuje Z. Cesarz: „*Stąd różne interpretacje tego zjawiska przez poszczególne państwa lub grupy państw. To, co dla jednych jest terroryzmem, inni uznają np. za usprawiedliwioną metodę walki narodowowyzwoleńczej lub obronę tożsamości i uczuć religijnych*”⁶. Najbardziej charakterystycznym dla takiej postawy jest wystąpienie Jasera Arafata, przewodniczącego Organizacji Wyzwolenia Palestyny na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ w 1974 roku. Powiedział on wtedy: „*Różnica między rewolucjonistą a terrorystą sprowadza się do tego, o co każdy z nich walczy. Ktokolwiek broni słusznej sprawy, walczy o wolność i wyzwolenie swego kraju od najeźdźców, osadników i kolonistów, nie może być nazywany terrorystą...*”⁷.

Wobec braku jednolitej klasyfikacji prawnej i moralnej aktów terroru pilne stało się odpolitycznienie tych działań. S. Zajas pisze: „*Zagrożenie lotnictwa przez międzynarodowy terroryzm spowodowało, że społeczność międzynarodowa wyłączyła pewną grupę przestępstw związanych z terroryzmem z kategorii przestępstw politycznych i uznała je za przestępstwa pospolite, podlegające powszechnemu ściganiu*”⁸.

Wobec braku jednolitej, dla społeczności międzynarodowej, definicji terroryzmu, obowiązek jej wypracowania wzięły na siebie władze lotnictwa cywilnego. ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) już w *Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio*

³ *Ibidem*, s. 64.

⁴ Cyt. za: J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu*, [w:] K.Kowalczyk, W.Wróblewski (red.) *Terroryzm. Globalne wyzwanie*, Toruń 2006, s. 117.

⁵ B. Hoffman, *op. cit.*, s. 65.

⁶ Z.Cesarz, E. Stadtmüller, *Problemy polityczne współczesnego świata*, Wrocław 2002, s. 351

⁷ B. Hoffman, *op. cit.*, s. 24.

⁸ S. Zajas, *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach*, Zeszyty Naukowe AON 2(67)2007, s. 39-40.

dnia 14 września 1963 r.⁹ precyzuje, jakie czyny podlegają ściganiu zgodnie z nią oraz definiuje pojęcie samolotu w locie. Według Konwencji Tokijskiej stosowana jest ona do:

- a. przestępstw przewidzianych w prawie karnym;
- b. czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie lub czynów, które naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie¹⁰.

Definiowany jest także czas obowiązywania dokumentu, precyzując iż: „niniejszą konwencję stosuje się do przestępstw lub czynów popełnionych przez osobę na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w Umawiającym się Państwie w czasie, gdy statek ten znajduje się w locie bądź nad powierzchnią morza pełnego lub obszaru leżącego poza terytorium jakiegokolwiek Państwa”¹¹.

Dokument podaje także wyjaśnienie pojęcia statku powietrznego w locie: „Dla celów niniejszej konwencji uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili użycia siły napędowej w celu wystartowania, aż do chwili zakończenia lądowania”¹².

Definicja ta doprecyzowana jest w kolejnym zapisie: „Dla celów niniejszego rozdziału, niezależnie od postanowień artykułu 1 ustęp 3, uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili, gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedno z tych drzwi zostało otwarte w celu wyładowania”¹³.

Ten sam dokument nakłada także na jego sygnatariuszy obowiązek reakcji na akty przemocy w samolotach: „Jeżeli osoba znajdująca się na pokładzie bezprawnie zakłóciła przemocą lub groźbą użycia przemocy, eksploatację statku powietrznego znajdującego się w locie, załadowała takim statkiem lub objęła nad nim kontrolę albo gdy ma zamiar dokonać takiego czynu, Umawiające się Państwa podejmą wszelkie stosowne środki w celu przywrócenia lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez jego prawowitego dowódcę”¹⁴.

Istnienie Konwencji Tokijskiej w niczym nie zmieniło postępowania terrorystów, których apogeum aktywności przypadło na przełom lat 60. i 70. ubiegłego stulecia. T.R. Aleksandrowicz pisze: „Potem było już tylko gorzej. Rekord został pobity 6 września 1970 r., gdy w ciągu zaledwie godziny wprowadzono 4 samoloty należące do linii lotniczych różnych państw, w tym największy pasażerski samolot świata Boeing 747 – Jumbo z kilkuset pasażerami na pokładzie”¹⁵.

Za najpoważniejsze braki dokumentu można uznać:

- „brak zobowiązania państw – stron umowy do surowego karania sprawców przestępstw objętych jej zakresem (...);

⁹ Zwanej dalej Konwencją Tokijską – przypis autora.

¹⁰ Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. Dz.U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147 art. 1, ust. 1

¹¹ *Ibidem*, art. 1, ust. 2.

¹² *Ibidem*, art. 1, ust. 3.

¹³ *Ibidem*, art. 5, ust. 2.

¹⁴ *Ibidem*, art. 11, ust. 1.

¹⁵ T.R. Aleksandrowicz, *Samoloty pod specjalnym nadzorem. Zjawisko terroryzmu lotniczego*, [w:] *Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie* nr 1/2008, s. 3.

- *nienalożenie, na umawiające się państwa, obowiązku ekstradycji sprawcy czynu opisanego konwencją do państwa rejestracji statku powietrznego w celu jego osądzenia*¹⁶.

Jerzy Gotowała klasyfikuje najczęstsze kategorie działania terrorystów:

- *uprowadzanie samolotów z pasażerami uznawanymi za zakładników;*
- *przekazywanie ultimatum z pokładu uprowadzonego samolotu do rządu konkretnego kraju lub kilku krajów jednocześnie;*
- *ultymatywne żądania wysuwane po wylądowaniu samolotu na wskazanym przez terrorystów lotnisku;*
- *wysadzanie samolotu w powietrzu;*
- *wykorzystanie samolotu z pasażerami jako swobodnego pocisku sterowanego, trafiającego w obiekty publiczne wybrane przez terrorystów*¹⁷.

Trzeba przy tym dodać, że ostatni pomysł z samolotami jako latającymi bombami, został zrealizowany dopiero w 2001 roku w czasie ataku na WTC, chociaż w połowie lat 90. przypadek umożliwił udaremnienie ataku bojowników algijskiej Zbrojnej Grupy Islamskiej na samolot Air France i zaatakowanie nim Paryża¹⁸.

Ponieważ ustalenia Konwencji Tokijskiej okazały się niewystarczające, członkowie ICAO wypracowali kolejny dokument normujący bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego – *Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzoną w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r.*¹⁹. Już wstęp do tego dokumentu potwierdza intencje jego podpisania – potrzebę penalizacji przestępstw przeciwko lotnictwu cywilnemu: „Państwa będące Stronami niniejszej Konwencji zważywszy, że bezprawne czyny zawładnięcia statkami powietrznymi w locie lub sprawowania nad nimi kontroli narażają na niebezpieczeństwo osoby i mienie, poważnie zagrażają eksploatacji linii lotniczych i podrywają zaufanie narodów świata do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zważywszy, że czyny takie budzą poważne zaniepokojenie, zważywszy, że aby zapobiec takim czynom istnieje pilna potrzeba podjęcia właściwych środków zmierzających do ukarania ich sprawców, uzgodniły, co następuje”²⁰.

Już pierwsze dwa artykuły dokumentu definiują akt przemocy jako przestępstwo oraz konieczność jego ścigania:

„Artykuł 1.

Każda osoba, która na pokładzie statku powietrznego będącego w locie:

- bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia dokonuje zawładnięcia statkiem powietrznym lub przejęcia nad nim kontroli albo też usiłuje popełnić taki czyn, lub*
- współdziała z osobą, która popełnia lub usiłuje popełnić taki czyn, popełnia przestępstwo (zwane dalej „przestępstwem”).*

¹⁶ J. Barcik, P. Czech, *Bezpieczeństwo transportu lotniczego w świetle międzynarodowych konwencji antyterrorystycznych*, [w:] „Przegląd komunikacyjny” nr 12/2007, s. 14.

¹⁷ J. Gotowała, *op. cit.*, s. 117.

¹⁸ *Ibidem*, s. 123-124.

¹⁹ Nazywana dalej Konwencją Haską – przypis autora.

²⁰ Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. Dz.U. z 1972 Nr 25, poz. 181, wstęp.

Artykuł 2.

*Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do uznania przestępstwa za podlegające surowej karze*²¹.

W stosunku do Konwencji Tokijskiej zmieniona została nieco definicja statku powietrznego w locie, (uwzględniono jedynie część definicji postulowanej przez poprzedni akt): „Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że statek powietrzny jest w locie od chwili, gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedne z tych drzwi zostały otwarte w celu wylądowania”²². Obszerne fragmenty dokumentu dotyczą postępowania ekstradycyjnego, najmocniejszy jednak akcent różniący Konwencję Haską od Tokijskiej położony jest na ściganie winnych aktów terroryzmu lotniczego. Powodem takiego przesunięcia akcentów dokumentu była postawa niektórych państw, mniej lub bardziej jawnie wspierających poczynania „bojowników” terroryzujących niewinnych pasażerów.

Niecały rok później²³ członkowie ICAO wynegocjowali tekst kolejnego dokumentu dotyczącego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Po obradach w Montrealu podpisano tekst „Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego”, nazywanej potem Montrealską. W stosunku do poprzednich dokumentów poważnie rozszerzono liczbę przestępstw powiązanych z aktami terroryzmu powietrznego:

„1. *Popelnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie:*

- a) *dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, jeżeli czyn ten może zagrażać bezpieczeństwu tego statku powietrznego; lub*
- b) *niszczy statek powietrzny będący w służbie lub powoduje jego uszkodzenie, które czyni go niezdatnym do lotu lub które może stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie; lub*
- c) *umieszcza lub powoduje umieszczenie w jakikolwiek sposób na statku powietrznym będącym w służbie urzędzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć albo spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdatnym do lotu lub mogące stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie; albo*
- d) *niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenia nawigacyjne lub zakłóca ich działanie, jeżeli czyn taki może zagrazić bezpieczeństwu statku powietrznego w locie; lub*
- e) *przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie.*

2. *Popelnia także przestępstwo każda osoba, która:*

- a) *usiłuje popełnić którekolwiek z przestępstw wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu lub*
- b) *współdziała z osobą, która popelnia lub usiłuje popełnić takie przestępstwo*²⁴.

²¹ *Ibidem*, art. 1, 2.

²² *Ibidem*, art. 3 ust. 1.

²³ Podpisanie konwencji nastąpiło 23 września 1971 r.

²⁴ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. Dz.U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37; Dz.U. z 2006 r. Nr 48, poz. 348 – art. 1 ust 1-2.

Oprócz analogicznej do poprzednich definicji statku powietrznego w locie pojawiła się charakterystyka statku powietrznego w służbie:

„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”²⁵. Jest to odpowiedź społeczności międzynarodowej na ataki na statki powietrzne w portach lotniczych.

W dokumencie pojawia się przestępstwo sabotażu dokonanego na statku powietrznym, celowe jego uszkodzenie lub podłożenie bomby w nim. Terrorysty wysyłali niestety bomby w lukach bagażowych, a także niszczyli samoloty po ich opuszczeniu²⁶. Odnotowano także, jako przestępstwo, niszczenie lub zakłócanie pracy urządzeń nawigacyjnych, a także zgłaszanie fałszywych alarmów o zagrożeniu. Jako przestępstwo z tej grupy zaczęto także traktować współuczestnictwo w którymkolwiek z wymienionych działań. Trzeba zauważyć, że prawodawstwo tego okresu podążało w ślad za coraz bardziej zróżnicowaną gamą ataków terrorystycznych. Kolejne ofiary obnażały słabość systemu zabezpieczeń technicznych oraz słabe wyszkolenie służb odpowiedzialnych za utrzymanie bezpieczeństwa.

Odpowiedzią państw na rosnące zagrożenie było zaostrzenie rygorów elektronicznej kontroli bagażu podręcznego oraz stworzenie oddziałów antyterrorystycznych, wyszkolonych do walki z terrorystami i mogących odbić porwanych pasażerów. W początku lat 70. Ubiegłego wieku powstały choćby GSG-9 w Niemczech czy GIGN we Francji²⁷.

W latach 80. intensywność ataków terrorystycznych nieco zmalała, co łatwo można wytłumaczyć poprawą skuteczności systemu bezpieczeństwa w portach lotniczych. Nie znaczy to jednak, że zagrożenie terrorystyczne zostało zażegnane. W 1983 roku spektakularnym wydarzeniem był atak bombowy w terminalu paryskiego lotniska Orly, czy przeprowadzony w analogiczny sposób zamach na lotnisku Esenboga w Ankarze. W obu przypadkach użyto pozostawionej w terminalu walizki z ukrytą w niej bombą. Biorąc pod uwagę to, że punkty odpraw do dziś są zlokalizowane w strefie ogólnodostępnej terminali, podobny zamach mógłby być planowany także dzisiaj. Prawdopodobnie jednak, służby ochrony szybciej zwróciłyby uwagę na pozostawiony bagaż, bardzo prawdopodobne jest też szybkie zaalarmowanie służb przez innych pasażerów, którzy są dzisiaj znacznie bardziej świadomi potencjalnego zagrożenia terrorystycznego.

W tym samym okresie izraelskie linie EL AL, wspierane przez rząd swojego kraju wprowadziły do odprawy pasażerskiej kosztowny system elektroniczno-rentgenowskiej kontroli bagażu Rapisca-II, który nadzorował bagaż podręczny pasażerów oraz przesyłki cargo przewożone na pokładach samolotów tej kompanii. Już 17 kwietnia 1986 roku operatorzy systemu odkryli na londyńskim lotnisku Heathrow ładunek wybuchowy w bagażu jednej z pasażerek. Ocalono w ten sposób życie prawie 200 osób²⁸.

Po tym incydencie zarządzający wprowadzili do tego największego w Europie portu lotniczego system elektronicznych bramek sygnalizujących obecność materiałów wybuchowych i urządzeń detonujących te materiały. Później system poszerzono o skanery oparte na technologii tomografii komputerowej.

²⁵ *Ibidem*, art. 2b.

²⁶ J. Gotowała, *op. cit.*, s. 123.

²⁷ *Ibidem*, s. 122.

²⁸ *Ibidem*, s. 123.

W 1988 uchwalono protokół dodatkowy do Konwencji Montrealskiej, który rozszerzał katalog bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych o kolejne rodzaje przestępstw:

„Popelnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni:

- (a) dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne, który to akt powoduje lub może spowodować poważne uszkodzenia ciała lub śmierć tej osoby; albo
- (b) niszczy lub poważnie uszkadza urządzenia w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne lub statki powietrzne nie będące w użyciu a znajdujące się w tym porcie, albo powoduje przerwę w działalności tego portu lotniczego, jeśli taki czyn zagraża lub może zagrazić bezpieczeństwu w tym porcie lotniczym”²⁹.

Te nowe rodzaje przestępstw zostały dodane po wielu atakach na terminale lotniskowe niosących niestety za sobą ofiary wśród pasażerów i pracowników portów lotniczych. Protokół ten został podpisany przez Polskę jeszcze w 1988 roku, niestety proces ratyfikacyjny trwa do dzisiaj³⁰.

Polska na szczęście będąca w tym okresie poza głównymi potokami pasażerskimi, funkcjonująca w warunkach bardzo słabo rozwiniętego rynku przewozów pasażerskich nie była nigdy celem zorganizowanych ataków terrorystycznych. Można to tłumaczyć tym, że jako kraj należący do bloku państw komunistycznych, byliśmy raczej w niechlubnej grupie krajów będących odpowiedzialnymi za międzynarodowy, lewicowo-narodowowyzwoleńczy terrorizm tego okresu. W zamian za finansowanie lub inne formy wspierania grup „bojowników”, ci „odwdzięczali się” neutralnością wobec tych państw.

Jedynie akty piractwa powietrznego, które dotyczyły Polski, wiązały się raczej z uprowadzeniami liniowych samolotów rejsowych przez obywateli lub grupy obywateli, dla których była to jedyna możliwość opuszczenia kraju bloku socjalistycznego. Elżbieta Ciborowska, badająca ten aspekt funkcjonowania lotnictwa cywilnego w Polsce podaje co najmniej 8 udanych przykładów uprowadzenia samolotów rejsowych, oraz opisuje kilka nieudanych prób takiego działania³¹. Najczęściej skutecznie uprowadzane był samoloty lecące z Wrocławia do Warszawy, których docelowym portem okazywało się leżące w Berlinie Zachodnim lotnisko Tempelhof. Badaczka przytacza także statystykę uprowadzeń i prób uprowadzeń samolotów aeroklubowych³². Trzeba przy tym dodać, że po wylądowaniu porywacze (a czasami także część pasażerów) prosiła o azyl polityczny w miejscu lądowania, a nietknięty (poza nielicznymi wyjątkami) samolot z pozostałymi pasażerami i załogą wracał do kraju. Tak więc terrorizm lotniczy miał w Polsce raczej łagodne oblicze.

Jeden z najtragiczniejszych zamachów terrorystycznych miał miejsce 21 grudnia 1988 roku. Nad Lockerbie w Szkocji eksplodował Boeing 747 linii PanAm. Jak się później okazało sprawcami byli agenci libijskiego wywiadu, którzy przygotowali bombę umieszczoną

²⁹ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, *op. cit.* – art. 1 ust. 1bis.

³⁰ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 54.

³¹ E. Ciborowska, *Wybrane przypadki piractwa powietrznego w Polsce w latach 80.*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 6-9.

³² *Ibidem*, s. 9.

w bagażu rejestrowym przewożonym w luku bagażowym. Tragiczne jest to, że w zamachu zginęło 259 pasażerów i członków załogi feralnego lotu oraz 11 mieszkańców miasteczka, na który spadły szczątki maszyny. Najstraszliwsze w tym wszystkim jest to, że cel zamachu został wybrany przypadkowo. „*Abdel Basset Ali Mohamed al-Megrahi i Al Amina Khalif Fhimah, agenci libijskiego wywiadu, wspólnie przygotowują bombę w radiomagnetonie Toshiba. Walizka z bombą, została opatrzona skradzioną naklejką oznaczającą, że jest to zagubiony bagaż, który jak najszybciej musi znaleźć się na lotnisku Johna F. Kennedy’ego w Nowym Jorku. Tragicznego dnia, walizka zostaje nadana na lotnisku Luqa w La Valetcie i leci do Frankfurtu nad Menem nie wzbudzając niczyich podejrzeń. Według dokumentów lotniska we Frankfurcie. Tam trafia na pokład Boeinga 727 linii PanAm mającego za chwilę ruszyć w lot do Londynu. Na lotnisku Heathrow walizka zostaje załadowana do Boeinga 747 lot 103*”³³. Czystym przypadkiem walizka trafiła akurat na pokład tego samolotu. Śledząc drogę przebytą przez walizkę w przynajmniej dwóch największych europejskich portach lotniczych widać, jak niedoskonały był system nadzoru i prześwietleń bagażu. Walizka kilkakrotnie powinna przejść kontrolę bezpieczeństwa, a jednak żadna z nich nie wykryła ładunku wybuchowego, podłożonego w tym bagażu. Być może operatorów systemu zmyliła naklejka oraz to, że bagaż funkcjonował jako przesyłka zagubiona. Zdarza się, że obsługujące miliony bagaży systemy na lotniskach źle kierują niektóre przesyłki, które po kilku dniach są dostarczane prawowitym właścicielom. Tak jak każda katastrofa jest dla producentów samolotów okazją do poprawienia konstrukcji, tak i akt terrorystyczny jest dla społeczności międzynarodowej okazją do poprawienia systemu bezpieczeństwa. Nie inaczej było i tym razem. Po tragedii nad Lockerbie wprowadzono ścisłą kontrolę bagażu rejestrowanego oraz położono nacisk na usunięcie z luku samolotu bagażu pasażera, który zrezygnował z lotu, a odprawił już wcześniej swoje bagaże³⁴. Wydłuża to niekiedy procedury startowe (konieczność odnalezienia i wyładunku bagażu z luku samolotu), ale dodatkowo zabezpiecza przed powtórzeniem tragedii znad Szkocji. Efektem zamachu było także przyspieszenie badań nad nowymi modelami kontenerów cargo, które są znacznie odporniejsze na eksplozje ładunków wybuchowych.

System bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego po ataku na World Trade Center w Nowym Jorku

11 września 2001 roku terroryzm lotniczy wszedł nową erę swego rozwoju. Pomysł użycia samolotu rejsowego jako latającej bomby nie był wprawdzie nowatorski³⁵ (planowali go choćby członkowie algierskiej Islamskiej Grupy Zbrojnej w udaremnionym ataku na Paryż), ale po raz pierwszy udało się go zrealizować w niespotykanej wcześniej skali. W czterech porwanych samolotach zginęło kilkaset osób. Kolejne tysiące zginęły w walących się

³³ <http://www.terroryzm.pdg.pl/index.php?entry=entry090601-093021> – 19.11.2009.

³⁴ R. Mościcki, *System ochrony i bezpieczeństwa na współczesnym lotnisku cywilnym*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 20.

³⁵ Pomysł takiego użycia samolotu pasażerskiego podsuwa także Tom Clancy w książce „Dekret”. Por. K. Liedel, „Od redaktora” [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 1.

budynkach WTC oraz w Pentagonie. Jak pisze Kuba Jałoszyński: „Świat przekonał się 11 września 2001 roku jak iluzoryczne są wszelkie zabezpieczenia. Islamscy terroryści Osamy bin Ladena uprowadzili samoloty wykorzystując w tym celu plastikowe noże, stanowiące nieodłączny element podawanych pasażerom posiłków, oraz noże do cięcia papieru (zgodnie z przepisami można było wnieść je oficjalnie na pokład samolotu). Porwane samoloty stały się nie tylko obiektami, ale również środkami dokonania ataku terrorystycznego. Terroryści użyli ich jako żywych bomb, uderzając nimi w wybrane cele. Eksplodujące maszyny, wypełnione łatwopalnym paliwem lotniczym dokonały olbrzymich zniszczeń”³⁶. Przywoływany już wcześniej Robert Mościcki twierdzi, iż po atakach na WTC: „zdecydowanie większą wagę zaczęto przykładać do kontroli stref chronionych lotniska, statku powietrznego, a w szczególności kabiny załogi samolotu. Bardzo ważnym elementem systemu ochrony lotniska stał się system gwarantujący dostęp do stref chronionych uprawnionego i sprawdzonego personelu lotniska”³⁷. Kryzys jaki dotknął lotnictwo cywilne na świecie po zamachach z 11 września 2001 bardzo dotkliwie odczuło większość towarzystw lotniczych. Tylko w lotnictwie amerykańskim zwolniono z pracy około 70 tysięcy pracowników³⁸, a straty spowodowane przez zamachowców wyceniono (bez odszkodowań dla rodzin pasażerów i ofiar) na kilkanaście miliardów dolarów.

Pierwsi na atak na WTC odpowiedzieli Amerykanie. W październiku 2001 roku Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił opracowany przez administrację prezydenta Georga W. Busha „Patriot Act” („Ustawę Patriotyczną”). Według Kuby Jałoszyńskiego: „pozwoili ona na zmianę systemu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, polegającą między innymi na:

- zaostrzeniu kontroli osób i bagażu w portach lotniczych;
- wprowadzeniu na pokład samolotów uzbrojonych agentów ochrony po cywilnemu;
- wdrożeniu programu pobierania odcisków palców przybywającym do USA obcokrajowcom;
- poprawieniu koordynacji działań służb specjalnych i wszystkich agencji federalnych zaangażowanych w ochronę kraju przed terroryzmem, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury lotniczej.”³⁹

Wymiernym efektem działań po zamachach z 11 września było „opancerzenie” i ściśle od tej pory respektowany nakaz zamykania w trakcie lotu drzwi do kabiny pilotów. „Uszczelnienie” systemu nie dało skutecznych efektów. W grudniu 2001 na pokład samolotu lecącego z Paryża do Miami udało się przemyścić bombę⁴⁰. Na szczęście ładunek ukryty w bucie nie eksplodował, tylko zaczął dymić, co umożliwiło obezwładnienie zamachowca

Już 14 września 2001 szefowie państw i rządów krajów UE, przewodniczący Parlamentu UE N. Fontaine, przewodniczący Komisji Europejskiej R. Prodi oraz J. Solana – Wysoki Przedstawiciel UE ds. Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa wydali

³⁶ K. Jałoszyński, *Współczesny wymiar antyterrorystyczny*, Warszawa 2008, s. 178.

³⁷ R. Mościcki, *op. cit.* s. 20.

³⁸ S. Kulczyński, *Skutki terroru powietrznego*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 12.

³⁹ K. Jałoszyński, *Uzbrojone patrole ochrony na pokładach samolotów cywilnych linii lotniczych*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 29-30.

⁴⁰ O. Paszkiewicz, *System ochrony lotnictwa cywilnego i zagrożenie terrorystyczne po 2001 roku*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 24.

deklarację, w której oświadczyli, że: „atak terrorystyczny na Stany Zjednoczone był skierowany również przeciwko UE, przeciwko społeczeństwom demokratycznym, multikulturowym i tolerancyjnym. Wezwano wszystkie kraje podzielające uniwersalne ideały i wartości demokratyczne, do zdecydowanej, globalnej walki ze sprawcami ataków terrorystycznych”.⁴¹ Dokument formułował również sposób, w jaki UE powinna odpowiedzieć międzynarodowym organizacjom terrorystycznym. Do celów, do których powinna dążyć UE zaliczono m.in.:

- aktywne uczestnictwo w inicjowaniu trwałej oraz mającej światowy zasięg akcji przeciw terroryzmowi;
- rozwijanie Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa oraz Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony;
- wzmocnienie kooperacji wywiadowczej oraz przyspieszenie wdrażania Europejskiego Obszaru Sądowego. Ustanowienie tego ostatniego umożliwi wzajemne uznawanie decyzji sądowych oraz wprowadzenie Europejskiego Nakazu Aresztowania i Ekstradycji⁴².

13 czerwca 2002 roku Rada Unii Europejskiej ogłosiła „Decyzję Ramową Rady w sprawie zwalczania terroryzmu”. W dokumencie tym sprecyzowano pojęcie przestępstwa terrorystycznego:

„Każde Państwo Członkowskie podejmuje niezbędne środki zapewniające, że są uważane za przestępstwa terrorystyczne zamierzone czyny, wskazane poniżej w lit. a) – i), określone zgodnie z prawem krajowym jako przestępstwa, które ze względu na swój charakter i kontekst, mogą wyrządzić poważne szkody krajowi lub organizacji międzynarodowej, gdy zostaną popełnione w celu:

- poważnego zastraszenia ludności, lub
- bezprawnego zmuszenia rządu lub organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania działania, lub
- poważnej destabilizacji lub zniszczenia podstawowych politycznych, konstytucyjnych, gospodarczych lub społecznych struktur kraju lub organizacji międzynarodowej,
 - a) ataki na życie ludzkie, które mogą powodować śmierć;
 - b) ataki na integralność cielesną osoby;
 - c) porwania lub branie zakładników;
 - d) spowodowanie rozległych zniszczeń obiektów rządowych lub obiektów użyteczności publicznej, systemu transportowego, infrastruktury, włącznie ze zniszczeniem systemu informacyjnego, stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, miejsca publicznego lub mienia prywatnego, mogące zagrozić życiu ludzkiemu lub mogące spowodować poważne straty gospodarcze;
 - e) zajęcie statku powietrznego, statku lub innego środka transportu publicznego lub towarowego;
 - f) wytwarzanie, posiadanie, nabywanie, przewożenie, dostarczanie lub używanie broni, materiałów wybuchowych lub jądrowych, broni biologicznej lub chemicznej, jak również badania i rozwój broni biologicznej i chemicznej;

⁴¹ D. Szlachter, *Walka z terroryzmem w Unii Europejskiej – nowy impuls*, Toruń 2006, s. 116-117.

⁴² *Ibidem*, s. 117.

- g) *uwalnianie substancji niebezpiecznych lub powodowanie pożarów, powodzi lub wybuchów, których rezultatem jest zagrożenie życia ludzkiego;*
- h) *zakłócenia lub przerwy w dostawach wody, energii elektrycznej lub wszelkich innych podstawowych zasobów naturalnych, których rezultatem jest zagrożenie życia ludzkiego;*
- i) *groźenie popełnieniem czynów wymienionych w lit. a) – h)*²⁴³.

W dokumencie precyzowana jest także definicja grupy terrorystycznej oraz przestępstwa związanego z terroryzmem⁴⁴.

Kolejnym istotnym dokumentem prawa europejskiego porządkującym sprawy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest *Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*. W art.1 tego dokumentu sformułowano cele oraz środki ich realizacji. Za podstawowy cel uznano „ustanowienie i wykonanie właściwych środków wspólnotowych w celu zapobieżenia bezprawnych ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu”⁴⁵, środkami są za to:

- „ustalenie wspólnych podstawowych norm środków bezpieczeństwa lotnictwa;
- ustanowienie właściwych mechanizmów monitorowania zgodności”⁴⁶.

Przyjęto za ECAC – (Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego) wspólne normy podstawowe dotyczące środków bezpieczeństwa w lotnictwie⁴⁷. Istotnym ustaleniem rozporządzenia jest obowiązek stworzenia przez państwa UE krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego⁴⁸ oraz dostosowanie poziomów bezpieczeństwa w państwach członkowskich do jednolitego wysokiego poziomu postulowanego przez dokument. Załączniki do Rozporządzenia zawierają szczegółowe wytyczne dotyczące m.in. kontroli pasażerów i bagażu, bezpieczeństwa portów lotniczych i statków powietrznych, przewozu poczty oraz ładunków cargo, a także kryteria zatrudniania pracowników w obrębie portów lotniczych oraz przedsiębiorstw kooperujących z nimi. W dokumencie uwzględniono także wskazówki dotyczące urzędzeń stosowanych do kontroli bezpieczeństwa. Zamieszczone zostały także wskazówki w zakresie przedmiotów zakazanych na pokładzie statku powietrznego. Dopuszczalne zestawy europejskich standardów bezpieczeństwa zawierają także:

- *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*⁴⁹ (z tajnym załącznikiem zawierającym szczegółowe środki dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa);

⁴³ DECYZJA RAMOWA RADY z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu, DzU UE L164/3

⁴⁴ *Ibidem*, por. Art. 2-3.

⁴⁵ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, DzU UE L164/3, art. 1.

⁴⁶ *Ibidem*, art. 1.

⁴⁷ *Ibidem*, Art. 4 oraz por. załącznik do Rozporządzenia 2320/2002.

⁴⁸ *Ibidem*, art. 5.

⁴⁹ http://www.pckl.pl/data/unijne/5_ru.pdf – 20.11.2009.

- *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1546/2006 z dnia 4 października 2006 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 ustanawiające środki w celu wprowadzeniu w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*⁵⁰ (także z tajnym załącznikiem).

Zgodnie z zaleceniem Rozporządzenia nr 2320/2002 polskie władze opracowały Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, który wszedł w życie 18 lipca 2007⁵¹. W dokumencie tym zamieszczona jest rozbudowana definicja bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym⁵², która jest nieco wzbogacona definicją przestępstwa z analizowanej wcześniej Konwencji Montrealskiej (wraz z aneksem). Precyzowane są obowiązki poszczególnych organów administracji państwowej, metody i środki ochrony lotniska, a także metodyka działania w sytuacjach kryzysowych. Dokument sankcjonuje funkcjonowanie wart ochronnych pełniących w trakcie lotu przez nieumundurowanych funkcjonariuszy Straży Granicznej. KPOLC określa też warunki powstania oraz ramy funkcjonowania Służby ochrony lotniska – formacji powoływanej przez zarządzającego portem lotniczym⁵³. Program doczekał się w roku 2009 nowelizacji,⁵⁴ która zaktualizowała i doprecyzowała dokument.

Rozporządzenie 2320/2002 zostało zastąpione przez Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002. W stosunku do poprzedniego dokumentu akt ten nakłada na operatorów portów lotniczych obowiązek sporządzenia programu ochrony portu lotniczego⁵⁵. Analogiczny obowiązek spoczywa na przewoźnikach lotniczych⁵⁶ oraz każdym podmiocie zobowiązanym na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego do stosowania norm ochrony tegoż właśnie⁵⁷. Integralną część rozporządzenia stanowi załącznik zawierający: *Wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji* (artykuł 4).

Pisząc na temat bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego nie sposób nie wspomnieć o Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Ta, mająca swą siedzibę w Kolonii

⁵⁰ *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1546/2006 z dnia 4 października 2006 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 ustanawiające środki w celu wprowadzeniu w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*, Dz.U.EU nr L286/6.

⁵¹ Dz.u. Nr 116/2007 Poz. 803 – Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa.

⁵² *Ibidem*, R.I, ust. 7.

⁵³ *Ibidem*, R.2.

⁵⁴ Dz.U. nr 94/2009 Poz. 769 – Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 czerwca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa.

⁵⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz. U UE L97/78, Art. 12.

⁵⁶ *Ibidem*, Art. 13.

⁵⁷ *Ibidem*, Art. 14.

agenda europejska powstała na mocy rozporządzenia PE i Rady z 2002 roku⁵⁸. Jej bieżące działania są formułowane jako:

- „tworzenie przepisów: przygotowywanie projektów prawa dotyczącego bezpieczeństwa oraz doradztwo techniczne na rzecz Komisji Europejskiej i państw członkowskich;
- inspekcje, szkolenia i programy normalizacji w celu zapewnienia jednolitego wdrażania europejskich przepisów prawa z zakresu bezpieczeństwa lotniczego we wszystkich państwach członkowskich;
- wydawanie certyfikatów typu w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska dla statków powietrznych, silników i części;
- zatwierdzanie organizacji projektujących statki powietrzne i organizacji produkujących i obsługujących w państwach trzecich oraz sprawowanie nad nimi nadzoru;
- zbieranie danych, ich analiza oraz badania w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego”⁵⁹.

Bardzo ważnym instrumentem w działalności Agencji jest publikowana przynajmniej raz do roku tzw. „czarna lista” przewoźników lotniczych, którzy czy to technicznie, czy organizacyjnie nie spełniają kryteriów bezpieczeństwa stawianego przez Unię Europejską, co uniemożliwia im działanie na jej terenie. Grzegorz Zając twierdzi, iż: „opublikowanie europejskiej „czarnej listy” powinno mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo lotnicze we Wspólnocie Europejskiej. Będzie zachęcać wszystkie linie lotnicze operujące w Europie do ścisłego przestrzegania norm bezpieczeństwa, zniechęcając jednocześnie niesolidnych przewoźników do działalności w Europie”⁶⁰. Ponieważ EASA zajmuje się bezpieczeństwem transportu lotniczego bardziej pod kątem jego bezpieczeństwa technicznego (safety – w znaczeniu niezawodności), a nie np. antyterrorystycznego (security) nie będę poświęcał jej więcej miejsca w tym artykule.

Po tak diametralnej zmianie prawodawstwa i udoskonaleniu systemu ochrony lotnictwa cywilnego nastąpiły bezpieczniejsze lata dla tego rodzaju transportu. Największym do tej pory sukcesem unowocześnieonego i skuteczniejszego systemu, obejmującego nie tylko porty lotnicze, ale także szeroko zakrojoną współpracę różnych służb specjalnych, było uniemożliwienie przeprowadzenia ataku o rozmachu przekraczającym ten z 11 września 2001 r. 10 sierpnia 2006 zatrzymano w Wielkiej Brytanii ponad 20 osób, które planowały porwanie ok. 10 maszyn na trasach transatlantyckich⁶¹. Jak pisze Krzysztof Liedel: „Aresztowania (...) były wynikiem szeroko zakrojonej akcji prewencyjnej, która obejmowała nie tylko wiele rodzajów służb bezpieczeństwa (...), ale także służby wielu krajów. W przygotowaniu akcji oraz zgromadzeniu informacji, które dały podstawy do aresztowania, a później postawienia zarzutów niedoszłym sprawcom, wzięły bowiem udział nie tylko służby brytyjskie, ale także pakistańskie oraz współpracujące z nimi służby innych państw”⁶². Choć najwięk-

⁵⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1592/2002 z 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, Dz.U. UE L240.

⁵⁹ http://www.easa.eu.int/ws_prod/g_pl/g_about_more.php – 22.11.2009.

⁶⁰ G.K. Zając, *Bezpieczeństwo lotnicze w Unii Europejskiej*, [w:] „Przegląd Komunikacyjny” nr 9/2006, s. 27-28.

⁶¹ O. Paszkiewicz, *op. cit.*, s. 25.

⁶² K. Riedel, *Działanie proaktywne w zwalczaniu terroryzmu*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie” nr 1/2008, s. 34.

szy europejski port lotniczy został dokumentnie sparaliżowany, wiele lotów zostało odwołanych, a lecące na Heathrow samoloty zawrócone, udało się prawdopodobnie uratować życie tysiącom pasażerów. Dzięki zastosowaniu nowej, tzw. proaktywnej filozofii zwalczania terroryzmu⁶³ na nic zdały się nowe bomby, jakich chcieli użyć terroryści. Ich istotnymi składnikami miały być płynne chemikalia oraz urządzenia elektroniczne. Efekt działania to całkowity zakaz przewozu bagażu kabinowego, jaki przez kilka dni obowiązywał w stolicy Zjednoczonego Królestwa, który po pewnym czasie zmieniony został na obowiązujący do dnia dzisiejszego zakaz wnoszenia pewnych rodzajów produktów, oraz ograniczył ilość przewożonych w bagażu podręcznym płynów. Listę zakazanych w samolotach oraz na lotniskach rzeczy ogłasza i aktualizuje w Polsce Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego⁶⁴. Do najbardziej niedogodnych dla pasażera utrudnień należy min.:

- Zakaz przewozu płynów (a także żeli, emulsji, pianek etc) w opakowaniach powyżej 100 ml (do 1 litra łącznie na pasażera);
- Oddzielne prześwietlanie okrycia wierzchniego;
- Szczegółowa kontrola sprzętu elektronicznego (w szczególności laptopów)⁶⁵.

Wprawdzie zakaz wnoszenia płynów w większych ilościach miał być ograniczony czasowo (do kwietnia 2010), jednak Unia Europejska deklaruje na razie jego przedłużenie do ok. 2012-2014 roku⁶⁶. Ponieważ tworzenie nowych urządzeń do wykrywania opóźnia się nie można zrezygnować z zakazu, który choć komplikuje życie podróżnym, może jednocześnie ocalić ich życie.

Zakończenie

Jak widać, wspólnota międzynarodowa zrobiła wiele, aby podróżowanie samolotem było najbezpieczniejszym sposobem przemieszczania się na średnie i duże odległości. Biorąc pod uwagę wysokie normy bezpieczeństwa konstrukcji lotniczych, systemów nawigacyjnych etc. już dzisiaj lotnictwo jest najbezpieczniejszym rodzajem transportu. Nic dziwnego, że ten sposób podróżowania wybrało – tylko w zeszłym roku – ponad 2 miliardy pasażerów. W swoim dorocznym raporcie Rada ICAO informuje, że w 2008 roku odnotowano na świecie 23 akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym⁶⁷. To niewiele, biorąc pod uwagę liczbę operacji lotniczych. Co więcej, wydaje się, że służbom bezpieczeństwa udało się wyjść na prowadzenie w wieloletnim „wyścigu” za terrorystami. Sprawnie działający system ochrony lotnictwa cywilnego sprawia, że zamachy na porty lotnicze, czy samoloty stają się bardziej ryzykowne dla samych terrorystów. Stąd też być może zmiana

⁶³ *Ibidem*, s. 34.

⁶⁴ Obwieszczenie Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera – http://www.ulc.gov.pl/_download/ochrona_i_umatwienia/program_ochrony/obw_przedmioty_zabr.doc – 24.11.2009.

⁶⁵ O. Paszkiewicz, *op. cit.*, s. 25.

⁶⁶ http://logistyka.wnp.pl/ue-pozostanie-zakaz-wnoszenia-plynow-do-samolotu,91114_1_0_0.html – 24.11. 2009

⁶⁷ ICAO 2008 – Annual Report of the Council, *op. cit.*, s. 11.

akcentów w terrorystycznych celach zamachów. Dużo łatwiejsze stały się ataki na transport kolejowy⁶⁸ czy statki⁶⁹. Działanie systemu ochrony lotniska okazało się ostatnio skuteczne w Poznaniu, gdzie niedoszły samobójca wtargnął na płytę lotniska z atrapą pistoletu, licząc na to że ochrona lotniska pomoże mu zrealizować jego cel⁷⁰. Napastnik poddał się po oddaniu strzału ostrzegawczego przez funkcjonariuszy Straży Granicznej. Tylko wyjątkowemu opanowaniu funkcjonariuszy należy przypisać fakt, że mierzący do nich z atrapy broni desperat przeżył. Pomimo głosów krytycznych, sugerujących szybsze użycie broni wobec napastnika, incydent pokazał sprawność systemu jako całości. O jakości systemu świadczą też częste ewakuacje terminali w sytuacji odnalezienia pozostawionych bagaży, czy też telefonicznych sygnałów o podłożeniu bomby. Procedury bezpieczeństwa są skrupulatnie przestrzegane, a każda taka akcja powiększa doświadczenie odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnictwa w naszym kraju służb. To dobrze rokuje dla Polski choćby w kontekście organizacji w 2012 finałów ME w piłce nożnej. Zwłaszcza w tym okresie polskie lotniska mogą stać się celem zamachów terrorystycznych. Unowocześniana infrastruktura techniczna portów modernizowana jest do aktualnie obowiązujących na świecie standardów, co pozwala bezpiecznie korzystać z polskich lotnisk.

The selected aspects of civil aviation security system in 1968-2009

Summary

In 2008 civil aviation was used by over 2 271 m. passengers. This huge number of travelers reflects the need for fast, safe and comfortable 21st century transport systems at the beginning of the 21st century. In the paper the author discusses the turning points in the history of civil aviation security. He shows terrorist acts which influenced changes in security regulations and briefly discusses the introduction of bills which were a response to this terrorist activity. The author attempts to show the direction of evolution of those regulations and precautions in civil aviation. He focuses particularly on the European Union legislation, which after the year 2001 has become the leading force in the civil aviation security regulatory environment. It is European legislation that has defined the new standards for the organization of the civil aviation system.

⁶⁸ http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,7312463,Rosja__Kosolapow_poszukiwany_za_zamach_na_pociag.html – 30.11.2009.

⁶⁹ http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,7312800,Somalijscy_piraci_porwali_supertankowiec_z_ropa_naftowa.html – 30.11.2009.

⁷⁰ http://poznana.gazeta.pl/poznan/1,36001,7315977,Lawica_dla_desperatow_.html – 30.11.2009.