

Kamil Gefert

Europejski model ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem i innymi bezprawnymi ingerencjami na przykładzie Polski¹

Lotnictwo cywilne powinno być traktowane jak żywy organizm, który jest ciągle w fazie udoskonalania i modernizowania. Rozpatrując ten temat, należy zwrócić uwagę na dwie istotne sprawy. Pierwsza to stale rosnąca liczba osób korzystających z transportu lotniczego, co kreuje nowe wyzwania z tym związane, i druga odnosząca się do niejednorodności tego złożonego organizmu. Ta niejednorodność jest widoczna w położeniu geograficznym i polega głównie na: zróżnicowanym tempie rozwoju lotnictwa poszczególnych krajów lub regionów, zapotrzebowaniu na transport lotniczy, sytuacji prawnej, położeniu geopolitycznym i ryzyku wystąpienia określonych zagrożeń istotnych dla bezpieczeństwa lotnictwa. Uwzględniając te uwarunkowania, Adrian Siadkowski w swojej książce wyróżnił trzy modele ochrony lotnictwa cywilnego: europejski, amerykański i izraelski². Każdy z nich cechuje się odmiennym podejściem do problemu terroryzmu i do sfery bezpieczeństwa w lotnictwie (które jest budowane nie tylko w sposób mniej lub bardziej rygorystyczny, lecz także w różny sposób i z uwzględnieniem odmiennych sił i środków) oraz innym zasięgiem oddziaływania. Podstawową różnicą, która w głównej mierze wyznacza podział na wymienione trzy modele ochrony, jest przede wszystkim restrykcyjność i ilość stosowanych metod w kreowaniu bezpieczeństwa³. Wymienione modele różnią się między sobą także rozwiązaniami prawnymi i systemowymi.

W tym opracowaniu zaprezentowano europejski model ochrony lotnictwa cywilnego na przykładzie Polski i podzielono go na cztery obszary tematyczne. Pierwszy – związany z międzynarodowymi oraz krajowymi podstawami prawnymi omawianego zagadnienia, drugi – traktujący o ochronie portów lotniczych i statków powietrznych, trzeci – dotyczący kontroli bezpieczeństwa i czwarty – dotyczący przedmiotów, których nie wolno wносить na pokład statków powietrznych ze względów bezpieczeństwa.

¹ Fragment pracy pt. *Terroryzm lotniczy. Istota i zwalczanie*, która została wyróżniona w konkursie Szefa ABW na najlepszą pracę licencjacką lub magisterską z dziedziny bezpieczeństwa wewnętrznego państwa (edycja 2015/2016). Autor jest absolwentem Wojskowej Akademii Technicznej, Wydział Cybernetyki. Redakcja dokonała w tekście niezbędnych poprawek oraz zmian numeracji przypisów (przyp. red.).

² Zob. A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela*, Szczytno 2013.

³ A. Bogacz, *Nietykalność osobista i prywatność a kontrola na lotnisku*, referat wygłoszony na seminarium naukowym; seminarium naukowe pt. „Terroryzm a prawa człowieka”, Rzeszów, 10 XII 2012.

Prawo międzynarodowe i krajowe

Złożony system, jakim jest transport lotniczy, powinien mieć jednolitość prawną, aby mógł bez przeszkód i jak najwydajniej funkcjonować na całym świecie. W tym celu wypracowano pewne standardy prawne, które ewoluowały wraz z rozwojem lotnictwa oraz pod wpływem różnych historycznych wydarzeń, mających wpływ na lotnictwo w wymiarze międzynarodowym⁴. Międzynarodowe konwencje mają przede wszystkim ujednoczyć zasady obowiązujące w lotnictwie, ale nie można zapomnieć o ich istotnej roli, jaką odgrywają w czasie prowadzenia działań wojennych, w których jasno są wyznaczone granice postępowania wobec cywili. Jednak w przypadku wojny o charakterze terrorystycznym takie konwencje stanowią dla terrorystów jedynie martwy i nic nieznaczący kawałek papieru⁵.

Pierwszy istotny krok w dziedzinie tworzenia międzynarodowego prawa lotniczego poczyniono w 1910 r., gdy Francja zaniepokojona licznymi przypadkowymi wtargnięciami na terytorium własnej przestrzeni powietrznej, zaapelowała o zorganizowanie Międzynarodowej Konferencji Lotnictwa Cywilnego. Uczestniczyło w niej 18 krajów europejskich, które debatowały i ustalały regulacje prawne normujące przemieszczanie się statków powietrznych pomiędzy państwami. Pracę nad tymi regulacjami kontynuowano podczas konferencji pokojowej w 1919 r. Podpisano wówczas Międzynarodową Konwencję Lotniczą, którą ostatecznie ratyfikowało 38 państw. Konwencja zawierała zapisy dotyczące technicznych, organizacyjnych i operacyjnych aspektów żeglugi powietrznej (*International Commission for Air Navigation*)⁶.

W 1944 r. prezydent USA Franklin Delano Roosevelt wraz z wiceprezydentem Henrym Wallace'em zorganizowali konferencję dotyczącą omówienia przyszłości lotnictwa cywilnego. Wzięły w niej udział 52 kraje (w tym Polska, za pośrednictwem rządu emigracyjnego). Podczas konferencji dyskutowano nad powojennym systemem organizacji lotnictwa cywilnego i wyzwaniem, z którymi należało się zmierzyć. Po kilkutygodniowych obradach przyjęto cztery dokumenty, w tym tzw. konwencję chicagowską. Weszła ona w życie 4 kwietnia 1947 r. i zawiera zapisy dotyczące zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej, rejestracji statku powietrznego, międzynarodowych licencji i certyfikatów, zakazu używania broni przeciwko lotnictwu cywilnemu, międzynarodowych standardów i metod postępowania oraz inne szczegółowe przepisy. Wraz z konwencją chicagowską powołano Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization, dalej: ICAO). Istotnym zapisem konwencji chicagowskiej w odniesieniu do bezpieczeństwa lotnictwa i zarazem szczególnie interesującym w rozważaniach niniejszej pracy jest art. 3bis a): *Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo musi powstrzymać się od uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie oraz, że w przypadku przechwycenia życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrz-*

⁴ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 115–127.

⁵ J. Horgan, *Psychologia terroryzmu*, PWN, Warszawa 2008, s. 31.

⁶ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 115.

nego nie mogą być zagrożone⁷. Ten artykuł regulował m.in. sposób, w jaki należy postępować na pokładzie statku powietrznego podczas przeprowadzania interwencji przez warty ochronne, a także zobowiązywał personel pokładowy do podporządkowania się im w celu ochrony pasażerów⁸.

Jak wcześniej wspomniano, wraz z powstaniem konwencji chicagowskiej w 1947 r. powołano do życia Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego. Jej głównymi organami są: Zgromadzenie, Rada i Sekretariat – podobnie jak w innych wyspecjalizowanych agencjach należących do Organizacji Narodów Zjednoczonych⁹. Organizacja ma na celu zapewnienie współpracy międzynarodowej oraz spójności przepisów i norm w lotnictwie cywilnym na każdej możliwej płaszczyźnie. Stoi też na straży bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, wprowadzając nowe i modyfikując istniejące przepisy, normy i procedury w lotnictwie. ICAO jest organizacją autonomiczną o zasięgu ogólnosiwiatowym, pozostaje jednak w ścisłych związkach z Organizacją Narodów Zjednoczonych, dzięki czemu może zmaksymalizować swoje oddziaływanie¹⁰.

Systemowym rozwiązaniem w sferze ochrony lotnictwa cywilnego w wymiarze globalnym jest załącznik 17 do konwencji chicagowskiej¹¹. Jego istotą jest ustalenie i wdrożenie norm, zasad i zalecanych metod postępowania na terenie obszarów podlegających ochronie, takich jak: kontrola dostępu, statku powietrznego, pasażerów, bagażu podręcznego bagażu rejestrowanego, ładunków, poczty i innych towarów, oraz np. kontrola strefy ogólnodostępnej i zasady postępowania z pasażerami zakwalifikowanymi do specjalnej kategorii pasażerów. W odniesieniu do powyższych zagadnień i obszarów podlegających ochronie w załączniku 17 do konwencji chicagowskiej ustalono odpowiednie standardy postępowania, procedury, wymagane i zalecane środki ochrony oraz odpowiednie zarządzanie przestrzenią powietrzną. Wraz z rozwojem lotnictwa, powstającymi nowymi wyzwaniami i w reakcji na różne zdarzenia powyższe obszary uregulowań proceduralnych i prawnych podlegają ciągłej modyfikacji i ulepszaniu, mającym na celu poprawę bezpieczeństwa i uszczelnienie systemu ochrony lotnictwa cywilnego¹². Kilka lat po zakończeniu II wojny światowej coraz poważniejszym problemem stawały się przypadki uprowadzeń samolotów cywilnych lub też tzw. pasażerowie na gapę, którzy ukrywając się w zakamarkach statku powietrznego, nielegalnie przedostawali się na terytorium innego państwa. W latach 60. ubiegłego wieku ten proceder się nasilił głównie za sprawą rewolucji kubańskiej¹³.

⁷ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U z 1959 r. nr 35 poz. 212, ze. zm.).

⁸ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 116–117.

⁹ Szerzej: B. Kuźniak, *Organizacje międzynarodowe*, Warszawa 2008.

¹⁰ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 127–129.

¹¹ Szerzej: *Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, https://mib.gov.pl/media/2592/Zalacznik_17_ochrona.pdf.

¹² A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 127–139.

¹³ Szerzej: M. Gawrycki, *Kuba*, Warszawa 2010.

Przypadki uprowadzeń samolotów były odnotowywane nie tylko w skali regionalnej, lecz także globalnej. Wzrost ich liczby spowodował wprowadzenie 14 września 1963 r. nowych przepisów stworzonych przez Komitet Prawny ICAO. Utworzono wówczas dokument o nazwie *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, czyli tzw. konwencję tokijską¹⁴. Weszła ona w życie 4 grudnia 1969 r. po ratyfikowaniu jej przez 12 państw. Konwencja tokijska odnosi się przede wszystkim do bezpieczeństwa międzynarodowego w lotnictwie cywilnym i jego zapewnienia. Konwencja nie dotyczy natomiast statków powietrznych wojskowych, służb celnych i policyjnych. Rozdział trzeci konwencji wprowadza możliwość zastosowania środków przymusu bezpośredniego przez załogę, a w szczególnych przypadkach – przez pasażerów wobec osoby, która usiłuje popełnić czyn zagrażający bezpieczeństwu statku powietrznego. Dowódca statku powietrznego nabywa też prawo do usunięcia pasażera, który naraża lot na niebezpieczeństwo lub w inny sposób dopuścił się popełnienia przestępstwa na pokładzie statku powietrznego, oraz przekazania go w ręce organów ścigania na terenie tego państwa, gdzie dowódca zdecydował się na przymusowe lądowanie. Postanowienia konwencji tokijskiej jednocześnie zwalniają z odpowiedzialności karnej każdego znajdującego się na pokładzie statku powietrznego, kto podjął niezbędne środki do zapewnienia bezpieczeństwa tego statku. Oznacza to, że taka osoba jest całkowicie zwolniona z takiej odpowiedzialności za uszkodzenie ciała lub pozbawienie zdrowia lub życia innej osoby, która swoim zachowaniem poważnie zagroziła bezpieczeństwu lotu. Użycie siły wobec takiej osoby powinno być proporcjonalne do zagrożenia i okoliczności, w jakich doszło do niebezpiecznego zdarzenia¹⁵. Dlatego trudno jest tu mówić o braku odpowiedzialności karnej osoby, która np. doprowadza do śmierci pasażera z powodu jego notorycznego niestosowania się do zakazu palenia wyrobów tytoniowych na pokładzie samolotu. Te zapisy są więc analogiczne do prawa tzw. obrony koniecznej¹⁶.

Pomimo wprowadzenia w życie konwencji tokijskiej liczba incydentów uprowadzeń samolotów i przemocy na ich pokładzie ciągle utrzymywała się na wysokim poziomie. Dlatego 16 grudnia 1970 r. ICAO opublikowała tzw. konwencję haską¹⁷. Miała ona na celu przede wszystkim uzupełnienie luk, które występowały w konwencji tokijskiej, zaostrenie zapisów i kar oraz przedefiniowanie niektórych pojęć. Zmieniono chociażby definicję zawładnięcia statkiem powietrznym w locie. Poszerzono fazę lotu statku powietrznego, ustalając, że jej początkiem jest moment zakończenia załadunku i zamknięcie wszystkich drzwi statku powietrznego, a zakończeniem – otwarcie drzwi i umożliwienie pasażerom opuszczenie pokładu.

¹⁴ Szerzej: *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r.* (Dz.U. z 1971 r. nr 15 poz. 147).

¹⁵ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 118–121.

¹⁶ *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny* (Dz.U. z 2016 r. poz. 1137, ze zm.), art. 25.

¹⁷ Szerzej: *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r.* (Dz.U. z 1972 r. nr 25 poz. 181).

Każde państwo zostało zobowiązane do zatrzymania osoby, która zagrażała bezpieczeństwu lotu i uznaniu przestępstwa podlegającego surowej karze, popełnionego na pokładzie statku powietrznego znajdującego się w locie, gdy ten wylądował na jego terytorium. W przypadku braku podpisania odrębnej umowy ekstradycyjnej takie państwo ma prawo zastosować procedurę ekstradycyjną tylko na podstawie konwencji haskiej. Konwencja porządkuje definicje pojęć: *hijacking* (porwanie) i *piractwo powietrzne*, uznając *hijacking* za uprowadzenie statku powietrznego umotywowanego politycznie, ideologicznie itp., a *piractwo powietrze* za porwanie, którego podłożem są motywy osobiste sprawcy. Zwrócono również uwagę na zbieżność pojęć *hijacking* oraz terroryzm. Składowe pojęcia terroryzm pasują do definicji *hijacking* oraz wypełniają jej znamiona, dzięki czemu takie przypadki można rozpatrywać z bezwzględną surowością, na jaką zasługują wszelkie akty terrorystyczne. Konwencja haska została ratyfikowana przez 175 krajów należących do ICAO, w tym Polskę (21 marca 1972 r.)¹⁸.

Konwencja montrealaska¹⁹ podpisana 23 września 1971 r. ma za zadanie m.in. rozróżnić czyny zdefiniowane jako akt bezprawnej ingerencji. Zgodnie z tą konwencją przestępstwa dopuszcza się każda osoba, która bezprawnie i umyślnie doprowadza do aktu przemocy na pokładzie statku powietrznego, niszczy statek powietrzny podczas jego służby (służba trwa od momentu przygotowania statku powietrznego do lotu aż do upływu 24 godzin od momentu zakończenia lotu), stosuje urządzenia lub substancje mogące zniszczyć samolot lub spowodować jego zniszczenie, doprowadza do uszkodzenia urządzeń nawigacyjnych, rozpowszechnia fałszywe informacje, które doprowadzają do stworzenia zagrożenia statku powietrznego w locie. Każda osoba, która współdziała ze sprawcą powyższych czynów, również jest uważana za współwinną skutków przestępstwa. Konwencja ponadto rozszerza akty bezprawnej ingerencji o działania doprowadzające do uszkodzenia lub zniszczenia urządzeń i systemów w porcie lotniczym, doprowadzając tym samym do zagrożenia bezpieczeństwa na terenie tego portu lub w odniesieniu do statków powietrznych korzystających z tych systemów lub urządzeń. Dodano również zapis o popełnieniu przestępstwa przez osobę, która bezprawnie używa przemocy wobec pracownika portu lotniczego obsługującego międzynarodowe lotnictwo cywilne. Konwencja montrealaska dopełnia tym samym konwencję tokijską i haską o większość, a nawet o wszystkie przestępstwa przeciwko lotnictwu cywilnemu, i tworzy system konwencji pod nazwą „system tokijsko-hasko-montrealaski”, który jest skutecznym narzędziem prawnym do ścigania sprawców przestępstw lub aktów terroryzmu przeciwko lotnictwu cywilnemu²⁰.

¹⁸ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 121–123.

¹⁹ Szerzej: *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).

²⁰ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 124–125.

Nową konwencją jest konwencja pekińska²¹, której powstanie zapoczątkowano 30 sierpnia 2010 r. w Pekinie podczas konferencji dyplomatycznej ICAO, w której wzięło udział 77 państw i pięciu obserwatorów. Tematem tego wydarzenia była modernizacja dwóch konwencji karnych ICAO. Nowe rozwiązania prawne zaktualizowały stare konwencje z lat 70. ubiegłego wieku i umożliwiły użycie nowych rozwiązań prawnych w walce z terroryzmem²².

Kształtowanie lotnictwa cywilnego w Polsce pod kątem prawnym i organizacyjnym odbywa się głównie na podstawie wyżej wymienionych konwencji międzynarodowych, przepisów prawa Unii Europejskiej²³ oraz *Ustawy z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*²⁴. Istotnym dokumentem dla lotnictwa cywilnego i jego bezpieczeństwa jest Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) wprowadzony *Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego*²⁵. Program kształtuje ochronę lotnictwa w Polsce przez²⁶:

- organizację oraz ochronę działań podczas zaistnienia aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie,
- utrzymanie współpracy organów administracji publicznej i służb, które są odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne, przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami i innych podmiotów zajmujących się działalnością lotniczą,
- sprecyzowanie wykonywanych wymaganych zadań w związku z kontrolą bezpieczeństwa osób, bagażu oraz innego ładunku przez zarządzającego lotniskiem,
- ustalenie sposobu współdziałania służb ochraniających lotniska z innymi służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo publiczne,
- kształtowanie wymogów wykorzystania psów w trakcie przeprowadzanych kontroli bezpieczeństwa,
- wypracowanie odpowiednich metod przekazywania i gromadzenia informacji, które mają lub mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym,
- wypracowanie odpowiednich sposobów analizy ryzyka w momencie przyjęcia alternatywnych środków ochrony.

Należy też wspomnieć, że istotnymi regulacjami proceduralnymi charakteryzującymi się wysokim uszczegółowieniem względów bezpieczeństwa i lokalnym zasięgiem są decyzje zarządzających lotniskami²⁷.

²¹ Szerzej: Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego z dnia 10 września 2010 r. (tekst konwencji dostępny na stronie www.vilp.de – przyp. red.).

²² A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 125.

²³ Tamże, s. 198.

²⁴ *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (t.j.: Dz.U. z 2017 r. poz. 959, ze zm.).

²⁵ Dz.U. z 2012 poz. 912.

²⁶ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 198–199.

²⁷ Tamże, s. 199.

Ważną instytucją dla lotnictwa cywilnego w Polsce jest Urząd Lotnictwa Cywilnego²⁸ (dalej: ULC). Należy on do administracji rządowej, której obowiązki i kompetencje obejmują m.in.²⁹:

- kontrolowanie przestrzegania prawa i innych przepisów z zakresu lotnictwa,
- certyfikowanie podmiotów prowadzących działalność ściśle powiązaną z lotnictwem,
- sprawdzanie i kontrolę sprzętu lotniczego oraz kwalifikacji personelu,
- wydawanie uprawnień i zgód w sprawach lotnictwa cywilnego,
- wdrażanie postanowień i regulacji prawnych określonych przez Unię Europejską w zakresie działalności lotnictwa cywilnego w celu utrzymania stałej i podstawowej jednolitości norm prawnych i organizacyjnych na terenie państw członkowskich,
- nadzorowanie eksploatacji statków powietrznych,
- prowadzenie rejestru statków powietrznych, portów lotniczych, urządzeń lotniczych, personelu oraz ewidencji lotnisk w Polsce.

Urząd odgrywa ważną rolę we współtworzeniu przepisów prawa unijnego w zakresie działalności lotnictwa cywilnego, bierze udział w posiedzeniach grupy roboczej ds. lotnictwa w Radzie UE, uczestniczy w pracach komitetów Komisji Europejskiej oraz dba o interesy polskiego lotnictwa cywilnego na arenie międzynarodowej³⁰.

Służbą sprawującą pieczę nad lotnictwem cywilnym w zakresie kontroli przestrzeni powietrznej jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej³¹ (dalej: PAŻP), która została powołana na mocy *Ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej*³². Przejmuje ona inicjatywę w zarządzaniu przestrzenią powietrzną i jest głównym koordynatorem przestrzeni powietrznej kraju. Prowadzi i nadzoruje ruch lotniczy w granicach państwa polskiego w sposób zgodny z międzynarodowymi konwencjami i umowami, a także zachowuje istniejące i wdraża nowe metody i procedury zwiększające bezpieczeństwo w kontrolowanej przestrzeni powietrznej³³. Warto nadmienić, że nadzorowana przez PAŻP przestrzeń powietrzna i ruch lotniskowy są podzielone na kilka obszarów kontroli. Są to³⁴:

- ACC – drogi lotnicze, czyli obszar, na którym statki powietrzne znajdują się w fazie lotu między startem a zbliżaniem do lotniska docelowego,
- TMA – rejony kontrolowane lotnisk, tzw. kontrola zbliżania,
- APP – kontrola ruchu samolotów przylatujących i odlatujących,
- CTR – obszar kontrolowany przez organy kontroli lotniska zaczynający się od powierzchni ziemi lub wody do określonej wysokości,

²⁸ Szerzej: witryna internetowa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, <http://www.ulc.gov.pl/pl/> [dostęp: 15 V 2016].

²⁹ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 186–187.

³⁰ Tamże, s. 187.

³¹ Szerzej: witryna internetowa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, <http://www.pansa.pl/> [dostęp: 15 V 2016].

³² Tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r. poz. 1641.

³³ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 188–189.

³⁴ Tamże, s. 189.

- TWR – obszar pasów startowych (starty i lądowania) oraz ostatniej prostej podczas podejścia (podejście końcowe); służba zarządza bezpieczeństwem i przepustowością dróg startowych.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest pierwszą służbą, która odbiera informację o akcie bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu, zarówno podczas lotów wykonywanych z wykorzystaniem polskiego portu lotniczego, jak i tych, które są wykonywane jedynie częściowo nad terytorium Polski³⁵.

Omawiając bezpieczeństwo w przestrzeni powietrznej, warto też rozważyć kompetencje ministra obrony narodowej w odniesieniu do bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Realizuje on zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego w zakresie ochrony fizycznej. MON ma szczególne prawo do zniszczenia statku powietrznego, gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, szczególnie podczas użycia statku powietrznego do dokonania aktu terrorystycznego na terenie Polski. Procedury, które obowiązują podczas takiego zdarzenia, nakazują wezwać zbliżający się obcy statek powietrzny, który bezprawnie przekroczył przestrzeń powietrzną kraju (lub niespodziewanie przestał podporządkowywać się poleceniom i procedurom obowiązującym w przestrzeni powietrznej), do wykonywania określonych poleceń. Niezastosowanie się do nich może skutkować przejęciem statku cywilnego przez statek wojskowy. Ma to na celu zidentyfikowanie intruza na podstawie bliskiej obserwacji. Możliwa jest wtedy próba nawiązania kontaktu wzrokowego i (lub) radiowego. Wojskowy statek powietrzny, wykonując manewr prowadzenia, może wydawać polecenia skrętu, zmiany wysokości i nakazu lądowania w wyznaczonym miejscu. Statek powietrzny niereagujący na wszelkie wezwania może zostać uznany za obiekt *renegade* (za odstępcę), a następnie zakwalifikowany do jednej z trzech kategorii (podejrzany, prawdopodobny lub potwierdzony)³⁶. W przypadku potwierdzenia obiektu *renegade* należy spodziewać się reakcji bojowej ze strony pilota wojskowego statku powietrznego. Warto wspomnieć, że powyższe prawo do zestrzelenia samolotu cywilnego (będące skutkiem zamachów terrorystycznych z 11 września 2001 r.) zostało uznane przez Trybunał Konstytucyjny za sprzeczne z Konstytucją RP. Jednak w dalszym ciągu jest ono przedmiotem sporów oraz dyskusji i ma zarówno swoich zagorzałych zwolenników, jak i przeciwników³⁷.

Ochrona lotnisk i statków powietrznych

Porty lotnicze podlegają ochronie na podstawie aktów prawnych oraz z powodu zaliczenia ich do infrastruktury krytycznej³⁸. Cała istota ochrony portów lotniczych

³⁵ Tamże.

³⁶ Szerzej: *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym* (t.j.: Dz.U. z 2015 r. poz. 83).

³⁷ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 192–195.

³⁸ *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym* (Dz.U. z 2017 r. poz. 209, ze zm.), art. 3.

polega na uniemożliwieniu dostępu do określonych stref osobom niepowołanym. Dlatego też wprowadzono różne środki zaradcze. Jednym z nich jest podział terenu portu lotniczego na cztery podstawowe strefy³⁹:

- 1) ogólnodostępną – udostępnioną każdej osobie bez wymaganej kontroli bezpieczeństwa; do tej strefy, stale monitorowanej przez służby ochrony, zalicza się m.in. parking lotniskowy, teren przed budynkiem lotniska, halę terminala przed punktami kontroli bezpieczeństwa,
- 2) operacyjną – o ograniczonym dostępie,
- 3) zastrzeżoną – będącą częścią strefy operacyjnej, do której dostęp, po odbyciu kontroli bezpieczeństwa, mają tylko pasażerowie posiadający ważny bilet oraz upoważniony personel,
- 4) krytyczną strefy zastrzeżonej – będącą częścią strefy zastrzeżonej, podlegającą dodatkowej kontroli.

Pracownicy portów lotniczych mają upoważnienie przekraczania granic stref, które jest ograniczone do wymaganego minimum. Granica pomiędzy strefą ogólnodostępną a operacyjną musi być wyraźnie oznaczona przez zastosowanie środków ochrony fizycznej oraz technicznej (oddzielenie barierami technicznymi). Do środków ochrony fizycznej zalicza się czynnik ludzki, czyli posterunki, patrole, konwoje. Środki techniczne to przede wszystkim wykorzystanie nowoczesnej techniki (monitoringu, elektronicznych punktów dostępu) oraz barier pozaosobowych, czyli wszelkiego rodzaju bram, zapór, ogrodzeń. Istnieją trzy strefy ochronne o charakterze koncentrycznym: wewnętrzna (ochroniany obiekt), zewnętrzna (przyległy obszar) i peryferyjna (obszar działań rozpoznawczych i operacyjnych)⁴⁰.

Jak już wspomniano, dostęp pracowników portów lotniczych do stref operacyjnych jest ograniczony i dostosowany do indywidualnych obowiązków. Aby przekroczyć granice stref, należy mieć jedno z poniższych upoważnień, które muszą być ważne dla danego miejsca i w danym czasie⁴¹:

- kartę pokładową,
- kartę identyfikacyjną członka załogi,
- kartę identyfikacyjną portu lotniczego, dla interesantów – oddzielnie dla osób i pojazdów,
- kartę identyfikacyjną właściwego organu krajowego,
- kartę identyfikacyjną organu regulacyjnego, której ważność jest uznawana przez właściwy organ krajowy.

Powyższe przepustki lub karty należy nosić w widocznych miejscach i okazywać na żądanie służb ochrony (jest to obowiązek posiadacza). Dodatkowo, przed uzyskaniem przepustki upoważniającej do swobodnego poruszania się po strefach lotniska bez eskorty, osoby, o których mowa, muszą przejść procedurę sprawdzającą ich przeszłość. Podczas tej procedury sprawdza się tożsamość osoby pod kątem jakichkolwiek powiązań kryminal-

³⁹ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 201.

⁴⁰ Tamże, s. 201–202.

⁴¹ Tamże, s. 203–205.

nych⁴². Informacje o negatywnych przesłankach, które uniemożliwiają wydanie zezwolenia na posiadanie karty lub przepustki, przygotowuje komendant oddziału Straży Granicznej⁴³.

Zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do opracowania i wprowadzenia programu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji, który podlega zatwierdzeniu przez prezesa ULC, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań. W programie zawiera się informacje o: charakterystyce portu lotniczego, granicach stref, urządzeniach technicznych wykorzystywanych do ochrony, procedurze ochrony statków powietrznych, pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego, procedurach postępowania wobec osób potencjalnie niebezpiecznych, przedsięwzięciach zapewniających efektywność programu oraz działaniach na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej⁴⁴. Wymagania i dane zawarte w programie określa odrębne rozporządzenie⁴⁵.

Istotne w dziedzinie ochrony portów lotniczych jest zachowanie i wyszkolenie personelu lotniska. Szkolenie oraz doskonalenie pracowników zapewnia Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (dalej: KPS). Podstawowym celem uczestniczenia w szkoleniach jest nabycie wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych⁴⁶.

Statki powietrzne znajdujące się na płycie lotniska lub w miejscach garażowania podlegają ochronie przed bezprawną ingerencją. Z reguły przebywanie samolotu w części krytycznej strefy zastrzeżonej uznaje się za wystarczającą ochronę, niewymagającą dodatkowych, specjalnych środków. Stosuje się natomiast indywidualne zabezpieczenia samego statku powietrznego, chroniące głównie przed nieupoważnionym dostaniem się na jego pokład. Takim zabezpieczeniem jest zamknięcie wszystkich drzwi wejściowych do statku powietrznego i ewentualne zaplombowanie ich (stwierdzenie naruszenia plomby oznacza nieupoważnione otwarcie drzwi). Urządzenia mogące ułatwić wejście do samolotu umieszcza się w dużej odległości od miejsca postoju samolotu. Niektóre porty lotnicze stosują kamery CCTV z funkcją natychmiastowego wykrywania ruchu, sprzężone z systemem ochrony portu lotniczego. W przypadku lotu o podwyższonym ryzyku zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji stosuje się ochronę fizyczną. W każdym przypadku, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że na pokład statku powietrznego dostały się osoby niepowołane (np. uszkodzona plomba na drzwiach wejściowych), przeszukuje się samolot (wliczając w to działania pirotechniczne), zgodnie z zasadami i metodyką, które określa niejawną decyzja Komisji Unii Europejskiej nr 774/2010. Przeszukanie pod nadzorem Służby Celnej lub Straży Granicznej może odbyć się na podstawie zadań ustawowych w związku z przeciwdziałaniem przemytowi materiałów wybuchowych lub środków narkotycznych⁴⁷.

⁴² Tamże, s. 205.

⁴³ Szerzej: *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze* (Dz.U. z 2017 poz. 959, ze zm.), art. 188a ust. 5.

⁴⁴ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 206.

⁴⁵ *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym* (Dz.U. z 2016 poz. 1679).

⁴⁶ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 229, 231.

⁴⁷ Tamże, s. 225–226.

Ochrona statku powietrznego w locie polega na oddzieleniu barierami technicznymi przestrzeni pasażerskiej od kokpitu wzmocnionymi i zamykanymi od wewnątrz drzwiami z wizjerem. Ten obowiązek wprowadzono po zamachach z 11 września 2001 r. Szczegółowe wymogi zawarto w rozdziale 13 załącznika 6 do konwencji chicagowskiej. Niektóre loty mogą być uznane za szczególnie niebezpieczne ze względu na możliwość wystąpienia aktu terrorystycznego lub podczas konwojowania niebezpiecznych przestępców. W takim wypadku stosuje się warty ochronne złożone z funkcjonariuszy Straży Granicznej⁴⁸, którzy specjalizują się w tego typu zadaniach (są to osoby po przejściu selekcji oraz rygorystycznych szkoleń)⁴⁹.

Dodatkowym aspektem wpływającym na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego jest kontrola jakości, która na poziomie krajowym odbywa się na zasadach określonych w Krajowym Programie Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (dalej: KPKJ)⁵⁰. Podstawowe czynności w zakresie kontroli jakości odbywają się przy pomocy audytorów. Działają oni w zespołach co najmniej dwuosobowych i przeprowadzają działania na podstawie metod: audytu ochrony, inspekcji ochrony, przeglądu ochrony i testu ochrony. Istotne jest, aby wszelkie uchybienia i nieprawidłowości ujawnione w przeprowadzanych audytach były jak najszybciej korygowane⁵¹. W ochronie lotnictwa cywilnego jakość ochrony powinna być na pierwszym miejscu, ponieważ wykorzystanie dużej ilości sprzętu i postawienie barier oraz zaangażowanie wielu ludzi nie jest wyznacznikiem osiągnięcia dostatecznego poziomu bezpieczeństwa. Czynnikiem gwarantującym poprawę bezpieczeństwa jest przede wszystkim jakość (zarówno sprzętu i procedur, jak i wyszkolenia personelu), która idzie w parze ze skutecznością.

Kontrola bezpieczeństwa

Kontrola bezpieczeństwa jest fundamentalnym elementem ochrony lotnictwa cywilnego. Ma ona na celu wykrywanie przedmiotów niedozwolonych i niebezpiecznych, mogących wyrządzić szkody zarówno na ziemi po wejściu do strefy zastrzeżonej, jak i podczas lotu. Do 18 marca 2013 r. za przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa była odpowiedzialna Straż Graniczna. Po nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze zdecydowano się na przeniesienie odpowiedzialności za realizację tych zadań na zarządzającego lotniskiem. Przy przekroczeniu granicy strefy zastrzeżonej kontroli podlegają osoby oraz wszystkie rzeczy przez nie wnoszone. Do zakresu działań służb kontrolujących

⁴⁸ Tamże, s. 227.

⁴⁹ Szerzej: *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego* (Dz.U. z 2005 r. nr 266 poz. 2243, ze zm.).

⁵⁰ *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego* (Dz.U. z 2005 r. nr 25 poz. 208 – akt uznany za uchylony *Ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* – Dz.U. z 2011 r. nr 170 poz. 1015 – przyp. red.).

⁵¹ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 237–242.

bezpieczeństwo należy także kontrola nadanego wcześniej bagażu rejestrowanego, który najczęściej jest prześwietlany promieniami rentgena lub sprawdzany przez psy tropiące⁵². Jednym z urządzeń, które jest dostępne m.in. na międzynarodowym Lotnisku Chopina w Warszawie jest EntryScan⁵³ (rys. 1). Jest to sprzęt, który wykorzystuje się do badania mikroskopijnych drobinek obecnych na ciele lub ubraniu osoby. Dzięki niemu można wykryć śladowe ilości materiałów wybuchowych, świadczące o niedawnym kontakcie z takimi materiałami. To urządzenie jest zaliczane do grupy ETD (ang. *Explosives Trace Detectors*)⁵⁴.



Rys. 1. EntryScan (ETD).

Źródło: <http://www.morpho.com/en/public-security/explosives-narcotics-detection/etd-explosives-trace-detectors/entryscan> [dostęp: 15 V 2016].

Ważnymi elementami w kontroli bezpieczeństwa powszechnie używanymi w Polsce są: urządzenie rentgenowskie ProVision (prześwietlanie osób), HI-SCAN

⁵² Tamże, s. 206–207.

⁵³ <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:26917-2012:TEXT:BG:HTML&tabId=2> [dostęp: 24 IV 2016].

⁵⁴ M. Dilling, *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym w cywilnych portach lotniczych*, w: *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym na lotniskach wojskowych i cywilnych*, S. Zajas, A. Glen, P. Krawczyk, T. Zieliński (red.), Warszawa 2005, s. 34.

(prześwietlanie bagaży – rys. 2), Examiner XLB (tomograf prześwietlający bagaże). Oprócz urządzeń do prześwietlania osób i rzeczy działających na zasadzie promieniowania w użyciu standardowym są bramki magnetyczne oraz ich mniejsze odpowiedniki, ręczne detektory, stosowane do wykrywania metalu. Ich celem jest wykrycie metalowych elementów mogących stanowić zagrożenie bezpieczeństwa, np. broń palną, ostrza czy szpikulce. Te urządzenia są zawsze postawione w przejściach między strefą ogólnodostępną a zastrzeżoną. Sygnał wydany przez bramkę magnetyczną skutkuje dokładniejszym przeszukaniem osoby za pomocą urządzenia ręcznego i (lub) z zastosowaniem metody palpacyjnej (badanie dotykowe przez osobę kontrolującą). Niekiedy występuje konieczność dokładnego przeszukania pasażera. Zastosowanie kilku typów urządzeń wobec każdego pasażera powoduje, że system ochrony staje się bardziej szczelny i skuteczny. W Polsce przykładą się przede wszystkim znaczenie do liczby i jakości sprzętu technicznego oraz do procedur. Technologia jest wspierana przez czynnik ludzki, który ogranicza się głównie do odpowiedniego wykorzystania aparatów kontroli bezpieczeństwa. Tym samym większym zaufaniem obdarza się technologię niż umiejętności kontrolne ludzi. Plusem takiego rozwiązania niewątpliwie jest możliwość ograniczenia do minimum personelu zajmującego się ochroną i bezpieczeństwem podczas kontroli bezpieczeństwa⁵⁵.



Rys. 2. Urządzenie HI-SCAN.

Źródło: <http://www.novatex.lt/index.php?page=stacionarus-rentgeno-aparatai-cxs-2> [dostęp: 15 V 2016].

⁵⁵ A. Bogacz, *Nietykalność osobista i prywatność...*

Udaremnione zamachy terrorystyczne z 2006 r.⁵⁶ zmusiły świat do wprowadzenia rygorystycznych przepisów dotyczących przejścia przez kontrolę bezpieczeństwa z płynami i żelami. Można je mieć podczas kontroli tylko w przezroczystych pojemnikach o pojemności do 100 ml (z pewnymi wyjątkami). Aby zapewnić lepszą efektywność kontroli bezpieczeństwa, niektóre jej aspekty są określone odrębnymi, niejawnymi przepisami ustanowionymi przez Komisję Europejską⁵⁷.

Przedmioty zabronione

Wszelkie niebezpieczne przedmioty wnoszone na pokład samolotu mogą być konfiskowane, a niekiedy mogą stać się przyczyną aresztowania. Na podstawie własnych obserwacji autora jedną z najczęściej konfiskowanych rzeczy podczas kontroli bezpieczeństwa są nożyczki do paznokci (w większości dotyczy to kobiet). Polskie prawo zabrania wnoszenia na pokład samolotu następujących przedmiotów: ostrzy o długości przekraczającej 6 cm, przedmiotów ostro zakończonych lub ze szpikulcem, urządzeń i przedmiotów mogących w łatwy sposób ogłuszyć lub unieruchomić drugą osobę, broni palnej i innej mogącej wystrzeliwać pociski, narzędzi tępych i roboczych, które mogą spowodować znaczne obrażenia ciała i wyrządzić szkody w konstrukcji samolotu, narzędzi stosowanych w sztukach walki, materiałów biologicznych i chemicznych mogących stanowić realne ryzyko utraty zdrowia lub życia, płynów i żeli o pojemności powyżej 100 ml (w przypadku Unii Europejskiej ten zakaz nie dotyczy pokarmów dla małych dzieci). Niektóre przedmioty uważa się za niebezpieczne tylko wtedy, gdy w trakcie lotu bezpośredni kontakt z nimi ma pasażer. Oznacza to, że niektóre przedmioty niebezpieczne, tj. noże, pałki, narzędzia robocze, płyny itp. mogą być przewożone w bagażu rejestrowanym, który jest umieszczany w odseparowanym od kabiny pasażerskiej luku bagażowym. Dozwolone jest także przewożenie broni palnej pod warunkiem dysponowania specjalnym zezwoleniem na jej posiadanie i przewożenie. Warunkiem jest przebycie ścisłej kontroli w tym zakresie i umieszczenie broni w bagażu rejestrowanym, oddzielonej od amunicji⁵⁸.

Zakończenie

Współczesny świat stoi przed wielkim wyzwaniem, jakim jest skuteczna odpowiedź na szerzenie się terroryzmu, i w żadnym wypadku nie może go lekceważyć. To wyzwanie musi pociągać za sobą konkretne działania, wypracowane i doskonalone na podstawie zdobytej już wiedzy i doświadczeń. Jak wiadomo, według hierarchii potrzeb Abrahama Masłowa odczuwanie bezpieczeństwa, zaraz po potrzebach fizjolo-

⁵⁶ Chodzi o udaremnienie zaplanowanych zamachów na samoloty lecące z Wielkiej Brytanii do USA w sierpniu 2006 r. Więcej zob. *Udaremniono zamach na ogromną skalę*, www.rmf24.pl z 11 VIII 2006 r. – przyp. red.

⁵⁷ A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*, s. 211, 216, 220–221.

⁵⁸ Tamże, s. 221–225.

gicznych, jest nierozzerwalnym fundamentem prawidłowej egzystencji każdego człowieka⁵⁹. Ochrona przed terroryzmem jest zatem szczególnie ważna, ponieważ kwintesencją terroryzmu jest burzenie bezpieczeństwa nie tylko w sferze makro, lecz także mikro, czyli wywoływanie strachu i niepewności u każdego człowieka, który znalazł się choćby w pobliżu oddziaływania przejawów terroryzmu. Problem terroryzmu lotniczego pogłębia się wprost proporcjonalnie do rozwoju lotnictwa i wzrostu wartości rynku transportu lotniczego. Im większe straty przyniesie dany akt terrorystyczny, tym należy głębiej się zastanowić nad tym problemem i wypracować odpowiednie środki zaradcze. Lotnictwo cywilne zawsze będzie atrakcyjnym celem dla terrorystów. Powody o tym świadczące są oczywiste. Delikatność złożonego systemu, jego charakter, specyfika statków powietrznych, powszechność i często występujące skupienie ludzi o jednej narodowości lub jednym wyznaniu w jednym miejscu składają się na idealne cechy obiektu godnego uwagi dla działań asymetrycznych.

Terroryzm lotniczy to zjawiska terrorystyczne wpływające na lotnictwo lub bezpośrednio je wykorzystujące. Ewolucja terroryzmu lotniczego postępuje równoległe do rozwoju lotnictwa, począwszy od jego powstania aż do dnia dzisiejszego.

Terroryzm lotniczy może być przeprowadzany za pomocą wielu środków i metod. Dlatego najistotniejszym punktem obrony jest prewencja, czyli zapobieganie aktom terroryzmu i innym bezprawnym ingerencjom. Skuteczne stają się tutaj opracowywane procedury działań, umowy międzynarodowe, wykorzystywanie nowoczesnych technologii, wymagania infrastrukturalne oraz doświadczenie pracowników ochrony, którzy dzięki posiadanemu stażowi pracy, potrafią wykorzystać różne techniki i obszary wiedzy (np. psychologię) do skutecznego minimalizowania ryzyka.

Przed terroryzmem lotniczym nie można się obronić w stu procentach, podobnie jak przed każdym innym rodzajem terroryzmu. Charakter i zasięg tych działań, a także ich zintensyfikowanie, skutecznie uniemożliwiają stworzenie nierozzerwalnej bariery dla terroryzmu. Wystarczalność poziomu ochrony lotnictwa jest trudna do oszacowania. Niezależnie od zintensyfikowania starań na rzecz poprawy bezpieczeństwa i minimalizowania różnych ryzyk, zawsze będzie istnieć możliwość przeprowadzenia skutecznego ataku przez terrorystów. Można jedynie stwierdzić, że poziom ochrony lotnictwa zaspokaja podstawowe potrzeby w tym zakresie, jednak nie można klasyfikować aktów terroryzmu, w których giną ludzie, na mało ważne i istotne. Każdy przypadek, w którym występują ofiary w ludziach, jest uznawany za skrajny i jedynie można starać się zminimalizować ich skutki. Taka ochrona ma swoje wady i zalety. Do najważniejszych zalet można zaliczyć możliwość wykorzystywania najnowocześniejszych nowinek technologicznych, które nie są powszechnie dostępne. Ich ciągłe wdrażanie jest poważną barierą, trudną do zidentyfikowania przez potencjalnych terrorystów. Zaletą jest też ogromne doświadczenie pracowników służb bezpieczeństwa, a zwłaszcza stosowanie profilowania behawioralnego, które charakteryzuje się wysokim stopniem nieschematyczności. Celem takiego profilowania jest analiza

⁵⁹ S. Lachowski, *Droga ważniejsza niż cel*, Warszawa 2012, s. 25–26.

zachowań i reakcji, nad którymi nie sposób w pełni zapanować, a z niektórych z nich ludzie nie zdają sobie sprawy. Jeszcze inną, ale ważną zaletą są powiązania i współpraca międzynarodowa działająca na rzecz wysiłków, aby istniejące zabezpieczenia były skorelowane i zintegrowane w całość i stanowiły spójną barierę z jak najmniejszą liczbą słabych punktów.

Wśród wad należy wymienić dwie podstawowe. Pierwsza to umiejscowienie lotnictwa cywilnego na pozycji defensywnej. Oznacza to, że lotnictwo zawsze będzie musiało odierać akty bezprawnych ingerencji, wystawiając tym samym na próbę swoje metody i środki ochrony. Charakter takich działań asymetrycznych polega właśnie na otrzymywaniu ciosów, które muszą być eliminowane lub co najmniej łagodzone w zarodku. Nawet udana próba wniesienia na pokład samolotu broni palnej, choć nie doszło do jej użycia, a jedynie do ujawnienia takiego procederu, powoduje wzrost niepokoju i strachu. O takie efekty właśnie zabiegają terroryści. Często wystarczy sama nieudolna próba zamachu, aby osiągnąć przynajmniej część zamierzonych celów. Drugą wadą ochrony jest jej tworzenie głównie na podstawie przykrych doświadczeń. Działa ona niczym system ochrony antywirusowej w sieci. Program antywirusowy jest skuteczny tylko wtedy, gdy wykryje się nowe zagrożenie, które już zdążyło spowodować negatywne skutki. Dopiero wówczas dobiera się odpowiednie „przeciwciała”, które łatają dziurę w zabezpieczeniach. Do takich negatywnych skutków w odniesieniu do lotnictwa cywilnego można zaliczyć udane akty bezprawnych ingerencji, które kończą się poniesieniem dużych strat finansowych oraz (lub) śmiercią wielu osób. Stawia to ochronę lotnictwa w pozycji wiecznej walki polegającej na odpieraniu coraz to innych rodzajów ataków.

Różne państwa lub regiony świata w odmienny sposób radzą sobie z problemem terroryzmu i aktów bezprawnych ingerencji. Tutaj ujawnia się też wpływ sytuacji polityczno-gospodarczych tych krajów i ich położenia geopolitycznego na rozwój i znaczenie terroryzmu. Polska jako kraj w małym stopniu zaangażowany w światowe konflikty i odnoszący sukcesy międzynarodowe w niewielkiej skali wzbudza mniejsze zainteresowanie terrorystów w porównaniu chociażby do Stanów Zjednoczonych Ameryki, które to charakteryzują się znacznie bardziej zintensyfikowanymi działaniami w tej materii. Izrael cierpi z powodu położenia geopolitycznego, co w sposób istotny potęguje liczbę aktów terrorystycznych⁶⁰. Stąd też pojawiają się różnice w pojmowaniu i wykonywaniu ochrony w lotnictwie cywilnym. W Izraelu są one mocno nasilone i wyczerpane, a w Polsce są tylko częścią tego, z czym ma się do czynienia w Izraelu. Wynika to bezpośrednio z potrzeb i poziomu ryzyka. Te rozbieżności wpływają w istotny sposób na wykorzystanie w przyszłości ze sprawdzonych sposobów ochrony lotnictwa Izraela w przypadku wzmożenia działań terrorystycznych w innych regionach świata, po ewentualnej zmianie sytuacji politycznych i społecznych, szczególnie w dobie rosnącego kryzysu migracyjnego w Europie. Obecna sytuacja geopolityczna państw świata i poziom zagrożeń w nich występujący są tak różne, że nie można sprowadzać tych problemów do wspólnego mianownika.

⁶⁰ Szerzej: M.V. Llosa, *Izrael – Palestyna. Pokój czy święta wojna?*, Warszawa 2007.

Skuteczną bronią przeciwko terroryzmowi lotniczemu są przede wszystkim utajnione, nieschematyczne i niestandardowe działania, które w połączeniu z nowoczesną techniką stanowią barierę dla terroryzmu. Każda schematyczność i powtarzalność jest łatwa do przeanalizowania i rozpracowania, dzięki czemu o wiele szybciej i skuteczniej można wyłapać i wykorzystać luki w systemach bezpieczeństwa. Takie właśnie kroki ku wyeliminowaniu zdarzeń terrorystycznych stosuje Izrael z pozytywnym i wystarczającym skutkiem. Dodatkowo utajnienie większości procedur pogłębia nieświadomość wśród potencjalnych terrorystów, co do sposobów ich wykrywania⁶¹. Dobrym wyjściem byłoby zastosowanie podobnego rozwiązania (w przypadku pełnej tajności procedur) w innych krajach świata, w tym w Polsce. Nie byłoby to związane z wielkimi kosztami, natomiast wyraźnie może zwiększyć stopień rozpracowywania aktów bezprawnych ingerencji w lotnictwie.

⁶¹ Zob. A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji...*