

Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

ISTOTA TERRORYZMU LOTNICZEGO

(II.3.14.1)

A

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej
S/70



05-007067-001-0

74596

PMB
WARSZAWA



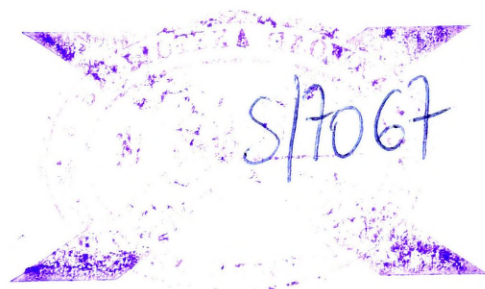
AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ



ISTOTA TERRORYZMU LOTNICZEGO

(II. 3. 14. 1)



Autor:

ppłk pil. dr Piotr Krawczyk

Recenzent:

płk nawig. dr hab. inż. Piotr Makowski

Spis treści

WSTĘP.....	4
Rozdział 1 TERRORYZM LOTNICZY	8
1.1. Istota i geneza zjawiska terroryzmu	8
1.2. Specyfika terroryzmu lotniczego	18
1.3. Terroryzm lotniczy narzędziem terroryzmu międzynarodowego	29
1.4. Podsumowanie	50
Rozdział 2 DOŚWIADCZENIA Z TERRORYZMEM LOTNICZYM.....	52
2.1. Przejawy terroryzmu lotniczego	52
2.2. Reakcje na terroryzm lotniczy.....	88
2.3. Podsumowanie	99
ZAKOŃCZENIE.....	102
WYKAZ WYKORZYSTANEJ LITERATURY.....	104

WSTĘP

Zgodnie z ocenami ekspertów, lotnictwo było już od dawna, jest i zapewne pozostanie nadal jednym z najbardziej „atrakcyjnych” celów ataków terrorystycznych. Dla współczesnego człowieka ocena ta nie wydaje się chyba jednak czymś bardzo odkrywczym, czy szokującym. Do istnienia ogólnego zagrożenia bezpieczeństwa, w zakresie żeglugi powietrznej, statków cywilnej komunikacji lotniczej zdążyliśmy się już w pewnym sensie przyzwyczaić. Nawet akty uprowadzeń samolotów, czy w skrajnych wypadkach detonacje ładunków wybuchowych na ich pokładzie też już jak gdyby „spowszedniały” w społecznym odbiorze. Jednak chyba nikt nie sądził i nie brał poważnie pod uwagę, że może wydarzyć się coś, co miało miejsce 11 września 2001 roku. Po wydarzeniach mających miejsce tego dnia w Nowym Jorku, zjawisko terroryzmu lotniczego nabrało nowego szczególnego znaczenia, a wydarzenia te powszechnie uprzytomniły wszystkim ogromne niebezpieczeństwo związane z zagrożeniami terrorystycznymi w sferze komunikacji lotniczej. Cechą charakterystyczną terroryzmu jest to, że jest on nieprzewidywalny. Dlatego teraz, kiedy istnieje świadomość, że tragedia tego rodzaju, jak ta w Nowym Jorku mogłaby wydarzyć się praktycznie wszędzie, to prawdopodobnie podobne zdarzenie może się w ogóle już nie powtórzyć – choćby dlatego, że ostatnio uczyniono bardzo wiele w sferze poprawy bezpieczeństwa komunikacji lotniczej.

Warto też zauważyć, że atak na *World Trade Centre* (WTC) nie wymagał wyrefinowanej techniki – to raczej pomysłowość (!) pozwoliła terrorystom dokonać masowej zagłady, przy użyciu „zwykłych” samolotów rejsowych. Zgodnie z ocenami, w ostatnich latach XX w. liczba ataków terrorystycznych na całym świecie malała, rosła natomiast przeciętna liczba towarzyszących im ofiar. Zamach z 11 września potwierdził tę tendencję, podobnie jak przeprowadzone 11 marca br. zamachy bombowe na kolei w Hiszpanii, czy ostatnio dwa równoległe zrealizowane zamachy bombowe w Rosji na samolotach Tu-134 i Tu-154.

Dotychczas terroryści wykorzystywali dwa zasadnicze sposoby w celu uzyskania takiego efektu: detonacja ładunku wybuchowego przewożonego ciężarówką lub małej bomby na pokładzie samolotu pasażerskiego. Liczby w tym względzie mówią same za siebie: w roku 1985 eksplozja odrzutowca *Air India* – 325 ofiar śmiertelnych, 1988 r. eksplozja lotu nr 103 linii *Pan Am* – 270 ofiar, rok 1989 katastrofa sa-

molotu linii UTA – 171 ofiar¹. Są to bardzo złowrogie przykłady terroru lotniczego, ale z drugiej strony jednak stosunkowo rzadkie – od 1968 r. zanotowano ogółem ponad 10 tys. aktów międzynarodowego terroryzmu, ale do dnia 11 września 2001 r. tylko 14 z nich pochłonęło więcej niż 100 istnień ludzkich jednorazowo.

Zauważalna jest tendencja, zgodnie z którą terroryści zaczęli ograniczać liczbę zamachów. Przyczyna tego stanu rzeczy jest złożona, choć generalnie sprowadza się ona do dwóch zasadniczych zagadnień. Z jednej strony, co może wydawać się dziwne, to okazuje się, że nadmiar przemocy obraca się przeciwko organizacjom terrorystycznym, ponieważ paradoksalnie zbyt wielki rozmiar przemocy wyobcowuje zamachowców ze społeczeństwa i prowokuje ostry odwet ze strony właściwych organów. Z drugiej zaś strony istotą akcji terrorystycznych jest wywoływanie „wstrząsu” u ludzi, a w świecie przesyconym przemocą, a tym samym coraz mniej wrażliwym na nią, trudno już uzyskać taki efekt – stąd poszukiwanie aktów bardziej gwałtownych (spektakularnych). Ta druga zależność może być niestety przyczynkiem do postawienia pytania – jaki inny (kolejny) lotniczy horror może teraz nastąpić?

Poznanie istoty i zakresu terroryzmu lotniczego może pozwolić poznać i zrozumieć mechanizmy rządzące tym zjawiskiem. Zagadnienie to wymaga ukierunkowanych badań. W „Planie zadaniowo-finansowym działalności naukowej AON na rok akademicki 2007/2008” ujęto zadanie badawcze „Terroryzm lotniczy”, a w ramach tego zadania temat II.3.14.1 „Istota terroryzmu lotniczego”. Niniejsze studium jest syntezą badań w ramach tego tematu. Jego celem było ustalenie i scharakteryzowanie istoty terroryzmu lotniczego oraz uwarunkowań w jakich to zjawisko funkcjonuje.

W ramach tego tematu rozwiązano następujące problemy badawcze:

1. W czym wyraża się istota terroryzmu lotniczego w kontekście istoty zjawiska terroryzmu?
2. W czym wyraża się istota zagrożeń atakami terroryzmu lotniczego?
3. Jaki jest zakres oddziaływania terroryzmu lotniczego?

Na podstawie badań wstępnych założono hipotetycznie, że:

1. Terroryzm lotniczy odróżnia się od innych form terroryzmu przede wszystkim podmiotem oddziaływania, którym jest szeroko rozumiane lotnictwo i działalność (aktywność) lotnicza. W związku z tym obejmuje on wszelkie czyny przestępcze skierowane przeciwko zasobom lotnictwa, czyli bezpośrednio prze-

¹ J. F. Hoge, J. G. Rose, *11 września 2001. Jak to się stało i co dalej?*, Warszawa 2001, s. 13.

ciwko statkom powietrznym, a ponad to przeciwko infrastrukturze lotniczej, na którą składają się porty lotnicze oraz przedstawicielstwa linii lotniczych. Oznacza to, że terroryzm lotniczy nie jest związany jedynie ze środowiskiem powietrznym, stąd nie powinno się utożsamiać tego pojęcia z pojęciem terroryzmu powietrznego, który dotyczy tylko wybranych aspektów terroryzmu lotniczego.

2. Zagrożenia atakami terroryzmu lotniczego obejmują cały obszar działalności lotniczej, niemniej praktyka pokazuje, że koncentrują się one na aktach bezprawnej ingerencji w sprawy lotnictwa cywilnego i jego urządzeń. W tym zakresie mamy do czynienia z bezprawnymi zawładnięciami statkami powietrznymi, sabotażami lub zbrojnymi atakami skierowanymi przeciw statkom powietrznym używanym w przewozie powietrznym i pasażerom na pokładach takich statków powietrznych. Może to być również atak przeciw urządzeniom (obiektom) naziemnym używanym przez taki przewóz lub pasażerom mającym zamiar odbyć podróż lotniczą.
3. Skutki powodowane terroryzmem lotniczym wykraczają znacznie poza sferę związaną z samym lotnictwem. Można wyodrębnić sześć podstawowych Obszarów oddziaływania skutków terroryzmu lotniczego: społeczny, materialny, psychologiczny, ekonomiczny, organizacyjny i prawny. Z reguły we wszystkich wymienionych tu obszarach objawiają się w różnym zakresie skutki danego aktu terroru, stanowiąc wypadkową konsekwencji dokonanego zamachu. Akt terroryzmu lotniczego powoduje przede wszystkim zastraszenie społeczeństwa, wytwarza poczucie powszechnego zagrożenia podróżujących samolotami – jego istotą jest strach. Jest to zatem klasyczny aspekt psychologiczny, który jest jednym z podstawowych elementów w całym łańcuchu przyczynowo-skutkowym. W pierwszej kolejności powoduje on pojawianie się różnorodnych restrykcji, które komplikują proces przewozów lotniczych, czyniąc go bardziej uciążliwym dla pasażerów i bardziej kosztownym dla organizatorów. W konsekwencji przyczyniać to się może do zmniejszania liczby pasażerów korzystających z usług linii lotniczych, co z kolei zmniejsza dochody przewoźników. To zaś zmusza ich do szukania rezerw finansowych, co zwykle wyraża się ograniczeniami w zatrudnieniu.

W celu sprawdzenia hipotez sformułowano i zrealizowano następujące zadania badawcze:

1. Zbadano i ustalono czym jest terroryzm lotniczy w kontekście ogólnego ujęcia terroryzmu oraz określono najczęściej stosowane sposoby terroryzmu lotniczego.
2. Ustalono i scharakteryzowano obszar oddziaływania terroryzmu lotniczego w świetle dotychczasowych doświadczeń z tym zjawiskiem.
3. Dokonano analizy i oceny oraz scharakteryzowano istotę reakcji jakie powoduje terroryzm lotniczy.

W celu ustalenia istoty terroryzmu lotniczego, ustalenia obszaru oddziaływania tego zjawiska oraz określenia charakteru reakcji wywoływanych przez terroryzm lotniczy stosowano teoretyczne metody badawcze. Wśród nich wiodącymi były: analiza, synteza, porównanie, uogólnienie i abstrahowanie. Badaniami objęto literaturę przedmiotu badań, w tym dokumentów normatywnych, a także dane i zestawienia statystyczne dotyczące terroryzmu lotniczego. Wyniki badań konfrontowano poprzez wywiady ze specjalistami z Dowództwa Sił Powietrznych, Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz Biura Ochrony Rządu.

Studium składa się ze wstępu, dwóch rozdziałów merytorycznych oraz zakończenia i wykazu wykorzystanej literatury źródłowej. We wstępie przedstawiono uzasadnienie potrzeby opracowania tematu oraz wszystkie założenia metodologiczne pracy. Rozdział pierwszy zawiera rezultaty badań dotyczące istoty terroryzmu lotniczego na tle syntetycznej genezy i analizy terroryzmu jako zjawiska, które jest obecnie jednym z największych zagrożeń bezpieczeństwa w świecie. W rozdziale drugim scharakteryzowano obszar oddziaływania terroryzmu lotniczego oraz reakcji jakie powoduje to zjawisko. W zakończeniu podsumowano badania oraz wskazano, że mogą one być podstawą do opracowania studium z zakresu zarządzania zagrożeniami terroryzmu lotniczego.

Rozdział 1

TERRORYZM LOTNICZY

1.1. Istota i geneza zjawiska terroryzmu

Terroryzm stał się obecnie pojęciem powszechnie znanym i używanym w różnorodnych kontekstach, przy tym jest pojęciem bardzo szeroko interpretowanym. Sprzyja temu swego rodzaju moda na to zjawisko oraz fakt, że jest to zjawisko bardzo złożone i przybiera różnorodne formy. W literaturze przedmiotu funkcjonuje mnogość różnego rodzaju jego określeń. Ogólna analiza w tym zakresie pozwala na przyjęcie uogólnień, że w definiowaniu zjawiska terroryzmu zwraca się głównie uwagę na takie jego aspekty jak: stosowanie przemocy i siły, powodowanie strachu, wywoływanie terroru, podłoże polityczne czynu, występowanie groźby, jako elementu zastraszenia oraz objawianie się skutkami o charakterze psychologicznym².

Terroryzm jest zjawiskiem ewoluującym pod względem skali oddziaływania i stosowania rozwiązań technicznych, o którym każde pokolenie może mówić, że w tej chwili zmagają się z „nowym terroryzmem”. Właściwość ta wynika z idei terroryzmu, który zmienia się aby wciąż zaskakiwać i wywoływać strach w coraz bardziej uodpornionym społeczeństwie. Wcześniej terroryzm miał na celu głównie obalenie państw kolonialnych i ustroju kapitalistycznego. Współczesny terroryzm kontrastuje z poprzednim nurtem, nie ma klarownego programu, a jego zwolennicy nie są w stanie samodzielnie podejmować działań. Przy czym zwolennikami współczesnego terroryzmu są najczęściej fanatycy religijni albo konserwatywni, zaciekli wrogowie rządów swojego lub innego kraju. Nowy terroryzm to działanie bez żadnej powściągliwości z zamiarem zadania jak największych strat i cierpień przeciwnikowi³.

Akty współczesnego terroryzmu charakteryzują się często brakiem konkretnego sprawcy. Skądinąd wiadomo, że są to z reguły organizacje, czy grupy pozapaństwowe i ponadpaństwowe. Cechą znamioną ich działalności jest to, że ma ona charakter odbiegający od tego, co przyjęliśmy rozumieć jako racjonalne.

Sam termin „*terror*” wywodzi się z języka łacińskiego i oznacza „stosowanie przemocy, gwałtu, okrucieństwa w celu zastraszenia kogoś”⁴, natomiast terroryzo-

² K. Jałoszyński, *Terroryzm czy terror kryminalny w Polsce?*, Warszawa 2001, s. 8.

³ T. Jemioło, *Globalizacja szanse i zagrożenia*, AON, Warszawa 2000.

⁴ Słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 2002.

waniem jest „oddziaływanie za pomocą strachu, gwałtu, represji, groźby, stosowania terroru wobec kogoś, prześladowania”⁵. Można zatem przyjąć, że terroryzm odróżnia się od zwykłych przestępstw sposobem dążenia do celu. W związku z tym jedną z powszechnie wyróżnianych cech terroryzmu jest strach, jako efekt zamierzony, a nie skutek uboczny. Stąd również można spotkać opinie, że istotą terroryzmu jest manipulacja strachem.

W tym miejscu warto przytoczyć myśl Dawida Framkina, jaką na temat istoty terroryzmu zawarł on w 1975 r. na łamach amerykańskiego magazynu „*Foreign Affairs*” – *„Terroryzm to przemoc używana w celu wywołania strachu; ma jednak wytworzyć ów strach po to, aby spowodował on z kolei, żeby ktoś inny – nie terrorysta – podjął działania, które doprowadzą tego, o co naprawdę chodzi terroryście.”*

Doświadczenia pokazują, że terroryzm jest działaniem, w którym użycie przemocy lub nawet sama informacja o możliwości, czy chęci jej użycia może dotyczyć bardzo szerokiego spektrum różnych, przy tym bardzo często przypadkowych adresatów. Stąd najczęściej bezpośrednia ofiara ataku nie jest tożsama z jego celem. Przy tym terroryzm postrzegany jest często jako działanie irracjonalne, gdyż zazwyczaj nie mieści się ono w żadnych standardach. Mimo wszystko należy pamiętać, że akty terroru mają na ogół jasno i precyzyjnie określone cele⁶.

Departament Obrony USA definiuje terroryzm jako bezprawne użycie lub groźba użycia siły, czy przemocy wobec osoby lub mienia z zamiarem zastraszenia rządu lub społeczeństwa, często dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych, czy ideologicznych⁷. O terroryzmie mówi się też jako o metodzie walki politycznej obecnej w ideologii i praktyce radykalnych ruchów politycznych i społecznych (zarówno lewicowych, jak i prawicowych)⁸.

W literaturze przedmiotu powtarza się stwierdzenie, że różnego rodzaju definicji terroryzmu można znaleźć ok. 200, które różnią się od siebie w zasadzie tylko stopniem nacisku na podłoże, cel lub podmiot ataku znajdujące się u podstaw działalności terrorystycznej. Co ciekawe, mimo toczonych od wielu lat dyskusji na ten temat nie udało się wypracować powszechnie akceptowanej definicji terroryzmu, za-

⁵ Tamże.

⁶ S. Kamiński, *Polska w międzynarodowej koalicji przeciwko terroryzmowi*, „Myśl Wojskowa” nr 1/2003, s. 172.

⁷ *Military Operations In Low Intercity Conflicts, Field Manual 100-2/Air Force Pamphlet 3-20*, Washington 1990, s. 1-3.

⁸ *Mały oxfordzki słownik historii świata XX w.*, Londyn 1992, s. 592, cyt. za: K. Jałoszyński, *Terroryzm, czy terror kryminalny w Polsce?*, Warszawa 2001, s. 7.

równy na gruncie prawa międzynarodowego, jak i innych dyscyplin. Sama definicja może nie ma największego znaczenia. Istotny wydaje się jednak fakt, żeby uznać swego rodzaju „podwójną podmiotowość” tego zjawiska. Na istotę terroryzmu zdaje się składać dwa aspekty: kryminalny (obecność bezpośrednich ofiar) oraz polityczny (pożądana reakcja społeczności lub władzy, która ma być następstwem oddziaływania kryminalnego na podmiot)⁹.

W polskiej literaturze przedmiotu pojawia się przekonanie, że nie jest możliwe, czy nawet pożądane opracowanie jednolitej i powszechnie akceptowanej na całym świecie definicji terroryzmu¹⁰. Przede wszystkim dlatego, że jest to pojęcie o bardzo szerokim znaczeniu, ponadto jest ono ze swej natury polityczne, stąd też różnie interpretowane w zależności właśnie od opcji politycznej. Wydaje się zatem najbardziej racjonalne skupienie uwagi na samej istocie tego zjawiska.

Istotę terroryzmu według ustaleń Krzysztofa Liedela wyznaczają następujące elementy: motywacja, cel, sposób działania, strategia działania, struktura organizacji terrorystycznych oraz dobór środków¹¹. Bardzo ciekawym elementem składającym się na istotę zjawiska terroryzmu jest cel działań terrorystycznych. Jednym z powszechnie przyjmowanych w tym względzie uogólnień – o czym była już tu mowa – jest zakładanie, że celem terrorystów jest wzbudzenie strachu i za jego pomocą dążenie do zdobycia kontroli nad kimś lub nad czymś. Przy czym powszechnie również wskazuje się na dwoistość celów terroryzmu: występowanie celu pośredniego i głównego. Mechanizm działania terrorystycznego opiera się na założeniu, że oddziaływanie na cel pośredni prowadzi do osiągnięcia celu głównego, którym bywa najczęściej: zwolnienie z więzienia współtowarzyszy, publikacja orędzia danej grupy terrorystycznej, rozpropagowanie programu politycznego, zmiana ustrojowa, czy uzyskanie jakiegoś innego rodzaju wpływu na rząd z jego obaleniem włącznie¹².

Należy pamiętać, że z określonym celem działania wiąże się ściśle właściwa strategia – to właśnie cel determinuje jej dobór. W tym względzie można też wyróżnić szereg prawidłowości, do których należy na przykład łamanie norm etycznych oraz powszechnie przyjętych i akceptowanych zasad postępowania, zachowania nieprze-

⁹ K. Kubiak, *Zmiana charakteru terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku*. Materiały z konferencji naukowej, Zielonka 2006, s. 115-116.

¹⁰ K. Idecki, *Stan badań nad terroryzmem prowadzonych w Polsce po 2001 roku*. Zbiór materiałów: *Przestępczość terrorystyczna – ujęcie praktyczno-dogmatyczne*, Poznań-Białystok-Łódź 2006, s. 28.

¹¹ K. Liedel, *Teoretyczne podstawy badań nad terroryzmem*, „Jurysta” 2005, nr 2, s. 29-31.

¹² K. Idecki, *Stan badań nad terroryzmem... wyd. cyt.*, s. 32.

widymalne, właściwy sposób doboru ofiar i środków oraz miejsce działania terrorystów. Warto w tym zakresie zwrócić uwagę na fakt, że o ile powszechnie u źródeł terroryzmu doszukuje się pobudek religijnych, to w istocie rzeczy akty terroru mają bardzo dużo wspólnego z przestępstwami motywowanymi „zwykłą” nienawiścią. Zjawisko przemocy z nienawiści wobec osób i należącego do nich mienia powodowanej przynależnością do określonej kategorii społecznej nie jest niczym nowym. W tym względzie najbardziej znanym przykładem tego rodzaju zachowań jest historia działalności Ku Klux Klanu.

Niemniej przestępstwo z nienawiści jest specyficzną kategorią kryminologiczną. Sprawca kieruje się w takim przypadku nienawiścią powodowaną pewną obiektywną, posiadaną przez ofiarę cechą, jak na przykład: rasa, religia (!), narodowość, płeć, orientacja seksualna, fizyczne lub umysłowe kalectwo. Cecha taka z punktu widzenia sprawcy czyni daną osobę kimś „gorszym”. Najczęściej jest to przestępstwo popełniane w imieniu pewnej grupy, z którą sprawca się identyfikuje.

W literaturze przedmiotu wskazuje się na cztery zasadnicze rodzaje przestępstw z nienawiści, których kryterium wyróżnienia jest sposób ich dokonania:

- przestępstwa popełniane „dla sankcji” – ich sprawcami są zasadniczo ludzie młodzi, działający osobno lub w grupie. Szukając w takiej działalności rozrywki lub po prostu uznając to za bardzo dobry sposób na zabicie nudy Są sposobem wyrwania się z szarości dnia codziennego, pozwalają na zdobycie wyższego prestiżu w grupie rówieśniczej, czy lokalnej społeczności. Przestępstwa te popełniane są często przy wykorzystaniu symboliki rasistowskiej, z którą sprawcy nie koniecznie muszą się identyfikować, decydujące znaczenie ma tu lider grupy, który jest animatorem działalności danej grupy. Ponadto czyny przestępcze tego rodzaju spotykają się tu najczęściej z pełną aprobatą lokalnej społeczności.

- przestępstwa popełniane „w reakcji na wtargnięcie” ofiary na „zastrzeżony” (obcy) teren (w znaczeniu dosłownym lub tylko symbolicznym). W tym przypadku akt przemocy wobec takiej osoby staje się często swego rodzaju aktem „samoobrony” wobec konkurencji na rynku pracy, w zakresie dostępu do szkoły, opieki medycznej, czy pomocy socjalnej lub emerytalnej. Przy czym dana osoba staje się ofiarą tylko dlatego, że w istocie rzeczy chce korzystać ze swoich naturalnych praw (właśnie na przykład do nauki, czy pracy). Ofiarami są w takich przypadkach najczęściej imigranci, osoby innej narodowości lub rasy niż lokalna społeczność.

– przestępstwa popełniane w duchu misji sprawcy lub sprawców. W takim przypadku sprawcy lub sprawcom przyświeca cel „oczyszczenia” świata z niepożądanych „elementów” („podludzi”) należących do innej niż sprawca grupy społecznej. Sprawcy bazują na przekonaniu, że świat powinien zostać oczyszczony od tego rodzaju istot. Ofiary w przekonaniu sprawcy mają szczególny status, przypisuje im winę za wszelkie jego własne niepowodzenia, frustracje i lęki.

– przestępstwa popełniane przez zorganizowane grupy mające charakter zbrojny, które stanowią najgroźniejszą odmianę przestępstw z nienawiści. Eksperci przyjmują, że tego rodzaju grupy przestępcze dopuszczają się przemocy z zamiarem zniszczenia symbolicznego statusu, tożsamości i podmiotowości ofiar. Ofiara staje się wtedy symbolem nienawiści. Zamachy o takim charakterze kierowane są zarówno przeciwko osobom, jak i różnego rodzaju instytucjom, czy nawet całemu społeczeństwu. Przy tym sprawcy dążą nie tylko do unicestwienia ofiary, czy ofiar, ale również do nadania podejmowanym przez siebie czynom odpowiedniego rozgłosu. Zamachy oprócz tego bezpośredniego aspektu przemocy przeciwko osobie, grupie, czy instytucji mają również drugi aspekt swego rodzaju przestępstwa do innych członków grupy oraz do całego społeczeństwa¹³.

Należy zauważyć, że dzięki obecnym możliwościom komunikacji przy wykorzystaniu Internetu, dla efektywnego funkcjonowania organizacji przestępczych nie jest już konieczne tworzenie skomplikowanych, zhierarchizowanych tajnych struktur – powiększających jedynie ryzyko dekonspiracji. Z praktyki wynika, że tego rodzaju organizacje składają się najczęściej z niewielkich i bardzo sprawnie działających „komórek”, które w niezakłócony sposób pozostają ze sobą w stałym kontakcie. Nie muszą przy tym nawet mieć jednego wspólnego lidera. Elementem scalającym jest tu określona ideologia, z którą wszyscy członkowie się identyfikują.

Odnosząc się do działalności grup przestępczych kierujących się motywami nienawiści łatwo zauważyć, że ich metody działania bardzo podobne są do klasycznie pojmowanego terroryzmu, choć eksperci wskazują w tym względzie na pewne różnice. Przede wszystkim przyjmuje się, że jednym z zasadniczych elementów charakterystycznych dla działalności terrorystycznej i jednocześnie wyraźnie odróżniającej ją od „typowej” przestępczości kryminalnej jest jej polityczny charakter. Terrorysty

¹³ J. Łowecka, *Przestępstwa z nienawiści. Terroryzm. Studium kryminologiczne współczesnych zagrożeń*. Zbiór materiałów: *Przestępczość terrorystyczna – ujęcie praktyczno-dogmatyczne*, pod. red. K. Ideckiego, s. 300-306.

w swych działaniach zmierzają z reguły do wywierania nacisku na władze danego państwa, w celu zmuszenia ich do podjęcia lub w niektórych sytuacjach zaniechania określonych czynności. Klasycznym celem organizacji terrorystycznych bywa też względnie destabilizacja lub zniszczenie istniejącego porządku prawnego w danym społeczeństwie. Dla osiągnięcia tych celów stosują przemoc skierowaną przeciwko niezaangażowanym ofiarom. Z kolei przestępstwa (zamachy) dokonywane przez grupy działające z pobudek nienawiści najczęściej nie są skierowane przeciwko jednemu konkretnemu rządowi, społeczeństwu, czy danemu porządkowi. Najczęściej zmierzają nieco utopijnie do obalenia całego systemu i ustanowienia, tzw. „nowego ładu”. Podkreśla się przy tym, że w działaniu tego rodzaju grup przestępczych brakuje elementu dążenia do uzyskania określonych korzyści politycznych. Niemniej w praktyce bardzo trudno jest odróżnić „typowe” ataki terrorystyczne i ataki grup działających na tle nienawiści, szczególnie w sytuacjach, kiedy atakom takim towarzyszy znaczna liczba ofiar. Istnieje też opinia, że grupy funkcjonujące początkowo jako przestępcy z nienawiści mogą w sposób jakby naturalny przechodzić w sferę działalności terrorystycznej, co w konsekwencji pociąga za sobą zwiększenie bezwzględności stosowanych przez nie aktów przemocy.

Korzeni współczesnego terroryzmu można się doszukiwać między innymi w wydarzeniach z przełomu XIX i XX wieku dotyczących rozwoju kapitalizmu, ruchów studenckich z 1905 r. ruchów narodowowyzwoleńczych przeciwko pozostałościom kolonializmu oraz innych dążeniach nacjonalistycznych i separatystycznych. W wyniku dynamicznych przemian społecznych, niektóre grupy społeczne utraciły pewność bytu. Jednym z bardzo niekorzystnych następstw tych przemian stało się odejście od akceptowanych wcześniej norm kulturowych i uznawania instytucji społecznych. W tej sytuacji młode pokolenie czując wyalienowanie z otaczającej je rzeczywistości skłania się do działań aspołecznych, nierzadko z użyciem przemocy. Zawsze przy tym manifestując pogardę dla wartości uznawanych przez starsze pokolenie. Tego rodzaju zachowania są najbardziej charakterystyczne dla środowisk terrorystycznych w krajach zachodnich. Mają one przy tym zabarwienie lewicowe, wywodzą się z ruchów anarchistycznych, odrzuconych przez masowy ruch komunistyczny.

Anarchizm stał się ideologią społeczeństw drobnomieszczańskich. Miało to związek z faktem degradacji społecznej, jakiej podlegało drobnomieszczaństwo w warunkach gospodarki wolnorynkowej. W nurcie tym ukształtowały się trzy kierunki:

– anarchoindywidualizm – ruch, który pojawił się w drugiej połowie XIX w. Jego twórcą był P. J. Proudhon, który widział społeczeństwo zorganizowane w formie bezpieczeństwa, opartej jedynie na wolnych związkach branżowych (wytwórczych). Prezentował wizję ustroju bez władzy państwowej, której rolę miały pełnić dobrowolne umowy. Nawet w miejsce funkcjonujących przepisów prawa proponował umowy społeczne. Istotą tego kierunku była krytyka państwa i tego wszystkiego, co je symbolizuje, czyli władzy i prawa. Nurt ten jednak nie przejawiał się w praktycznej formie działalności i pozostawał na gruncie ruchu ideowego.

– anarchokolektywizm – w przypadku tego ruchu jego prekursorem był rosyjski oficer Michał Bakunin, który stworzył koncepcję ustroju państwowego w formie federacji autonomicznych gmin, w którym nie ma podziału społeczeństwa na klasy. To Bakunin zaprezentował wizję osiągnięcia takiego stanu przez wzniesienie rewolucji. Wprowadził też pojęcie terroru indywidualnego jako metody walki z ustrojem kapitalistycznym. Nawoływał przy tym do buntów i zamachów, powstańczych zrywów, propagandy czynem, terroru wobec wrogów ludu. To właśnie w tym nurcie powstała w 1879 r. organizacja o charakterze terrorystycznym pod nazwą „Wolność Ludu”, która stawiała terror na pierwszym miejscu jako główną formę walki. To jej członkowie dokonali udanego zamachu na cara Aleksandra II w Petersburgu (13.03.1881 r.). nawiąsem mówiąc zamachowcem, który rzucił pod nogi cara szklaną kulę wypełnioną gliceryną był Polak Ignacy Hryniewiecki.

– anarchokomunizm – to z kolei nurt zbliżony do anarchokolektywizmu. Jego twórcą był Książę rosyjski Piotr Kropotkin, którego domeną była krytyka parlamentaryzmu jako systemu również niesprawiedliwego jak na przykład rządy absolutne. Zakładał on upadek parlamentaryzmu wraz z upadkiem ustroju kapitalistycznego. Uważał przy tym, że to rewolucja doprowadzi do upadku państwa i stworzy warunki do funkcjonowania komunizmu¹⁴.

Początkowo terroryzm miał charakter indywidualnych aktów przemocy wymierzonych w konkretne państwa, czy ich władze. Nurt ten funkcjonuje nawet do dnia dzisiejszego, choć w nieco zmodyfikowanej formie, przede wszystkim w wydaniu grupowym. W Europie do najbardziej znanych i jednocześnie do najbardziej aktywnych w tym zakresie należą organizacje separatystyczne działające w Hiszpanii – ETA walcząca o utworzenie kraju Basków oraz na terytorium Wielkiej Brytanii i Irlandii

¹⁴ K. Jałoszyński, *Terroryzm...* wyd. cyt., s. 9-10.

dii Północnej – IRA prowadząca swoją działalność z zamiarem przyłączenia Irlandii Północnej (Ulsteru) do Irlandii. W tym zakresie pomimo zdawać by się mogło dobrze rozpoznanej sytuacji i usilnych starań pokojowych władz państwowych w tych krajach oraz pozapaństwowych, nie ma większych sukcesów na drodze do rozwiązania tych sytuacji konfliktowych.

Pierwszym przejawem nabierania przez terroryzm międzynarodowego wymiaru było bez wątpienia zainicjowanie przez ugrupowania palestyńskie kampanii aktów przemocy wymierzonych w lotnictwo cywilne. W konsekwencji skutki ataków terrorystycznych zaczęły dotyczyć oprócz obywateli stron konfliktu także zupełnie przypadkowe narodowości. Okazało się jednak zaraz, że była to starannie skalkulowana strategia.

Bliski Wschód pozostaje wciąż jednym z najbardziej zapalnych rejonów świata pod względem zagrożeń terrorystycznych. Inspirację dla działalności terrorystycznej w tym regionie stanowi oczywiście niekończący się konflikt arabsko-izraelski. Przy czym terroryzm bliskowschodni uległ radykalnemu przeobrażeniu na przestrzeni lat, od początkowo o podłożu nacjonalistycznym, do obecnie o silnym zabarwieniu religijnym. Sytuacja ta ma związek z przeobrażeniami politycznymi jakie miały miejsce w ostatnich latach w tym regionie. Najbardziej znamienym faktem w tym względzie było powołanie w Iranie rządów islamskich. Mówi się, że państwo to stało się obecnie „eksporterem” terroryzmu islamskiego na cały świat¹⁵.

Pojawienie się terroryzmu o charakterze religijno-fundamentalistycznym, kierującego się motywacją religijną było znamienym elementem na drodze ewolucji oblicza terroryzmu. Warto przy tym zwrócić uwagę, że eksperci podkreślają, iż błędem jest jak to się często dzieje kojarzenie pojęć „fundamentalny” i „terroryzm religijny” wyłącznie z islamem. Należy wiedzieć, że od zjawisk o takim charakterze nie jest wolne także chrześcijaństwo różnych obrządków, judaizm, a nawet hinduizm, czy postrzegany jako religia pokoju – buddyzm¹⁶.

Cechą charakterystyczną terroryzmu fundamentalistycznego jest nastawienie na swego rodzaju wojnę totalną, na wyniszczenie, między siłami dobra i zła. Brak jest tu w zasadzie grupy społecznej, adresatów, których bojownicy chcieliby przeciągnąć na własną stronę, których chcieliby zjednać do swoich przekonań. W związku z tym należy zauważyć, że jest to bardzo niebezpieczny nurt. Zanika w nim praktycznie

¹⁵ K. Jałoszyński, *Terroryzm... wyd. cyt.*, s. 12.

¹⁶ K. Kubiak, *Zmiana charakteru terroryzmu... wyd. cyt.*, s. 120.

bariera przed posłużeniem się bronią masowego rażenia. Można uznać, że ewentualne sięgnięcie po taki oręż determinowane jest jedynie możliwościami jego posiadania, czy pozyskania oraz dodatkowo ograniczeniami natury technicznej, które z kolei stają się ostatecznie, niestety coraz mniejsze. Brak w tym nurcie tak zwanej trzeciej strony (adresatów) niesie ze sobą znaczące konsekwencje. Ponieważ jeśli nie ma mas, do których kierowana miałaby być propaganda wynikająca z czynów, to akty przemocy nie są żadną wstępną fazą do dalszej rewolucji społecznej lub powstania narodowyzwoleńczego lecz samoistną strategią polityczno-militarną.

Wskazuje się na to, że miarą skuteczności takiego aktu terroru nie jest stopień osiągnięcia konkretnego celu lecz poziom i trwałość zainteresowania nim mediów. Pojawia się teza, że współczesny terroryzm ma charakter „ślepy”, w którego działaniach nie ma żadnych istotnych ograniczeń. Celem sprawców jest w zasadzie spowodowanie maksymalnej wielkości szkód i ofiar. Za charakterystyczne cechy można uznać następujące czynniki:

- akty przemocy ukierunkowane są na zadanie jak największych strat, przez co mają one charakter uderzeń w „tłum”;
- sprawcy w zasadzie rezygnują z uprowadzania zakładników, gdyż nie mają oni zamiaru przedstawiać żadnych konkretnych i możliwych do spełnienia żądań. Jeżeli już dochodzi do uprowadzenia ludzi, to zazwyczaj w takiej sytuacji stawiane są absurdalne, niemożliwe do spełnienia żądania i sprawcy świadomie rezygnują z prowadzenia w tym zakresie negocjacji¹⁷.

We współczesnych swych przejawach terroryzm jawi się obecnie jako zjawisko, którego animatorzy pozbawieni są jakichkolwiek hamulców moralnych, choć paradoksalnie odwołują się on do motywów religijnych. Panuje przekonanie, że to właśnie ten rodzaj terroryzmu stanowi główne zagrożenie dla współczesnego świata. Przy czym ruchy o charakterze muzułmańsko-ekstremistycznym rozwijają się nie tylko na Bliskim Wschodzie, ale również na Bałkanach, w krajach byłej Jugosławii, gdzie religia ta ma tam swoje silne korzenie, ponadto w Turcji, Afganistanie oraz byłych kaukaskich republikach byłego ZSRR. Sprzyjające okoliczności dla rozwoju ruchów fundamentalistycznych panują również w Europie Zachodniej gdzie występuje zjawisko znaczącej migracji ludności muzułmańskiej. Na tym gruncie istnieją bardzo dobre możliwości tworzenia się ruchów o charakterze terrorystycznym.

¹⁷ K. Kubiak, *Zmiana charakteru terroryzmu... wyd. cyt.*, s 121.

W krajach wysoko rozwiniętych na horyzoncie pojawia się nowe źródło zagrożeń o charakterze terrorystycznym – globalizacja, która jest swego rodzaju nową erą rozwoju cywilizacyjnego. Wielkie korporacje gospodarcze dokonują tak daleko idącej ekspansji, że przybiera ona wymiar ponad państwowy. Prowadzi do sytuacji, w której zasadniczymi podmiotami stosunków międzynarodowych nie są już w niektórych sytuacjach państwa, lecz dominujące na rynkach korporacje gospodarcze¹⁸.

Globalizacja jako cywilizacja korporacyjna jest więc stanem, w którym chce się narzucić korporacyjny styl zarządzania światem. Rodzi to naturalny sprzeciw występujący w obronie wartości narodowych i regionalnych, w tym również religijnych wielu społeczeństw. W konsekwencji prowadzi to do buntu i podejmowania prób walki ze światowym systemem korporacyjnym. Czego najlepszym przykładem są obecnie działania terrorystyczne podejmowane przez skrajne odłamy wyznawców islamu.

Warto zauważyć, że terroryści nie rodzą się, a są raczej efektem wtórnym narastającego konfliktu o życiowo ważne sprawy danego narodu, czy grupy społecznej, która dochodzi do przekonania, że jest wyzyskiwana do granic możliwości. Stąd państwa, które stosują politykę imperialną lub też wpisują się czynnie w jej współczesny wymiar albo ignorują prawa elementarnej egzystencji ludzkiej oraz stosują przemoc wobec obywateli muszą liczyć się z ciągłą konfrontacją, także z zastosowaniem terroru wobec nich oraz ich struktur władzy i obiektów, które są z jej prestiżem utożsamiane¹⁹.

Postępująca globalizacja stwarza bardzo sprzyjające warunki do rozwoju terroryzmu. Globalizacja swoją bezduszną polityką ekonomiczną wręcz napędza mu sympatyków nie godzących się na taki porządek świata. Z kolei tendencje otwierania granic dla wolnego handlu i wymiany sprzyjają wprost przemieszczaniu się grup terrorystycznych w skali całego świata.

Terroryzm jest ze swej natury zjawiskiem społecznym – wzrasta na gruncie społecznym i bezpośrednio oddziałuje na wymiar społeczny naszego życia. Obiektami ataku są zazwyczaj obiekty użyteczności publicznej. O ile w pewnym sensie na pewno przyzwyczailiśmy się, że ataki terrorystyczne mają miejsce głównie w tych najbardziej zapalnych rejonach świata, to niestety trzeba pamiętać, iż tak naprawdę

¹⁸ R. Jakubczak. *Terroryzm współczesny – aspekt mentalny i nie tylko*. Materiały z konferencji naukowej. Zielonka 2006, s. 86-91.

¹⁹ Tamże, s. 105-106.

jest to w większym lub mniejszym stopniu problem ogólnoswiatowy. Świadczą o tym najdobitniej choćby tylko ostatnie przykłady z Europy: zamachy z Madrytu i Londynu.

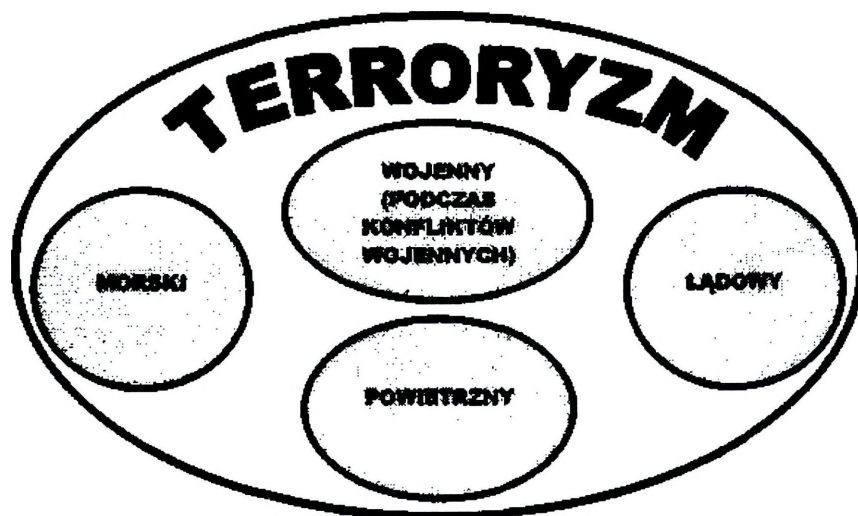
Ciekawym zjawiskiem towarzyszącym terroryzmowi, czy może raczej będącym jego skutkiem jest niemal histeryczna reakcja ośrodków władzy państwowej. Oficjalnie taki stan rzeczy wynika z faktu, że terroryzm zakłóca funkcjonowanie społeczeństw, ale druga strona tego medalu to fakt, iż terroryzm uderza przede wszystkim w autorytet struktur władzy, wskazując na jej ułomność – małą skuteczność wobec takiej przemocy. Podważa to autorytet samych sprawujących władzę, z kolei uświadomiona społeczeństwu niemoc władzy może doprowadzić do obalenia istniejącego porządku społecznego i zakłócić wpływy polityczne, gospodarcze i militarne itp.

1.2. Specyfika terroryzmu lotniczego

Jak ustalono w toku badań terroryzm w swej istocie odróżnia się od „zwykłych” przestępstw przede wszystkim zamiarem i celem do jakiego dążą sprawcy. Z kolei jednym z kryteriów wyróżniania rodzajów terroryzmu jest obszar (sfera) jego bezpośredniego oddziaływania. Jak pokazują doświadczenia bardzo popularną sferą działalności terrorystycznej jest lotnictwo. Bezpośrednie lub też pośrednie oddziaływanie na ten rodzaj transportu wydaje się bardzo sprzyjać osiągnięciu celów różnego rodzaju organizacji terrorystycznych. Działania takie nazywane są terroryzmem lotniczym, który obejmuje ogólnie rzecz biorąc akty terrorystyczne skierowane przeciwko żegludze powietrznej i zagrażające jej bezpieczeństwu²⁰. Należy przy tym zauważyć, że nazwę „terroryzm lotniczy” często stosuje się zamiennie z określeniem „terroryzm powietrzny”, co nie jest tak do końca właściwe i rodzić może pewne problemy natury etymologicznej.

Pojęciem kompleksowo odnoszącym się do zjawiska terroryzmu dotyczącego sferę lotnictwa należy uznać „terroryzm lotniczy”. Pojęcie „terroryzm powietrzny” jest określeniem nieco węższym – wskazuje bowiem bezpośrednio na ośrodek w którym dochodzi do aktu terroru, tj. przestrzeń powietrzną. Co jest konsekwencją przyjęcia za kryterium podziału terroryzmu według miejsca (przestrzeni), w którym dokonywany jest atak. Stąd można wyróżnić obok wspomnianego już terroryzmu powietrznego, terroryzm lądowy i morski.

²⁰ K. Liedel, *Zwalczanie ...*, wyd. cyt., s. 12.



Rys. 1. Klasyfikacja terroryzmu według prawa międzynarodowego²¹

Mając na uwadze, że zjawiskiem terroryzmu lotnictwo dotykane jest nie tylko w powietrzu, ale również na ziemi, czy nawet może to być akwen wodny, celowe wydaje się przyjęcie szerszego pojęcia opisującego ten rodzaj terroryzmu. Stąd pod pojęciem „terroryzm lotniczy” należy rozumieć wszystkie czyny przestępcze zagrażające bezpieczeństwu międzynarodowej żeglugi powietrznej. Należy przy tym zauważyć, że obszar oddziaływania terroryzmu lotniczego nie jest ograniczony wyłącznie do statków powietrznych przebywających w powietrzu. Zakres jego działania obejmuje również całą infrastrukturę naziemną związaną z lotnictwem²². Nie można więc pominąć wrogiego działania na obiekty na ziemi służące lotnictwu, jak np. zamachy na porty lotnicze, siedziby linii lotniczych, czy samoloty na ziemi.

Z zamachami skierowanymi przeciwko statkom powietrznym oraz infrastrukturze lotniczej wiąże się bezpośrednio pojęcie „bezprawnej ingerencji”, które ma na celu precyzyjne określenie wszystkich możliwych sytuacji zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych i lotnisk, a przez to skuteczne im zapobieganie oraz ściganie ich sprawców. W przepisach międzynarodowych bezprawną ingerencją określa się jako:

²¹ Źródło: A. Pawłowski, *Terroryzm w Europie XIX i XX wieku*, Zielona Góra 1980, s. 97.

²² S. Jałoszyński, *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, Zeszyty Naukowe ASW 1989, nr 57, s. 127, za K. Jałoszyński, *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem*, w: *Bezpieczne niebo*, Materiały z konferencji naukowej, AON, Warszawa 2002, s. 116.

- użycie przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w trakcie lotu, jeśli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego;
- zniszczenie statku powietrznego lub spowodowanie takich jego uszkodzeń, które uniemożliwiają jego lot, lub mogą narazić na szwank jego bezpieczeństwo w trakcie lotu;
- umieszczenie lub spowodowanie umieszczenia (w jakikolwiek sposób) na pokładzie statku powietrznego urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć statek powietrzny, lub spowodować takie jego uszkodzenia, które mogą uniemożliwić jego lot, lub narazić na szwank jego bezpieczeństwo w trakcie lotu;
- zniszczenie lub uszkodzenie urządzeń nawigacji powietrznej lub zakłócenie ich działania, jeśli taki akt może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego;
- przekazanie informacji ze świadomością, że jest ona fałszywa, zagrażając tym samym bezpieczeństwu statku powietrznego w czasie lotu;
- bezprawne i celowe użycie wszelkich urządzeń, substancji lub broni, podczas popełnienia aktu przemocy skierowanej przeciwko osobie na lotnisku, obsługującej międzynarodowe lotnictwo cywilne co spowoduje lub może spowodować poważne zranienie lub śmierć;
- zniszczenie lub poważne uszkodzenie urządzeń na lotnisku służącym międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu lub znajdującemu się tam cywilnemu statkowi powietrznemu, lub zakłócenie usług na lotnisku, jeśli którykolwiek z tych aktów zagraża lub może zagrażać bezpieczeństwu portu lotniczego²³.

Uogólniając można stwierdzić, że terroryzm lotniczy to akty bezprawnej ingerencji w działalność lotnictwa i jego urządzeń, w tym bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym i sabotaż lub zbrojny atak skierowany przeciw statkowi powietrznemu lub przeciw urządzeniom naziemnym wykorzystywanym przez lotnictwo. Pojęcie aktu bezprawnej ingerencji występuje w literaturze przedmiotu stosunkowo powszechnie. Przy tym trzeba mieć świadomość, że nie odnosi się ono bezpośrednio jedynie do działań terrorystycznych. Określa ono wszelkie działania zakłócające funkcjonowanie w szczególności lotnictwa cywilnego, w tym oczywiście również działania terrorystyczne. Występuje on w aktach prawnych i specjalistycznych dokumen-

²³ *Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego, wyd. V, Warszawa 1996, s. 2 - 3.

tach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Europejskiej konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), Unii Europejskiej (EU) oraz w polskich przepisach regulujących zagadnienia ochrony lotnictwa cywilnego, które weszły w życie w roku 2003, z ostatnimi nowelizacjami w tym zakresie z czerwca 2007 r.²⁴ Pod auspicjami dwóch głównych międzynarodowych organizacji zajmujących się sprawami lotnictwa cywilnego – Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) – zostały opracowane dotychczas trzy Konwencje dotyczące ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

W celu unifikacji procedur ochrony lotnictwa cywilnego ICAO wypracowała w ciągu ponad pięćdziesięciu lat swojego istnienia normy i zalecenia o zasięgu globalnym zawarte w 18 załącznikach (aneksach) do Konwencji oraz podręczniki zawierające szczegółowe wytyczne. Przyczyniła się tym samym do ujednoczenia przepisów i stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Aneks 17 do Konwencji Chicagowskiej z roku 1944 r. określający międzynarodowe standardy i zalecaną praktykę w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w komunikacji międzynarodowej, nakłada na państwa członkowskie ICAO (obecnie 187 państw) obowiązek realizacji jego postanowień w oparciu o szczegółowe wytyczne Podręcznika Ochrony Lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji (Doc. 8973/5)²⁵. Co może wydać się nieco dziwne to Aneks 17 nie formułuje jednak precyzyjnej definicji aktu bezprawnej ingerencji. Definicja taka jest zawarta w cyt. *Doc. 8973 Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)* jednak z uwagi na niejawny charakter wymienionego dokumentu cytowanie jego treści jest w ramach niniejszej pracy niemożliwe²⁶.

Współczesne rozumienie pojęcia „bezprawnej ingerencji” funkcjonuje w terminologii ICAO w oparciu o postanowienia:

– Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisaną w dniu 14 września 1963 r. zwaną „Konwencją Tokijską”;

²⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, Dz. U. 2007 Nr. 116, poz. 803.

²⁵ J. Kludziński - *Kwestie prawno-organizacyjne ochrony antyterrorystycznej w transporcie lotniczym* – Departament Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Infrastruktury – Wystąpienie z Konferencji Naukowej w Akademii Obrony Narodowej – 10.09.2002 r. s. 65.

²⁶ S. Zajas, B. Zdrodowski, A. Glen, P. Krawczyk, *Zagrożenia terrorystyczne lotnisk wojskowych i cywilnych*. Praca naukowa AON, Warszawa 2005, s. 41.

- Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi podpisana w dniu 16 grudnia 1970 r., zwanej „Konwencją Haską”;
- Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisanej 23 września 1971 r., zwanej „Konwencją Montrealską”.

Ostatecznego kształtu pojęcie to nabrało „... na skutek szczególnego nasilenia w I połowie 1970 roku różnego rodzaju aktów terrorystycznych, takich jak uprowadzenia, zamachy bombowe i inne akty sabotażowe, skierowane przeciwko statkom powietrznym i urządzeniom naziemnym, zwołano w czerwcu 1970 roku w Montrealu, na żądanie 10 państw, nadzwyczajną Sesję Zgromadzenia ICAO. Na tej Sesji Zgromadzenie ICAO stwierdziło, że - czyny bezprawnej ingerencji, skierowane przeciwko międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego i podważają zaufanie narodów świata do bezpieczeństwa podróży powietrznych - oraz poleciło Komitetowi Prawnemu przygotowanie projektu konwencji w sprawie bezprawnych czynów skierowanych przeciwko międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, innych niż bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi.”²⁷

Pojęcie aktu bezprawnej ingerencji jest również zdefiniowany w Dokumencie 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego, zatytułowanym „Polityka ECAC w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego”, jednak z uwagi na jego niejawną charakter również cytowanie tego aktu prawnego w niniejszym materiale jest niemożliwe.

Akt bezprawnej ingerencji występuje także w Rozporządzeniu Nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającym wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego. Po raz pierwszy pojawia się ono w pkt. 2 inwokacji przedmiotowego aktu prawnego. Stwierdza się tam, iż „lotnictwo cywilne powinno zawsze zapewniać bezpieczeństwo obywateli Wspólnoty Europejskiej przez zapobieganie aktom bezprawnych ingerencji”. W Artykule 1 niniejszego pkt. 1 Rozporządzenia Nr 2320/2002 stwierdza się ponadto, iż „Głównym celem Rozporządzenia jest ustanowienie i wykonanie właściwych środków wspólnotowych w celu zapobieżenia aktom bezprawnych ingerencji w lotnictwie cywilnym”. Dodaje się również, (w Artykule 1 pkt. 2), iż „Dodatkowym celem (Rozporządzenia dopisek autora)

²⁷ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego - aspekty Prawna międzynarodowe* - Wydawnictwo „JURYSTA” - Warszawa 2003 s. 26–33, za L. Lukasik, *Prawna międzynarodowe środki zwalczania terroryzmu powietrznego*. „Sprawy Międzynarodowe”. 1973, s. 130.

jest stworzenie podstawy do wspólnej wykładni właściwych postanowień Konwencji Chicagowskiej, w szczególności jej Aneksu 17”²⁸.

W polskich aktach prawnych – uwzględniających dorobek ICAO oraz ECAC - istnienie pojęcia “aktu bezprawnej ingerencji” zasygnalizowane zostało w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. (Dz. U. Nr 130 z dn. 16.08.2002 r. poz. 1112). W jej art. 186. stwierdza się, iż „ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa oraz bezpieczeństwu osób i mienia w związku z jego działalnością podlega odrębnym ustawom, umowom i przepisom międzynarodowym oraz szczególnym przepisom Prawa lotniczego”. Z kolei w art. 187. 1. 2) lit. a) stwierdza się, iż „... Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, zasady realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności dotyczące: organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji”.

Na podstawie ww. art. 187 ust 1 w przyjęto Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 160 z dnia 15.09.2003, poz. 1549)²⁹. W § 1. pkt 34) cyt. aktu prawnego stwierdza się, iż „...Ilekroć w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej Krajowym Programem, jest mowa o sytuacji kryzysowej – rozumie się przez to zagrożenie bezpieczeństwa aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym polegającym na:

- użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w trakcie lotu, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
- zniszczeniu statku powietrznego znajdującego się w trakcie lotu lub spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa w trakcie lotu,
- umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego, urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć statek powietrzny lub spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa w trakcie lotu,

²⁸ Rozporządzenie Nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającym wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego - Artykuł 2 pkt. 3 oraz w jego Załączniku – pkt 1.18 oraz 12.1.

²⁹ Znowelizowane w dniu 19 czerwca 2007 r., Dz. U. 2007 Nr. 116, poz. 802 i 803.

- porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, lub innego aparatu latającego w celu użycia ich jako środków ataku terrorystycznego z powietrza,
- zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania, w przypadku, gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego,
- świadomym przekazaniu fałszywej informacji, które powoduje narażenie bezpieczeństwa statku powietrznego w czasie lotu,
- bezprawnym i celowym użyciu urządzeń, materiałów niebezpiecznych lub broni:
- podczas popełniania aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie na lotnisku lub obsługującej lotnictwo cywilne, który powoduje lub może spowodować poważne jej zranienie lub śmierć,
- powodującym zniszczenie lub poważne uszkodzenie urządzeń na lotnisku,
- powodującym zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego nie będącego w trakcie lotu i znajdującego się na lotnisku,
- powodującym zakłócenie funkcjonowania lotniska.

Wymienione powyżej zapisy aktów prawnych jednoznacznie wskazują, iż pojęcie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym ma bardzo pojemny charakter i *de facto* otwierają możliwość objęcia nimi bardzo szerokiej gamy działań lub zachowań, o ile zagrażają one bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Co więcej aktem bezprawnej ingerencji jest zatem tak samo akt terrorystyczny (niezależnie od formy jego popełnienia) jak i działanie o charakterze kryminalnym, chuligańskim, akt wandalizmu a nawet motywowane szlachetnymi pobudkami manifestowanie swojego niezadowolenia np. w strefie zastrzeżonej lub sterylnej lotniska.

Można wyróżnić kilka zasadniczych czynników wpływających na to, że to właśnie lotnictwo jest tak bardzo atrakcyjnym obszarem oddziaływania dla terrorystów:

- praktyka pokazała, że uprowadzenie statku powietrznego jest jednym z najskuteczniejszych środków prowadzących do osiągnięcia celu założonego przez sprawców;
- akt uprowadzenia statku powietrznego z pasażerami na pokładzie stwarza minimalne niebezpieczeństwo dla sprawcy, przy bardzo dużym zagrożeniu dla pasażerów i załogi danego samolotu;

- brak konieczności angażowania znacznych sił i środków;
- samolot komunikacyjny przedstawia sam sobą znaczną wartość, której żadne państwo nie chce łatwo poświęcić;
- w przypadku doprowadzenia do katastrofy samolotu, większość pasażerów ponosi śmierć, a sprawca może zachować anonimowość³⁰.

Generalną korzyścią, która wynika z zaatakowania takiego obiektu jak samolot jest oczywiście fakt ogromnego rozgłosu medialnego, co często bywa jednym z zasadniczych celów ataku terrorystycznego. To właśnie dzięki porwanom samolotów sprawa palestyńska swego czasu po raz pierwszy trafiła na czołówki gazet na całym świecie³¹. Zamach na samolot komunikacyjny działa mocno na wyobraźnię i przyciąga uwagę każdego. Zagrożenie wymierzone w ten rodzaj transportu ma też, ze swej natury najczęściej międzynarodowy charakter. Stosowana od dziesięcioleci taktyka polegająca na uprowadzeniu samolotu, a następnie wymuszeniu skierowania go do wskazanego miejsca wydaje się być niezwykle prosta i w praktyce była bardzo skuteczna. Z kolei odbicie uprowadzonej maszyny z rąk porywaczy jest już operacją bardzo skomplikowaną, a na wrogim terytorium może być wręcz nie możliwą do realizacji. Jeżeli zaś terroryści postanowią zniszczyć dany statek powietrzny, to śmierć załogi i pasażerów jest w zasadzie pewna.

Należy pamiętać, że pokład znajdującego się w powietrzu statku powietrznego stanowi bardzo specyficzne środowisko. Możliwość użycia broni palnej lub innego podobnie działającego środka może mieć wręcz katastrofalne skutki, przede wszystkim może prowadzić do:

- wyeliminowania członków załogi, przez co dalsze bezpieczne kontynuowanie lotu staje się nie możliwe lub bardzo utrudnione;
- wywołania pożaru;
- doprowadzenia do nagłego rozhermetyzowania kabiny, a w konsekwencji do gwałtownego spadku ciśnienia, co może w skrajnych przypadkach prowadzić nawet do śmierci pasażerów;
- uszkodzenia newralgicznych instalacji samolotu, co również może skutkować znacznymi utrudnieniami w dalszym bezpiecznym kontynuowaniu lotu.

³⁰ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 13.

³¹ *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 2004, s. 294.

W związku z powyższym, personel pokładowy zmuszony jest w zasadzie do bezwzględnego podporządkowania się woli terrorystów na pokładzie samolotu i do wykonywania artykułowanych przez nich żądań, w tym z reguły do zmiany warunków lotu. W konsekwencji sytuacja zaczyna się jeszcze bardziej komplikować jeśli chodzi o wykorzystanie przestrzeni powietrznej, o czym się często przy tej okazji specjalnie nie wspomina. Nie wolno jednak zapominać, że nieoczekiwana zmiana zaplanowanych wcześniej warunków lotu (kursu i wysokości) rodzi bardzo poważne konsekwencje w komunikacji lotniczej w danym rejonie przestrzeni powietrznej, do powstania sytuacji kolizyjnej z innym statkiem powietrznym włącznie³².

Trzeba też mieć świadomość, że atak (uprowadzenie) na znajdujący się w powietrzu samolot z pasażerami generuje bardzo złożoną sytuację jeszcze z innego punktu widzenia. W takiej sytuacji można w zasadzie mówić o dwóch zasadniczych typach przypadków. Raz kiedy statek powietrzny zostaje uprowadzony i porywacze żądają od załogi „jedynie”, aby ta skierowała się do innego portu lotniczego (kraju), niż ten który figuruje w rozkładzie lotów. W takim przypadku pasażerowie mogą czuć się względnie bardziej bezpieczni, niż w przypadku, gdy terroryści żądają na przykład uwolnienia 500 więźniów przez państwo, które może nawet nie być krajem, pochodzenia danej linii lotniczej.

W pierwszych z wymienionych przypadków, jeżeli załoga podda się woli porywaczy i skieruje samolot na wskazane lotnisko, możliwe jest uniknięcie groźby aktu przemocy wobec znajdujących się na pokładzie danego samolotu pasażerów. Z kolei w drugim przypadku postawa załogi samolotu i samych pasażerów niestety nie ma większego znaczenia dla dalszego rozwoju sytuacji; najważniejsze znaczenie dla uniknięcia groźby przemocy ma postawa szantażowanego rządu. W tym przypadku pasażerowie takiego statku powietrznego są zupełnie bezwolnymi ofiarami aktu przemocy, są typowymi przypadkowymi ofiarami, które nie mogą wywrzeć wpływu na terrorystów poddając się ich żądaniom. W tym przypadku mamy do czynienia z jakby klasycznym wydaniem zjawiska terroryzmu.

Nie bez wpływu na rozwój terroryzmu lotniczego ma też stosunkowa łatwość w realizacji zaplanowanego zamachu³³. We współczesnym świecie praktycznie każdy

³² K. Liedel, *Terroryzm lotniczy jako problem międzynarodowy*, http://www.liedel.pl/test/news_z_22.08.2007_r.

³³ K. Jaroszyński, *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem*. Materiały z Konferencji naukowej *Bezpieczne Niebo*, AON Warszawa 2002, s. 119.

może stać się pasażerem statku powietrznego, wystarczy tylko, aby kupić bilet. W odniesieniu do rejsów na liniach krajowych procedura wejścia na pokład samolotu jest raczej mało skomplikowana, ponieważ nie wymaga nawet legitymowania się paszportem, jak ma to miejsce na połączeniach zagranicznych.

Liczne udane uprowadzenia samolotów powodują, że zachęca to kolejnych potencjalnych terrorystów do sięgania po tę formę zbrodniczych ataków. Te same przesłanki, związane z „łatwością” realizowania podjętego zamiaru dokonania zamachu terrorystycznego, dotyczą także ataku na infrastrukturę lotnisk. Przebywanie w rejonie portu lotniczego (hale przylotów i odlotów, obiekty handlowe, gastronomiczne itp. usytuowane zarówno w samym terminalu, jak też jego sąsiedztwie), w pobliżu ogrodzenia lotniska lub innym miejscu dogodnym do przeprowadzenia ataku nie wymaga posiadania żadnego specjalnego pozwolenia. Są to bowiem miejsca ogólnodostępne, gdzie każdy obywatel może swobodnie przebywać, zgodnie z konstytucyjnie zagwarantowanymi prawami obywatelskimi.

Wszystkie te czynniki powodują, że właściwe władze w sytuacji bezpośredniego zagrożenia są niemal bezradne, a ewentualne ofiary niestety bez szans. Wspomniane już wcześniej straty ekonomiczne, choć mogą się jedynie wydawać skutkami ubocznymi, to niestety bywają też bardzo dotkliwe. Choć teoretycznie – na podstawie danych statystycznych – można udowodnić, że nawet po serii ataków transport lotniczy i tak jest bezpieczniejszy niż jazda samochodem, ale psychologiczne oddziaływanie jest tak silne, że powoduje poważne następstwa. Do dzisiaj katastrofa „Titanic’a” jest uznawana za wielką tragedię, chociaż w pozostałych katastrofach morskich zginęło o wiele więcej ludzi. Podobna reakcja może wystąpić przy zniszczeniu dużego samolotu pasażerskiego. Dzieje się tak dlatego, że wpływ na wyobraźnię pojedynczej, wielkiej katastrofy z wieloma ofiarami ludzkimi jest silniejszy od sumy innych zdarzeń. Nagłośnienie przez media takiego ataku mogłoby być bardzo szkodliwe dla transportu lotniczego.

Zauważmy, że ostrzeżenia o groźnych skutkach palenia tytoniu mają generalnie bardzo mały wpływ na ograniczenie sprzedaży papierosów, informacje o wypadkach drogowych nie powodują, że kierowcy jeżdżą zdecydowanie wolniej, natomiast katastrofy lotnicze zawsze budziły emocje i żywo interesowały ludzi oraz na długo pozostawały w pamięci. Dlatego transport lotniczy jest bardzo wrażliwą dziedziną gospodarki, jednocześnie dość znacznie wpływającą na inne jej gałęzie. Być może

właśnie spowodowanie szerszej destabilizacji gospodarki danego państwa, czy nawet całego świata może być celem wrogo nastawionych ludzi³⁴.

Powszechne uznanie transportu lotniczego jako niebezpiecznego, mogłoby spowodować wręcz katastrofalne następstwa. Lęk przed podróżami lotniczymi mógłby spowodować opustoszenie lotnisk – widzieliśmy to po 11 września 2001 r., firmy ubezpieczeniowe natychmiast podniosłyby swoje opłaty, co odbiłoby się na cenie biletów i w zasadzie mogłoby doprowadzić do załamania rynku przewoźników lotniczych. Osiągnięcie współczesnej cywilizacji, jakim jest dziś szybki przewóz ludzi i towarów na duże odległości, mogłoby zostać zaprzepaszczone. Poczucie zagrożenia może zagrozić istnieniu linii lotniczych, zakładów lotniczych i wszystkich innych dziedzin życia związanych z przemysłem lotniczym. Recesja mogłaby mieć zasięg światowy, straty liczone byłyby wtedy w setkach miliardów dolarów. Silne reakcje psychologiczne może potęgować dodatkowo katastrofa statku powietrznego, na pokładzie którego będzie szef rządu, przywódca wielkiej organizacji czy osobą cieszącą się międzynarodową sławą.

Jak widać można wymieniać szereg czynników, które powodują, że terroryści nadal bardzo wysoko umieszczają lotnictwo na liście swoich potencjalnych obszarów oddziaływania. W konsekwencji, przywołując też wcześniejsze założenia, że terroryzm jest zjawiskiem, które będzie zawsze obecne, problemem ludzi odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w lotnictwie pozostaje nauczanie się obcowania z tym zjawiskiem.

Warto przy tym chyba zauważyć, że w Polsce, która wydaje się pozostawać na peryferiach zainteresowania terrorystów, specyficzny też jest stosunek do samych zagrożeń o charakterze terrorystycznym. Zwraca się w tym zakresie uwagę na:

- brak powszechniej znajomości, a co najgorsze również brak akceptacji procedur bezpieczeństwa;
- odnoszenie się do tego rodzaju procedur jako do dodatkowych, niepotrzebnych uciążliwości lub znamion państwa policyjnego;
- lekceważący stosunek do problematyki bezpieczeństwa i zrzucanie odpowiedzialności za nie na organa władzy państwowej oraz właściwe służby. Z drugiej strony brak otwartości państwa i przekonanie urzędników, że sprawy bezpieczeństwa nie powinno powierzać się niekompetentnym obywatelom.

³⁴ P. Krawczyk, M. Kwarciański, *Oblicze współczesnego terroryzmu powietrznego*. „Lotnictwo wojskowe” 2004, nr 12.

1.3. Terroryzm lotniczy narzędziem terroryzmu międzynarodowego

Terroryzm jako metoda walki politycznej polegająca na używaniu przemocy, stosowany jest przez skrajnie radykalne organizacje polityczne, które ze względu na ich nieskuteczność odrzucają inne formy realizacji swych postulatów. Z punktu widzenia celów politycznych zakładanych przez tego rodzaju organizacje można je podzielić na: lewackie, prawicowe, nacjonalistyczno-separatystyczne oraz religijne. Bardzo często organizacje terrorystyczne korzystają z pomocy państw zainteresowanych destabilizacją sytuacji wewnętrznej u swoich wrogów. Stąd zrodziło się zjawisko terroryzmu międzynarodowego.

Terroryzm międzynarodowy definiowany jest jako systematyczna przemoc stosowana przez jakieś państwo lub określoną grupę polityczną przeciwko innemu państwu lub innej grupie politycznej. Terroryci wykorzystują przy tym w zasadzie wszystkie „popularne” metody i środki, takie jak: morderstwa, porwania ludzi, samolotów, środki chemiczne, wybuchowe, trujące itd. Celem terroryzmu międzynarodowego jest wywoływanie powszechnego (ogólnoświatowego) strachu oraz stanu zagrożenia. Rozszerzanie się tej formy terroryzmu miało w szczególności miejsce w latach 70.³⁵

Porwania samolotów, tzw. *hijacking*, czy szerzej terroryzm lotniczy w ogóle jest zatem jednym z zasadniczych elementów ogólnie pojmowanego terroryzmu międzynarodowego. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z faktu, że bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi w większości przypadków skierowane jest nie przeciwko konkretnej osobie, ale przeciwko całemu państwu, do którego należy dany statek powietrzny. Akt taki może być również skierowany przeciwko określonemu ugrupowaniu politycznemu, które sprawuje władzę w danym państwie. Przyczyny takiego działania mogą być bardzo różne, nie mniej najczęściej wynikają one głównie z pobudek politycznych, ideologicznych, etnicznych i religijnych.

O umiędzynarodowieniu terroryzmu w latach 70. świadczyło zacieśnianie współpracy i systemu „wzajemnych usług” świadczonych sobie przez terrorystów-ekstremistów niejednokrotnie o odmiennych orientacjach politycznych i celach, pochodzących często z różnych państw (w większości przypadków charakteryzujących się daleko idącym fundamentalizmem). Odbywali oni wspólne szkolenia i tworzyli

³⁵ R. Smolski, M. Smolski, E. H. Standtmüller, *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Warszawa 1999.

Międzynarodówki: Czarną (faszystowską) oraz Czerwoną (lewacką, o orientacji narodowyzwoleńczej, do której wchodziły takie organizacje jak ETA, IRA czy OWP). Obie Międzynarodówki współpracowały również ze sobą, a wspólnym elementem była walka z rządami krajów, które uważane były za okupantów (hiszpańskim i brytyjskim), a w przypadku OWP z Izraelem³⁶. Raport amerykańskiej Centralnej Agencji Wywiadowczej z 1976 r. wskazywał na powiązania 140 ugrupowań z 50 krajów³⁷. O ich międzynarodowym charakterze decydował również fakt uzyskiwania pomocy od niektórych państw, w tym ZSRR i krajów bloku radzieckiego, jak również Korei Północnej, Libii, Syrii, Iraku czy Algierii.

Współczesny terroryzm międzynarodowy, a w tym i terroryzm lotniczy kojarzony jest najczęściej z sytuacją na Bliskich Wschodzie, gdzie głęboko zakorzeniona nienawiść pomiędzy społecznościami arabskimi i żydowskimi zamieszkującymi Palestynę stopniowo przerodziła się w bezpośrednią przemoc i terror. Sytuacja w tym regionie świata uległa szczególnemu zaognieniu, kiedy pojawili się tu żydowscy uchodźcy chroniący się przed prześladowaniami hitlerowskimi po dojściu w Niemczech do władzy Hitlera. Czarę goryczy w tym zakresie przelało oczywiście powstanie w tym regionie państwa Izrael w 1948 r. Fakt ten był bezpośrednią przesłanką do wybuchu wojny z sąsiednimi państwami arabskimi oraz wygnania z kraju tysięcy Palestyńczyków. Zarówno Żydzi, jak i Arabowie przyjęli strategię planowej przemocy, która miała na celu opanowanie jak największego terytorium. Uchodźcy palestyńscy przyjęli sobie za cel utworzenie niezależnego państwa palestyńskiego i zniszczenie Izraela. Na tym gruncie w maju 1964 r. powołano do życia Organizację Wyzwolenia Palestyny (OWP). Rozpoczęła ona kampanię terroru, której intensywność wzrosła szczególnie po militarnej klęsce Arabów w wojnie sześciodniowej z 1967 roku.

OWP miała skupić grupy terrorystyczne i polityczne, które wyłoniły się wśród społeczności palestyńskich uchodźców. Przy czym wojna z 1967 r. uświadomiła palestyńskim nacionalistom, że strategia oparcia realizacji ich celów na państwach arabskich poniosła porażkę. Dotychczasowym zasadniczym sposobem walki stosowanym już w latach 50. i na początku 60. było atakowanie małymi siłami izraelskich obiektów przygranicznych. Taktyka ta jednak przynosiła niewielkie rezultaty. Klęska Arabów w wojnie sześciodniowej spowodowała twórczy ferment w umysłach Pale-

³⁶ B. Nowak, *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym, a tokijsko-hasko-montrealski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, „Studia Europejskie” 2003 nr 3, s. 118-119.

³⁷ http://portalwiedzy.onet.pl/82035,...terroryzm_miedzynarodowy_haslo.html z 08.11.2007 r.

styńczyków. Rozgorzały dyskusje na temat dalszej strategii prowadzenia wojny z Izraelem i jego poplecznikami. W konsekwencji postanowiono przyjąć „model wietnamski”, nastawiając się na podjęcie ustawicznej wojny z horyzontem czasowym 20 i więcej lat. Idea ta legła u podstaw powołania do życia jeszcze w 1967 r. Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny (LFWP). Nowa taktyka działania miała opierać się na spektakularnych, jednorazowych operacjach, które miały jednocześnie spełniać dwa cele: być bezpośrednio dotkliwymi ciosami dla samego Izraela, ale również zwrócić uwagę całego świata na problem palestyński. Pierwszym takim aktem miało stać się uprowadzenia izraelskiego samolotu pasażerskiego³⁸.

W dniu 22 lipca 1968 r. trzech ludzi z LFWP dokonało pierwszego w historii tej organizacji uprowadzenia samolotu należącego do izraelskich linii lotniczych El Al. Załoga uprowadzonego samolotu zmuszona została do skierowania maszyny na lotnisko w Algierze. Rejs ten nie był przypadkowym celem – terroryści mieli informacje, że na pokładzie tego właśnie samolotu ma znajdować się generał Ariel Szaron, który w 1967 r. dowodził izraelskimi oddziałami pancernymi atakującymi Synaj, a pilot przewozi specjalną pocztę dyplomatyczną. Jak się później okazało, żadna z tych informacji nie była prawdziwa. Po wylądowaniu w Algierze terroryści uwolnili zaraz prawie wszystkich zakładników oprócz 12 Izraelczyków i załogi. Negocjacje z LFWP prowadził rząd algierski, któremu udało się uwolnić samolot dopiero 31 sierpnia, negocjując zwolnienie zakładników w zamian za wypuszczenie na wolność więźniów palestyńskich oraz za gwarancje wolności dla samych porwaczy.

Pierwsza operacja LFWP oprócz zadania ciosu samemu Izraelowi i opanowania nagłówek gazet na całym świecie przyniosła jeszcze jeden poważny skutek: uzmysłowiła palestyńskiemu przywództwu, w szczególności w osobie Arafata, że przygraniczne działania partyzanckie kosztują wiele ofiar i są mało skuteczne, w przeciwieństwie do porwań samolotów pasażerskich. Stąd w ślad za pierwszym udanym uprowadzeniem samolotu przez LFWP poszły następne operacje tego rodzaju. 26 grudnia 1968 r. dwóch członków LFWP na lotnisku w Atenach ostrzelało kolejny samolot El Al, zabijając jedną osobę i raniąc dwie inne oraz poważnie uszkodzając maszynę. W dniu 18 lutego 1969 r. na pokładzie innego samolotu przewoźnika El Al na lotnisku w Zurychu doszło do wymiany ognia pomiędzy ludźmi z LFWP i ochroną samolotu, w wyniku której śmierć poniósł jeden z pilotów oraz jeden z terrorystów i

³⁸ *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 2004, s. 295.

ranny został drugi z pilotów. 29 sierpnia 1969 r. terrorystka z LFWP uprowadziła samolot pasażerski linii TWA zmuszając go do lądowania w Damaszku (Syria).

Taktyka międzynarodowego terroryzmu zaproponowana przez LFWP z pewnością zyskała ogólnoświatowy rozgłos i wkrótce została skopiowana przez inne ugrupowania. W październiku 1969 r. podczas operacji naśladującej wyczyny LFWP, pięciu Palestyńczyków z Frontu Walki Ludowej, niewielkiej grupy działającej pod egidą OWP, zdetonowało granat w biurze linii lotniczych El Al w Atenach. Dwa miesiące później arabscy terroryści ponownie wybrali Ateny na miejsce operacji. Jednak operację tą pokrzyżowała udana interwencja greckiej policji, która zatrzymała niedoszłych zamachowców starających się dostać na pokład samolotu linii TWA, uzbrojonych w pistolety i granaty. Przy zatrzymanych znaleziono również wypisaną już deklarację, że samolot został porwany w imieniu Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny.

W dwa lata po druzgocącej klęsce w 1967 r. Palestyńczycy znaleźli w międzynarodowym terroryzmie lotniczym sposób na skupienie na swojej sprawie uwagi całego świata. W kolejnych niemal dwóch pełnych dekadach pomiędzy rokiem 1970 a końcem lat 80. polem działania bliskowschodnich terrorystów stał się cały świat. Arabscy terroryści, od czasu do czasu wspierani również przez swoich zachodnich odpowiedników, dokonywali zamachów bombowych, zabójstw i porwań, nadających rozgłos ich sprawie oraz stanowiących akt zemsty na państwach popierających Izrael.

W dniu 6 września 1970 r. grupa terrorystów z LFWP uprowadziła trzy samoloty, z których jeden został skierowany do Kairu w Egipcie i tam zniszczony na ziemi; dwa kolejne wylądowały w Jordanii w Dawson's Field opuszczonym lotnisku niedaleko Ammanu. Trzy dni później kolejna grupa LFWP uprowadziła jeszcze czwarty samolot, który został zmuszony do lądowania w Dawson's Field. 12 września terroryści zniszczyli wszystkie trzy maszyny. Za wypuszczenie 54 uprowadzonych przy tej okazji obywateli izraelskich oraz amerykańskich Żydów wynegocjowali zwolnienie uwięzionych terrorystów palestyńskich.

Porwanie, a następnie zniszczenie samolotów spowodowało, że sprawa palestyńska ponownie pojawiła się na pierwszych stronach gazet na całym świecie. Sytuacja ta jednak wywołała również szereg akcji odwetowych ze strony Izraela. I właśnie obawy przed odwetem ze strony Izraelczyków skłoniły we wrześniu 1970 r. króla Husajna do wyrzucenia OWP z Jordanii. Król Jordanii wysłał 17 września armię, któ-

ra zniszczyła bazy OWP w palestyńskich obozach uchodźców i zabiła kilka tysięcy bojowników. Następnie OWP została usunięta z obszaru Jordanii – proces ten zakończył się w lipcu 1971 roku – i przeniosła się do Libanu. Wydarzenia te były powodem nazwania przez Palestyńczyków września 1970 r. „Czarnym Wrześniem”, co stało się z kolei bezpośrednią przyczyną powołania do życia jednej z najbardziej skutecznych bliskowschodnich grup terrorystycznych – organizacji „Czarny Wrzesień”.

Jedną z zasadniczych cech charakteryzujących działalność „Czarnego Września” było przeniesienie działań terrorystycznych na grunt europejski. 8 maja 1972 r. europejski element „Czarnego Września” zorganizował uprowadzenia samolotu belgijskich linii lotniczych Sabena i zmusił załogę do skierowania maszyny na lotnisko Lod w Tel Awiwie w Izraelu. Porwanie to w konsekwencji stało się pierwszym przypadkiem udanego odbicia porwanego samolotu przez elitarną izraelską grupę antyterrorystyczną Sayaret Matkal. Czterech terrorystów – sprawców tego porwania – zostało skutecznie obezwładnionych przez komandosów z izraelskiej jednostki antyterrorystycznej, którzy w przebraniach personelu technicznego lotniska wdarli się na pokład uprowadzonego Boeinga 767. W wyniku tego szturm zabitych zostało dwóch terrorystów, a dwóch pozostałych aresztowanych. Niestety zabita została również jedna z pasażerek, a pięciu innych pasażerów zostało rannych.

W połowie lat 70. LFWP dokonał dwóch kolejnych uprowadzeń w Europie. 27 czerwca 1976 r. na lotnisku w Atenach uprowadzony został samolot linii Air France, którym porywacze polecili najpierw do Libii, a następnie skierowali go do Entebbe w Ugandzie. W tym przypadku znów bardzo skutecznie interweniowała izraelska grupa antyterrorystyczna, której komandosi zabili porywaczy ocalając wszystkich przetrzymywanych zakładników. W październiku 1977 r. kolejny zespół terrorystów z LFWP porwał samolot Lufthansy. Maszyna skierowana została do Mogadiszu w Somalii, gdzie z kolei odbita została przez niemieckich komandosów.

Podjęte przez Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny ataki terrorystyczne na kraje Europy Zachodniej wywołały zdecydowaną reakcję z ich strony, ukazującą determinację w walce z terroryzmem. W konsekwencji w końcu lat 70. międzynarodowy terroryzm LFWP przygasł³⁹. Początek lat 80. przynosi w regionie Bliskiego Wschodu kolejną wojnę domową w Libanie, w czasie trwania której, w latach 1980-1987 przeprowadzono wiele operacji terrorystycznych. Terror był integralnym elementem takty-

³⁹ Encyklopedia terroryzmu... wyd. cyt, s. 305.

ki stosowanej przez wszystkie strony tej wojny. W tym czasie w Libanie powstała też jedna z najsłynniejszych organizacji terrorystycznych – Hezbollah (dosłownie „Partia Boga”). Została ona założona w Libanie w 1982 r., a wspierana przez Syrię. Dwoma zasadniczymi sposobami działania tej grupy, które uczyniły Hezbollah niezwykle skuteczną i sławną na całym świecie organizacją terrorystyczną było wykorzystywanie do ataków zamachowców-samobójców oraz porwania zakładników – szczególnie ważnych postaci świata zachodniego. Jeśli chodzi o terroryzm lotniczy to w zasadzie nie był on domeną tej organizacji, choć ma ona również na koncie i tego typu akt terroru. Najbardziej znanym w tym względzie było uprowadzenie w dniu 14 czerwca 1985 r. samolotu linii TWA lot nr 847. Ataku tego dokonali członkowie szyickiej milicji z Libanu w odwecie za podstawienie przez CIA (amerykańską Centralną Agencję Wywiadowczą) w marcu 1985 r. samochodu pułapki przed kwaterą Hezbollahu w Bejrucie. Po tym ataku Hezbollah nie przeprowadził jednak już więcej takich akcji i stał się ugrupowaniem typowo partyzanckim zwalczającym obecność Izraela w tzw. „strefie bezpieczeństwa”.

W czasie wojny w Libanie po izraelskiej inwazji na ten kraj w czerwcu 1982 r. przewodniczący OWP Jaser Arafat opuścił Bejrut i nową kwaterę główną założył w Tunisie w północnej Afryce. Wraz z nim przenieśli się również wywiad i służba bezpieczeństwa tej organizacji; większość terrorystów pozostała jednak w Libanie lub Syrii. W Tunisie do bezpośredniej dyspozycji Arafata znalazły się dwie grupy terrorystyczne: Odział 17 i Hawari. Pierwsza z tych grup stanowiła osobistą straż Arafata jako przywódcy Al-Fatah, a jej nazwa upamiętniała 17 partyzantów Al-Fatah, którzy zginęli w walce z Izraelczykami w bitwie pod Karmą w 1968 roku. Z kolei grupa Hawari, której nazwa pochodziła od imienia jej dowódcy, zajmowała się głównie zwalczaniem arabskich przeciwników działalności OWP, zwłaszcza w Syrii. Ugrupowanie to jednak angażowało się również w międzynarodową działalność terrorystyczną podejmując działania o charakterze terroryzmu lotniczego. W kwietniu 1985 r. terroryści z Hawari umieścili bombę w rzymskim biurze syryjskich linii lotniczych. Z kolei w kwietniu 1986 r. terroryści z tej grupy umieścili bombę na pokładzie samolotu pasażerskiego linii lotniczych TWA. Działania te zostały podjęte wbrew oficjalnej, przyjętej w tym czasie polityce OWP unikającej ataków na cele cywilne poza obszarem Izraela i okupowanymi terytoriami na Zachodnim Brzegu i w strefie Gazy.

Koniec lat 80. przyniósł znaczącą zmianę natury konfliktu palestyńsko-izraelskiego co zaowocowało również zmianami na froncie działalności terrorystycz-

nej. W listopadzie 1988 r. przewodniczący Organizacji Wyzwolenia Palestyny, Jaser Arafat, przychylił się do sugestii Stanów Zjednoczonych i wyrzekł się terroryzmu oraz uznał prawo Izraela do istnienia. Przy czym w praktyce pozostało wiele wątpliwości co do szczerości tej deklaracji. Taki stan rzeczy wynikał nawet po części z obiektywnych przesłanek, ponieważ sam Arafat sprawował kontrolę tylko nad własną frakcją - Al-Fatah. Pozostałe grupy palestyńskie, wewnątrz i poza OWP, kontynuowały ataki, w dużej mierze zależne od kierunków polityki zagranicznej swoich sponsorów. Niemniej ich klasyczną taktyką działania były teraz ataki na cele przygraniczne na terytorium Izraela.

Grupy palestyńskie często otrzymują środki finansowe wpłacane bezpośrednio na konta bankowe w państwach trzecich. Jednym z najstłynniejszych sponsorów terroryzmu był Libijski przywódca, pułkownik Muammar Kadafi, który od momentu przejęcia władzy w 1973 r. wspierał terrorystów walczących za sprawę „antymperialną” oraz arabskiego nacjonalizmu. Co ciekawe, do wspomagania działań terrorystycznych Libia często wykorzystywała również swoje państwowe linie lotnicze (Libyan Arab AirLines – LAA); na przykład, w 1986 r. samolot tych linii lotniczych w rejsie z Cypru przemycił na swoim pokładzie sześciu terrorystów powracających do kraju po ataku na bazę brytyjską. Pod przykrywką działalności różnych firm szmuglowano przez granicę broń i materiały wybuchowe lub wykonywano usługi wywiadowcze⁴⁰.

Najbardziej znanymi na świecie przypadkami lotniczego terroryzmu międzynarodowego, sponsorowanymi przez Libię był jej udział w zniszczeniu samolotu amerykańskich linii lotniczych Pan Am lot nr 103 z Londynu do Nowego Jorku oraz atak na samolot linii UTA nad Nigrem lot nr 772, na trasie z Brazzaville w Kongo, przez N'dżamę w Czadzie do Paryża. W wyniku eksplozji ładunku wybuchowego umieszczonego na pokładzie Boeinga 747 linii Pan Am 21 grudnia 1988 r. nad szkockim miasteczkiem Lockerbie śmierć poniosło 270 osób, natomiast w samolocie linii UTA zginęły 172 osoby. W związku z tymi zajściami sąd francuski wydał 30 października 1991 r. nakazy aresztowania czterech funkcjonariuszy władz libijskich, którzy zostali oskarżeni o zaplanowanie zamachu na samolot UTA. Z kolei 14 listopada sądy w Szkocji i Stanach Zjednoczonych wydały akty oskarżenia przeciwko dwóm Libijczykom, podejrzanym o udział w ataku na samolot Pan Am.

⁴⁰ Encyklopedia terroryzmu, Warszawa 2004, s. 366.

Francuski nakaz aresztowania stwierdzał, że Libia wynajęła trzech obywateli Kongo, którzy umieścili walizkę z bombą na pokładzie samolotu. Francuski sąd oskarżył ponadto Abdallaha Sanussiego (szwagra Kadafiego i zastępcę szefa wywiadu libijskiego), Ibrahima Nayhli (rezydenta wywiadu libijskiego w Atenach), Abd al-Azragha (pierwszego sekretarza libijskiej „ambasady” w Brazzaville) oraz Abbasa Musami (oficera wywiadu libijskiego w Brazzaville) o zaplanowanie całej operacji. Dodatkowo, sąd wystosował międzynarodowy list gończy za Musa Kusą, zastępcą ministra spraw zagranicznych i jeszcze jednym podejrzanym o udział w zamachu.

Szkocki akt oskarżenia jako organizatorów zamachu samolotu linii Pan Am wskazywał Abd al-Basita al-Megrahi, wysokiego stopniem oficera wywiadu i Lamena Fhimaha, byłego kierownika biura libijskich państwowych linii lotniczych LAA na Malcie. Władze Stanów Zjednoczonych stwierdziły, że operacja została zaplanowana na najwyższym szczeblu rządu libijskiego. O kierowanie zamachem Waszyngton oskarżył Saida Raszida, czołowego organizatora libijskich tajnych operacji i zaufanego współpracownika Kadafiego. Szkocko-amerykańskie oskarżenie przeciwko Libii opiera się na dowodach łączących oskarżonych z zamachami i fakcie, że zajmowali oni wysokie stanowiska w libijskich służbach wywiadowczych – co wskazuje na odpowiedzialność rządu libijskiego za zamach⁴¹.

Szczególną odmianą terroryzmu międzynarodowego jest radykalny terroryzm muzułmański. Fali terroryzmu o religijnych korzeniach dali początek radykalni rewolucjoniści muzułmańscy, którzy w 1979 r. obalili szacha Iranu. Ich celem stało się ustanowienie fundamentalistycznych reżimów na Bliskim Wschodzie. Obiektami ataków terrorystów z tych grup stały się: naród izraelski, obywatele mocarstw zachodnich wspierających Izrael oraz umiarkowane kraje arabskie. Silnie motywowani religijnie terroryści zaczęli wybierać poświęcenie swojego życia w imię przekonań. Znamiennym symbolem terrorystycznych ataków fundamentalistów stali się samobójcy detonujący ładunki wybuchowe.

Jedną z głównych przyczyn pojawienia się fundamentalizmu islamskiego był fakt, że pod koniec XX w. Muzułmanie utracili decydującą pozycję na Bliskim Wschodzie. Za najbardziej bolesny dowód tego stanu rzeczy uważano powstanie i istnienie państwa Izrael. Przesłaniem fundamentalistów stało się jasne i proste stwierdzenie: Muzułmanie są uciskani, ponieważ obce ideologie, takie jak kapitalizm, czy marksizm

⁴¹ Tamże, s. 369.

ingerują w podstawowe wartości w zakresie kultury, filozofii i sposobu życia, które kiedyś stanowiły o istnieniu wielkiej cywilizacji. Fundamentalisci stanęli na stanowisku, że Islam jest w stanie stworzyć własną, nową cywilizację, jeśli tylko odrzuci zachodnie prawa i obyczaje i przywróci społeczeństwu szariat. Według fundamentalistów Islam jest lekarstwem na wszelkie współczesne kryzysy natury społecznej, ekonomicznej i moralnej. Trzeba jednak zaznaczyć wyraźnie, że fundamentalizm nie jest naturalnie związany z terroryzmem. Nie mniej w latach 80. zaistniały takie okoliczności, które dokonały dalszej radykalizacji świata muzułmańskiego, a w konsekwencji ułatwiły skłonienie się w stronę terroryzmu. Po pierwsze była to rewolucja w Iranie (1978-1979), po drugie wojna domowa w Libanie, a po trzecie wojna w Afganistanie, w której Armia Radziecka została pokonana przez mudżahedinów.

Jedną z głównych organizacji terrorystycznych radykalnego nurtu terroryzmu islamskiego jest Hamas, który obok Dżihadu jest największą organizacją terrorystyczną w Palestynie, działającą na Zachodnim Brzegu Jordanu i w Strefie Gazy. Jest to ugrupowanie radykalnie antyzachodnie, dążące do zniszczenia Izraela i ustanowienia islamskiego państwa w Palestynie. Terror stał się głównym sposobem osiągnięcia tego celu. Od 1987 r. domeną tej organizacji stały się przede wszystkim porwania i zabójstwa dokonywane na arabskich kolaborantach i żołnierzach izraelskich oraz ataki bombowe na obiekty i ludność cywilną. Ponieważ zarówno Hamas, jak i Islamski Dżihad Palestyny nie godzą się na istnienie państwa Izrael i nie widzą możliwości uzyskania w tym zakresie porozumienia na płaszczyźnie pokojowej (politycznej), to święta wojna stanowi w tej sytuacji jedyny sposób na osiągnięcie założonych przez te organizacje celów.

Sama nazwa Hamas jest akronimem arabskiej nazwy Islamskiego Ruchu Oporu, a z kolei dosłownie oznacza: odwagę lub zapał. Oficjalnie organizacja ta rozpoczęła swoją działalność w grudniu 1987 r., choć ideologia, która legła u jej fundamentów rozwijała się w tym regionie na przestrzeni lat 70. i 80. Działalność stricte terrorystyczną prowadzi militarne skrzydło Hamasu – Brygady Izz al-Din al-Kassem, założone w 1991 r. Grupy te kontrolują wszelkie akcje o charakterze zbrojnym, również działalność wywiadowczą oraz rekrutację i proces szkolenia nowych członków. Na etapie przeszkolenie terroryści-rekruci realizują bogaty program szkoleniowy w specjalnie do tego przygotowanych ośrodkach treningowych zlokalizowanych w Gazie. Szkolenie obejmuje przede wszystkim taktykę prowadzenia działań w terenie zurba-

nizowanym oraz dodatkowo przedmiotem zajęć na tego rodzaju kursach jest szkolenie ideologiczne i religijne.

Organizację stanowi sieć małych, oddzielnie funkcjonujących komórek, mających od dwóch do trzech członków. Zasadą jest brak kontaktu pomiędzy nimi i bardzo ograniczona łączność z dowództwem, wszystko to służyć ma utrzymaniu głębokiej skrytości, a co za tym idzie bezpieczeństwa operacyjnego. Zasadniczymi celami ataków Hamasu jest ludność Izraelska. Żaden człowiek, czy instytucja nieżydowska nie stała się jeszcze obiektem ataku Hamasu. Celem jest totalne zastraszenie ludności Izraela, co ma się przyczynić to powstania wewnętrznego ruchu izraelskiego przeciwnego obecnej polityce tego państwa.

Fundamentalizm islamski legł także u podłoża ruchów terrorystycznych w innych krajach. Jednym z bardziej znamienitych przykładów w tym zakresie jest Algieria. W 1962 r. kraj ten odzyskał niepodległość wychodząc spod zwierzchności Francji. Przyznanie przez prezydenta Francji Charlesa de Gola niepodległości Algierii położyło kres wojnie narodowowyzwoleńczej, która pochłonęła w tym kraju ponad milion istnień ludzkich. Niestety niemal dokładnie trzydzieści lat później w Algierii wybuchła nowa wojna, w której istotną rolę odgrywał terrorizm. Tym razem nie chodzi już o walkę z władzą kolonialną, ale ma ona charakter ideologiczny z silnym odniesieniem do religii.

W wyniku przemian demokratycznych, jakie miały miejsce w Algierii pod koniec lat 80., na scenie politycznej w tym kraju pojawiło się przeszło 20 nowych partii, w tym pierwsza oficjalna islamsko-fundamentalistyczna Muzułmański Front Wyzwolenia (MFW). Na fali dalszych przemian partia ta, na drodze demokratycznej przejęła nawet sporą część władzy w regionach. Jednak w wyniku pogarszającej się sytuacji ekonomicznej w kraju doszło w następnych latach już do zamieszek i walka o władzę przybrała nieco bardziej burzliwy charakter z użyciem siły. Sytuację miały uspokoić nowo rozpisane wybory parlamentarne, do których Muzułmański Front Wyzwolenia przystąpił z manifestem zapowiadającym, po wygranych wyborach, narzucanie szrjatu – świętego prawa islamu. Zgodnie z tym prawem Algieria miała być zobowiązana do przyjęcia Koranu, jako konstytucji. Obawy przed zwycięstwem fundamentalistów doprowadziły do fermentu wśród przedstawicieli pozostającej jeszcze przy władzy ekipy. W konsekwencji doszło w Algierii do wojskowego zamachu stanu, unieważnienia wyborów, a w dalszej perspektywie również do zdelegalizowania MFW.

Wydarzenia te spowodowały, że w ramach MFW powołano do życia zbrojne skrzydło tej organizacji – Muzułmańską Armię Wyzwolenia (MAW), która szybko podjęła starania o zjednoczenie jeszcze innych podobnych zbrojnych organizacji islamskich, powstałych na początku 1992 r. Jedną z bardziej znanych była Islamska Grupa Zbrojna (GIA). Nowo powołane do życia organizacje ekstremistyczne rozpoczęły zaraz rekrutować do swych szeregów bezrobotną młodzież. Znaczną część członków MAW stanowili ponadto byli żołnierze, którzy wcześniej walczyli w szeregach mudżahedinów – islamskich bojowników w Afganistanie. Wkrótce fala przemocy i terroru zalała cały kraj. Do jesieni 1993 r. z rąk ekstremistycznych bojowników zginęło w Algierii ponad 1500 ludzi.

W październiku 1993 r. Islamska Grupa Zbrojna (GIA) wydała oświadczenie, że zabije wszystkich cudzoziemców, którzy nie opuszczą Algierii do końca listopada. W świetle tej złowrogiej deklaracji rządy większości państw, wystąpiły z apelem do swoich obywateli, aby rzeczywiście opuściły terytorium Algierii. Rosja i Kanada ewakuowały swój personel dyplomatyczny z tego kraju. W grudniu GIA przystąpiło do realizacji swojej groźby, w wyniku czego do końca 1993 r. grupa ta zamordowała 23 obcokrajowców, którzy pozostali w Algierii. Wśród ofiar znaleźli się obywatele francuscy (na stałe mieszkający w Algierii), turyści hiszpańscy i brytyjscy, a także robotnicy z Chorwacji, Bośni i Rosji⁴². W ciągu następnego 1994 roku Islamska Grupa Zbrojna kontynuowała zabójstwa cudzoziemców pozostających na terytorium Algierii.

W grudniu 1994 r. GIA dokonała na algierskim lotnisku uprowadzenia samolotu linii lotniczych Air France. Porywacze zażądali wolności dla kilku swych „współbraci”, którzy wcześniej zostali aresztowani we Francji. Samolot z porywaczami na pokładzie opuścił Algierię i miał lecieć do Paryża. Tylko dzięki fortelowi załogi uprowadzonego Airbusa maszyna ostatecznie wylądowała na lotnisku w Marigną pod Marsylią. Po trwających trzy dni negocjacjach na płycie tego lotniska, do działania wkroczyła elitarna jednostka francuskich komandosów. W brawurowo przeprowadzonej akcji odbicia zakładników zginęli wszyscy porywacze. W odwecie, w Algierii ekstremiści zamordowali czterech francuskich księży.

Z końcem lat 90. sytuacja w Algierii zaczęła się nieco stabilizować, choć islamscy ekstremiści kontynuowali ataki terrorystyczne zarówno w samej Algierii, jak i poza jej granicami.

⁴² Encyklopedia terroryzmu... wyd. cyt, s. 409.

Poza wymienionymi już krajami, znanym ośrodkiem rozwoju fundamentalizmu islamskiego jest również Afganistan. Obawy o możliwość rozprzestrzeniania się ideologii o takim charakterze z Afganistanu na sąsiadujące z tym krajem muzułmańskie republiki sowiecki sprowokowały Związek Radziecki do inwazji na ten kraj w 1979 r. Wojna trwała całą następną dekadę i zakończyła się oficjalnie wycofaniem się pokonanej Armii Czerwonej. Interwencja radziecka podburzyła jednak dodatkowo ferment wśród Afgańczyków, kraj ogarnęła fala wewnętrznych walk politycznych o charakterze terrorystycznym.

Choć Sowieci opuścili Afganistan w 1989 r., to jednak dopiero w kwietniu 1992 r. mudżahedini afgańscy ostatecznie zajęli stolicę kraju i ogłosili swoje zwycięstwo. Niestety chwila pokoju była bardzo krótka. Stare nienawiści i konflikty etniczne szybko sprowokowały wybuch nowej wojny domowej. W 1994 r. do Afganistanu ogarniętego chaosem wojny domowej z terytorium Pakistanu wkroczyli talibowie (studium Koran Pasztulowie), którym w ciągu kolejnych 12 miesięcy udało się przejąć kontrolę nad połową terytorium kraju. Mieszkańcy Afganistanu potraktowali talibów jak wyzwolicieli, a Zachód uznał ich za źródło nowego porządku i potencjalnego nowego partnera w grze o dostęp do źródeł surowców energetycznych Azji Środkowej⁴³. Niestety na kontrolowanych przez siebie terenach talibowie zaczęli wprowadzać rządy terroru. Osoby które ściśle nie przestrzegały prawa islamskiego, były zabijane. Powrót w Afganistanie do praktyki powszechnego łamania praw człowieka doprowadził do ponownej izolacji tego kraju przez międzynarodową opinię publiczną.

Afganistan stał się oazą dla różnych awanturników z tak zwanego obozu afgańskich Arabów. Wielu z nich wcześniej opuściło Afganistan po porażce Związku Radzieckiego, a w nowej sytuacji jaka zapanowała w tym kraju znów zauważyli szansę dla siebie. Wśród nich był bardzo słynny obecnie Osama bin Laden. Na początku lat 90. przebywał on na „emigracji” w Sudanie z ojczyzny Arabii Saudyjskiej. Interwencja amerykańska w Zatoce Perskiej w 1991 r. oraz przedłużająca się obecność wojsk amerykańskich w Arabii Saudyjskiej sprowokowały ostatecznie bin Ladena do skoncentrowania się na działaniach właśnie przeciwko Stanom Zjednoczonym.

W 1995 r. Osam bin Laden został zmuszony do opuszczenia Sudanu i tak trafił do Afganistanu. Na międzynarodowym forum publicznym zaistniał w sierpniu 1998 r., kiedy to terroryści utożsamiani z jego organizacją al Kaida, dokonali dwóch równo-

⁴³ J. F. Hoge, J. G. Rose, *11 września 2001... wyd. cyt.*, Warszawa 2001, s. 76.

ległych ataków na amerykańskie ambasady w Kenii i Tanzanii, gdzie zginęło ogółem 224 osoby, a rannych zostało około 5000. Od tego czasu polowanie na bin Lagena stało się siłą napędową amerykańskiego kursu polityki wobec Afganistanu, jako siedziska terrorystów.

Sam bin Laden nie przeszedł głębokiej indoktrynacji islamskiej, niemniej wyrósł z nurtu wahhabizmu⁴⁴. Nie chodził do żadnej islamskiej szkoły, lecz uzyskał wykształcenie świecki z zakresu administracji publicznej na jednym z saudyjskich uniwersytetów. Publicznie składane przez bin Ladena oświadczenia o nienawiści do Stanów Zjednoczonych oraz kojarzone z nim kolejne zamachy terrorystyczne sprawiły, że Bin Laden stał się dla Stanów Zjednoczonych wrogiem publicznym nr 1. Jego obozy szkoleniowe zlokalizowane w Afganistanie stały się obiektami uderzeń przy wykorzystaniu jednych z najbardziej wyrachowanych środków bojowych – pocisków manewrujących typu *Cruise*. Niemniej sam bin Laden wyszedł z tej operacji bez szwanku. W grudniu 1999 r. w wyniku wspólnej operacji amerykańsko-jordańskiej aresztowani zostali sprzymierzeńcy bin Ladena planujący zamachy mające na celu zakłócenie obchodów końca milenium. W październiku 2000 r. grupa terrorystów utożsamianych również z bin Ladenem zaatakowała w jemeńskim porcie Adenie okręt amerykańskiej marynarki wojennej, niszczyciel USS „Cole”. Osama bin Laden podążał przyjętym przez siebie kursem walki z Amerykanami wszelkimi możliwymi sposobami i w każdym dostępnym miejscu, w celu zmuszenia oddziałów amerykańskich do opuszczenia Arabii Saudyjskiej⁴⁵.

⁴⁴ Wahhabizm to islamski ruch religijny i polityczny powstały w XVIII wieku na terenie Arabii. Opiera się na fundamentalizmie - tj. głosi powrót do źródeł: pierwotnej czystości islamu, prostoty i surowości obyczajów. Za podstawy wiary wahhabici uznają Koran i hadisy, interpretowane dosłownie. Ruch ten zwalczał mistycyzm muzułmański (sufizm), potępia kult świętych oraz świętych miejsc (z wyjątkiem Mekki i Medyny), podkreśla człowieczy aspekt natury Mahometa. Na poziomie polityki dąży do stworzenia harmonijnych stosunków między sprawiedliwym i łagodnym władcą a bezwzględnie posłusznym mu ludem. Nazwa *wahhabizm* pochodzi od imienia twórcy tego ruchu, muzułmańskiego teologa Muhammad Ibn Abd al-Wahhaba (1703-1792).

Wahhabizm jest szczególnie popularny w Arabii Saudyjskiej. Spotkać można stwierdzenia, że idee wahhabickie stanowią trzon ideologii Braci Muzułmańskich oraz al-Kaidy, z którą ostatnią sympatyzuje część duchownych wahhabickich. Zachodni eksperci potępiają wahhabizm za nieelastyczność i niechęć do przystosowania się do norm współczesnego świata. Wahhabizm postuluje wyższość islamu nad wszystkimi religiami, oraz wynikającą z tego faktu potrzebę uzyskania dominacji nad nimi. Antysemityzm, antyamerykanizm, wrogość do instytucji świeckich oraz postawy skrajnie antyintelektualne są propagowane w środowiskach wahhabickich na całym świecie. Wykorzystując fundusze zamożnych arystokratów saudyjskich, duchowni wahhabiccy szerzą te idee w świeckich krajach muzułmańskich (Bośnia i Hercegowina, Albania, kraje Azji Środkowej, Malezja, Turcja). Amerykański politolog Francis Fukuyama nazwał wahhabizm "islamskim faszyzmem".

⁴⁵ J. F. Hoge, J. G. Rose, *11 września 2001... wyd. cyt.*, s. 92.

Warto zwrócić uwagę, że Osama bin Laden nie jest typowym przywódcą terrorystycznym, ponieważ nie zyskał swej sławy dzięki odwadze w boju. Swą pozycję zawdzięcza umiejętnością gromadzenia środków finansowych i zarządzania nimi na potrzeby działalności al Kaidy. W tym względzie wiadomo o czterech zasadniczych sposobach pozyskiwania pieniędzy. Pierwszym z nich są legalnie działające firmy i instytucje, a w tym zakresie wymienia się bezpośrednio firmy związane z samym bin Ladenem i działające w Sudanie: spółki holdingowe, firmy budowlane, rolnicze, inwestycyjne, garbarnie i firmy transportowe. Krążą również pogłoski, że organizacja bin Ladena prowadzi działalność handlowo inwestycyjną na całym świecie. Pojawiły się też spekulacje, że bin Laden tuż przed atakami 11 września prowadził operacje na giełdach światowych z akcjami linii lotniczych, firm ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych.

Drugim podstawowym sposobem pozyskiwania pieniędzy przez al Kaidę jest prowadzenie działalności typowo kryminalnej, zarówno tej drobnej, jak i zakrojonej na szeroką skalę. W tym względzie jednym z zasadniczych obszarów jest przemysł narkotyków. Afganistan jest czołowym producentem opium na świecie i niemal wszystkie dostawy tego narkotyku pochodzą z terenów kontrolowanych przez talibów. W drobnych komórkach al Kaidy funkcjonuje drobna przestępczość, do której należy na przykład przemysł papierosów i oszustwa finansowe.

Kolejnym sposobem finansowania są datki od bogatych muzułmanów, którzy popierają cele działalności al Kaidy. Choć tradycyjnie uważa się terrorystów i ich zwolenników za raczej biednych to tymczasem znaczny odsetek terrorystów i ich sprzymierzeńców wywodzi się z tak zwanej klasy średniej oraz z bogatych rodzin. Tak jak na przykład sam Osama bin Laden.

Czwartym i przez niektórych uważanym za zasadnicze źródło dochodów al Kaidy jest prowadzona na szeroką skalę zbiórka pieniędzy, prowadzona za pośrednictwem różnorodnych organizacji dobroczynnych i pozarządowych. Zbieranie środków finansowych tymi kanałami ma sporo zalet. Przede wszystkim muzułmanie rozrzucone po całym świecie – nawet ci bez sympatii terrorystycznych – wierzą, że przekazywanie pieniędzy na cele charytatywne jest jednym z podstawowych wymogów ich religii, w związku z czym każdego roku przeznaczają na ten cel dość spore kwoty. Po drugie, religijny charakter tych organizacji skutkuje tym, iż organa nadzoru finansowego w państwach muzułmańskich przykrywają na ich działalność oko. Religijny charakter działalności sprzyja również rekrutacji ich pracowników do procederu odsysa-

nia funduszy. Kolejnym sprzyjającym czynnikiem wykorzystywania organizacji o charakterze religijnym jest fakt, że wiele z nich działa jawnie na całym świecie również w Internecie. W związku z tym stanowią one doskonałą przykrywkę dla międzynarodowego przetrzutu środków finansowych oraz ludzi i różnego rodzaju materiałów. Praktyka pokazuje, że niektóre organizacje charytatywne są właściwie zakamuflowanymi kasami terrorystycznymi. Obsługujące je pracownicy oraz zasilający je funduszami ludzie bardzo dobrze wiedzą, gdzie i na jaki cel trafiają zbierane tam pieniądze. Jednocześnie trzeba mieć też pamiętać, że istnienie tego rodzaju organizacji-przykrywek, nie oznacza, że wszyscy, których pieniądze trafiają do kieszeni al Kaidy, są świadomi tego faktu, że współuczestniczą we wspieraniu ruchu terrorystycznego. Okazuje się, że spora ilość uczciwych organizacji pozarządowych o charakterze charytatywnym została spenetrowana przez ludzi powiązanych z al Kaidą, którzy w sposób nieuprawniony wyprowadzają środki finansowe na konta terrorystów.

Al Kaida przemieszcza swoje fundusze wykorzystując cztery zasadnicze mechanizmy. Pierwszym z nich jest pospolity przemyt gotówki. Proceder ten pozostaje wciąż najprostszym i wielu sytuacjach najwygodniejszym sposobem przetrzutu „brudnych” pieniędzy. Wynika to przede wszystkim z uwarunkowań kulturowych właściwych dla określonych rejonów świata. Na przykład w krajach Bliskiego Wschodu nikt nie dziwi specjalnie posiadanie przy sobie sporych ilości gotówki, co nie jest typowe na Zachodzie. Stąd nawet duże ruchy gotówki, które na Zachodzie stanowią znamiona nielegalności danej transakcji, już na Bliskim Wschodzie wcale się tak nie rzucają w oczy.

Innym sposobem przesyłu pieniędzy jest standardowy światowy system bankowy, zwłaszcza w tym jego sektorze, który pozostaje poza ścisłą kontrolą. W tym względzie istnieją spore korzyści wykorzystania właśnie tego rodzaju kanału: ograniczona identyfikacja klienta, ścisła tajemnica bankowa, anonimowa rejestracja firm, ukryte depozyty, nie zgłaszanie przez niektóre banki podejrzanej działalności i ograniczona lub nawet żadna współpraca z zagranicznymi organami ścigania.

Al Kaida korzysta też z oficjalnego islamskiego systemu bankowego. Jest to całkowicie legalnie funkcjonujący, alternatywny system utworzony z myślą o wszystkich tych wyznawcach islamu, którzy przekonania religijne zabraniają pobierania i wypłacania odsetek. W istocie rzeczy opiera się na legalnych założeniach obrotu pieniędzmi, ale ze względu na konotacje religijne obowiązuje w tym systemie bankowym słabszy nadzór niż w bankach zachodnich.

Najciekawszym i chyba jednocześnie najbardziej bezpiecznym i cennym dla organizacji terrorystycznych sposobem jest wykorzystywanie tak zwanego podziemnego systemu bankowego *hawala*. Nazwa pochodzi od arabskiego słowa oznaczającego „zamianę” i hinduskiego „w zaufaniu”. Sposób ten umożliwia przesyłanie gotówki bez pozostawiania jakichkolwiek śladów na papierze oraz poza jakimkolwiek zwierzchnictwem. Co ciekawe to także ten system działa zupełnie legalnie i oficjalnie. Funkcjonuje on już od wieków w Azji Południowej i na Bliskim Wschodzie – podobny system funkcjonuje na świecie wśród chińskich emigrantów. Powstał pierwotnie z założeniem ochrony podróżujących kupców przed bandytami.

Hawala funkcjonuje w oparciu o następujące założenia: do przesłania pieniędzy wystarczy telefon, faks lub e-mail od jednego „hawaladara” do drugiego. Zainteresowana osoba przekazuje gotówkę hawaladarowi na przykład w Pakistanie i prosi o transfer tych pieniędzy komuś w Londynie. Pakistański hawaladar dzwoni do swego znajomego w Londynie i ten wypłaca na miejscu odpowiednią kwotę wskazanemu przez zleceniodawcę odbiorcy. Nie mają tu miejsca żadne przekazy telegraficzne, ani kontakty z oficjalnymi przedstawicielstwami bankowymi. Warto przy tym zwrócić uwagę, że pakistańscy bankierzy szacują, że za pośrednictwem systemu *hawala* przekazywane jest rocznie do ich kraju około 2,5-3 mld dolarów, podczas gdy przez standardowy system bankowy tylko około jednego miliarda⁴⁶.

Różnorodność sposobów finansowania i mechanizmów transferu środków finansowych z jakich korzystają organizacje terrorystyczne – przykład al Kaidy jest tu chyba najlepszy – bardzo utrudniają możliwość opanowania ich działalności.

Wracając do samego bin Ladena to zasadniczym mottem jego działalności stało się utożsamianie Stanów Zjednoczonych, jak zasadniczego źródła zagrożenia dla świata arabskiego. Poparcie, jakiego USA udzielały Izraelowi było główną przesłanką do podjęcia bardzo radykalnych działań przeciwko temu krajowi. Urzeczywistnieniem tej idei stał się atak z 11 września 2001 r. przy wykorzystaniu czterech uprowadzonych samolotów pasażerskich. Wydaje się, że atak ten był również odzwierciedleniem pewnych długofalowych już tendencji w terroryzmie. Przy czym sporo można chyba na jego podstawie wywnioskować na temat najnowszego sposobu myślenia, organizacji, możliwościach i zamiarach zamachowców.

⁴⁶ J. F. Hoge, J. G. Rose, *11 września 2001... wyd. cyt.*, s. 105.

11 września 2001 r. cztery zespoły terrorystów (łącznie 19 ludzi) porwało cztery pasażerskie odrzutowce. Dwie z uprowadzonych maszyn uderzyły w wieżowce *World Trade Centr* w Nowym Jorku, trzeci samolot w położony na obrzeżach Waszyngtonu Pentagon, z kolei na pokładzie czwartej z uprowadzonych maszyn pasażerowie zorientowali się w sytuacji i doszło do bezpośredniej walki z porywaczami, w konsekwencji czego samolot rozbił się na polu w Pensylwanii. Nikt z pasażerów uprowadzonych samolotów nie przeżył tych katastrof. Ci, którzy przewidywali eskalację terroru, mieli rację. Zamach z 11 września potwierdził tę tendencję: liczba ataków zmniejszyła się, rośnie zaś przeciętna liczba ofiar. Ataki z setkami ofiar stają się być normą dla współczesnego terroryzmu.

Jeśli chodzi o jednorazowy poziom ofiar zamachów terrorystycznych, to rozpowszechniło się przekonanie, że w zasadzie trudno jest terrorystom pokonać próg kilkuset ofiar w jednym ataku. Możliwości takie miało dopiero dawać sięgnięcie przez nich po broń masowego rażenia – chemiczną, biologiczną lub atomową. Jak się okazało w świetle doświadczeń z atakami z 11 września, przeoczono przy tym inny mniej wyszukany sposób zwiększenia liczby ofiar – skoordynowany atak na kilka celów jednocześnie. Po chwili zastanowienia można jednak stwierdzić, że zamachy takie nie były w 2001 r. niczym nowym. Niemal dokładnie 31 lat wcześniej Ludowy Fron Wyzwolenia Palestyny dokonał jednego dnia trzech uprowadzeń samolotów pasażerskich, a następnego dnia jeszcze czwartego (odniesienie do wcześniejszych treści pracy). Ostatecznie jednak wszystkich zakładników – a było ich kilkuset – uwolniono. Z grupy podobnych przypadków można jeszcze wymienić: równoległe umieszczenie ładunków wybuchowych na pokładach dwóch samolotów linii lotniczych Pan Am w sierpniu 1982 r., usiłowanie jednoczesnego uprowadzenia trzech samolotów liniowych przez separatystów sikhijskich w czerwcu 1985 r., planowanie uprowadzenia i zniszczenia dwunastu maszyn pasażerskich w 1994 r. przez Ramzi Yousefa oraz wspomniany też już w tej pracy wcześniej, równoległy atak na dwie amerykańskie ambasady w Afryce.

Skoordynowane ataki są dla terrorystów szansą na osiągnięcie wyższego (w sensie ilościowym) poziomu przemocy (zadanych strat i zniszczeń), w konsekwencji również wyzwolenie większego poziomu strachu. Okoliczności te sprzyjają również większemu nagłośnieniu całej sprawy, co jest w istocie zazwyczaj jednym z zasadniczych celów każdego ataku. Warunkiem powodzenia tego rodzaju operacji terrory-

stycznej jest ogromna determinacja zamachowców. W istocie rzeczy, właśnie ten czynnik jest najmocniejszą stroną terrorystów, a nie nowoczesna technika.

Do zamachów z 11 września panowało przekonanie, że bardzo trudno jest dokonać ataku samobójczego za granicą; zamachowców takich uważano za rodzaj pocisków kierowanych, którymi trzeba do końca sterować i starannie je nadzorować. Rekrutacja właściwych ludzi i wsparcie ich psychologiczne wymagają kontroli specjalistów, dlatego ataki takie organizowane są zazwyczaj w bezpośredniej bliskości celu. Bez oparcia na zaufanych ludziach, na obczyźnie, determinacja potencjalnego zamachowca-samobójcy może szybko osłabnąć. Zamachowcy z 11 września zadają takim opiniom kłam, ponieważ większość z nich przynajmniej od kilku miesięcy mieszkało w Stanach Zjednoczonych prowadząc normalne życie.

Jednoczesne zaangażowanie tak znacznej ilości zamachowców w jednym ataku rzuca istotnie zupełnie nowe światło na ewentualne nowe scenariusze ataków terrorystycznych. Doświadczenia w tym względzie pokazują, że grupowe ataki samobójcze należały wcześniej do rzadkości. Częściowym wyjaśnieniem swego rodzaju fenomenu tego zamachu może być szczególny charakter stworzonej przez bin Ladena siatki organizacji terrorystycznej, która dysponuje znacznymi zasobami ludzkimi. Warto w tym miejscu zauważyć, że wcześniejsze grupy terrorystyczne liczyły przeciętnie po kilkudziesięciu, najwyżej kilkuset aktywnych członków. Elementem integrującym arabskie grupy terrorystyczne była wojna w Afganistanie, po której narodziła się siatka spinająca wszystkie kraje arabskie. Dzięki temu powstała jakby jedna potężna organizacja.

Trzeba jednak pamiętać, że Al Kaida nie jest typową jednolitą organizacją, której działalność ma miejsce lub przynajmniej koncentruje się na obszarze jednego państwa. Jest to swego rodzaju koalicja ekstremistycznych ugrupowań islamskich, która skupia w swych szeregach terrorystów różnych narodowości, jednak gotowych realizować jeden wspólny cel. Liczbę aktywistów bin Ladena szacuje się obecnie nawet na poziomie rzędu 50 tys. osób⁴⁷. Pozwala to na specjalizację członków, stąd eksperci od: nowoczesnej techniki, wojskowości, lotnictwa, czy od samobójczej śmierci. To jakby oczywiste, że wśród tysięcy zwolenników z pewnością znajdzie się kilkunastu potencjalnych samobójców.

⁴⁷ Patrz: www.terrorvzm.com/article/348/Struktura-al-Kaidy.html

Al Kaida charakteryzuje się cechami typowymi dla innych organizacji terrorystycznych reprezentujących współczesny terroryzm międzynarodowy. Istotną cechą jest tu luźna, zdecentralizowana struktura, która utrudnia wykrycie oraz znaczne osłabienie całej organizacji nawet w sytuacji rozbicia jednej z komórek. Organizacja ta posiada samodzielnie funkcjonujące struktury, które między innymi ukierunkowują swą działalność na zbieraniu funduszy, prowadzeniu szkoleń, zbieraniu informacji wywiadowczych, służbą medyczną, działalnością ideologiczno-propagandową oraz planowaniem, przygotowaniem i realizacją akcji bojowych. Należy przy tym przypuszczać, że ze względów bezpieczeństwa osobne operacje zleca się odrębnym komórkom, które nie wiedzą nawet o sobie nawzajem.

Po inwazji amerykańskiej na Afganistan jesienią 2001 r. wiele elementów operacyjnych wchodzących w skład Al Kaidy zostało zidentyfikowanych i zneutralizowanych. W tym względzie można mówić o sukcesach odniesionych we Włoszech, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Kanadzie, USA, Tanzanii, Kenii, Jemenie i Albanii. Niestety trzeba mieć również świadomość, że w ich miejsce powstały nowe komórki. Według amerykańskich szacunków z 4 tys. szeregowych członków tych komórek ocalało około kilkuset. Jednak, mimo tego faktu, że większość dowódców zginęło lub trafiło do niewoli, to w ciągu kilku następnych miesięcy w strukturze Al Kaidy pojawiły się nowe grupy i zespoły. Praktyka pokazuje, że czasem nowe komórki powstają szybciej, niż poprzednie są likwidowane. Szacuje się, że od zamachów z 11 września powstało, co najmniej trzydzieści nowych organizacji powiązanych z Al Kaidą. Aktywność tego rodzaju grup zaobserwowano w prawie 50 innych krajach, w tym: w Somalii, Erytrei, Sudanie i na Filipinach.

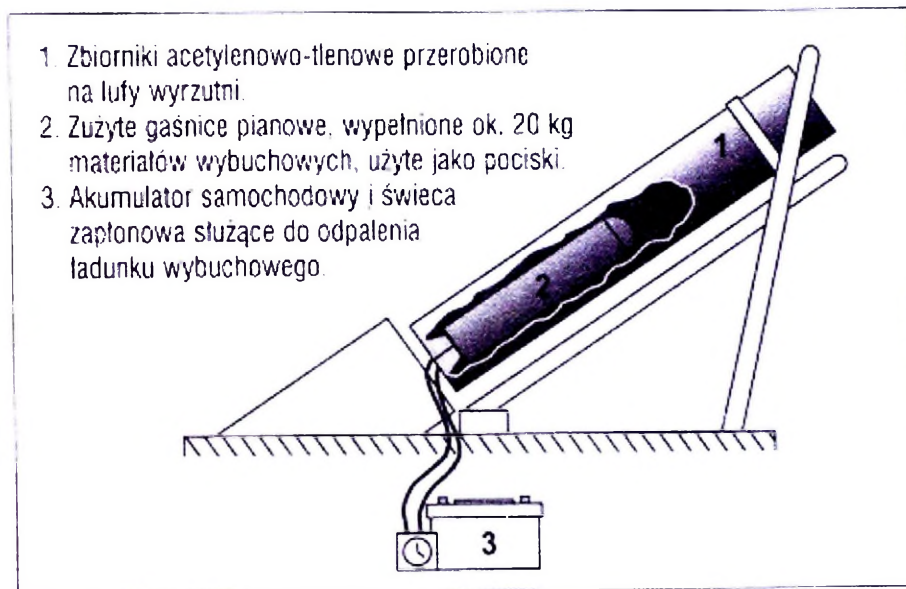
Mimo wszystko struktura organizacyjna Al Kaidy zaczyna przeżywać kryzys. Pentagon przedstawił dokumenty, z których wynika, że zwolennicy bin Ladena nie zgadzają się między sobą jak prowadzić dżihad i zaczynają mieć problemy z opanowaniem tak rozproszonej, luźnej i zróżnicowanej siatki terrorystycznej. Al Kaida zaczyna w coraz większym stopniu uzależniać się od działających w wielu krajach miejscowych ugrupowań islamskich, które za cel nadrzędny zaczynają stawiać własne cele lokalne, a nie światowy dżihad bin Ladena.

Po podjęciu przez Stany Zjednoczone oraz inne państwa zachodnie zmasowanych działań antyterrorystycznych, coraz częściej zdarza się, że nowi członkowie Al Kaidy są ludźmi bez odpowiedniego przeszkolenia, a planowane przez nich ataki są nieudane. Z kolei część ludzi bin Ladena zaczęła uważać, że prowadzenie krwa-

wej kampanii zamachów zraziło do Al Kaidy wiele osób, przerażonych tym, że giną w takich atakach również niewinni muzułmanie. Zaczęli oni postrzegać prowadzone obecnie przez organizację działania jako złą metodę walki. Czas pokarze w jakim kierunku pójdzie ostatecznie ta organizacja terrorystyczna, która na przestrzeni kilku ostatnich lat ewoluowała z grupy skupiającej niewielką liczbę bojowników walczących o wolność Afganistanu do organizacji zajmującej się terroryzmem o charakterze międzynarodowym.

Terror nacjonalistyczny gości również na starym kontynencie. Chyba najbardziej znaną organizacją jest tu Tymczasowa Irlandzka Armia Republikańska (zwana najczęściej po prostu IRA), która od 1976 r. przeciwstawiała się brytyjskiej zwierzchności nad częścią Irlandii. Organizacja ta znalazła spore poparcie wśród części społeczności katolickiej, zamieszkującej Irlandię Północną, a także mieszkańców Republiki Irlandii (niepodległego państwa). W związku z tajną naturą tej organizacji trudno jest określić dokładną liczbę jej członków. Co jednak różni IRA od innych grup terrorystycznych na całym świecie to fakt, że funkcjonuje również w demokratycznym systemie politycznym. Pomimo oficjalnych zaprzeczeń w tym zakresie, panuje przekonani, że organizacja ta posiada swoje polityczne skrzydło w postaci partii Sinn Fein.

Do najbardziej spektakularnych ataków terrorystycznych przeprowadzonych przez IRA można chyba zaliczyć atak moździerzowy na londyńską rezydencję premiera Wielkiej Brytanii Johna Majora w lutym 1991 r. oraz ataki moździerzowe na lotnisko Heathrow w Londynie z 10 i 11 marca 1994 roku. W pierwszym z wymienionych ataków członkowie IRA po raz kolejny już niemal nie zabili premiera Wielkiej Brytanii. Rezydencja premiera mieszcząca się przy Downing Street 10 w Londynie ostrzelana została z pobliskiej ulicy i niewiele brakowało, żeby ofiarą tego ataku padł cały brytyjski gabinet. Poprzez ten atak IRA udowodniła, że potrafi pokonać nawet najlepsze systemy ochrony i zabezpieczenia. Z kolei dwa kolejne ataki na lotnisko Heathrow spowodowały poważne zakłócenia w ruchu lotniczym, choć na szczęście obyło się bez ofiar.



Rys. 2. Moździerz domowej roboty wykorzystany do ataku na rezydencję premiera Wielkiej Brytanii przy Downing Street 10 w Londynie w lutym 1991 r.⁴⁸

Na początku lat 90. IRA w swej działalności terrorystycznej skupiała się jednak na atakowaniu celów gospodarczych, występując przeciwko własności komercyjnej. Głównym ośrodkiem ataków stała się londyńska dzielnica finansowa, a dokładnie mieszczące się tu siedziby różnych instytucji finansowych. Sytuacja ta doprowadziła ostatecznie do uzgodnienia przez premierów Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej inicjatywy zwanej deklaracją z Downing Street, która otworzyła drzwi do negocjacji z IRA. W konsekwencji pod koniec sierpnia 1994 r. Irlandzka Armia Republikańska ogłosiła zawieszenie działań zbrojnych. Niestety nie trwało ono zbyt długo, bo już w lutym 1996 r. IRA dokonała kolejnego ataku bombowego w finansowej dzielnicy Londynu. W czerwcu organizacja ogłosiła oficjalnie, że kampania zbrojna będzie kontynuowana. Już od dziesiątków lat Zjednoczone Królestwo żyje pod groźbą ataków terrorystycznych ze strony Irlandzkiej Armii Republikańskiej, a rząd brytyjski utworzył nawet specjalny fundusz ubezpieczeniowy, by wypłacać odszkodowania z tytułu strat spowodowanych terroryzmem.

Okazuje się, że organizacje zwalczane w jednym miejscu (kraju) znajdują wsparcie w innym miejscu. Liderzy grup terrorystycznych zauważyli prawidłowość, że wyjście z problemem na arenę międzynarodową jest bardzo efektywne. Prawa jakimi rządzi się polityka międzynarodowa często komplikują sprawy współczesnego terroryzmu. Znane stare powiedzenie, że „wrogowie moich wrogów są moimi przyjaciół-

⁴⁸ Źródło: Encyklopedia terroryzmu. Warszawa 2004, s. 580.

mi”, tak samo dotyczy zależności pomiędzy poszczególnymi państwami, jak i relacji pomiędzy państwami a organizacjami terrorystycznymi. W konsekwencji organizacje terrorystyczne mogą uzyskiwać i uzyskują niezbędną pomoc.

Pomoc organizacjom terrorystycznym ma różnorodne formy, choć najczęściej sprowadza się ona do udostępnienia obozów szkoleniowych oraz wsparcia politycznego na arenie międzynarodowej. Najczęściej sprzymierzeńcami organizacji terrorystycznych są państwa deklarujące wrogość do zachodnich mocarstw, choć nie jest to żelazna reguła. Zdarza się bowiem, że przywódcy krajów, którzy potępiają akty terrorku popełniane na ich terytorium lub na terenie krajów zaprzyjaźnionych, popierają ugrupowania stosujące terror, jeśli widzą w tym jakieś korzyści dla siebie.

Terroryzm międzynarodowy uznawany jest za broń polityczną i nic nie wskazuje na to, że w najbliższej przyszłości miałoby to ulec zmianie. Broń ta jest skuteczną metodą działania dla mniejszości narodowych lub uciskanych grup społecznych. Najlepszym sposobem zwrócenia uwagi na swoje sprawy okazało się być w tym względzie oddziaływanie na lotnictwo. Przewozy lotnicze okazały się być bardzo wrażliwe na działania terrorystyczne i wszelkie wydarzenia w tym obszarze są powszechnie zauważane. Liczne organizacje terrorystyczne znalazły w terroryzmie lotniczym sposób na zwrócenie na siebie uwagi całego świata, w konsekwencji również uzyskać sponsorów do swojej działalności.

Z drugiej jednak strony terroryści raczej rzadko osiągają obrane cele wyłącznie przy użyciu przemocy. Kiedy mija pierwszy szok wywołany nagłym atakiem pojawiają się środki zapobiegawcze i państwa z założenia nie ulegają żądaniom organizacji terrorystycznych, choć tu też są wyjątki.

1.4. Podsumowanie

Badania wykazały, że terroryzm to nic innego jak używanie przemocy z pobudek politycznych. Do przebierania tej właśnie formy osiągania własnych celów skłania ludzi przede wszystkim zwykła frustracja powodowana przeświadczeniem o niezdolności do osiągnięcia obranych celów legalnymi metodami politycznymi. W związku z tym terroryzm znajduje ciągle rzesze zwolenników gotowych do porzucenia powszechnie uznawanych zasad moralnych i zaangażowania się w działalność poza prawem. Chyba najwyżej na liście frustracji jest nacjonalizm, który stanowi zasadniczą siłę motywacyjną dla członków organizacji terrorystycznych. W sytuacji, kiedy

jakaś mniejszość w państwie lub regionie nie ma warunków do odgrywania właściwej z jej punktu widzenia roli w życiu politycznym, to prowadzi to bardzo często do wybuchu przemocy. Działanie takie ma na celu zarówno zwrócenie uwagi, jak i zmuszenie decydentów, od których to zależy, do przyznania im odpowiednich praw.

Terroryzm pozostaje wciąż jednym z najbardziej skutecznych narzędzi politycznych, szczególnie ten w wymiarze międzynarodowym. Terroryzm jako sposób prowadzenia walki raz jest (będzie):

- orężem wygodnym w użyciu;
- tańszym od innych;
- prostszym w realizacji;
- sposobnością do zachowania anonimowości⁴⁹.

Podsumowując można stwierdzić, że na istotę terroryzmu składają się przede wszystkim następujące czynniki:

- manipulacja strachem, który jest efektem osiąganym w sposób celowy, a nie jako skutek uboczny;
- działalność ma charakter irracjonalny, nie mieszczący się w żadnych standardach. Do właściwych jej prawidłowości można z kolei zaliczyć: łamanie norm etycznych oraz powszechnie uznawanych zasad postępowania, ponad właściwy dobór miejsc działań;
- od „zwykłej” działalności przestępczej, działalność ta odróżnia się jej podłożem politycznym;
- istotą tej działalności jest zadawanie jak największych strat, przy odstępowaniu – ostatnio coraz częściej – od brania zakładników i prowadzenia negocjacji;
- działalności tej towarzyszy z reguły poszukiwanie dużego rozgłosu, a atak na transport powietrzny wiąże się zawsze z żywymi reakcjami mediów;
- działalność ta ma najczęściej międzynarodowy charakter, ponieważ ludzie korzystający z transportu lotniczego stanowią zazwyczaj zróżnicowaną narodowościowo grupę;
- bezpośrednio ofiary ataków nie mają większego wpływu na osiągnięcie zamierzonych przez terrorystów celów.

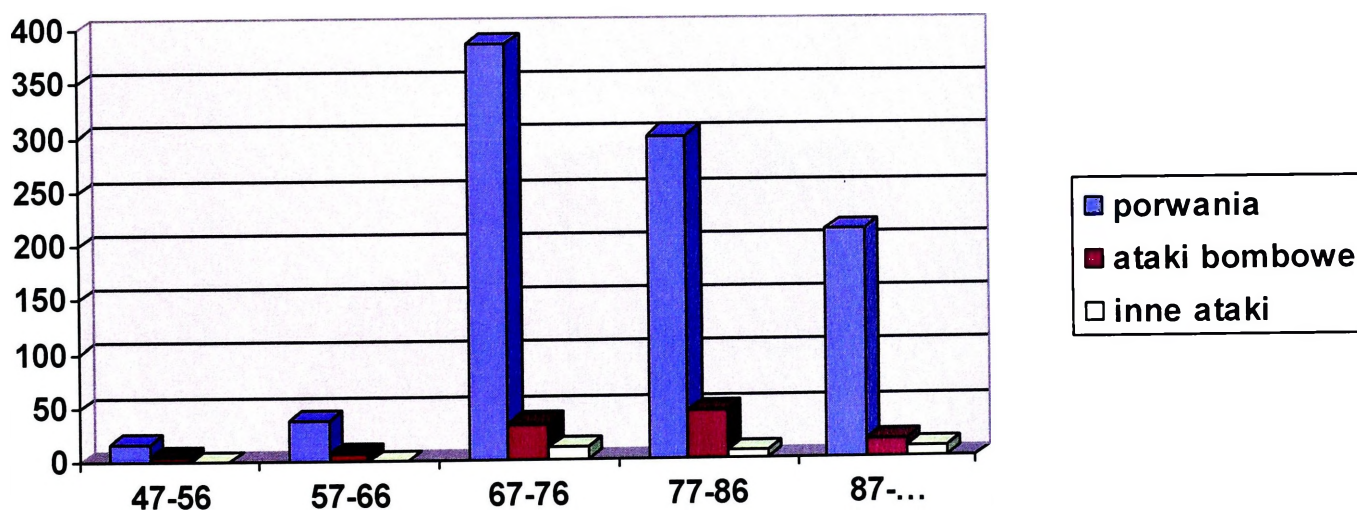
⁴⁹ C. Rutkowski, *Terroryzm – patologia społeczna XXI w. Nowe wyzwania dla międzynarodowego bezpieczeństwa*. Materiały z konferencji naukowej. Warszawa AON 2006, s. 26.

Rozdział 2

DOŚWIADCZENIA Z TERRORYZMEM LOTNICZYM

2.1. Przejawy terroryzmu lotniczego

Do typowych sposobów działań charakterystycznych dla współczesnego terroryzmu zaliczone są eksplozje ładunków wybuchowych, podpalenia, użycie broni palnej i zabójstwa, branie zakładników, kidnapping, uprowadzenia samolotów bądź innych środków transportu. Nie można wykluczyć także użycia przez terrorystów broni jądrowej, chemicznej oraz bakteriologicznej⁵⁰. Odnotowano fakty przygotowania do użycia broni masowego rażenia. Analiza danych komputera jednego z terrorystów samobójców wykazała, że zbierał on informacje o samolotach wykorzystywanych do spryskiwania upraw – potencjalnego środka do przenoszenia i rozprzestrzeniania broni chemicznej i biologicznej⁵¹.



Rys. 3. Przejawy terroryzmu lotniczego⁵².

Przejawy terroryzmu zaczęły towarzyszyć lotnictwu niemal od początku jego wyraźnego rozwoju, szczególnie w sferze komercyjnej. Trzeba bowiem przyznać, że lotnictwo wojskowe pozostawało zawsze na peryferiach zainteresowania terrorystów i prawidłowość ta nadal się utrzymuje. Pierwszy zanotowany przypadek uprowadzenia samolotu miał miejsce w 1930 r. i dokonany został przez peruwiańskich rewolucjoni-

⁵⁰ Słownik pojęć współczesnych ... wyd. cyt., s. 651.

⁵¹ 11 września 2001 ... wyd. cyt., s. 118.

⁵² Źródło: P. Wilkinson, B. M. Jenkins, *Aviation terrorism and security*. Londyn 1999, s. 12.

stów. Pierwszym powojennym przypadkiem bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym za pomocą przemocy, według danych Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) było porwanie w 1948 r. samolotu z Macao⁵³. Z kolei pierwszy atak bombowy na pokładzie samolotu komunikacyjnego miał miejsce w maju 1949 r. Z dostępnych w tym zakresie informacji wynika, że liczba zamachów terrorystycznych wymierzonych bezpośrednio w lotnictwo do roku 1966 była nieznaczna (patrz rys. 3). Niestety dekada 1967 – 1976 przyniosła 50-krotny wzrost poziomu aktów terroru lotniczego. Zasadniczym podłożem tego stanu rzeczy była oczywiście kulminacja konfliktów zbrojnych na Bliskim Wschodzie, gdzie w roku 1965, a następnie 1967 doszło do otwartych konfrontacji świata arabskiego z państwem Izrael.

Palestyńska organizacja terrorystyczna uznała w tym okresie terroryzm lotniczy za najlepszy sposób zmanifestowania swych problemów na arenie międzynarodowej. Szybko miało się okazać, że sposób ten był bardzo skuteczny. Jednocześnie stał się on formą zemsty na państwach Zachodnich, które postrzegane były przez państwa arabskie za sojuszników Izraela.



Rys. 4. Wycinki prasowe z informacjami o fali zamachów terrorystycznych.

⁵³ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawnomiędzynarodowe*. Warszawa 2003, s. 13.

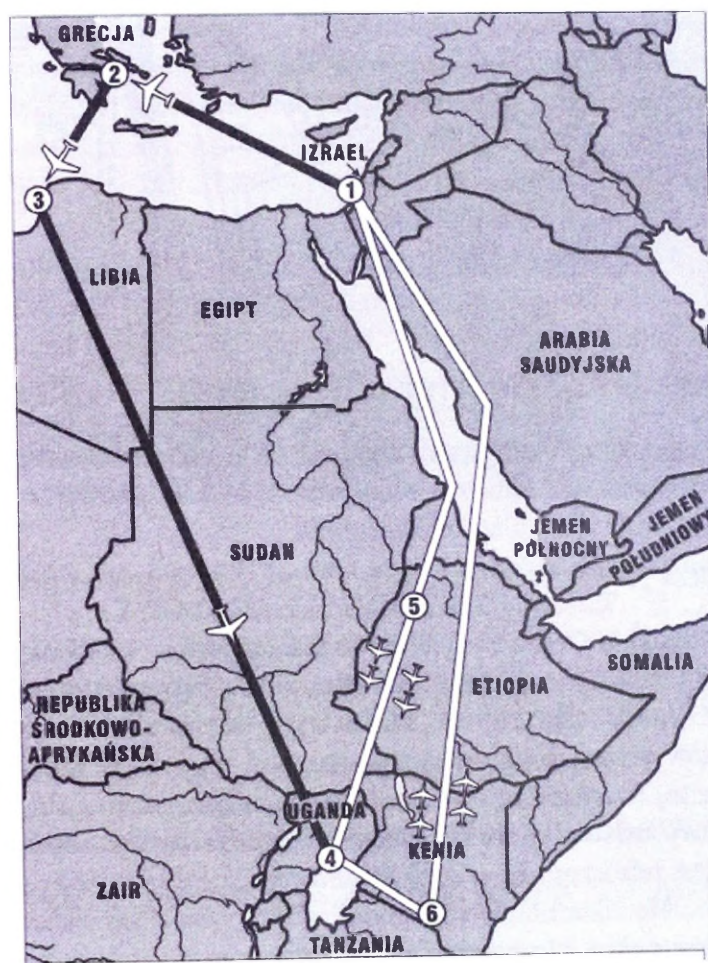
Na przełomie lat 60. i 70. akty piractwa powietrznego stanowiły około 90% wszystkich przypadków terroru powietrznego. W tym okresie również w naszym kraju miał miejsce pierwszy przypadek uprowadzenia samolotu komunikacyjnego. W dniu 19 października 1961 r. w godzinach porannych uprowadzony został samolot PLL LOT lecący do Brukseli. Po siedmiu minutach po starcie załoga samolotu Antonow typu An-24 została zmuszona do zmiany trasy lotu i skierowania samolotu na niemieckie lotnisko Tegel, znajdujące się we francuskim sektorze Berlina Zachodniego. Dwaj porywacze, którymi okazali się obywatele NRD zagrozili, że jeśli ich żądanie nie zostanie spełnione to na pokładzie samolotu zdetonują posiadany ładunek wybuchowy. Na wysokości Poznania uprowadzony Antonow został przechwycony przez parę interweniujących myśliwców typu Lim-5, z dyżuru bojowego 11. pułku lotnictwa myśliwskiego, z lotniska Wrocław-Strachowice. Fakt ten jednak w niczym nie zmienił postawy porywaczy. Samolot w eskorcie polskich myśliwców doleciał do granicy z Niemcami, odkąd już „samodzielnie” wylądował na zachodniobrzeźlińskim lotnisku. Jeszcze tego samego dnia wieczorem maszyna bezpiecznie wróciła do kraju. Przy czym władze Republiki Federalnej Niemiec nie wydały porywaczy ani stronie polskiej ani też wschodniemieckiej⁵⁴.

Jednym z bardziej znanych na świecie przypadków uprowadzenia samolotu z pasażerami na pokładzie, było uprowadzenie samolotu francuskich linii lotniczych w rejsie z Tel Awiwu do Paryża w 1976 r. Uprowadzenie to stało się również okazją do przeprowadzenia przykładowej operacji grupy antyterrorystycznej z odbiciem przetrzymywanych przez porywaczy zakładników.

Cztery lata po niemniej słynnej akcji z samolotem linii Sabena, w 1976 r. bojownicy Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny wspierani przez członków zachodniemieckiej grupy terrorystycznej Baader-Mainhof uprowadzili samolot komunikacyjny francuskich linii lotniczych Air France. Maszyna ta 27 czerwca 1976 r. wystartowała z lotniska w Tel Awiwie (patrz rys. 5.1) do rejsu do Paryża z międzylądowaniem na lotnisku w Atenach w Grecji (patrz rys. 5.2). Właśnie w Atenach na pokład tego samolotu weszli terroryści z grupy Baader-Mainhof oraz LFWP, którzy zaraz po starcie przejmują kontrolę nad samolotem. Maszyna skierowana zostaje do Libii i wylądował na lotnisku w Benghazi, gdzie uzupełnia zapas paliwa i skąd następnie

⁵⁴ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – wydolność współczesnych systemów zapobiegających szczególnie sytuacją w locie*. Materiały z konferencji naukowej *Bezpieczne niebo*. Warszawa AON 2002, s. 13.

odleciał do Entebbe w Ugandzie (patrz rys. 5.3). Po wylądowaniu na lotnisku w Entebbe terroryści przedstawili swoje żądania, w których domagali się uwolnienia 53 towarzyszy osadzonych w różnych więzieniach na całym świecie; rozpoczęły się negocjacje (patrz rys. 5.4). 28 czerwca zakładnicy zostali umieszczeni w budynku terminala lotniska Entebbe. Kolejnego dnia negocjacji terroryści zdecydowali się na wypuszczenie części pasażerów, którzy nie byli Żydami i nie posiadali obywatelstwa izraelskiego. Następnego dnia, to jest 30 czerwca, liczna grupa uwolnionych wcześniej zakładników przybyła do portu docelowego ich podróży – do Paryża.

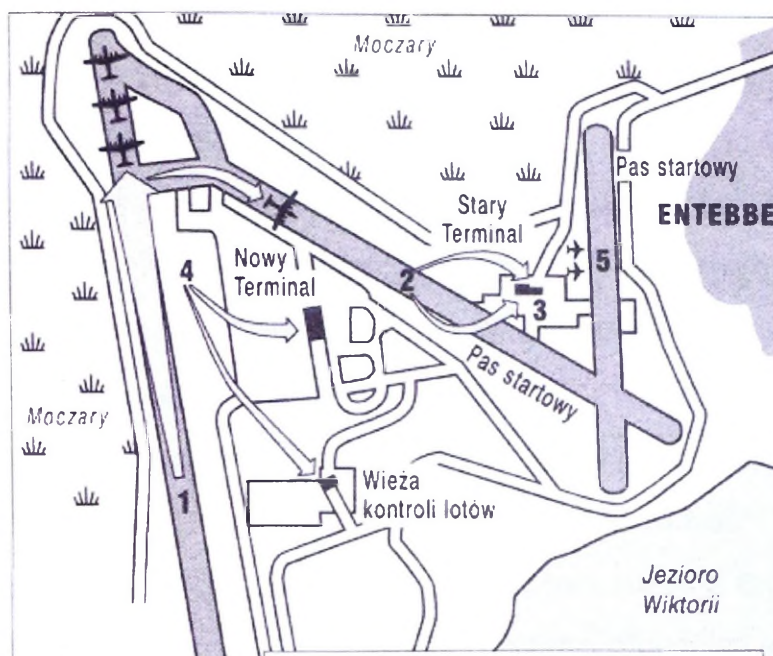


Rys. 5. Urowadzenie samolotu Air France 27 czerwca 1976 r. przez terrorystów z LFWP i zachodnioniemieckiej grupy Baader-Mainhof⁵⁵

Prowadzone w ciągu kolejnych dni negocjacje z porywaczami w celu uwolnienia wszystkich przetrzymywanych przez nich osób nie przyniosły jednak pozytywnych efektów. W zaistniałej sytuacji rząd Izraela zdecydował się na użycie swej elitarniej jednostki antyterrorystycznej (patrz rys. 5.5). 3 lipca izraelski oddział szturmowy wy-

⁵⁵ Źródło: Encyklopedia terroryzmu. Warszawa 2004, s. 614.

lądownał w Entebbe i przystąpił do realizacji planu uwolnienia zakładników, znanego jako „Operacja Piorun”.



Rys. 6. Schemat realizacji „Operacji Piorun”, przeprowadzonej 4 lipca 1976 r. przez izraelskich komandosów z jednostki antyterrorystycznej *Sayaret Matkal*⁵⁶

Cztery izraelskie wojskowe samoloty transportowe z komandosami i pojazdami na pokładzie wylądowały w Entebbe unikając wykrycia (patrz rys. 6.1). oddział izraelskich komandosów błyskawicznie wdarł się do poczekalni w starym terminalu lotniska gdzie znajdowali się porwani pasażerowie (patrz rys. 6.2). W ciągu kolejnych 3 minut akcji budynek starego terminala na lotnisku Entebbe został opanowany przez izraelskich antyterrorystów (patrz rys. 6.2). Inna grupa komandosów dokonała w tym samym czasie szturm na budynek nowego terminala lotniska i wieżę kontroli lotów (patrz rys. 6.4). Ugandyjscy żołnierze ochraniający obiekt wieży kontroli lotów otworzyli jednak skuteczny ogień i zabili dowódcę izraelskiego oddziału szturmowego. Ostatecznie komandosi z grupy *Sayaret Matkal* zdobyli również budynek nowego terminala i wieżę kontroli lotów na Entebbe. Następnie dokonano błyskawicznej ewakuacji 103 uwolnionych pasażerów z budynku terminala do oczekujących samolotów transportowych. W tym czasie Izraelczycy zniszczyli jeszcze 11 stacjonujących na lotnisku w Entebbe samolotów myśliwskich lotnictwa wojskowego Ugandy (patrz rys. 6.5), które mogłyby ewentualnie stanowić zagrożenie podczas odlotu grupy izrael-

⁵⁶ Źródło: Encyklopedia terroryzmu. Warszawa 2004, s. 615.

skiej. Samoloty z uwolnionymi pasażerami i komandosami na pokładzie odleciały najpierw do Kenii, gdzie wylądowały na lotnisku w Nairobi, skąd następnie po uzupełnieniu zapasu paliwa odleciały do Izraela (patrz rys. 5.6). Podczas tej operacji uwolnieni zostali wszyscy przetrzymywani zakładnicy oprócz jednej osoby; żaden z terrorystów nie uszedł z życiem.

Obok rzeczywiście najliczniejszych przypadków uprowadzeń samolotów, u których podłoża leżały motywy natury politycznej miały – i mogą mieć nadal – miejsce również przypadki, kiedy porywaczami były osoby niezrównoważone psychicznie. Sytuacja tej natury miała na przykład miejsce 25 maja 2000 r. w Manili. Tego dnia uprowadzony tam został Airbus typu A330 Filipińskich Linii Lotniczych z 278 pasażerami i 11 członkami załogi na pokładzie. Po kilku minutach po starcie z portu lotniczego w Davao stolicy kraju, na pokładzie Airbusa ujawnił się porywacz uzbrojony w pistolet i granat. Po sterroryzowaniu załogi samolotu dokonał rabunku na pozostałych pasażerach. Następnie zażądał zawrócenia maszyny w kierunku powrotnym do Davao i obniżenia wysokości lotu do poziomu około 2000 m. Po zbliżeniu się do Davao wyskoczył z samolotu na spadochronie. Jak się jednak wkrótce okazało wykorzystał przy tym własnoręcznie zrobiony spadochron, który niestety nie spełnił właściwie swojej funkcji. W konsekwencji porywacz-rabuś przyplacił ten skok własnym życiem.



Rys. 7. Schemat uprowadzenia filipińskiego A330 w Manili 25.05.2000 r.

Jednym ze sztandarowych obszarów oddziaływania terroryzmu lotniczego są również terminale w portach lotniczych. W tym względzie w dotychczasowej praktyce najczęściej przypadków odnotowano z podkładaniem ładunków wybuchowych oraz ostrzeliwaniem przedstawicielstw różnych linii lotniczych. Nie będzie chyba zaskoczeniem stwierdzenie, że do najczęściej atakowanych należały przedstawicielstwa izraelskich linii lotniczych. Jednym z bardziej znanych przypadków jest tu atak na przedstawicielstwo linii El Al w porcie lotniczym w Wiedniu w dniu 27 grudnia 1985 r. Tego dnia palestyńska organizacja terrorystyczna dokonała dwóch jednoczesnych ataków na przedstawicielstwa tych linii lotniczych w Austrii (na lotnisku w Wiedniu) i we Włoszech, w rzymskim porcie lotniczym.



Rys. 8. Widok na przedstawicielstwo izraelskich linii lotniczych na lotnisku w Wiedniu.

W połowie lat 80. miało miejsce nasilenie się ruchu emigracyjnego Żydów z Rosji do Izraela; szlak tranzytowy prowadził przez główne europejskie porty lotnicze. Atak na lotnisku w Wiedniu przeprowadziło trzech zamachowców, którzy najpierw rzucili w tłum zgromadzony przez przedstawicielstwie izraelskich linii lotniczych trzy granaty typu F-1, a następnie otworzyli ogień z broni automatycznej.



Rys. 9. Widok ogólny hali odlotów terminala na lotnisku w Wiedniu chwilę po zamachu w dniu 27.12.1985 r.

Szczęśliwym zbiegiem okoliczności jeden, z granatów rzuconych w tłum oczekujących na odprawę bagażową pasażerów, nie eksplodował. Błyskawiczną interwencję podjęły izraelskie służby ochrony znajdujące się na lotnisku, co w konsekwencji zapobiegło prawdziwej masakrze. Ostatecznie zamach ten zakończył się ciężkim postrzeleniem trójki terrorystów. Nie obyło się niestety bez ofiar śmiertelnych wśród pasażerów, których troje i jeden funkcjonariusz ochrony przypłacili ten atak własnym życiem. Poza ofiarami śmiertelnymi 40 innych osób zostało rannych. Interwencja służb izraelskich została w tej sytuacji uznana powszechnie za wzorcową. W

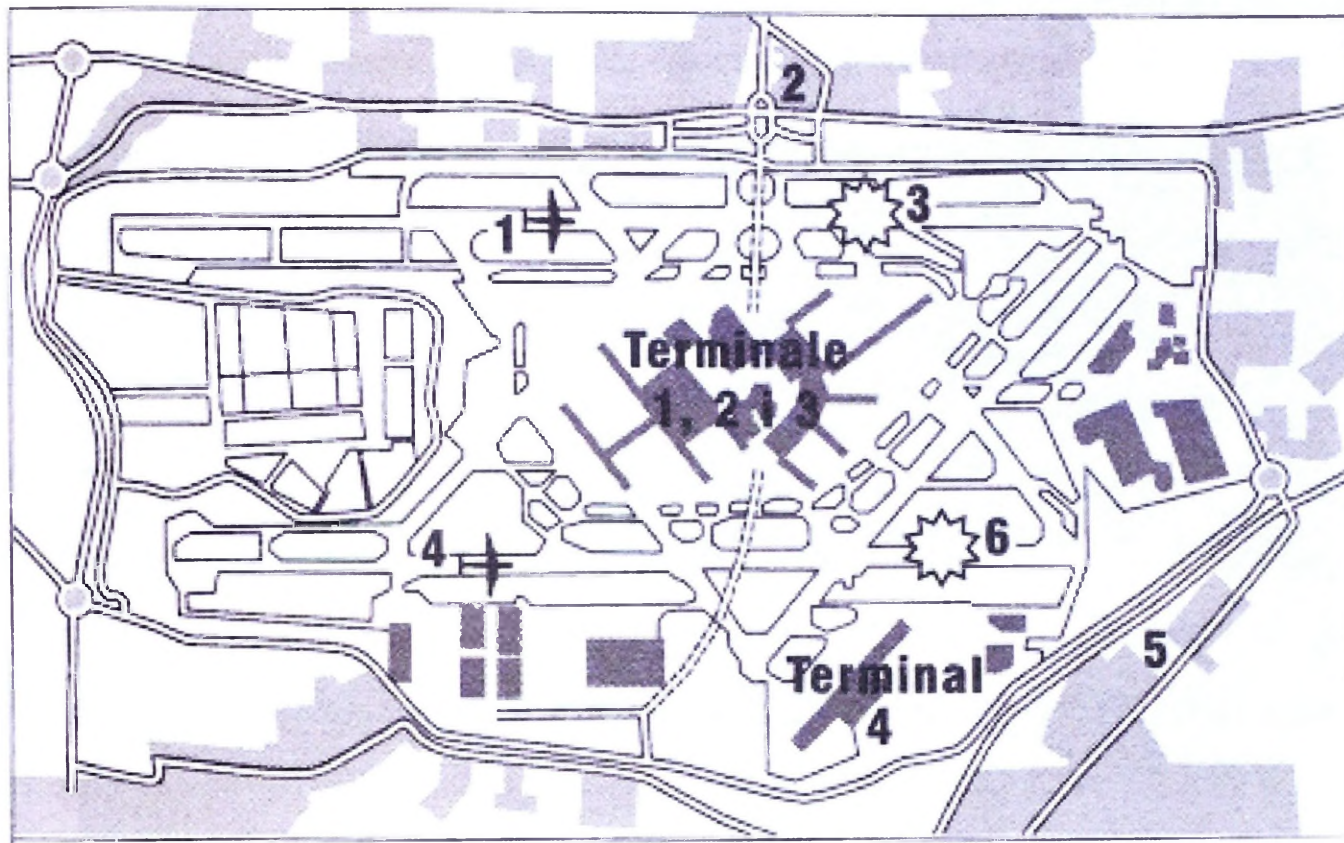
ocenie tego zajścia podkreśla się, że tylko dzięki profesjonalnej akcji agentów ochrony ofiar po stronie pasażerów było tak mało.



Rys. 10. Widok miejsca zamachu w hali odlotów terminala na lotnisku w Wiedniu w dniu 27.12.1985 r.

Nieco bardziej nietypowy charakter, choć na szczęście również mniej krwawy miały dwa kolejno przeprowadzone przez IRA ataki na londyński port lotniczy Heathrow w dniach 10-11 marca 1994 r. Pierwszego dnia lotnisko zostało ostrzelane czterema pociskami moździerzowymi domowej roboty, które spadły w okolicach jednej z dróg startowych (patrz rys. 11. 3), jednak nie eksplodowały. Ostrzału tego dokonano z samochodu zaparkowanego na parkingu Hotelu Excelsior znajdującego się nieopodal lotniska (patrz rys. 11. 2). Pociski te spadły na pas startowy tuż przed kolejnym startem jednego z samolotów komunikacyjnych (patrz rys. 11. 1) i na krótko przed podchodzącym właśnie do lądowania na Heathrow samolotcie, na pokładzie

którego znajdowali się członkowie brytyjskiej rodziny królewskiej (patrz rys. 11. 4). Maszyna ta ostatecznie wylądowała pomimo ostrzeżeń o niebezpieczeństwie.



Rys. 11. Ataki moździerzowe na lotnisko Heathrow w Londynie w dniach 10 i 11 marca 1994 r.⁵⁷

Na drugi dzień 11 marca ostrzał lotniska został ponowiony i tym razem wystrzelone zostały cztery pociski moździerzowe – z ukrytej wyrzutni w okolicach portu (patrz rys. 11. 5). Pociski te spadły nieopodal drugiego z pasów startowych i znajdującego się w tej okolicy samolotu komunikacyjnego (patrz rys. 11. 6).

Na swój sposób klasycznym sposobem przeprowadzenia zamachu terrorystycznego na samolot uznaje się wciąż podłożenie na jego pokładzie ładunku wybuchowego. Chyba najbardziej znanym przypadkiem jest w tym względzie zamach, który miał miejsce nad szkockim miasteczkiem Lockerbie 21 grudnia 1988 r. Zamach ten miał też bardzo znaczące konsekwencje. Przynajmniej na sferę bezpieczeństwa w lotnictwie komunikacyjnym, ale również na samą branżę lotniczą. Obiektem tego ataku terrorystycznego był flagowy wówczas samolot Boeing typu B747-121A największego amerykańskiego przewoźnika lotniczego, jakim były w tym okresie linie

⁵⁷ Źródło: Encyklopedia terroryzmu. Warszawa 2004, s. 581.

lotnicze Pan Am. Obiektem ataku terrorystów sponsorowanych przez rząd libijski, jak się później okazało, był Jambo Jet realizujący lot nr PA 103 z Frankfurtu nad Menem z międzyladowaniem w Londynie w porcie lotniczym Heathrow docelowo do Nowego Jorku, z planowanym lądowaniem na lotnisku Johna F. Kennedego.



**Rys. 12. Boeing B747-121A zniszczony w ataku bombowym nad Lockerbie
21.12.1988 r.**

Eksplozja ładunku wybuchowego znajdującego się na jego pokładzie miała miejsce pół godziny po starcie z Heathrow, na wysokości 5700 m o godz. 19.03 czasu lokalnego. Jak się później okazało bezpośrednią przyczyną katastrofy tej maszyny była eksplozja ładunku wybuchowego w dolnym przedziale ładunkowym, umieszczonego w radiomagnetofonie, w „bagażu bez pasażera”. Jak wykazało przeprowadzone po tej katastrofie dochodzenie, bagaż ten rozpoczął swoją podróż dużo wcześniej niż pechowy Jambo Jet. Niebezpieczny radiomagnetofon nadany został na bagaż na lotnisku na Malcie, gdzie praktycznie nie było w tym okresie żadnej kontroli bagażu. Pierwszym etapem jego podróży był port lotniczy we Frankfurcie nad Menem, gdzie został on następnie załadowany na pokład Boeinga 727, który to samolot realizował pierwszy etap lotu Pan Am nr 103, na tracie z Frankfurtu do Londynu. Na Heathrow bagaż z bombą załadowany został na pokład swego docelowego nosiciela, czyli B747. Dochodzenie wykazało również, że pierwotne założenia zamachowców prze-

widywały, że ładunek ten eksploduje dopiero nad oceanem, co miało by znacznie utrudnić prowadzone wówczas dochodzenie wyjaśniające przyczyny tej katastrofy. Ostateczny bilans ofiar tej katastrofy zamknął się liczbą 270 ofiar śmiertelnych, z czego 243 osoby stanowili pasażerowie tego tragicznego lotu, 16 kolejnych ofiar stanowiła załoga samolotu, a 11 to przypadkowe ofiary na ziemi.



Rys. 13. Szczątki B747-121A w okolicach szkockiej miejscowości Loskerbie po zamach z 21.12.1988 r.

Znaczącą innowacją w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa przewozów lotniczych było wprowadzenie po tym zamachu nowego systemu kontroli bagażu rejestrowanego. Doświadczenia związane z niezakłóconym podróżowaniem bagażu bez pasażera skłoniły brytyjskie służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo w przewozach lotniczych do wprowadzenia zupełnie nowego modelu weryfikacji bezpieczeństwa bagażu lotniczego oraz do jego ścisłej identyfikacji z pasażerem na pokładzie danego samolotu. Przyjęte wówczas rozwiązania w tym zakresie funkcjonują praktycznie do dnia dzisiejszego i zdają się doskonale spełniać swoje zadanie. Dziś nie dopuszczalne jest umieszczenie na pokładzie samolotu bagażu pasażera, który

na przykład w ostatniej chwili rezygnuje z lotu, albo nie stawia się z niewyjaśnionych przyczyn na pokładzie.

Jak pokazują doświadczenia statki powietrzne są również wrażliwe na ataki przeprowadzane z powierzchni ziemi. Istotnym źródłem zagrożeń są w tym względzie przenośne przeciwlotnicze zestawy raketowe. Znane są wypadki użycia tego rodzaju uzbrojenia oraz wiele udaremnionych i nieudanych prób ataku.



Rys. 14. Atak na samolot komunikacyjny przy wykorzystaniu PPZR

28 listopada 2002 r. w Kenii miał miejsce zamach terrorystyczny, który w swych założeniach obliczony był na bardzo spektakularny efekt, ale na szczęście jego pierwotny scenariusz nie został zrealizowany. Atak ten wymierzony został przeciwko przeszło 500 turystom z Izraela, podczas ich zmiany turnusu wypoczynkowego w Mombasie. Plan zamachu przewidywał wykonanie dwóch równoległych ataków, przez dwa niezależne zespoły terrorystów – pierwszy zespół uderzyć miał na grupę 261 nowo przybyłych na wypoczynek turystów, celem zaś drugiego zespołu był czarterowy Boeing 757, który w locie powrotnym z Mombasy do Tel Awiwu zabierał na pokład podobną grupę Izraelczyków.

Zespół, którego celem ataku był pasażerski B757 izraelskich prywatnych linii lotniczych Arkia (lot numer IZ 582 z Mombasy do Tel Awizu), uderzył pierwszy, odpalając w kierunku samolotu dwa pociski „ziemia-powietrze” typu SA-7. Obie rakiety jednak chybiły cel i jedynie eksplodowały w jego pobliżu, co nie uszło uwadze załogi samolotu i niektórych pasażerów. W związku z tym, że samolot pozostawał nadal sterowny, załoga zdecydowała się kontynuować lot do Izraela. Jednak przed rozpoczęciem procedury podejścia do lądowania na lotnisku w Tel Awiwie, dodatkowo pilot jednego F-15B Izraelskich Sił Powietrznych, dokonał w powietrzu wzrokowych oględzin Boeinga, w celu sprawdzenia ewentualnych uszkodzeń. W końcu lot IZ 582 zakończył się bezpiecznym lądowaniem.

Tymczasem drugi zespół terrorystów, którego celem zamachu była grupa nowo przybyłych turystów, zaatakowała w Hotelu Paradise. Jeden z terrorystów samobójców wysadził się w hotelowym holu, a dwóch innych w samochodzie. Atak ten okazał się na szczęście mało skuteczny, niemniej w jego efekcie zginęło 10 Kenijczyków i trzech Izraelczyków. Tylko dzięki szczęśliwym zbiegom okoliczności, ta operacja terrorystyczna, nie stała się kolejną światową tragedią, a jedynie poważnym symptomem ostrzegawczym.

Niemal dokładnie rok później, bo w dniu 22 listopada 2003 r. miał miejsce podobny – w sposobie przeprowadzenia – atak terrorystyczny, którego celem tym razem był cywilny samolot transportowy firmy DHL – maszyna typu Airbus A300. Samolot został zaatakowany, i niestety tym razem trafiony, takim samym przeciwlotniczym pociskiem „ziemia-powietrze” typu SA-7, jakiego użyto poprzednio w Kenii. Atak miał miejsce zaraz po starcie z międzynarodowego lotniska w Bagdadzie w Iraku. Po uderzeniu rakiety, lewe skrzydło samolotu stanęło w płomieniach, ponieważ maszyna pozostawała sterowna, załoga pośpiesznie wykonała zejście do lądowania na lotnisko startu. Samolot zaszedł do lądowania z palącym się skrzydłem, spowity kłębamii dymu, pomimo tego załodze udało się bezpiecznie wykonać lądowanie. Jak się później okazało w wyniku trafienia pociskiem SA-7 uszkodzeniu uległa część skrzydła i jeden z silników *Airbusa* (patrz rys. 15). Według agencji *France Press* już wcześniej ostrzelano w Iraku, w podobny sposób, co najmniej osiem innych samolotów.



Rys. 15. Ostrzelany w Iraku A300

Do tych wybranych przykładów można dodać jeszcze kilka mniej spektakularnych, jak na przykład: wystrzelenie przez terrorystów z IRA w 1991 roku dwóch rakiet do śmigłowca RAF-u, znalezienie w 2002 r. zużytych wyrzutni PPZR w pobliżu bazy lotniczej w Arabii Saudyjskiej, przypadek zatrzymania w 2002 roku w Petersburgu, młodego człowieka niosącego na ulicy sprawny zestaw przeciwlotniczy odnaleziony przez niego na strzelnicy. Istnieją również świadkowie, którzy twierdzą, iż widzieli smugę dymu zbliżającą się do samolotu linii TWA, tuż przed jego wybuchem 17 lipca 1996 roku u wybrzeży Long Island – instytucje rządowe utrzymują, że przyczyną tej katastrofy był wybuch zbiornika paliwa. W 2003 roku miało miejsce aresztowanie trzech dealerów chcących sprzedać 3 rosyjskie przenośne zestawy przeciwlotnicze typu SA-18 z przeznaczeniem do ataku przeciwko samolotom liniowym Stanów Zjednoczonych. Miała to być czysto handlowa transakcja, co świadczyć może tylko o tym, że dostęp do tego rodzaju uzbrojenia nie wymaga specjalnych zabiegów, czy szczególnych kontaktów poprzez większą organizację terrorystyczną.

Zgodnie z informacjami z końca 2002 r., opartymi o dane pochodzące z raportów CIA, Departamentu Stanu USA i innych agencji rządowych Stanów Zjednoczo-

nych, od 1970 r. zanotowano na świecie przynajmniej 42 przypadki ataków na statki powietrzne cywilnej komunikacji lotniczej przy użyciu przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych (PPZR). W tej grupie odnotowano 29 skutecznie zestrzelonych samolotów, czyli 69% ataków zakończyło się sukcesem terrorystów, w wyniku czego śmierć poniosło ponad 900 pasażerów różnych linii lotniczych⁵⁸. Niepokojąca jest przede wszystkim tendencja wzrostu częstotliwości ich występowania. Do „najgłośniejszych”, obok wspomnianych już wcześniej dwóch przypadków, należą m.in.:

- w 1994 r. zestrzelenie samolotu Falcon 50 z prezydentem Ruandy na pokładzie, które spowodowało gwałtowne zamieszki etniczne w tym kraju;
- w 1997 r. zestrzelenie jugosłowiańskiego transportowego samolotu rządowego;
- w 1980 r. zestrzelenie samolotu linii lotniczych Konga, w wyniku którego śmierć poniosło 40 osób;
- w 1999 r. zestrzelenie samolotu transportowego typu C-130 misji ONZ w Angoli, gdzie śmierć poniosło 14 osób;
- w 2001 r. trafienie kolejnego samolotu transportowego misji ONZ.

Według raportów CIA organizacje terrorystyczne planowały i nadal planują ataki na samoloty komunikacyjne przy wykorzystaniu przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych. Ocenia się, że wśród środków tego typu do najbardziej rozpowszechnionych na świecie należy zaliczyć amerykański *Stinger* i *Redeye* oraz rosyjskie SA-7, SA-14, SA-16 i SA-18. Szacuje się, że światowe zasoby obejmują od 500 000 do 700 000 tego typu przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych⁵⁹. W połączeniu z ich stosunkowo niską ceną czarnorynkową – najtańsze zestawy można kupić już za około 5000 USD – są one łatwo dostępne dla grup terrorystycznych⁶⁰. Czarny rynek to przede wszystkim pozostałości po różnego rodzaju interwencjach militarnych w różnych zakątkach świata, dlatego pociski tego typu pozostają najbardziej dostępne w Afganistanie, Pakistanie, Somalii, Jemenie, Angoli i w innych tego typu krajach. Niektóre źródła podają, że około 27 różnego rodzaju organizacji i grup terrorystycznych posiada w swoich arsenalach PPZR-y.

⁵⁸ P. J. Caffera, *Are Shoulder-Launched Guided Missiles a Real Threat?*, patrz: http://www.iasa.com.au/folders/Security_Issues/dosamspose, November 25, 2002.

⁵⁹ J. Mintz, „US Acts to Thwart Missile Threat Against Airliner”, *Washington Post* 2003, January 15.

⁶⁰ V. Walt, *Portable Missile Concern Senators*, „USA Today” 2002, December 2, p. 1.

Należy podkreślić, że zagrożenie od PPZR-ów dla statków powietrznych cywilnej komunikacji lotniczej nie jest nową formą ataku terrorystycznego (o czym świadczą przykłady z historii lotnictwa cywilnego), ale ostatnio zaczyna być coraz bardziej znacząca. Zasadniczo typowymi aktami terroru wymierzonego w cywilną komunikację lotniczą pozostają nadal uprowadzenia samolotów i różnego rodzaju ataki bombowe, w portach lotniczych i na pokładach samolotów. W okresie od 1947 do 1996 roku uprowadzenia stanowiły około 87% wszystkich działań wymierzonych przeciwko komunikacji lotniczej, a wśród działań o podłożu „czysto” terrorystycznym średnio 63%. Drugą w kolejności formą ataku było i jest podkładanie ładunków wybuchowych, a zaraz potem ataki przy użyciu różnego rodzaju uzbrojenia w stosunku do samolotów (na ziemi i w powietrzu)⁶¹.

Zdarza się, że w działaniach terrorystów wykorzystywani są również pracownicy obsługi lotniska. Sposób ten zastosowany został podczas głośnych swego czasu zamachów na dwa rosyjskie samoloty pasażerskie (Tu-154B i Tu-134A), przeprowadzonych 24 sierpnia 2004 roku. Samoloty te wystartowały w niemal tym samym czasie z podmoskiewskiego lotniska Domodiedowo – o zgrozo, uważanego za jedno z najlepiej strzeżonych w Rosji. Zaledwie po kilkudziesięciu minutach lotu, w zasadzie w tym samym czasie ok. 22.53, doszło do eksplozji na ich pokładach, w wyniku których obie maszyny runęły na ziemię.

Tu-134 lot nr 1303 linii lotniczych Volga-Aviaexpress wystartował z Moskwy o godzinie 22.30 do rejsu do Wołgogradu z 9 członkami załogi i 35 pasażerami na pokładzie. Z kolei Tu-154 lot nr 1047 linii lotniczych Sybir Airlines wystartował o 22.40 do rejsu z Moskwy do Sochi. Na jego pokładzie znalazło się 8 osób, członków załogi pokładowej oraz 38 pasażerów. Pierwszy z tych Tupolewów rozbił się w obwodzie tulskim, 200 km na południe od Moskwy. W wyniku tej katastrofy zginęły 44 osoby, pasażerowie i załoga. Druga z maszyn zniknęła z radarów kontroli ruchu lotniczego koło Rostowa nad Donem, na południu Rosji. Również w tej katastrofie śmierć poniosły wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie samolotu – 44 osoby. W wyniku dwóch równoległych eksplozji śmierć poniosło ogółem 90 osób.

⁶¹ Patrz:

- P. Wilkinson, B. M. Jenkins, *Aviation terrorism and security*, Londyn 1999, s. 13;
- B. Hofman, *Aviation security and terrorism: a reassessment of the potential threat to air cargo integrators*, "Special Issue on Aviation Terrorism and Security", Autumn 1998, no. 3, vol. 10.



Rys. 16. Szczątki rozbitego po wybuchu ładunku bombowego w powietrzu samolotu Tu-134 lot nr 1303 linii lotniczych Volga-Aviaexpress

Choć początkowo władze rosyjskie nie chciały przyjąć wersji z zamachami bombowymi na pokładach tych dwóch Tupolewów to ostatecznie badania szczątków obu tych maszyn potwierdziły wcześniejsze złowrogie hipotezy, że były to zamachy bombowe. Ich sprawcami, a raczej sprawczyniami okazały się być dwie Czechenki, tzw. „czarne wdowy”. Kobiety czeczeńskie w roli zamachowców-terrorystów stały się swego rodzaju symbolem terroryzmu czeczeńskiego. Wcześniej samobójcze zamachy bombowe były z reguły domeną mężczyzn. W ostatnim okresie widać, że w coraz większym zakresie kobiety stają się nosicielami ładunków wybuchowych odgrywając rolę żywych bomb. Najbardziej znane są oczywiście przypadki czeczeńskich zamachów bombowych w wykonaniu kobiet.

Trzeba zauważyć, że z ogólnej liczby 112 dotychczas dokonanych samobójczych czeczeńskich zamachów bombowych, aż 48 zostało przeprowadzonych przez kobiety. Pierwszą znaną *shahidką* (męczennicą za wiarę) była kuzynka słynnego komendanta Arbi Sarajewa – Khava Sarajew. W dniu 7 czerwca 2000 r. wjechała ona ciężarówką wypełnioną materiałami wybuchowymi w tymczasowy ośrodek dowodzenia OMON-u (jednostki sił specjalnych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Rosji), zabijając dwóch i ciężko raniąc pięciu innych żołnierzy rosyjskich. Od tej chwili kobiety czeczeńskie, które w wyniku działań wojennych straciły swych mężów, braci i dzieci, zaczęły mścić ich śmierć poprzez samobójcze akcje odwetowe. Największą w tym

zakresie był zamach w teatrze na Dubrowce, gdzie po szturmie sił porządkowych znaleziono przepasane ładunkami wybuchowymi ciała 19 czeczeńskich kobiet⁶².

Odnosząc się do sytuacji w Czeczenii należy podkreślić, że w tym kraju w powietrze wysadzają się również całe rodziny. Do pierwszego „rodzinnego zamachu samobójczego” doszło na terenie zbuntowanej republiki w grudniu 2002 r. Załadowany po brzegi materiałami wybuchowymi Kamaz, za kierownicą którego siedział ojciec, a u jego boku córka oraz osobowy Żiguli kierowany przez syna, uderzyły jednocześnie w jeden z budynków władz tymczasowych. Ogromną determinację Czeczenów należy postrzegać przez pryzmat ofiar, jakie pochłonął już ten konflikt. Szacunkowe dane pochodzące ze źródeł pozarządowych mówią, że prawie 180 tys. obywateli tego kraju straciło życie, a 300 tys. kolejnych zmuszonych zostało do opuszczenia swoich domów rodzinnych⁶³.

Z relacji liderów różnych grup terrorystycznych wynika, że kobiety chętniej i częściej od mężczyzn zgłaszają chęć przyjęcia w szeregi *szahidów*. Psychologowie podkreślają przy tym, że autodestrukcyjny pęd kobiet wynika, z faktu posiadania przez nie większej niż męska wrażliwości. Zamachy samobójcze to w praktyce terrorystycznej zjawisko bardzo złożone, posiadające przy tym nie tylko wymiar socjologiczny i psychologiczny, ale również organizacyjny i polityczny. Co ciekawe to pomimo swej stosunkowo długiej już historii, do dziś nie udało się go w pełni zbadać i wyjaśnić.

Praktyka pokazuje, że zazwyczaj służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę są mniej drobiazgowo podczas kontroli kobiet. Dlatego na przykład palestyńskie organizacje terrorystyczne, w sytuacji zaostrzenia przez Izraelczyków kontroli na przejściach granicznych rozpoczęły szerszą rekrutację kobiet do swych szeregów. Żołnierze Izraelcy mniej uwagi poświęcają kobietom, a te udając, że na przykład są w ciąży, zdolne są do przenoszenia znacznej ilości ładunków wybuchowych.

Aspekt ten wykorzystały również dwie czeczeńskie sprawczynie zamachów na pokładach Tupolewów. Kobiety te przyleciały do portu lotniczego Domodiedowo na niespełna trzy godziny przed startem swoich „docelowych” rejsów, do Soczi i Wołgogradu. Do Moskwy przyleciały z Makaczkała o godz. 19.45 w towarzystwie dwóch Czeczenów. Co ciekawe, to obie te pary zostały bardzo szybko wyłowione z tłumu

⁶² Patrz: www.polskieradio.pl/krajiswiat/archiwum z dn. 10.12.2007.

⁶³ Tamże.

pasażerów w moskiewskim porcie jako podejrzane. Cała czwórka trafiła na lotniskowy posterunek policji, gdzie ostatecznie zatrzymano dwóch mężczyzn, a kobiety, jako mniej podejrzane zwolniono.

Czeczenci kupiły bilety w ostatniej chwili i aby już nie niepokojone dostać się na pokłady samolotów, przekupiły pracownika portu lotniczego wręczając mu łapówkę o równowartości zaledwie 30 USD. Fakt ten potwierdził później rosyjski prokurator generalny Władimir Ustinow. Stwierdził on, że korupcji uległ pracownik linii lotniczych Sibir, w którego zakresie obowiązków była kontrola podczas rejestracji pasażerów i umieszczania ich na pokładzie samolotu⁶⁴. Co ciekawe, paradoksalnie moskiewskie lotnisko Domodiedowo było uważane za jeden z najlepiej strzeżonych portów lotniczych w Rosji, a mimo to nie udało się uniknąć tej tragedii⁶⁵.

Jednym z najbardziej poruszających opinię światową i mający wpływ na rewizję poglądów na temat terroryzmu, był samobójczy atak dokonany 11 września 2001 roku na WTC w Nowym Jorku. Porywacze celowo wybrali na miejsca startu samolotów ruchliwe porty lotnicze, aby w tłumie jak najmniej zwrócić na siebie uwagi. Terrorysty byli wspierani przez inne grupy działające na ziemi. Tego samego ranka odebrano fałszywe informacje o podłożeniu bomb na 4 innych samolotach. Odwróciło to uwagę służb zajmujących się bezpieczeństwem. Z rozmów telefonicznych pasażerów wynika, że terroryści użyli do zastraszenia noży do otwierania tekturowych opakowań, ostrzy ukrytych w zapalniczkach i żyletek. Udało im się w ten sposób ominąć zabezpieczenia wprowadzone przez służby ochrony lotniska⁶⁶.

Najprawdopodobniej chyba już nigdy nie zostanie wyjaśnione w jaki sposób porywaczom udało się przejąć stery uprowadzonych samolotów. Zapewne jednym z zasadniczych atutów porywaczy było zaskoczenie i błyskawiczny sposób realizacji przyjętego wcześniej planu, co w konsekwencji pozwoliło im skutecznie zastraszyć większość pasażerów i załogi uprowadzonych samolotów. Trzeba również pamiętać o tym, że wcześniej jednym z głównych założeń postępowania załóg pokładowych w tego rodzaju sytuacjach kryzysowych było uleganie terrorystom, w celu stabilizacji sytuacji.

⁶⁴ Patrz: www.radiowizja.pl/fakty_z_dn.10.12.2007_r.

⁶⁵ T. Hypki, *Terror w Rosji*, Skrzydlata Polska 2004 Nr 9.

⁶⁶ J. Frayn Turner, *Wielkie Loty w dziejach Świata*, Bellona, Warszawa 2005, s. 324.



Rys. 17. Pierwsze strony czołowych dzienników na całym świecie zdominowała wiadomość o ataku terrorystycznym bez precedensu.

Przejęcie kontroli nad wszystkimi maszynami musiało być zsynchronizowane, ponieważ po pierwszym sygnale o zagrożeniu nastąpiło by ostrzeżenie innych załóg przebywających w powietrzu oraz wstrzymanie kolejnych startów. Bardzo istotnym aspektem tych uprowadzeń było też błyskawiczne wyłączenie transponderów pokładowych, które to urządzenia w systemie automatycznym współpracują z naziemnymi stacjami kontroli lotów. Sam moment uderzeń na wybrane obiekty musiał być również zgrany w czasie, co przede wszystkim było warunkiem uniknięcia przechwycenia i zestrzelenia uprowadzonych odrzutowców pasażerskich przez myśliwce systemu obrony powietrznej. Dlatego też poszczególne uderzenia musiały nastąpić w krótkich odstępach czasu po sobie. Niemniej ważnym aspektem powodzenia całej tej operacji była pogoda. Złe warunki atmosferyczne mogły wręcz uniemożliwić zrealizowanie tego planu. Być może zatem do ostatniej chwili trwały jeszcze konsultacje co do warunków realizacji całego tego przedsięwzięcia.

Na podstawie doświadczeń z różnych zamachów wiadomo, że proces przygotowania danej akcji terrorystycznej pochłania nawet okres kilku lat. W tym czasie zazwyczaj zupełnie inne zespoły terrorystów zbierają informacje o potencjalnych obiektach uderzeń i wszystkich rzeczach mogących mieć wpływ na powodzenie ewentual-

nego ataku. Po dogłębnej analizie takich informacji do akcji wkracza grupa logistyczna, która wstępnie przygotowuje grunt pod przyszłą operację. W końcu samego już ataku dokonuje grupa uderzeniowa. Zazwyczaj terroryści nie angażują do swoich akcji specjalnie wyrafinowanej techniki, czy najnowszych technologii militarnych. To najczęściej, albo prawie zawsze pomysłowość i niekonwencjonalne rozwiązania leżą u podłoża powodzenia ataków terrorystycznych. Tak też było i w tym przypadku, kiedy bez użycia typowej broni masowego rażenia – broni chemicznej, biologicznej, czy nuklearnej – udało się terrorystom osiągnąć poziom około trzech tysięcy ofiar śmiertelnych.

Trzeba jednak zauważyć, że w swej istocie atak z 11 września 2001 r. nie był zupełnie nowym rozwiązaniem. 31 lat wcześniej, 6 września 1970 r., terroryści z Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny dokonali jednego dnia trzech uprowadzeń samolotów komunikacyjnych, a następnego dnia jeszcze jednego. Trzy z tych czterech akcji zakończyły się ich pełnym sukcesem i samoloty skierowane zostały na pustyne lotnisko w Jordanii. Ostatecznie jednak wszystkich zakładników uwolniono. W 1982 r. w sierpniu innym palestyńskim terrorystom udało się umieścić ładunki bombowe na pokładach dwóch samolotów pasażerskich amerykańskich linii lotniczych Pan Am. Z kolei w czerwcu 1985 r. grupa separatystów sikhijskich usiłowała uprowadzić równocześnie trzy samoloty. W roku 1994 znany terrorysta Ramzi Yousef planował porwanie i następnie zniszczenie dwunastu maszyn.

Trzeba jednak też zauważyć, że grupowe ataki samobójcze należą jednak do rzadkiej praktyki terrorystycznej, dlatego fakt, że w zamachach z 11 września zginęło co najmniej 19 zamachowców jest również bardzo znamienym elementem tego ataku. Z dostępnych w tym zakresie informacji wynika, że nie jest wykluczone, iż 13 z nich do końca nie wiedziało, że uczestniczą w misji samobójczej. Po zamachach znalezionych zostało tylko sześć listów pożegnalnych. Istnieją w tym względzie domniemania, że większość zamachowców była do końca przekonana, że mają tylko porwać samolot.

Zamachy z 11 września 2001 r. obliczone były na wielki rozgłos, był to spektakularny czyn dokonany na symbol władzy i dostatku supermocarstwa. Uprowadzone 4 samoloty wykorzystano, niczym pilotowane pociski „powietrze–ziemia”, w celu zadania jak największych strat. Pomysł nie był zupełnie nowatorski, a mimo to całkowicie obnażył słabość zabezpieczeń w portach lotniczych i w samolotach. Wcześniej w 1994 roku bojownicy algierskiej Zbrojnej Grupy Islamskiej próbowali dokonać niemal

identycznej akcji terrorystycznej uprowadzając pasażerski samolot linii lotniczych Air France z 283 pasażerami na pokładzie, z zamiarem spowodowania jego eksplozji w powietrzu nad Paryżem lub uderzenia nim w Wieżę Eiffla, co miało spowodować dodatkowe ofiary w wyniku upadku płonącego wraku maszyny⁶⁷. Jak widać służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo nie uczą się zawsze na cudzych błędach i doświadczeniach. Jak stwierdził doradca prezydenta RP ds. bezpieczeństwa: współpraca ze specjalistami – antyterrorystami ze Stanów Zjednoczonych i Izraela wykazała, że „w żadnej z tych służb nikt nigdy nie postawił tezy, że ktoś może wykorzystać statki powietrzne do ataków samobójczych na terenie Stanów Zjednoczonych”⁶⁸.

11 września 2001 r. w godzinach 7.55-8.15 czasu Wschodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych zamachowcy zajęli miejsca w czterech samolotach odlatujących z Newark, Waszyngtonu i Bostonu. O godz. 8.46 pierwszy z uprowadzonych samolotów Boeing typu B767-223ER należący do linii lotniczych American Airlines, lot nr 11 z Bostonu, uderza w północną wieżę World Trade Center na dolnym Manhattanie; na pokładzie znajdowało się 81 pasażerów (w tym 5 terrorystów) i 11 członków załogi.



Rys. 18. Pierwszy z uprowadzonych samolotów uderza w pierwszą z wież WTC.

⁶⁷ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – wydolność ...*, wyd. cyt., s. 20.

⁶⁸ J. Dziewulski – były doradca prezydenta RP ds. bezpieczeństwa, wypowiedź na Konferencji *Zagrożenia terrorystyczne a ochrona granic i lotnisk*, 4 października 2006, Warszawa.

Uderzenie to spowodowało powstanie w budynku ogromnej dziury. Wkrótce wybuch pożar, który odciął drogę ucieczki ludziom znajdującym się w chwili uderzenia na wyższych piętrach. W budynku znajdowało się w tamtej chwili około połowy pracowników. Początkowo media podały informację, że w WTC uderzyła jedynie niewielka awionetka. Nikt nie potwierdzał wersji, mówiącej o uderzeniu dużego samolotu pasażerskiego. Przerażeni mieszkańcy Nowego Jorku wpatrywali się z niedowierzaniem w kłęby dymu unoszące się nad wieżą. Na miejsce katastrofy skierowane zostały pierwsze jednostki straży pożarnej, policji i pogotowia.

O godz. 9.03 już na oczach milionów ludzi z całego świata oglądających na żywo relację z Nowego Jorku, do płonącego World Trade Center zbliżył się drugi z porwanych odrzutowców pasażerskich Boeing typu B767-222 linii lotniczych United Airlines lot nr 175 z 56 pasażerami (w tym 5 terrorystami) i 9 osobami załogi na pokładzie. Samolot wbił się w południową wieżę WTC pomiędzy 79. a 84. piętro.



Rys. 19. Drugi z uprowadzonych samolotów zbliża się do drugiej wieży WTC.

Nastąpił gigantyczna eksplozja. W obu budynkach znajdowało się w tym momencie w pracy około 25 tys. osób. Znajdowała się też tu pewna grupa turystów pragnących podziwiać z tarasu widokowego jednej z wież panoramę Manhattanu. Chwile później do południowej wieży wkraczają pierwsi policjanci i strażacy. Wiadomo, że

dwóm ze strażaków udało się dotrzeć aż do 78. piętra. Swoją ofiarność podczas akcji ratowniczej przyłaciło życiem 343 z nich⁶⁹.

W zaistniałej sytuacji o godz. 9.17 amerykańskie władze lotnicze nakazały zamknięcie wszystkich lotnisk w rejonie Nowego Jorku. Nieco później o 9.40 Federalna Agencja Lotnicza po raz pierwszy w historii Stanów Zjednoczonych zakazała jakichkolwiek lotów nad terytorium USA. Trzy minuty później, o godz. 9.43 kolejny już samolot American Airlines, lot nr 77 Boeing typu B757-223 z 58 pasażerami (w tym 5 terrorystami i 6 osobową załogą na pokładzie uderzył w znajdujący się na obrzeżach Waszyngtonu budynek Pentagonu.



Rys. 20. Trzeci uprowadzony odrzutowiec uderza w budynek Pentagonu.

W wyniku tej katastrofy oprócz pasażerów lotu 77 zginęło również 125 osób personelu znajdującego się w strefie uderzenia. Natychmiast rozpoczęła się ewakuacja pozostałych części ogromnego gmachu. W tym czasie zarządza się również ewakuację Białego Domu i Kapitolu. Bieżące doniesienia CNN przypominały sceny jak z filmu sensacyjnego: pożar na Kapitolu, pożar i wybuch samochodu-pułapki

⁶⁹ Patrz: <http://serwis.gazeta.pl/swiat> - 11 września minuta po minucie.

przed budynkiem Departamentu Stanu, pożar w ogromnym centrum handlowym pod Waszyngtonem⁷⁰.

Pięć minut po godzinie dziesiątej zawaliła się południowa wieża WTC, pięć minut później o godz. 10.10 czwarty z uprowadzonych samolotów należący do linii lotniczych American Airlines Boeing typu B757-222 rejs nr 93 z 38 pasażerami (w tym 4 terrorystami) i 7 osobową załogą na pokładzie rozbił się w terenie niezabudowanym stanie Pensylwania, na południe od Pittsburga. Jak się później okazało, pasażerowie tego samolotu podjęli walkę z porywaczami, których prawdopodobnym obiektem ataku miał być Biały Dom lub Kapitol.



Rys. 21. Miejsce katastrofy czwartego z uprowadzonych samolotów.

Wkrótce amerykańskie władze lotnicze ogłosiły kolejny komunikat informując, że wszystkie rejsy transatlantyckie zmierzające właśnie do Stanów Zjednoczonych zostaną skierowane do lądowania na lotniskach w Kanadzie. O godz. 10.28 doszło do zawalenia się drugiej – północnej – wieży WTC. Po najwyższych dotychczas budowach w Nowym Jorku zostały już tylko gruzy, kłęby dymu i kurzu. Kilka minut po 12 w południe podjęto decyzję o ewakuacji portu lotniczego w Los Angeles, gdzie

⁷⁰ Tamże.

miały wylądować trzy z uprowadzonych samolotów, a chwilę potem również lotniska w San Francisco – docelowego dla czwartej z porwanych maszyn.

O 12.30 czasu Wschodniego Wybrzeża Stanów Zjednoczonych w Polsce na lotnisku Okęcie wylądował samolot naszego narodowego przewoźnika PLL LOT zawrócony z trasy do Nowego Jorku. W tym czasie w przestrzeni powietrznej nad Stanami Zjednoczonymi znajdowało się jeszcze 50 samolotów, ale żadna z załóg nie zgłaszała już kłopotów z terrorystami na pokładzie. Dwie godziny później o 14.30 Federalna Agencja Lotnicza zakomunikowała, że wszystkie przebywające wcześniej w przestrzeni powietrznej USA samoloty pasażerskie wylądowały bezpiecznie i od tego czasu wprowadza się zakaz ruchu lotniczego do odwołania⁷¹.

Zamachy z 11 września pochłonęły łącznie blisko 3 tys. ofiar śmiertelnych. Ustalono ostatecznie, iż w ich wyniku zginęły 2752 osoby (stan na 29.10.2003 r.), w tym odnotowano pięciu Polaków. Znaczne straty osobowe poniosły różnego rodzaju służby miejskie, głównie straż pożarna i policja – w trakcie podjętych akcji ratunkowych poległo ponad trzystu funkcjonariuszy. Ustalając liczbę ofiar i ich tożsamość po raz pierwszy w historii posłużono się na tak wielką skalę badaniami materiału genetycznego, które były praktycznie jedynym sposobem identyfikacji szczątków ofiar⁷².

Zamach na World Trade Center był pierwszą udaną operacją terrorystyczną tego rodzaju i pociągnął za sobą więcej ofiar i strat materialnych niż jakikolwiek inny akt terroru w dotychczasowej historii Stanów Zjednoczonych i świata. Zaczęto zatem szukać jego przyczyn, skupiając się między innymi na słabych punktach systemu bezpieczeństwa w amerykańskim lotnictwie komunikacyjnym. Szybko wyszło na jaw, że w ostatnim okresie uwaga przedstawicieli branży lotniczej skupiała się na redukcji kosztów i zwiększaniu ruchu, przy jednoczesnych zaniechaniach w sferze bezpieczeństwa. Linie lotnicze rozpoczęły promocję biletów elektronicznych, które były tańsze, ale niestety zmniejszają możliwość dokumentowania posunięć klientów. Promowano również prowadzenie odprawy bagażowej poza portem lotniczym – na przykład w hotelach – rozwiązanie takie redukowało kolejki przy punktach odprawy na lotniskach, ale nastrocza sporo problemów właśnie natury bezpieczeństwa i ochrony.

Kontrola służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na lotniskach, z których wystartowały uprowadzone 11 września 2001 r. samoloty wykazała szereg nieprawidłowości w ich działaniu. Okazało się, że ochrona była zazwyczaj wynajmowana

⁷¹ Patrz: <http://serwis.gazeta.pl/swiat> - 11 września minuta po minucie.

⁷² Patrz: http://pl.wikipedia.org/wiki/Zamach_na_World_Trade_Center_i_Pentagon

przez linie lotnicze. Przy czym kontrakty podpisywano z osobami godzącymi się na najniższą pensję, dążąc oczywiście do obniżania kosztów. Personel ochrony przechodził zaledwie jednodniowe przeszkolenie, a poza tym rotacja pracowników na tych stanowiskach była bardzo wysoka. Na przykład w porcie lotniczym Logana w Bostonie, z którego wystartowały dwa porwane tego dnia samoloty, przeciętny okres zatrudnienia pracownika ochrony wynosił trzy miesiące. Z kolei w porcie Dullesa w Waszyngtonie, z którego swój tragiczny rejs rozpoczęła trzecia z uprowadzonych maszyn, personel ochrony stanowiły w około 80% osoby nie posiadające amerykańskiego obywatelstwa. Inspektorzy stwierdzili, że do rzadkości należały przypadki otwierania toreb podczas kontroli manualnej bagażu podręcznego. Operatorzy obsługujący kontrolne urządzenia rentgenowskie nie mieli obowiązku zatrzymywania każdego bagażu i sprawdzania go osobno, tak jak to robi się już od dawna w Europie. Bagaż tak szybko przepływał przez urządzenie kontrolne, że obraz na monitorze był wręcz rozmazany. W tej sytuacji terroryści wchodzący na pokład samolotu nie mieli najprawdopodobniej większych problemów z wniesieniem drobnych ostrzy. W tym przypadku najprostszym sposobem było włożenie noża pomiędzy dwie grube książki, co na monitorze urządzenia rentgenowskiego dawało obraz jedynie grubej ciemnej linii. Obrócenie torby lub jej kontrola manualna szybko zdemaskowała by tą sztuczkę, ale operatorzy tych urządzeń nie mieli obowiązku prowadzenia tak dokładnych kontroli. Dlatego jednym z najbardziej niepokojących aspektów wrześnieowych ataków był fakt, że 19 terrorystów „nie obeszło” ochrony, ale przeszło przez standardową procedurę. Przeszli przez punkty kontrolne na czterech różnych lotniskach (w Bostonie, w Newark w stanie Nowy Jork, w Dulles w północnej Wirginii w pobliżu Waszyngtonu oraz w Portland w stanie Maine) i żaden pracownik ochrony (operator) nie zauważył co wnoszą na pokład⁷³.

Kontrola wykazała również niedostateczny poziom bezpieczeństwa w zakresie nadzoru nad pracownikami portu lotniczego i personelem lotniczym, choć po głośnym incydencie z 1987 r. miało to się zmienić. W grudniu tegoż roku świeżo zwolniony pracownik Pacific Southwest Airlines uzbrojony w pistolet obszedł wykrywacze metalu na lotnisku LAX (Los Angeles) machając jedynie nieważnym już identyfikatorem pracownika linii lotniczych. Wszedł na pokład jednego z samolotów, po starcie którego zastrzelił obu pilotów, a następnie sam popełnił samobójstwo, powodując w

⁷³ J. F. Hoge, G. Rose, *11 września 2001... wyd. cyt.*, 129

konsekwencji katastrofę, w której zginęło jeszcze 42 osoby. Po tym wydarzeniu amerykańska administracja lotnicza nakazała, aby personel linii lotniczych również podlegał kontroli na wykrywaczu metali przed wejściem na pokład, jak wszyscy inni pasażerowie. Niestety praktyka pokazuje, że nadal zasada ta nie jest przestrzegana.

Wiele zastrzeżeń budziły też regulacje prawne dotyczące zasad bezpośredniego dostępu do na płyty postojowe i do znajdujących się tam samolotów. Okazało się, że w większości portów lotniczych członkowie personelu naziemnego w praktyce nie podlegają żadnej kontroli. Znamiennym w tym względzie był fakt że noże do cięcia tektury, jak te wykorzystane podczas zamachów 11 września, znaleziono ukryte w schowkach foteli oraz koszach na odpadki w dwóch samolotach pasażerskich, które miały również wystartować tego dnia, ale ich starty zostały wstrzymane, gdy rozpoczął się atak. Choć do końca nie wiadomo, czy miało to związek z tą właśnie akcją terrorystyczną, ale było pewne, że komuś udało się umieścić je tam niepostrzeżenie i musiała to być osoba z obsługi naziemnej.

Po stwierdzeniu niedociągnięć w zakresie ochrony portów lotniczych pojawiły się następnie wątpliwości co do poziomu bezpieczeństwa samych samolotów pasażerskich. Jedną z pierwszych i najpoważniejszych wątpliwości wzbudzał fakt, że na samolotach można było wyłączyć transpondery. Te aktywne, pokładowe urządzenia odzewowe w normalnym trybie pracy są podstawowym źródłem informacji dla stacji kontroli naziemnej o danym statku powietrznym. Jeśli zostaną wyłączone to samolot widnieje na radarze jako bardzo słabe echo, a jego parametry lotu stają się praktycznie nie do określenia; w skrajnym przypadku maszyna taka może całkowicie „zniknąć” ze wskaźnika radarowego. Zamachowcy z 11 września posiadali wiedzę w tym zakresie i dlatego jedną z pierwszych czynności po przejęciu kontroli nad wprowadzonymi samolotami było wyłączenie transponderów. W sytuacji kiedy kontrolerzy ruchu lotniczego tracą na swoich wskaźnikach odczyty z transponderów pokładowych oraz urywa się łączność radiowa to zakłada się, że dany samolot uległ katastrofie.

Zasady pracy wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym stacji radarowych i współpracujących z nimi urządzeń pokładowych, w sytuacji wyjścia z pracy tych drugich nie pozwalają na efektywną kontrolę lotu takiego statku powietrznego. Dlatego na przykład myśliwce obrony powietrznej pojawiły się nad Nowym Jorkiem dopiero po około 10 minutach po tym, jak drugi z wprowadzonych samolotów uderzył w połu-

dniową wieżę World Trade Centre. Z kolei nad Waszyngtonem samoloty bojowe zjawily się mniej więcej po 5 minutach od uderzenia w Pentagon.

Innym aspektem związanym z bezpieczeństwem samolotów jest problem zabezpieczenia drzwi kabiny pilotów. Drzwi kokpitu w odrzutowcach pasażerskich nie stanowiły żadnej bariery ochronnej, a raczej lekkie „przepierzenie” podobne do tego przy toaletach pokładowych. Uzasadnienie dla tak „delikatnej” konstrukcji tego elementu wyposażenia samolotów komunikacyjnych stanowiła procedura awaryjnego opuszczania kabiny przez pilotów po lądowaniu awaryjnym.

Wzmocnienie drzwi do kokpitu stało się jednym z głównych zaleceń pokontrolnych. Warto przy tym zwrócić uwagę, że Izraelskie linie lotnicze El Al – najbardziej zagrożone na ataki terrorystyczne – są pod tym względem już od dawna dobrze zabezpieczone. Ich samoloty mają ryglowane, stalowe drzwi do kabiny pilotów z opancerzonymi zawiasami, których nie sposób podważyć, czy odstrzelić. Drzwi te otwierane są wyłącznie od środka. Do celów ewakuacji z kokpitu, jedno z okien zaprojektowano tak, aby wypadało na zewnątrz i żeby można było opuścić przez nie drabinę sznurową. Co ciekawe od czasu wprowadzenia w izraelskich samolotach „pancernych” drzwi do kokpitu, nie zdarzyło się żadne uprowadzenie takiej maszyny.

Innym znamiennym elementem bezpieczeństwa na pokładzie samolotu jest kwestia znajdowania się tam broni. Do czasu ataków z 11 września pilotom zabraniano wnoszenia na pokład samolotu nawet kieszonkowych scyzoryków, choć paradoksalnie znajdowały się one w tym okresie na liście rzeczy dozwolonych do wnoszenia przez pasażerów. Po wydarzeniach z 11 września amerykańskie stowarzyszenie zrzeszające pilotów liniowych zaczęło się domagać, żeby w kokpitach znalazły się jakieś nieśmiercionośne odmiany broni, takie jak paralizatory elektryczne, czy pałki. Pojawiły się również postulaty, by piloci przechodzili specjalne kursy posługiwania się bronią i mieli pozwolenie na wnoszenie na pokład samolotów broni załadowanej plastikowymi pociskami, które nie mogą uszkodzić kadłuba samolotu. Propozycje te jednak uznano za zbyt kontrowersyjne i odstąpiono od ich wdrożenia w życie.

Alternatywą dla pilotów wyposażonych w broń osobistą stają się latający agenci ochrony. W tym miejscu też warto podkreślić, że jest to już od dawna stosowana praktyka przez izraelskiego przewoźnika – linie lotnicze El Al. Przynajmniej jeden taki agent udający „zwykłego” pasażera bierze udział w każdym rejsie tego przewoźnika. Co prawda Stany Zjednoczone też korzystały z tej formy zapewniania bez-

pieczeństwa na pokładach swych samolotów komunikacyjnych, ale amerykańska formacja latających agentów ochrony była tak nieliczna, że uzbrojony ochroniarz znajdowała się na pokładzie w mniej niż 1% rejsów. Po wydarzeniach wrześniowych zalecono powołanie do życia nowej organizacji „latających” agentów, tak żeby można było zabezpieczyć znacznie większą grupę z około 25 tysięcy samolotów startujących każdego dnia z amerykańskich lotnisk.

Bardzo istotnym ogniwem systemu bezpieczeństwa na pokładzie samolotu jest oczywiście sama załoga – ludzie. Jednym z kolejnych pytań, które pojawiło się po 11 września była kwestia, dlaczego cztery składy pilotów, wśród których byli dawni wojskowi (oficerowie sił powietrznych), oddały stery swych maszyn w ręce porywaczy uzbrojonych jedynie w szczyrorki i noże do cięcia tektury? Paradoksalnie odpowiedź na to pytanie może być bardzo prosta i oczywista – mogło obyć się bez żadnej walki. Ponieważ załogi samolotów pasażerskich były do tej pory szkolone, że mają ulegać żądaniom ewentualnych porywaczy, do oddania kierowania maszyną w ich ręce włącznie. Zasada ta wynika z dotychczasowej praktyki w tym zakresie.

Fala uprowadzeń samolotów pasażerskich jaka zalała lotnictwo cywilne w latach 70. pokazała, że większość porywaczy miała najczęściej cel związany z różnego rodzaju wymuszeniem – pieniędzy, zmiany miejsca lądowania samolotu, uzyskania jakichś ustępstw ze strony rządu, do którego należał dany samolot lub którego obywatelami była większość uprowadzonych pasażerów lub po prostu ściągnąć uwagę na siebie i swoje problemy. Stąd amerykańskie linie lotnicze nakazywały swym pilotom spokojne wypełnianie wszystkich poleceń porywaczy i dążenie do sprowadzenia maszyny na ziemię, gdzie problem miały rozwiązywać już specjalne oddziały antyterrorystyczne.

Przyjmowano założeni, że każdy porywacz będzie w końcu chciał gdzieś wylądować. Porwanie samolotu odnoszone jest wprost do wzięcia zakładników, a w takim przypadku kryminolodzy zgodnie twierdzą, że najlepszym sposobem odnoszenia się do przestępców jest unikanie prowokacji i wyczekiwanie. Ujawniono, że nieoficjalnie niektóre amerykańskie linie lotnicze uważają, że posłuszne wypełnianie żądań porywaczy przez ich załogi samolotów jest również dobrą strategią prawną na wypadek późniejszych roszczeń odszkodowawczych. Ponieważ w sytuacji, kiedy to porywacz przejmuje kontrolę nad samolotem i następstwem tego jest katastrofa, to odpowiedzialność danego przewoźnika może być uznana za ograniczoną. Z kolei w sytuacji kiedy załoga na pokładzie stawia czynny opór, w wyniku czego dojdzie do

zniszczenia samolotu, to taka linia lotnicza może być uznana za winną i odpowiedzialną tego zajścia. Tym sposobem podtrzymywany jest etos zachowywania pasywnej postawy podczas porwania.

Wydaje się jednak, że służby odpowiedzialne za szkolenie personelu pokładowego nie dość czerpały nauki z doświadczeń w zakresie wcześniejszych prób użycia samolotów pasażerskich jako sterowanych pocisków. Jeszcze w 1993 r. Pentagon zlecił badania, których celem było między innymi określenie, czy maszyny lotnictwa pasażerskiego mogą być wykorzystane w takiej właśnie roli. Wyniki potwierdziły postawioną na wstępie tych badań hipotezę, choć nie były one specjalnie upublicznione. Niemniej powszechnie znany był – wspomniany już tu wcześniej – przypadek uprowadzania Airbusa francuskich linii lotniczych Air France w 1994 r. w Algierze. Maszyna ta wraz z porywaczami zmierzała do Paryża i tylko brawurowa akcja francuskich komandosów przeprowadzonej podczas międzylądowania na lotnisku w Marsylii pozwoliła uniknąć tragedii podobnej do tej z Nowego Jorku. W wyniku szturm pododdziału antyterrorystycznego zostali uwolnieni wszyscy uprowadzeni pasażerowie, a porywacze zabici. Na pokładzie znalezionych zostało dwadzieścia lasek dynamitu i zapiski porywaczy świadczące o tym, że mieli oni zamiar dokonać samobójczego ataku na wieżę Eiffla w Paryżu. Po tym przypadku zdawać by się mogło, że służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo przewozów lotniczych zwrócą na ten aspekt większą uwagę – tak się jednak nie stało i nadal szkolono pilotów, że mają ulegać porywaczom.

Tuż po zamachach 11 września miał miejsce kolejny wypadek, w którym tylko reakcja stewardessy i pasażerów uchroniła wielu ludzi przed kolejną tragedią, której sprawcą miał być tzw. „shoe bomber”. Richard Reid terrorysta powiązany z Al Kaidą i zamachami z 11 września, przemycił 22 grudnia 2001 roku na pokład samolotu American Airline lot nr 63, realizującego rejs z Paryża do Miami, ładunek wybuchowy umieszczony w bucie. Aby zdetonować ładunek musiał podpalić lont. W trakcie kiedy zapalał zapałkę czujna stewardessa obserwując dziwne zachowanie tego pasażera podniosła alarm. W zasadzie chyba zupełnie przypadkowo udało się uniknąć prawdziwej tragedii⁷⁴.

W lipcu 2006 roku świat obiegła informacja o udaremnieniu ataków na samoloty, które miały wystartować do Stanów Zjednoczonych z lotnisk w Wielkiej Brytanii.

⁷⁴ B. Duff, *Specjalista ... wyd. cyt.*

Ładunki wybuchowe miały mieć postać cieczy, przemycanej na pokład jako kosmetyki lub napoje. Metoda ta była już wcześniej zastosowana. W styczniu 1995 roku w ramach operacji „Bojinka” prowadzonej przez międzynarodowe służby bezpieczeństwa udaremniono ataki m.in. na Pentagon oraz próbę zamachu na prezydenta Stanów Zjednoczonych Billa Clintona.

Płynny materiał wybuchowy (nitrogliceryna) miał być przemycany na pokłady samolotów w 14 pojemnikach oznaczonych jak środek oczyszczania szkieł kontaktowych. W 1994 roku terroryści w ramach przetestowania swojego planu dokonali sprawdzenia – swoistej próby generalnej. Ramzi Yousef przemycił pojemnik z nitrogliceryną na pokład samolotu, ukrył ładunek wybuchowy w kamizelce ratunkowej umieszczonej pod fotelem. Następnie w trakcie międzylądowania opuścił samolot. Podczas kolejnego przelotu ładunek eksplodował zabijając pasażera, który zajął fotel terrorysty. Pomimo udanej próby zamachu samolot na szczęście zdołał wylądować bez dodatkowych strat⁷⁵. Wnioski z tego zdarzenia wskazują, że terroryści sprawdzają swoje metody, przygotowują się do ich wykorzystania na szerszą skalę, sprawdzają szczelność systemu bezpieczeństwa na lotniskach.

Zdarzenia z sierpnia 2006 roku potwierdzają, że terroryści podejmują kolejne próby ataków na samoloty pasażerskie. Dla służb ochrony ważna jest świadomość, że nie można lekceważyć żadnej nawet nieudanej czy mało groźnej próby zamachu, gdyż może to być tylko wstęp do czegoś znacznie gorszego. Dzięki pracy wywiadowczej agentów brytyjskich udaremniono zamachy na około 10 lotów samolotów amerykańskich i brytyjskich, mających startować z portów europejskich. Aresztowano 25 muzułmanów urodzonych w Wielkiej Brytanii, którzy planowali w samobójczych atakach zdetonować płynne ładunki wybuchowe. Inicjator akcji Rashid Rauf został aresztowany w Pakistanie⁷⁶.

27 września 2006 r. Polska Agencja Prasowa podała komunikat, że Al Kaida planowała w 2003 r. uprowadzenie jednocześnie 6 samolotów, czyli przeprowadzenie zamachu łądząco podobnego w swych założeniach do tego z 11 września 2001 r. W tym przypadku uprowadzonymi samolotami miały być maszyny pasażerskie startujące z Polski, Czech, Słowacji, Malty Chorwacji i Rumunii. Uprowadzone samoloty

⁷⁵ Tamże.

⁷⁶ H. Rowson, Policjant z Irlandii Północnej, specjalista od bezpieczeństwa na lotniskach. Wykład w trakcie szkolenia *Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi na lotniskach*, 27-29 listopada 2006r., Warszawa-Okęcie, prowadzone w ramach projektu Unii Europejskiej *Twinning Project PL 2004/IB/JH-03*.

miały zostać następnie wykorzystane do samobójczych ataków na londyński port lotniczy Heathrow. Inicjatorem tego zamachu był znany na świecie terrorysta Kalid Szejk Muchamed, który na krótko przed tym zamachem został aresztowany w Pakistanie i dlatego tylko atak ten nie doszedł do skutku. Informacje te mają pochodzić od samego prezydenta Pakistanu Muszrafa.

Wielu tragicznym wypadkom udało się w porę zapobiec. Dzięki działaniu służb operacyjnych nie doszło do planowanych ataków m.in. w Europie. Jeden ze znanych przypadków dotyczy muzułmańskich terrorystów, którzy zamierzali zestrzelić w Holandii, w sierpniu 2006 roku, samolot izraelskich linii El Al. Poinformowała o tym holenderska telewizja, która powołała się na materiały ze śledztwa w sprawie 7 terrorystów, zatrzymanych w październiku 2005 r. Atak miał zostać dokonany na lotnisku Schiphol w Amsterdamie. Ujęci terroryści byli również podejrzewani o planowanie zamachów na holenderskich polityków i budynki rządowe⁷⁷. W związku z wysoką oceną zagrożenia, pochodzącego od przenośnych zestawów przeciwlotniczych, 31 grudnia 2006 r. przedstawiciele izraelskiego przewoźnika El Al (Israeal Airlines) poinformowali o zainstalowaniu w najbliższych dniach 6 systemów antyrakietowych na swoich samolotach pasażerskich, wykonujących loty w rejonach o zagrożeniu terrorystycznym. Koszt jednego systemu o nazwie *Flight Guard* wynosi około 1 mln dolarów⁷⁸.

Trzeba jednak zauważyć, że udział aktów terroryzmu lotniczego w ogólnej liczbie czynów terrorystycznych nie jest mimo wszystko wysoki. Zgodnie z RAND-St Andrews University Chronology of International Terrorism ilość ataków terrorystycznych zwiększyła się na początku lat 90. i tak w roku 1991 – 484, w roku 1992 było ich 43, w 1993 – 360, a w 1994 – 278. Z przeprowadzonych analiz wynika, że aktywność terrorystów zmniejsza się – wzrasta jednak liczba śmiertelnych ofiar. Można zaobserwować okresy wzmożonej działalności terrorystycznej oraz lata nieco spokojniejsze. Występują tu również pewne trendy – np. rosnąca w ostatnich latach, liczba ataków w portach lotniczych. Ataki na samoloty cywilne przy użyciu materiałów wybuchowych są dosyć rzadkimi zdarzeniami w stosunku do ogólnej liczby akcji terrorystycznych. Na przykład w okresie od 1970 do 1979 na ogólną ilość 2537 ataków terrorystycznych – tylko 15 z nich było związanych z podłożeniem ładunku wybuchowego na pokładzie samolotu (co daje 0,006% ogólnej liczby ataków terrorystycznych).

⁷⁷ www.gazeta.pl 22 stycznia 2006.

⁷⁸ www.aviation-safety.net, 21 stycznia 2006 r.

W latach 1980-1989 było ich 12 na ogólną liczbę 3943 (0,003%). Trend ten był ciągle dostrzegalny przez pierwsze 5 lat, tj. od 1990 do 1995 roku: 6 wybuchów bombowych na pokładzie samolotu na ogólną liczbę 1859 zdarzeń terrorystycznych na świecie⁷⁹. W roku 2000 zanotowano 278 aktów terroryzmu, co świadczy o utrzymaniu się liczby ataków na stałym poziomie. Rośnie jednak znacznie liczba aktów terrorystycznych popełnianych w portach lotniczych oraz fałszywych powiadomień o podłożeniu ładunku wybuchowego. Liczba zawiadomień o podłożeniu bomby na pokładzie samolotu lub w porcie lotniczym wzrosła w latach 1992 – 2000 aż 15-krotnie (z 912 do 4617)⁸⁰. Budynek portów lotniczych, parkingi⁸¹ i płyty postojowe wydają się być miejscami, w których zdecydowanie łatwiej zamachowcom przeprowadzić akcje. Nie jest to zjawisko nowe, a jego skala jest coraz większa. W lipcu 1983 roku eksplodował ładunek wybuchowy w podróznym neseserze pozostawionym przy stanowisku odprawowym na lotnisku Orly w Paryżu, zginęło 7 osób, a 56 zostało rannych. Miesiąc później na lotnisku Esenboga w Ankarze w analogicznie przeprowadzonym zamachu zginęło 9 osób, a 78 zostało rannych⁸².

Analiza aktów terroryzmu lotniczego pozwala na wskazać najczęstszych sposobów działania terrorystów, motywów podejmowania akcji oraz właściwości statku powietrznego i infrastruktury naziemnej utrudniających podejmowanie działań osłonowych. Akty terroryzmu lotniczego ze względu na sposób działania polegały głównie na:

- uprowadzeniu samolotu wraz z pasażerami i wzięcie ich jako zakładników,
- przekazaniu ultimatum z pokładu uprowadzonego samolotu do rządu konkretnego kraju, kilku krajów jednocześnie lub organizacji,
- zmuszeniu do lądowania na wskazanym lotnisku i przekazaniu dalszych żądań,
- detonacji ładunku wybuchowego w samolocie podczas czasie lotu,
- wykorzystaniu samolotu ze znajdującymi się na pokładzie pasażerami jak sterowanego pocisku trafiającego w wybrany obiekt przez terrorystów⁸³, a także

⁷⁹ www.essaymania.com z dnia 31 października 2006r.

⁸⁰ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – nowe oblicze terroryzmu*, w: *Terroryzm. Rola sił zbrojnych w zwalczaniu zjawiska*, Materiały z konferencji naukowej, AON, Warszawa 2006, s. 61.

⁸¹ Na przykład niedawny wybuch samochodu na parkingu lotniska w Madrycie w styczniu 2007 roku.

⁸² J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – wydolność współczesnych systemów zapobiegających szczególnym sytuacjom w locie*, w: *Bezpieczne niebo*, Materiały z konferencji naukowej, AON, Warszawa 2002 r., s. 20.

⁸³ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – ... wyd. cyt.*, s. 59.

- zestrzeleniu samolotu,
- ataku w portach lotniczych.

Statki powietrzne są wykorzystywane przez terrorystów jako miejsce podejmowanego działania oraz jako obiekt uderzenia. Wpływ na to mają następujące okoliczności:

- uprowadzenie statków powietrznych jest jednym z najbardziej skutecznych sposobów prowadzących do osiągnięcia celów zamierzonych przez sprawcę,
- minimalne niebezpieczeństwo grożące sprawcom, a jednocześnie duże zagrożenie dla pasażerów i załogi,
- w przypadku uprowadzenia samolotu – łatwość przeniesienia miejsca akcji na każde, dowolne lotnisko (w zasięgu samolotu), będące np. na terenie państwa sprzyjającego terrorystom,
- zaangażowanie niewielkich sił i sprzętu,
- znaczna wartość statków powietrznych z którą liczą się właściciele i państwo,
- w przypadku katastrofy większość pasażerów ponosi śmierć, a terrorysta zachowuje swoją anonimowość⁸⁴.

Można wskazać również czynniki towarzyszące pozostałym elementom infrastruktury lotniczej oraz wynikające ze specyfiki lotnictwa, które działają na korzyść terrorystów:

- procedury załóg lotniczych, które zakładają podporządkowanie się żądaniom porwaczy,
- medialny rozgłos towarzyszący zagrożeniom w lotnictwie,
- łatwość w realizacji zamachu – niemal każdy może stać się pasażerem samolotu. Jeszcze łatwiej dostać się do hal terminalów odlotowo-przylotowych, skorzystać z punktów gastronomicznych, sklepów, zaparkować samochód w pobliżu lotniska, wynająć pokój w hotelach w pobliżu lotniska,
- potencjalnie duże zainteresowanie wielu państw z powodu pochodzenia pasażerów (potencjalnych ofiar) z różnych krajów,
- łatwość naruszenia porządku i bezpieczeństwa komunikacji lotniczej oraz towarzyszące im zainteresowanie mediów i niemożność ukrycia tego przed społeczeństwem,

⁸⁴ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu ...*, wyd. cyt., s. 14.

- zakłócenie pracy, obojętnienie (zajęcie, zniszczenie) budynków służb kontroli lotów może mieć jeszcze dotkliwsze skutki niż porwanie samolotu.

Motywy najczęściej dokonywanych ataków terrorystycznych mają podłoże osobiste lub polityczne. Do osobistych zaliczono:

- chęć osiągnięcia zysku,
- zamiar wydostania się z kraju dla uniknięcia kary grożącej za popełnione wcześniej przestępstwa,
- zwrócenie uwagi na swoją obecność w społeczeństwie lub skupienie uwagi opinii społecznej na głoszone poglądy,
- ucieczkę przed dyskryminacją i prześladowaniem.

Natomiast do pobudek politycznych zalicza się:

- zamiar uprowadzenia wybitnej osobistości przebywającej na pokładzie samolotu,
- chęć obniżenia autorytetu władzy oraz spełnienia określonych żądań politycznych,
- demonstrację w celu zwrócenie opinii publicznej na powstałą sytuację polityczną,
- okazanie dezaprobaty i lekceważenia wobec przyjętych zasad społecznych i porządku prawnego,
- odwet za określoną postawę państwa jego organów lub innych organizacji.

2.2. Reakcje na terroryzm lotniczy

W reakcji na przejawy terroryzmu międzynarodowego władze państwowe poszczególnych krajów starają się neutralizować zagrożenia wywoływane przez organizacje terrorystyczne. W sposób bezpośredni przeciwdziałają atakom terrorystycznym przy wykorzystaniu jednostek regularnych sił zbrojnych lub elitarnych oddziałów antyterrorystycznych. Starają się ponadto, albo nawet przede wszystkim, uniemożliwić terrorystom dokonywanie ich aktów terroru: uprowadzeń, zamachów bombowych, morderstw itp., itd. Dlatego zasadniczym elementem strategii antyterrorystycznej jest zbieranie przez władze państwowe na temat organizacji terrorystycznych i zamiarów ich działania.

Działania antyterrorystyczne skupiane są na dwóch zasadniczych obszarach: zapobieganie atakom terrorystycznym i minimalizowanie skutków już zaistniałych ataków. Stąd w literaturze przedmiotu wyróżnia się:

- działania antyterrorystyczne, które obejmują wszelkie przedsięwzięcia obronne mające na celu ograniczenie wrażliwości na ewentualny atak;
- działania kontrterrorystyczne, które z kolei zawierają w sobie ofensywne, aktywne przedsięwzięcia z użyciem siły⁸⁵.

Kluczem do skutecznego przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym jest doskonały wywiad, realizowany zazwyczaj przez wyspecjalizowane agendy rządowe, których pracownicy dysponują siatkami informatorów oraz wykorzystują nowoczesne metody zbierania informacji. Za pomocą takich środków państwowe ośrodki wywiadowcze określają strukturę grup terrorystycznych, ich strategię i ewentualne przyszłe obiekty ataków. Wszyscy mają jednak świadomość, że żaden rząd nie jest jednak w stanie zapobiec atakom terrorystycznym. W związku z tym większość krajów dysponuje specjalnymi grupami, które interweniują w sytuacji zaistnienia incydentu terrorystycznego. W skład takich specjalistycznych formacji wchodzi oddziały uzbrojone, wyszkolone do bezpośredniego uwalniania przetrzymywanych przez terrorystów zakładników, zespoły saperów, grupy psychologów i ekspertów od technik negocjacyjnych. Trzeba w tym miejscu zaznaczyć, że poza nielicznymi przypadkami, kraje posiadające takie formacje odnoszą sukcesy w walce z terrorystami, których udało się zaskoczyć na pewnym etapie realizacji operacji terrorystycznej.

Zgodnie z opinią izraelskich ekspertów od walki z terroryzmem można wyróżnić trzy zasadnicze fazy ataku terrorystycznego:

- planowanie – najtrudniejsza do wykrycia – na tym etapie rodzi się w zasadzie sam pomysł ewentualnego ataku;
- zbieranie informacji o obiekcie ataku (faza przygotowawcza) – jest to najbardziej dogodna faza do wykrycia zamiarów przyszłych zamachowców, którzy na tym etapie przygotowania ataku mogą zdradzić się obecnością nietypowych ludzi w miejscach, gdzie takich ludzi zwykle nie ma, albo nie powinno być itp.;
- wykonanie (realizacja) – na tym etapie w grę wchodzi ewentualne zatrzymanie sprawców i przeprowadzenie akcji odwetowej⁸⁶.

W świadomości międzynarodowej od dawna już panuje przekonanie, że zwalczanie międzynarodowego terroryzmu wymaga współpracy. W związku z tym zawie-

⁸⁵ NATO's military concept for Demence against terrorism, za: Lupa M., *Udział Żandarmerii Wojskowej w zwalczaniu terroryzmu*. Materiały z konferencji naukowej. Zielonka 2006, s. 205.

⁸⁶ K. Jałoszyński, *Globalny system wczesnego ostrzegania (AWACS) – czy ludzkość wymyśli nowoczesny system wykrywania i monitorowania zagrożeń terrorystycznych*. Materiały z konferencji naukowej. AON Warszawa 2006, s. 151-152.

ranych jest mnóstwo różnego rodzaju umów i porozumień rządowych traktujących o strategii walki z terroryzmem, choć daje się też zauważyć, że efektywną współpracę w tym względzie zakłócają czasami partykularne interesy niektórych państw. W praktyce okazuje się, że najlepsze efekty w sferze zwalczania terroryzmu okazują się być nieformalne kontakty organów bezpieczeństwa i służb wywiadowczych zainteresowanych krajów.

Na polu współpracy międzynarodowej szczególnego postępu dokonała Europa Zachodnia, która szczególnie została zarażona aktami terroru w ostatnim okresie. Ministerstwa właściwe do spraw wewnętrznych państwa członkowskich Unii Europejskiej, ich policje i służby wywiadu poczynając od roku 1976 utrzymują forum dyskusyjne i praktyczną wielostronną współpracę. W tym roku Unia Europejska powołała organizację TREVI (*Terrorism, Radicalism, Extremism and Violence International* – Międzynarodowy Terroryzm, Radykalizm, Ekstremizm i Przemoc), odpowiedzialną za wymianę informacji wywiadowczych i koordynację działań państw członkowskich Unii w zakresie zwalczania terroryzmu. Powstanie TREVI stworzyło wręcz idealną płaszczyznę do rozwijania szczególnie nieformalnej współpracy pomiędzy policjami różnych poszczególnych krajów, a przedstawicielami agencji wywiadowczych.

Pierwszym, mającym bardzo duże znaczenie w wymiarze praktycznym, aktem tej współpracy było podpisanie w styczniu 1977 r. przez 17 państw członkowskich konwencji o przeciwdziałaniu terroryzmowi. Sygnatariusze tego aktu porozumieli się co wyłączenia z klauzuli określającej przestępstwa polityczne szereg przestępstw o charakterze terrorystycznym, jak na przykład uprowadzenia samolotów i osób oraz zabójstwa polityczne. Istniejący wcześniej w tym względzie stan prawny stanowił bardzo często podstawę do odmowy ekstradycji terrorystów.

Wszyscy jednak zgodnie uznają, że nawet najlepsze służby wywiadowcze i specjaliści od neutralizacji zagrożeń terrorystycznych nie są w stanie zdławić terroryzmu. Trzeba przyjąć chyba niezbyt łatwą prawdę, że część ataków terrorystycznych musi zakończyć się powodzeniem. W związku zaś z tym, że większość terrorystów posiada bardzo silną motywację i jest głęboko oddana sprawie, to raczej nie porzucą oni myśli o kontynuowaniu swej walki, niezależnie od tego, jak wielu ewentualnych porażek mogą doznać na swojej drodze. Istnieje nawet przekonanie, że najlepszą metodą walki ze zjawiskiem terroryzmu jest rozwiązanie przez rządy niektórych

państw tych problemów, które skłaniają ich obywateli do sięgania po przemoc, w celu dochodzenia swych praw lub realizacji własnych programów politycznych⁸⁷.

Potrzebę intensywnej współpracy państw członkowskich Unii w zakresie bezpieczeństwa, a w tym szczególnie w zakresie ograniczania zagrożeń o charakterze terrorystycznym, dostrzeżono w akcie europejskim z 1986 r., który dotyczył stworzenia wspólnego rynku wewnątrz europejskiego.

Zamachy bombowe w Wielkiej Brytanii z 7 lipca 2005 r. były jakby bezpośrednim przyczynkiem do uporządkowania unijnych regulacji prawnych w zakresie walki z terroryzmem oraz wywarły bezpośredni wpływ na opracowanie jednolitej strategii w tym względzie. Przyjęty został specjalny dokument pod nazwą *The UE Counter-Terrorism Strategy EU security and defence 2005*. Jego autorzy wyodrębnili w nim cztery zasadnicze obszary walki z terroryzmem:

- przeciwdziałanie;
- ochrona;
- ściganie;
- odpowiedź (odwet).

W zakresie przeciwdziałania UE podejmuje szereg przedsięwzięć ukierunkowanych na wyeliminowanie zjawisk radykalizacji religijnej. Za główne elementy w tym względzie uznano:

- wypracowanie wspólnego podejścia do problemu wczesnego wykrycia, a w tym szczególnie jeśli chodzi o treści upowszechniane w Internecie;
- przeciwstawienie się radykalnej propagandzie, szczególnie w miejscach podatnych na tego rodzaju działanie, jak np. w ośrodkach wychowania religijnego, czy więzieniach;
- wypracowanie właściwej strategii informacyjnej, w tym lepsze wykorzystanie mediów w celu popularyzacji polityki bezpieczeństwa;
- rozwój dobrych zasad zarządzania publicznego w obszarach edukacji i gospodarki – programy pomocowe;
- ożywienie dialogu międzykulturowego;
- ukierunkowanie na dialog międzynarodowy oparty na równości kultur oraz sprzyjanie wymianie doświadczeń w tym względzie.

⁸⁷ C. Rutkowski, *Terroryzm – patologia społeczna XXI w. Nowe wyzwania dla międzynarodowego bezpieczeństwa*. Materiały z konferencji naukowej – *Rola sił zbrojnych w zwalczaniu terroryzmu*. AON Warszawa 2006, s.26.

Jeśli chodzi o przedsięwzięcia w zakresie ochrony UE zwraca się z apelem o wzmocnienie ochrony obiektów szczególnie istotnych dla funkcjonowania społeczeństw unijnych i tych najbardziej wrażliwych na zamachy terrorystyczne, jak na przykład transport lotniczy. W tym obszarze znalazło się też odniesienie do kwestii uszczelnienia granic zewnętrznych UE. Zobowiązano kraje graniczne do wzmocnienia kontroli w celu uniemożliwienia terrorystom przekraczania tych granic. W tym względzie sformułowano dodatkowo następujące priorytety:

- poprawa bezpieczeństwa paszportów (biometryczne elementy identyfikacji);
- uruchomienie systemu informatycznego w zakresie ruchu wizowego (VIS) oraz systemu informacyjnego Schengen drugiej generacji (SIS II).

Aktywnym elementem europejskiej strategii przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym jest obszar ścigania. Jest on wyrazem determinacji śledzenia terrorystów również poza granicami UE. Ukierunkowany jest on na przeszkadzanie w planowaniu zamachów, dezorganizację zaplecza terrorystów, utrudnianie werbunku nowych członków do organizacji, odcinanie źródeł finansowania, blokowanie mechanizmów pozyskiwania środków i materiałów służących do przeprowadzania zamachów – zarówno tych bezpośrednio wykorzystywanych do uderzeń, jak na przykład materiały wybuchowe, jak również pośrednio, np. fałszywych dokumentów. Za priorytetowe w tym zakresie uznano:

- lepsze wykorzystanie instytucji Europolu i Eurojustu w celu usprawnienia pracy policji międzynarodowych;
- podwyższenie skuteczności funkcjonowania europejskiego nakazu aresztowania;
- doprowadzenie do pełniej ratyfikacji konwencji międzynarodowych służących walce z terroryzmem oraz egzekwowania przestrzegania tych konwencji;
- dostępność informacji o karalności;
- uniemożliwienie nielegalnego dostępu do materiałów niebezpiecznych (wybuchowych) służących produkcji rozrywkowej (sztucznych ogni);
- zintensyfikowanie kontroli ewentualnych źródeł finansowania organizacji terrorystycznych;
- dostarczenie pomocy technicznej w celu wzmocnienia środków ścigania stosowanych przez państwa trzecie.

W zakresie reagowania autorzy „Strategii...” stanęli na stanowisku, że przygotowanie się na reakcję na zamachy terrorystyczne ma wiele wspólnego z funkcjonowaniem systemu ochrony ludności w przypadkach klęsk żywiołowych, czy innych różnego rodzaju katastrof. Dlatego też system reagowania antyterrorystycznego powinien czerpać z doświadczeń obrony cywilnej. W tym zakresie UE ma już wypracowane mechanizmy działań zarówno na poziomie europejskim, jak też wykraczające poza Europę.

Eksperti zwracają jednak uwagę, że nie należy oczekiwać iż przyjęcie „Strategii UE walki z terroryzmem” będzie stanem przełomu w zakresie wzmocnienia zdolności obronnych państw UE wobec tego zagrożenia⁸⁸.

Bezpośrednio po wydarzeniach 11 września 2001 roku Międzynarodowe Zrzeszenie Transportu Lotniczego (IATA) określiło kryteria zgodnie, z którymi powinny być prowadzone wszelkie działania na rzecz bezpieczeństwa. Przy czym IATA stanęła na stanowisku, że środki finansowe na poprawę bezpieczeństwa żeglugi lotniczej powinny zapewnić poszczególne państwa. Uznano, że sami przewoźnicy nie są w stanie pokryć kosztów pełnego zabezpieczenia bezpieczeństwa, nie mówiąc o naturalnych ograniczeniach w zakresie dostępu do najnowszych i najczęściej ściśle tajnych technologii.

26 września 2001 roku powołano Global Aviation Security Group (GASG). Celem tej organizacji stało się koordynowanie przedsięwzięć na rzecz bezpieczeństwa w transporcie lotniczym na poziomie globalnym. Równie ważne stało się odbudowanie, naruszonego zamachami z 11 września 2001 roku, zaufania do transportu lotniczego. Jednym z najważniejszych dokonań IATA w tym zakresie było opracowanie standardów bezpieczeństwa lotniczego. Zostały one jednocześnie przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IATA i stały się powszechnie obowiązującymi standardami. Zgodnie z tymi wytycznymi każdy przewoźnik zobowiązany został do wdrożenia programu bezpieczeństwa lotniczego, planu postępowania w sytuacjach awaryjnych (kryzysowych) i odpowiedniego przeszkolenia personelu. Zakładane przez IATA standardy bezpieczeństwa dotyczą:

- kontroli statku powietrznego, pasażerów, bagażu kabinowego, bagażu towarzyszącego, bagażu zagubionego;

⁸⁸ A. Ciupiński, *Europejska strategia walki z terroryzmem*. Materiały z konferencji naukowej – *Współczesny wymiar terroryzmu*. Zielonka 2006, s. 278.

- kontroli cateringu;
- kontroli wyposażenia, związanego z obsługą na pokładzie;
- kontroli zasad przewozu osób uzbrojonych;
- kontroli zasad przewozu broni;
- kontroli zabezpieczenia kokpitu.

Niestety wszystkie te procedury znacząco wpłynęły na wydłużenie procesu obsługi pasażerów i ekspedycji przesyłek. Niemniej uznane zostały za niezbędne w celu usprawnienia działań w zakresie ochrony lotnictwa komunikacyjnego. Istotne przy tym jest ściśle przestrzeganie raz wdrożonych procedur, na przykład katastrofa nad Lockerbie była wynikiem zaniedbania znanej i stosowanej procedury usunięcia z pokładu bagażu pasażera, który wycofał się w ostatniej chwili z rejsu.

W Europie w reakcji na wydarzenia z Nowego Jorku uruchomiony został kompleksowy program ochrony lotnictwa europejskiego, w myśl hasła „Bezpieczeństwo jest sprawą każdego”, zakładał on wprowadzenie dodatkowych środków bezpieczeństwa w trzech zasadniczych obszarach funkcjonowania lotnictwa:

Na terenie portu lotniczego, poprzez:

- Ochronę i sprawdzanie samolotów,
- Nocny monitoring,
- Kontrolę dostępu do określonych stref na lotnisku,
- Zmniejszenie lotniskowych przejść pomiędzy zamkniętymi strefami,
- Oddzielenie miejsca dla pasażerów od innych osób,
- Podjęcie środki bezpieczeństwa w stosunku do załóg i personelu,
- Zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom,
- Sprawdzenie bagaży i prześwietlanie,
- Sprawdzenie poczty i cargo,
- Oddzielenie pasażerów przylatujących od odlatujących.

Poza lotniskiem, poprzez:

- Kooperację cywilno – wojskową,
- Analizę zagrożeń i przekazywanie danych,
- Certyfikowanie personelu ochrony,
- Międzynarodową koordynacją i współpracę,
- Unikanie przekraczania wyznaczonych stref i granic.

W powietrzu:

- Brak dostępu do kabiny,
- Podgląd telewizyjny przestrzeni za kabiną,
- Poprawienie łączności kabiny pilotów i pokładu,
- Wprowadzenie agentów ochrony na pokład,
- Wprowadzenie i egzekwowanie listy przedmiotów zabronionych i możliwych do zabierania ze sobą,
- Treningi w zakresie podejmowania środków bezpieczeństwa,
- Sprawdzenia osobowe personelu.

Powszechnie w ramach ochrony lotnictwa komunikacyjnego realizowane są dwa podstawowe zadania:

- niedopuszczenie do przedostania się na pokład statku powietrznego potencjalnych zamachowców lub przemycenia środków i urządzeń zagrażających bezpieczeństwu statku powietrznego;
- niedopuszczenie do zaatakowania samego portu lotniczego, a w przypadku zaistnienia ataku terroru – do szybkiej i właściwej reakcji.

Jak podkreślają to eksperci powyższych zagadnień nie można rozdzielać. Aby ochrona była skuteczna, musi być kompleksowa. Ponadto powinna być ochroną aktywną. Zazwyczaj wszelkiego rodzaju systemy ochrony, w tym również i ochrony lotnictwa cywilnego ze swej natury nastawione są reaktywnie, zawsze znajdują się o jeden krok za przeciwnikiem, zdolne do przeciwdziałania jedynie znanemu zagrożeniu. Postawiona na wysokim poziomie ochrona portów lotniczych może doprowadzić do zmiany tego stanu rzeczy.

Ocenia się, że skuteczny system bezpieczeństwa przede wszystkim powinien być elastyczny, zdolny do podjęcia przeciwdziałania zagrożeniom wcześniej nieprzewidzianym, nieujętych w ramy standardowych procedur. Jednocześnie nie wolno również zapominać, że system taki nie może rażąco naruszać swobody i wygody realizacji podróży lotniczych, których realizacji w istocie rzeczy ma między innymi służyć.

Za kluczowe dla bezpieczeństwa podróży powietrznych uznaje się ciągle zapobieganie wniesieniu na pokład samolotu różnego rodzaju materiałów uznawanych za niebezpieczne. W szczególności działania służb ukierunkowane są na wykrycie materiału wybuchowego lub broni palnej w bagażu lub bezpośrednio u pasażera – zamachowca. Olbrzymi – i stale rosnący w ostatnich latach – ruch pasażerski i бага-

zowy wymusza sięganie w tym zakresie po coraz to doskonalsze środki techniczne, uwzględniając przy tym ewentualność usiłowania zamachu samobójczego lub podłożenia bomby do bagażu innego, przypadkowego i niczego nieświadomego pasażera. Dlatego na coraz szerszą skalę stosowany jest screening bagażu i osób. W przypadku pasażerów stosuje się głównie bramki do wykrywania metalu i analizatory do wykrywania nawet śladowych cząstek materiałów wybuchowych. Bagaże natomiast podlegają kontroli urządzeniami typu EDS (System Detekcji Materiałów Wybuchowych) i EDDS (System Detekcji Urządzeń Wybuchowych).

Na fali zwiększania poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie komunikacyjnym Unia Europejska i Stany Zjednoczone podpisały w 2004 roku porozumienie o przekazywaniu danych o pasażerach będących na pokładach lotów transatlantyckich. W skład ponad 30 różnego rodzaju danych osobowych wchodzi takie jak np. numer karty kredytowej, nr telefonu. Dane będą przechowywane przez kilka lat w Stanach Zjednoczonych. Komisja Europejska uznała, że uregulowanie to nie narusza sfery prywatności.

Na forum Komisji Europejskiej, podobnie jak wcześniej IATA, stwierdzono również, iż wymagana jest pomoc państwa dla ratowania przewoźników lotniczych, Parlament Europejski zgodził się z tą opinią, jednak w dalszej procedurze została ta inicjatywa odrzucona. Sytuacja nie została rozwiązana – powód brak środków finansowych na technikę lotniczą w zakresie bezpieczeństwa. Zupełnie inaczej jest w USA: 11 dni po atakach podpisany został w Stanach Zjednoczonych dokument „Air Transport Safety and System Stabilization Act”. Wprowadzał on 5 mld dolarów w gotówce i kolejne 10 mld funduszy kredytowych. W ciągu 2002 roku wydano 3,5 mld dolarów dla linii lotniczych (na modernizację drzwi do kabiny – 500 mln dolarów). Dalsze państwowe pieniądze przewidziano na zatrudnienie personelu lotniskowego do ochrony lotnisk, urządzeń prześwietlających bagaż i szkolenia. Spowodowało to, że linie amerykańskie znalazły się w lepszej pozycji niż europejskie, co później było często podnoszone przez europejskie organizacje zrzeszające przewoźników lotniczych.

W naszym kraju również podjęto szereg działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Właściwe przedsięwzięcia w tym względzie przeprowadzono w dwóch fazach. W pierwszej (bezpośrednio po 11 września) zostały wprowadzone standardowe procedury bezpieczeństwa na okoliczność stanu zagrożenia zawarte w Programie Ochrony PLL LOT. Były to:

- odprawy kierunkowe,
- 100% kontrola bagażu pasażerskiego za pośrednictwem urządzeń technicznych,
- zwiększenie ilości kontroli manualnych bagażu kabinowego,
- powtórna kontrola danych (weryfikacja) w karcie wstępu do samolotu z danymi zawartymi w dokumencie tożsamości tuż przed wejściem na pokład samolotu,
- dodatkowa ochrona i nadzór nad bagażem pasażerskim od momentu jego nadania do momentu załadunku do samolotu, uniemożliwiająca ingerencję w jego zawartość,
- wprowadzenie 24-godzinnej karencji na przesyłki cargo w przypadkach braku możliwości dokonania kontroli za pomocą urządzeń technicznych.

Przy współpracy w władzami poszczególnych portów lotniczych:

- odseparowano strefy odprawy bagażowo-pasażerskiej od dostępu osób postronnych,
- wejście do strefy odpraw możliwe tylko dla pasażerów wydzielonymi drogami z obowiązkową kontrolą wszystkich wnoszonych do strefy przedmiotów,
- wzmocniono ochronę samolotów na postoju zarówno w Warszawie jak i w portach operowania,
- kontrolowano i ewidencjonowano osoby i rzeczy wnoszone do strefy obsługi samolotów i na pokład samolotów przez personel obsługi.

W drugiej fazie wdrożonej po ustabilizowaniu się sytuacji i szczegółowej analizie informacji o zdarzeniach 11 września, objęto wszystkie przytoczone wyżej działania oraz wdrożono udoskonalone procedury kontroli, takie jak:

- weryfikacja składu załóg lotniczych przez dowódcę statku powietrznego, weryfikacja dowódcy i załogi poprzez procedury meldowania i odpraw przed lotem, zarówno w Warszawie jak i w innych portach operowania,
- wycofanie z serwisów pokładowych wszystkich przedmiotów, które mogłyby posłużyć jako narzędzie ataku,
- wprowadzenie dodatkowego zabezpieczenia drzwi do kokpitu i odpowiednich procedur komunikacji między załogą kokpitową i pokładową,
- wprowadzenie zakazu zwiedzania samolotu w czasie lotu, dostępu do kabiny pilotów dla osób innych, niż uprawnione,

– sprawdzanie zapisów system rezerwacyjnego w poszukiwaniu nazwisk osób ze specjalnych list.

W trakcie wdrażania tych wytycznych we współpracy z różnymi służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo lotnictwa komunikacyjnego w Polsce ujawniło się szereg niejasności i wątpliwości, głównie w kwestii umocowań prawnych, które niekorzystnie wpływały na realizację nowych przedsięwzięć w zakresie bezpieczeństwa. W związku z tym podjęto także działania wprowadzenia uregulowań prawnych dotyczących zwiększenia bezpieczeństwa transportu lotniczego. W 2003 roku wprowadzono rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 lipca, wydanym na podstawie art. 187 §1 ustawy z dnia 2 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130 poz. 1112) Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (znowelizowany w 2007 r.), realizujący zasady ochrony lotnictwa, zgodnie z zaleceniami zawartymi w dyrektywie ICAO nr 8973/5.

Rozporządzenie to uregulowało prawnie powstanie polskiego kompleksowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Program ten uwzględnia w szczególności:

- 1) organizację ochrony, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
- 2) obowiązki, współpracę w zakresie ochrony lotnictwa organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa ULC, zarządzających lotniskiem, przewoźników lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym oraz innych służb publicznych,
- 3) ponoszenie kosztów zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego,
- 4) wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego.

W celu zwiększenia zdolności w zakresie przeciwdziałania atakom terrorystycznymi przy użyciu samolotów cywilnych rozszerzony został zakres zadań realizowanych w ramach obrony powietrznej misji „*Air Policing*”, których podstawowym zadaniem jest stanie na straży nienaruszalności przestrzeni powietrznej Sojuszu Północnoatlantyckiego. Wydana w związku z tym specjalna Dyrektywa NATO przewiduje, że dyżurujące w ramach zintegrowanego systemu obrony powietrznej myśliwce mają prawo użycia broni przeciwko komunikacyjnemu statkowi powietrznemu stanowiącemu zagrożenie, przy czym decyzja w tym względzie jest wewnętrzną sprawą danego państwa. Z kolei w Polsce minister obrony narodowej wydał decyzję nr 71 dotyczącą takich właśnie sytuacji, nadając uprowadzonym w celach terrorystycznych statkom powietrznym nazwę Renegade. Wspomniana decyzja nadaje ministrowi

obrony narodowej uprawnienia wydania rozkazu zniszczenia tego rodzaju statku powietrznego. W praktyce uprawnienie to zostało delegowane do właściwych struktur Sił Powietrznych.

Do przeciwdziałania zagrożeniom o charakterze terrorystycznym z powietrza zaangażowane zostało również Lotnictwo Policji Państwowej. Podejmuje ono obecnie działania prewencyjne w tym względzie przede wszystkim podczas różnego rodzaju imprez masowych, które z założenia stanowią sytuacje podwyższonego ryzyka zamachem terrorystycznym. Na przykład przed rozpoczęciem mającego miejsce w Polsce Europejskiego Szczytu Gospodarcze śmigłowce policyjne prowadziły loty patrolowe nad Warszawą wykorzystując m.in. system obserwacyjny LEO-400. Załogi lotnictwa policji nadzorowały przejazd kolumn specjalnych, oraz monitorowały przestrzeń powietrzną wokół wyznaczonych stref ograniczonego ruchu lotniczego w celu identyfikowania zagrożeń z powietrza i odstraszenia potencjalnych agresorów. W gotowości do podjęcia ewentualnych działań pozostawały dodatkowo jeszcze śmigłowce transportowe, przeznaczone do przewozu pododdziałów antyterrorystycznych zdolnych do podjęcia natychmiastowego działania.

Podejmowane działania, które mają charakter prewencyjny, wychodzą na przeciw nowym źródłom zagrożeń dla bezpieczeństwa cywilnej komunikacji lotniczej i stanowią wyraźny sygnał dla potencjalnych terrorystów powietrznych, że druga strona tej „wojny” nie siedzi z założonymi rękami, czekając na ewentualny rozwój sytuacji. Przygotowanie się rządów państw i firm ubezpieczeniowych na sytuację krytyczną, także w zakresie udzielania odszkodowań dla rodzin i pomocy finansowej dla linii lotniczych, w celu uniknięcia załamania transportu lotniczego i krachu ekonomicznego, to bardzo ważne działania zapobiegawcze. Jednocześnie szybka i widoczna reakcja daje sygnał świadczący o sile danego państwa i stanowi informację dla terrorystów, że ewentualne zestrzelenie samolotu komunikacyjnego nie spowoduje żadnego wielkiego wstrząsu gospodarczego. Może już sam ten fakt, wobec braku spodziewanych efektów, zniechęci potencjalnych zamachowców do podejmowania kolejnych tego typu ataków.

2.3. Podsumowanie

Akty terroru dokonywane są przez jednostki, które są święcie przekonane, że ich cele są tak ważne, iż należy używać wszelkich dostępnych sposobów i środków,

aby je osiągnąć. Rzeczywistość pokazuje jednak na szczęście, że niewielu, czy wręcz nikomu z nich w istocie rzeczy nie udaje się w ogóle osiągnięciu zamierzonego celu, ale z pewnością ciągle będą oni próbowali. Czasami dlatego, że tak każe ideologia organizacji, do której przynależą, a czasami po prostu dlatego tylko, aby poczuć dreszcz emocji związanych ze stosowaniem przemocy i zdobyciem popularności.

Badania wykazały, że skutki pochodzące od terroryzmu lotniczego dotyczą nie samej sfery lotnictwa, ale również innych aspektów życia. Potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa w działalności lotniczej wobec zagrożeń terroryzmu lotniczego pociąga za sobą ciągłe zmiany określonych rozwiązań organizacyjnych. Działania te z reguły powodują jednak utrudnienia w obsłudze ruchu lotniczego, przede wszystkim zaś w bezpośredniej obsłudze pasażerów. Jednocześnie, coraz większe poczucie istnienia zagrożeń terroryzmu lotniczego w aspekcie psychologicznym objawia się lękiem przed pasażerów przed podróżami lotniczymi. Czynniki te przekładać się mogą z kolei na rynek lotniczy w postaci spadku – nawet tylko chwilowego – wielkości przewozów lotniczych. Sytuacja taka w konsekwencji prowadzi do ograniczeń zatrudnienia w przedsiębiorstwach lotniczych. Mamy zatem do czynienia z klasycznym łańcuchem zdarzeń połączonych ze sobą zależnościami o charakterze przyczynowo-skutkowym. Trzeba przy tym mieć świadomość, że skutki te mają również wymiar międzynarodowy. W związku z tym przeciwdziałanie im wymaga również międzynarodowej współpracy. Opierać się ona musi na silnych aktach prawnych, choć jak pokazuje praktyka, najskuteczniejsza jest na płaszczyźnie nieoficjalnej.

Jak wskazano wcześniej, akty terroryzmu uderzają generalnie w społeczne poczucie bezpieczeństwa z założeniem, że polaryzacja nastrojów społecznych będąca wynikiem danego aktu przemocy może doprowadzić do spełnienia żądań (osiągnięcia celów) sprawców. Dlatego w celu skutecznego przeciwstawienia się terroryzmowi, oprócz podejmowania typowych działań usprawniających różne procedury i systemy bezpośrednio w sferze bezpieczeństwa, należy również podjąć określone działania na płaszczyźnie społecznej. Celem tych działań powinno być przygotowanie społeczeństwa na właściwy odbiór ewentualnych aktów przemocy o charakterze terrorystycznym. W związku z tym, istnieje przede wszystkim potrzeba wytworzenia społecznej świadomości występujących zagrożeń w sferze bezpieczeństwa komunikacji lotniczej. Nie chodzi tu jednak o budzenie różnego rodzaju psychoz związanych z podróżami lotniczymi, czy wzmaganie atmosfery zagrożenia, co mogłoby tylko za-

kłócić racjonalną ocenę danej sytuacji. W warunkach społecznej świadomości możliwego charakteru zagrożenia, terrorystom jest bardzo ciężko funkcjonować, a właściwie poinformowane społeczeństwo jest z kolei zdolne skutecznie przeciwstawić się ewentualnie wywieranej presji.

Doświadczenia w zakresie przeciwdziałania aktom terroru pokazują, że agencje rządowe i właściwe służby bezpieczeństwa w coraz większym zakresie osiągają sukcesy. Niemniej należy mieć świadomość, że terroryzm był, jest i będzie. W konsekwencji zasadniczym problemem, wyzwaniem i zadaniem nie może być jego likwidacja, ale:

- nauczenie się obcowania z nim;
- nauczenie się konstruktywnego zarządzania nim, tak jak to się robi z ryzykiem, czy kryzysem;
- ograniczanie go poprzez umożliwienie wszystkim osiągnięcia swych celów innymi (pokojowymi i legalnymi) środkami⁸⁹.

⁸⁹ C. Rutkowski, *Terroryzm – patologia społeczna XXI w...* wyd. cyt., s. 26.

ZAKOŃCZENIE

Wydarzenia z września 2001 w Nowym Jorku przeszły do historii lotnictwa jako punkt zwrotny, zmieniający podejście do bezpieczeństwa transportu lotniczego. Lotnictwo komunikacyjne okazało się bardzo wrażliwe na wrogie oddziaływanie, a zakłócenie to okazało się mieć skutki ogólnoswiatowe. Optymistyczne jest to, że tendencja rozwojowa transportu lotniczego nie została zahamowana w dłuższej perspektywie. Podjęte środki zapobiegawcze okazały się do tej pory wystarczające.

Badania nad istotą terroryzmu lotniczego wykazały, że zjawisko to obejmuje wszystkie akty bezprawnej ingerencji w działalność lotnictwa i jego urządzeń, w tym bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym i sabotaż lub zbrojny atak skierowany przeciw statkowi powietrznemu lub przeciw urządzeniom naziemnym wykorzystywanym przez lotnictwo.

Istotą terroryzmu lotniczego jest zjawisko manipulacji strachem, który jest efektem osiąganym celowo. Na istotę tą składają się dwa zasadnicze aspekty: kryminalny w postaci bezpośrednich ofiar i (lub) zniszczeń oraz polityczny w wymiarze pożądanym przez sprawców działań władz (decydentów).

Badania wykazały, że zjawisko terroryzmu lotniczego, choć najczęściej rodzi się z pobudek o charakterze narodowyzwoleńczym u podłoża których leżą najczęściej problemy natury lokalnej, czy regionalnej, to w swej pełniej formie przybiera jednak zazwyczaj charakter ponadnarodowy. W tym względzie terroryzm lotniczy pozostaje wciąż jednym z najbardziej skutecznych narzędzi osiągnięcia celów politycznych. W związku z tym istnieje uzasadniona obawa, że zawsze znajdzie się ktoś, kto będzie chciał sięgać po to właśnie narzędzie. Wydaje się zatem, że jedynym sposobem ograniczania zjawiska terroryzmu w ogóle jest czynienie starań, aby umożliwić wszystkim osiągnięcie swych celów innymi – pokojowymi – środkami.

Po analizie taktyki działania terrorystów i środków podejmowanym przeciw aktom bezprawnej ingerencji w działalność lotnictwa można stwierdzić, że bezpieczeństwo w lotnictwie można „kupić”. Niestety obciążenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w dobie tanich usług lotniczych, rewolucjonizujących podróże, liberalizacji rynku transportu powietrznego i tendencji do obniżania kosztów, znajdują się po stronie wydatków. W sposób widoczny nie przekładają się na zyski przewoźników. Jednak każdy, kto ma wpływ na kształt lotnictwa powinien mieć w pamięci wnioski

płynące z wydarzeń w Nowym Jorku i mieć świadomość, że lotnictwo będzie się rozwijać tylko wtedy gdy wszystkie samoloty będą niezagrożone lądować na swych lotniskach docelowych.

Musi istnieć pełna świadomość, co do tego, że każdy zamach na samolot lub infrastrukturę portu lotniczego pociąga za sobą konsekwencje w postaci zakłóceń w funkcjonowaniu nie tylko samego lotnictwa, ale również wielu innych podmiotów gospodarczych i administracyjnych – bezpośrednio lub pośrednio związanych z lotnictwem. Poszukując sposobów racjonalnego rozwiązania tego trudnego problemu, jakim jest bezpieczeństwo komunikacji lotniczej, działalność odpowiedzialnych, zarówno światowych, jak i narodowych organów i organizacji powinna skupiać się głównie na szeroko pojętej prewencji. Rozwiązania w tym zakresie powinny dotyczyć aspektów prawnych, organizacyjnych i technicznych. Przemyślane rozwiązania w wymienionych obszarach korzystnie wpłyną na stan bezpieczeństwa i zwiększenie komfortu podróżowania samolotami pasażerskimi.

WYKAZ WYKORZYSTANEJ LITERATURY

Białek T., *Terroryzm – manipulacja strachem*. Warszawa 2005,

Caffera P. J., *Are Shoulder-Launched Guided Missiles a Real Thret?*, patrz: http://www.iasa.com.au/folders/Security_Issues/dosamspose, November 25, 2002.

Ciupiński A., *Europejska strategia walki z terroryzmem*. Materiały z konferencji naukowej – *Współczesny wymiar terroryzmu*. Zielonka 2006, *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 2004,

Gerty C., *Terroryzm*. Warszawa 1998,

Gotowała J., *Niepokój w powietrzu – wydolność współczesnych systemów zapobiegających szczególnym sytuacją w locie*. Materiały z konferencji naukowej *Bezpieczne niebo*. Warszawa AON 2002,

Gotowała J. red., *Terroryzm – rola sił zbrojnych w zwalczaniu zjawiska*. Materiały z konferencji naukowej. Warszawa AON 2006,

Hoge J. F., Rose J. G., *11 września 2001. Jak to się stało i co dalej?*, Warszawa 2001,

Hypki T., *Terror w Rosji*, *Skrzydłata Polska* 2004 Nr 9.

Idecki K., *Stan badań nad terroryzmem prowadzonych w Polsce po 2001 roku*. Zbiór materiałów: *Przestępczość terrorystyczna – ujęcie praktyczno-dogmatyczne*, Poznań-Białystok-Łódź 2006,

Jałoszyński K., *Terroryzm antyizraelski*. Warszawa 2001,

Jałoszyński K., *Terroryzm czy terror kryminalny w Polsce?*, Warszawa 2001,

Jałoszyński K., *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem*, w: *Bezpieczne niebo*, Materiały z konferencji naukowej, AON, Warszawa 2002,

Jakubczak R., *Terroryzm współczesny – aspekt mentalny i nie tylko*. Materiały z konferencji naukowej. Zielonka 2006,

Jałoszyński K., *Globalny system wczesnego ostrzegania (AWACS) – czy ludzkość wymyśli nowoczesny system wykrywania i monitorowania zagrożeń terrorystycznych*. Materiały z konferencji naukowej. AON Warszawa 2006,

Jałoszyński K., *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem*. Materiały z Konferencji naukowej *Bezpieczne Niebo*, AON Warszawa 2002,

- Jałoszyński S., *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, Zeszyty Naukowe ASW 1989, nr 57,
- Jemiolo T., *Globalizacja szanse i zagrożenia*, AON, Warszawa 2000,
- Kamiński S., *Polska w międzynarodowej koalicji przeciwko terroryzmowi*, „Myśl Wojskowa” nr 1/2003,
- Klaudziński J. - *Kwestie prawno-organizacyjne ochrony antyterrorystycznej w transporcie lotniczym*”. Materiały z Konferencji Naukowej w Akademii Obrony Narodowej, Warszawa 2002,
- Krawczyk P., Kwarciański M., *Oblicze współczesnego terroryzmu powietrznego*. „Lotnictwo wojskowe” 2004, nr 12.
- Kubiak K., *Zmiana charakteru terroryzmu na przełomie XX i XXI wieku*. Materiały z konferencji naukowej, Zielonka 2006,
- Liedel K., *Teoretyczne podstawy badań nad terroryzmem*, „Jurysta” 2005, nr 2,
- Liedel K., *Terroryzm lotniczy jako problem międzynarodowy*, parz: <http://www.liedel.pl/test/news z 22.08.2007>
- Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego - aspekty prawnomiędzynarodowe* Warszawa 2003,
- Łowecka J., *Przestępstwa z nienawiści. Terroryzm. Studium kryminologiczne współczesnych zagrożeń*. Zbiór materiałów: *Przestępczość terrorystyczna – ujęcie praktyczno-dogmatyczne*, pod. red. K Ideckiego,
- Łukasik L., *Prawnomiędzynarodowe środki zwalczania terroryzmu powietrznego*. „Sprawy Międzynarodowe”. 1973,
- Mały oxfordzki słownik historii świata XX w.*, Londyn 1992, s. 592, cyt. za: K. Jaroszyński, *Terroryzm, czy terror kryminalny w Polsce?*, Warszawa 2001,
- Military Operations In Low Intercity Conflicts, Field Manual 100-2/Air Force Pamphlet 3-20*, Washington 1990,
- Mintz J., „*US Acts to Thwart Missile Threat Against Airliner*,” „Washington Post” 2003, January 15.
- NATO's military concept for Demence against terrorism*, za: Lupa M., *Udział Żandarmerii Wojskowej w zwalczaniu terroryzmu*. Materiały z konferencji naukowej. Zielonka 2006,

Nowak B., *Akty terroryzmu w lotnictwie cywilnym, a tokijsko-hasko-montrealiski system międzynarodowego lotniczego prawa karnego*, „Studia Europejskie” 2003 nr 3,

Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego, wyd. V, Warszawa 1996,

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. 2007 Nr. 116, poz. 803),

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz.U. Nr 160 Poz. 1549, s. 11020),

Rozporządzenie Nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającym wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego,

Rutkowski C., *Terroryzm – patologia społeczna XXI w. Nowe wyzwania dla międzynarodowego bezpieczeństwa*. Materiały z konferencji naukowej – *Rola sił zbrojnych w zwalczaniu terroryzmu*. AON Warszawa 2006,

Smolski R., Smolski M., Standtmüller E. H., *Słownik Encyklopedyczny Edukacja Obywatelska*, Warszawa 1999.

Słownik języka polskiego, PWN, Warszawa 2002,

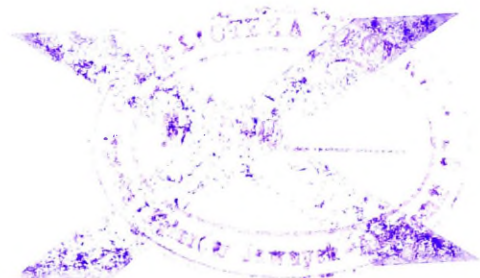
Turner Frayn J., *Wielkie Loty w dziejach Świata*, Bellona, Warszawa 2005,

Walt V., *Portable Missile Concern Senators*, „USA Today” 2002, December 2,

Wilkinson P., Jenkins B. M., *Aviation terrorism and security*, Londyn 1999, H

Hofman B., *Aviation security and terrorism: a reassessment of the potential threat to air cargo integrators*, “Special Issue on Aviation Terrorism and Security”, Autumn 1998, no. 3, vol. 10.

Zajas S., Zdrodowski B., Glen A., Krawczyk P., *Zagrożenia terrorystyczne lotnisk wojskowych i cywilnych*. Praca naukowa AON, Warszawa 2005,



~~S/7067*~~
~~Crust. 55b.107~~