

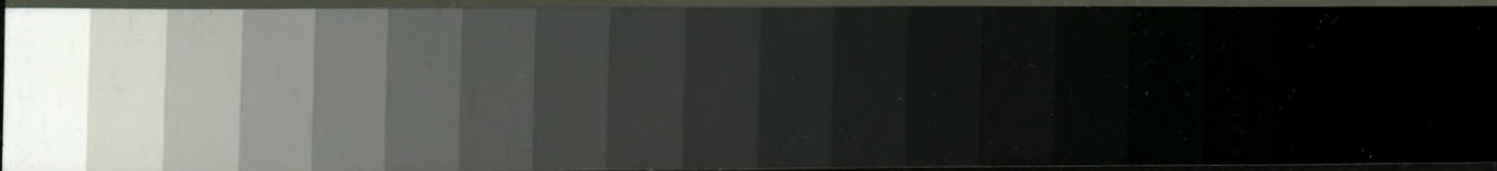


Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

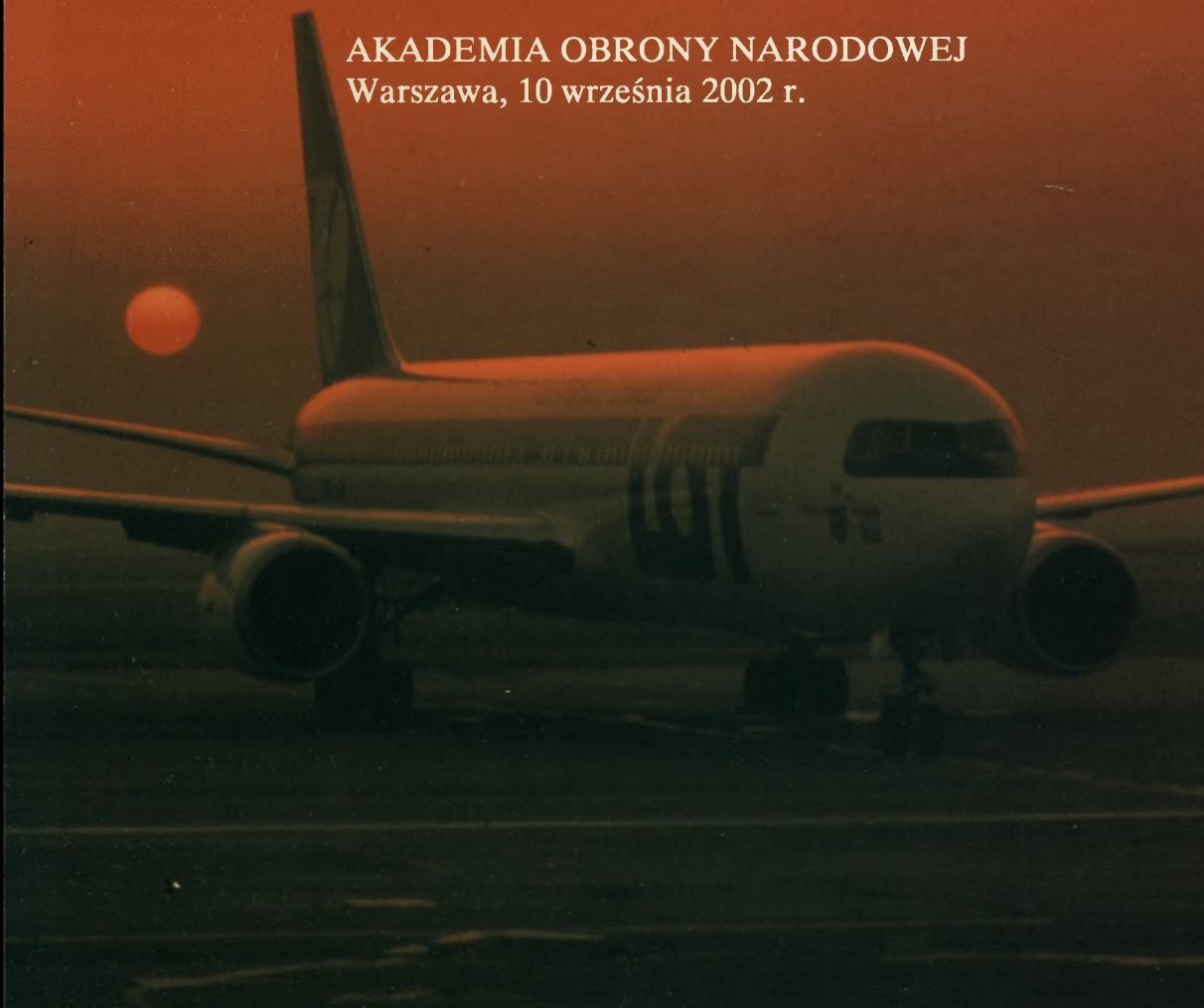
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



KONFERENCJA NAUKOWA

BEZPIECZNE NIEBO

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
Warszawa, 10 września 2002 r.



54895



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

Konferencja naukowa
**BEZPIECZNE
NIEBO**



Warszawa, 10 września 2002

Kierownik naukowy konferencji: **dr hab. Jerzy Gotowała**

Zespół redakcyjny: **mgr Anna Doraczyńska, dr Dominik Strasburger**

Redaktor techniczny: **Beata Klarowska**

Korekta: **Renata Czerwińska, Marzena Piecyk**

Projekt okładki: **Marian Mikołajczuk**

Zdjęcie na okładce: **Andrzej Pawliszewski (PLL LOT SA)**

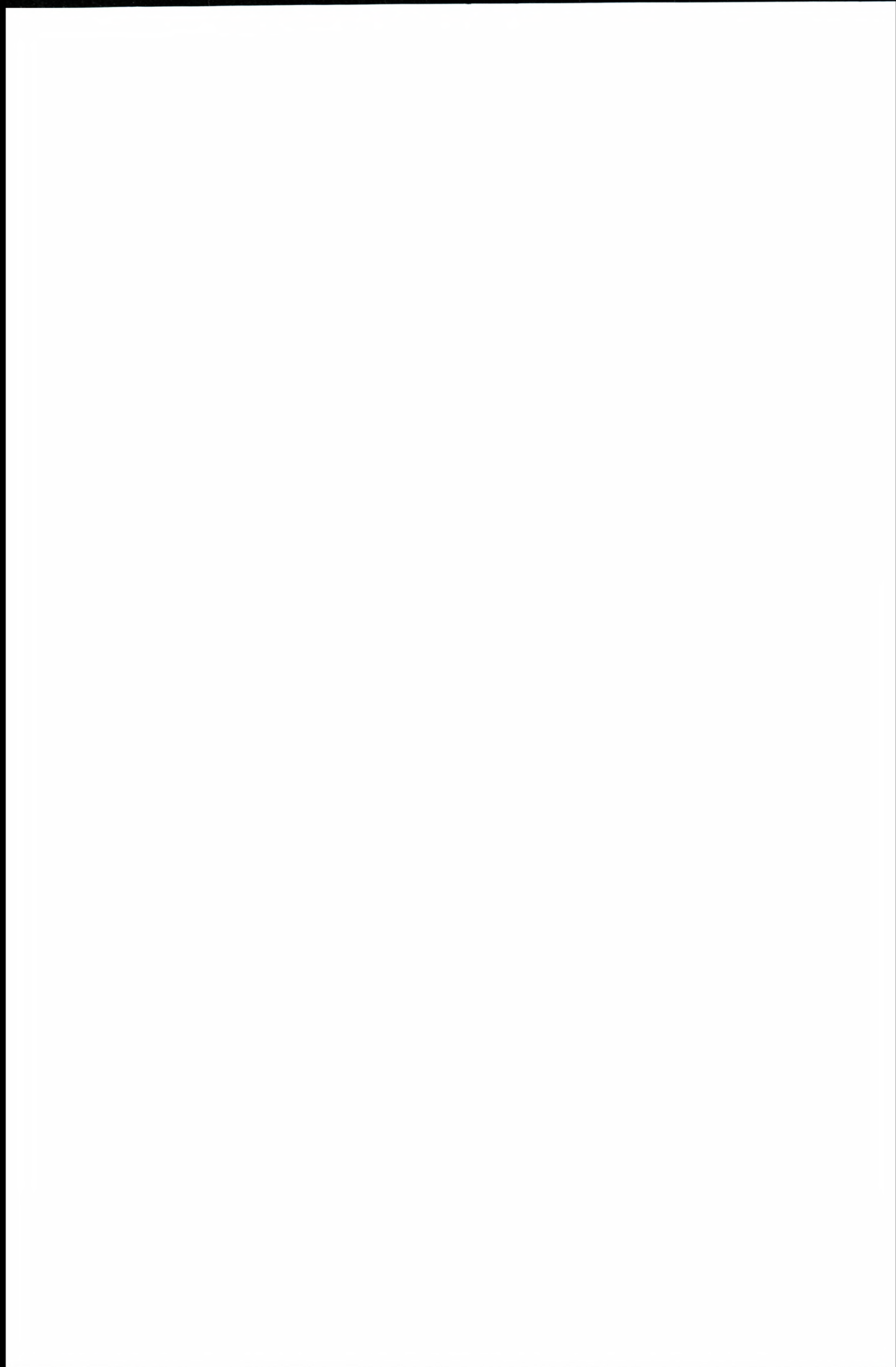
ISBN 83-88062-83-2

Sygn. AON 5434/02

Skład, druk i oprawa: Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
00-910 Warszawa, al. gen. A. Chruściela 103, tel./faks 681-37-52
Zam. nr 994/2002

Spis treści

Wprowadzenie – organizatorzy	5
Niepokój w powietrzu – wydolność współczesnych systemów zapobiegających szczególnym sytuacjom w locie – dr hab. Jerzy Gotowala – Akademia Obrony Narodowej	7
Struktury przestrzeni powietrznej – Rafał Marczewski – Agencja Ruchu Lotniczego	31
Organizacja Systemu Kierowania Sytuacjami Kryzysowymi. Implementacja wytycznych kierownictwa i agend NATO do rozwiązań narodowych – dr Franciszek Gagor – Sztab Generalny WP	42
Reagowanie na zagrożenia z powietrza w czasie pokoju – dr hab. Ryszard Olszewski – Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej	50
Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w kontekście zagrożenia terrorystycznego kraju – Zbigniew Muszyński – Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego	60
Kwestie prawno-organizacyjne ochrony antyterrorystycznej w transporcie lotniczym – Jacek Klaudziński – Departament Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Infrastruktury	65
Bezpieczeństwo cywilnego transportu lotniczego po 11 września 2001 roku – Jan Litwiński – Polskie Linie Lotnicze LOT SA	77
Bezpieczeństwo w portach lotniczych – Marek Dilling – Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	81
Zagrożenia w sportach lotniczych i systemie aeroklubowego szkolenia lotniczego – Jan Tadeusz Karpiński – Aeroklub Polski	94
Wojna asymetryczna i terroryzm jako zagrożenie bezpieczeństwa państwa – dr Krzysztof Kubiak – Akademia Marynarki Wojennej	97
Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem – dr Kuba Jałoszyński – Komenda Stołeczna Policji	114
Wnioski i uogólnienia	133



Szanowni Państwo,

Zaledwie rok temu – 11 września 2001 roku – wstrząsnęły światem bezprecedensowe w dziejach lotnictwa i tragiczne w skutkach akty terroryzmu lotniczego: atak na World Trade Center w Nowym Jorku i Pentagon w Waszyngtonie. Osłabiły one poczucie stabilności i bezpieczeństwa nie tylko obywateli amerykańskich. Uświadomiły całemu światu różnorodność i nieprzewidywalność współczesnych zagrożeń. Jednym z nich jest niebezpieczeństwo naruszenia przestrzeni powietrznej, między innymi w celach terrorystycznych.

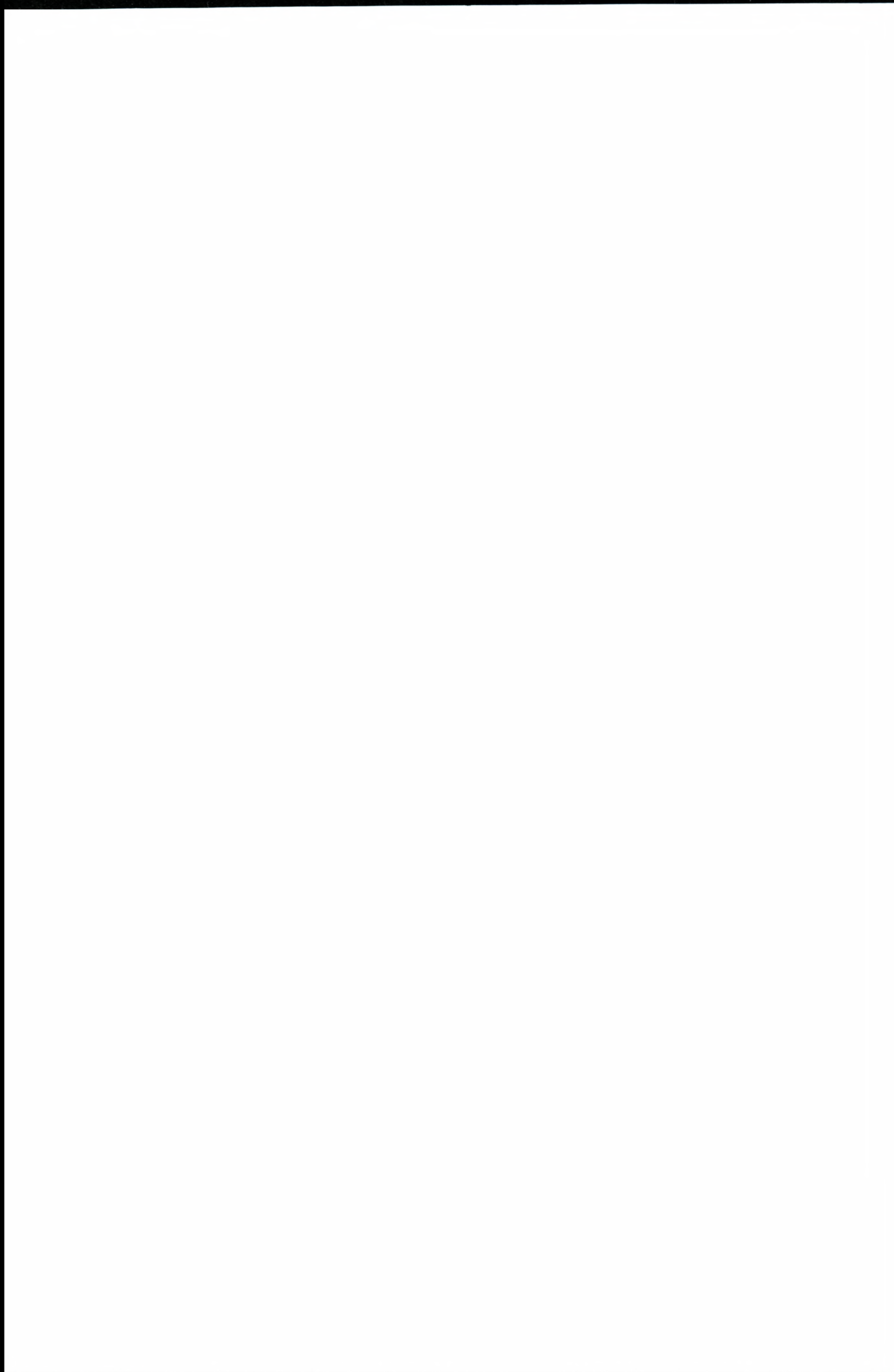
Zastosowano już wiele rozwiązań służących wyeliminowaniu przewidywanych zagrożeń. Poprzedzają je zwykle spotkania, dyskusje, sympozja, na których wypracowuje się teoretyczne podstawy działań praktycznych.

Zamierzeniom tym służy również konferencja „Bezpieczne niebo”, zorganizowana przez Akademię Obrony Narodowej, która zajmuje się szeroko rozumianą problematyką bezpieczeństwa narodowego i obronności państwa. Patronat nad konferencją objęli: szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego i minister obrony narodowej.

Celem konferencji jest zdefiniowanie zagrożeń bezpieczeństwa powietrznego Rzeczypospolitej Polskiej oraz przedstawienie propozycji skutecznego przeciwdziałania im. Intencją organizatorów jest, by spotkanie polityków, przedstawicieli lotniczych instytucji państwowych i komercyjnych, użytkowników przestrzeni powietrznej, przemysłu, uczelni i instytutów badawczych umożliwiło sformułowanie wniosków sprzyjających zwiększeniu bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej RP.

Organizatorzy

Warszawa, 10 września 2002 roku



dr hab. Jerzy Gotowała

Akademia Obrony Narodowej

NIEPOKÓJ W POWIETRZU – WYDOLNOŚĆ WSPÓŁCZESNYCH SYSTEMÓW ZAPOBIEGAJĄCYCH SZCZEGÓLNYM SYTUACJOM W LOCIE

Dla triumfu zła wystarczy tylko, żeby ludzie nic nie robili...

Ta wspaniała błękitna zazwyczaj przestrzeń zewsząd nas otaczająca, którą na co dzień niebem zwykliśmy nazywać, zawsze była natchnieniem artystów: malarzy, poetów, pisarzy jeszcze nim bez reszty zawładnęło nią lotnictwo. Cieszyło – gdy było słoneczne i napawało lekkiem gdy zbierały się ciemne chmury zwiastujące burzę. Lecz ta bez względu na warunki urzekająca wszystkich cudownością kolorytu, zmiennością i różnorodnością chmurnych form przestrzeni stała się także rozległą areną tragedii tysięcy ludzi – i to w ostatnim okresie nie tylko zawodowo, nie tylko na stałe z nią związanych. W ostatnich dziesiątkach lat coraz częściej tragedią ludzi zamierzających wygrać nieco wyścig z czasem i wcześniej, szybciej znaleźć się w zaplanowanym uprzednio, odległym nieraz miejscu. Pojawienie się zjawiska najpierw wprowadzeń pasażerskich samolotów, a później szybkie przerodzenie się go w jawny terroryzm powietrzny zakłóciło rytm powietrznej komunikacji, zmniejszyło, zubożyło pasażerską frekwencję i wzmogło bojaźń przed powietrznymi podróżami.

Każdy system powietrznego bezpieczeństwa opiera się przede wszystkim na sieci satelitarnej, powietrznego i naziemnego cywilno-wojskowego elektronicznego rozpoznania i interpretacji sytuacji powietrznej. Automatyczny zbiór i analiza danych o planowanych w odpowiednich korytarzach lotniczych rejsach samolotów pasażerskich i treningowych lotach załóg wojskowych stanowi podstawę decyzyjną do uruchomienia – w wypadku zaistnienia takiej potrzeby – odpowiednich środków. Zwykle realizują te zadania pozostające w gotowości do natychmiastowego startu samoloty dyżurne lub załogi ratownicze (rys. 1).

Prognozując zagrożenia w powietrzu, zakłada się, że wszystkie obiekty powietrzne zbliżające się do powietrznej przestrzeni danego państwa w niewiadomym celu lub przestrzeń tę naruszające oraz zmieniające bez powodu nakazane warunki lotu winny być traktowane jako obiekty mogące podjąć działania destabilizujące i wywołać określonego rodzaju zagrożenie. Założenie to uznaje się we wszystkich bez wyjątku systemach obrony powietrznej za zasadne głównie z uwagi na brak wciąż wiarygodnych w 100% środków identyfikujących przynależność obiektów powietrznych i udzielających pomocy aktywnych środków. Toteż w procesie tym „ostatnie słowo” zazwyczaj należy do decydentów obarczanych ogromnym ładunkiem osobistej odpowiedzialności. A przecież w tym łańcuchu decyzyjno-wykonawczym czyha niebagatelna liczba niewiadomych i zagrożeń mogących wywołać nieobliczalne niejednokrotnie skutki.

Do tak skomplikowanej sytuacji dochodzi powietrzny terroryzm, rozpoczynający się zazwyczaj zanikiem łączności radiowej i zmianą parametrów lotu samolotu. Każdy taki wypadek oprócz potrzeby udzielenia pomocy wiąże się jeszcze z zapewnieniem bezpieczeństwa lotu wszystkim załogom w powietrznej przestrzeni, znajdującym się na kursach kolizyjnych.

W tej ukrytej, zakamuflowanej, podjazdowej wojnie umożliwiającej krajom słabszym na jawną konfrontację bez większego ryzyka z większymi, silniejszymi, bardziej przedsiębiorczymi rywalami terroryści za wszelką cenę starają się wykorzystywać występujące w ruchu powietrznym mankamenty oraz zwyczajny ludzki STRACH i z ich pomocą utrzymać kontrolę nad rozwojem sytuacji, utrzymać, choć okresową tylko, ale tak potrzebną dla sukcesu akcji dominację. Ze wszystkich sił dążą do uzyskania silnego wrażenia, potęgują napięcie i dla nich właśnie starają się pozyskać możliwie najwięcej widzów, największą publiczność.

Uprowadzenie dużego samolotu odnosi propagandowo, medialnie większy skutek niż zabicie w bitwie stu Izraelczyków – stwierdził w 1970 r. w prasowym wywiadzie ówczesny przywódca Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny dr George Habasch. – Przez dziesięciolecia opinia światowa nie była ani za Palestyńczykami ani przeciw nim. Po prostu nas ignorowała. Teraz przynajmniej świat o nas mówi...

Według prowadzonej od 1968 r. „Chronologii RAND–st Andrew University” na świecie notuje się niemal stały, roczny poziom zagrożenia incydentami terrorystycznymi. W roku – 1992 było ich 484, w 1994 – 343, w 1996 – 360, w 1998 – 353, a w 2000 – 278. Czyż ludzkość nie zafundowała sobie groźnego dzina, który nagle wyrwał się z butelki i teraz wydaje się wprost nie do okiełznania?

Do najczęściej stosowanych scenariuszy w terroryźmie powietrznym jak dotąd należały:

– uprowadzanie samolotów z pasażerami uznawanymi przez nich za zakładników;

- przekazywanie ultimatum z pokładu uprowadzanego samolotu do rządu konkretnego kraju lub kilku krajów jednocześnie;
- ultimatywne żądania wysuwane po wylądowaniu samolotu na wskazanym przez terrorystów lotnisku;
- wysadzenie samolotu w powietrzu;
- wykorzystanie samolotu z pasażerami jako swego rodzaju sterowanego pocisku trafiającego w wybrane przez terrorystów obiekty publiczne.

Fanatyzm, nienawiść do innych, pogarda dla ludzkiego życia a jednocześnie coraz lepsze przygotowanie profesjonalne i łatwy dostęp do obfitych środków finansowych – to podstawowe elementy wspierające światowy terroryzm.

Dlaczego, choć tak głośno o tej rakotwórczej chorobie współczesnego społeczeństwa światowego, choć znamy jego historię, znamy mechanizmy funkcjonowania, a nawet prognozę rozwojowych tendencji – wciąż pozostajemy bezradni wobec niego? Czyż nie można było zapobiec tragedii, którą w osłupieniu oglądaliśmy na ekranach telewizyjnych odbiorników, jej przerażające opisy śledziliśmy na łamach prasy? Jak to możliwe, że wszystkie systemy zabezpieczające zawiodły? Dlaczego tę straszną przecież w skutkach i zakrojoną na dużą skalę akcję udało się przeprowadzić z dziecinną niemal łatwością?

Na sporą liczbę tych przerażających pytań odpowiedź znaleźć można w poprzedzających tragedię na World Trade Center powietrznych i lotniskowych incydentach, które ludzkość już przeżyła, a niejednokrotnie i zapomniała o nich zupełnie.

Technologiczny kierat

Powodzenie terrorystów w głównej mierze zależy od tego, czy potrafią być szybsi, przebieglejsi, lepsi od technicznego wyposażenia, organizacji i sposobów funkcjonowania całego systemu chroniących nasze bezpieczeństwo instytucji: straży granicznej, policji, służb celnych, miejskich i lotniskowych. Czy potrafią o krok chociażby, o pół kroku wyprzedzić, oszukać stosowane przeciw nim technologie ostrzegawcze, wykrywające i system ochronny. Z tego względu ich funkcjonowanie, które stanowi o organizacyjnym istnieniu terrorystycznej grupy, zmusza po prostu jej członków do uporczywego poszukiwania zupełnie nowych, niespotykanych dotychczas sposobów działań. Umiejętnego omijania, oszukiwania, pokonywania czy w końcu eliminowania z bronią w ręku podejmowanych przez instytucje i rządy środków bezpieczeństwa. Przypomina to ciągłe, niezmordowane dążenie do swego rodzaju poszukiwania luk, niekontrolowanych dziedzin i przestrzeni, a czasem zwyczajnego dziurawienia osłony bezpieczeństwa, ochronnej opony, płaszczka, który w zamyśle ludzi ma zabezpieczać nie tylko granice krajów, rządowe instytucje czy wojskowe bazy, ale także dworce, węzły kolejowe i lotnicze porty.

Warto także zdać sobie sprawę, że bezpowrotnie minęły czasy pierwszej generacji terrorystycznych środków nacisku:

- prymitywnych bomb składających się z garści gwoździ spojonych ze sobą grudkami wybuchowego plastiku;

- atrap min i granatów;

- trudnych dziś do ukrycia zegarowych bomb zbudowanych ze skradzionych w kamieniołomach czy kopalniach lasek dynamitu. Wprawdzie ich mechanizm zegarowy tworzony był z myślą o zminimalizowaniu niebezpieczeństwa, ale system jego ustawiania i system detonacyjny były jeszcze tak prymitywne, że zdarzały się eksplozje przedwczesne. W trakcie ich przygotowywania zginęło aż 117 terrorystów.

Szybko przyszła era drugiej generacji nowych, mniejszych i nowocześniejszych środków przygotowywanych głównie przez bojowników Irlandzkiej Armii Republikańskiej IRA:

- zdalne sterowanie radiowe wybuchem przez aparaturę wymontowywaną z systemów radiowego sterowania latającymi modelami, z łatwością nabywanymi w sklepach dla lotniczych hobbystów;

- urządzenia inicjujące uruchamiane światłem reporterskiego fotoflesza z odległości 900–1500 metrów;

- urządzenia spustowe uruchamiane wykrywaczem policyjnych radarów.

Premier Wielkiej Brytanii Tony Blair, indagowany o terroryzm, stwierdził nie bez obaw: *przemoc jest warunkiem sine qua non wszystkich terrorystów. Aby jej skutecznie przeciwdziałać musimy wzmocnić wysiłki nie tylko w pracy z ludźmi służb publicznych. Także, a może przede wszystkim w stosowanych technologiach urządzeń ostrzegawczych, sygnalizacyjnych i osłonowych. Terrorysty zawsze nas wyprzedzają. Wprawdzie tylko o centymetry... ale wyprzedzają. A inwencji im jak widać nie brakuje...*

Z kolei zaś ajatollah Ali Chamenci – sukcesor Chomeiniego, niejako idąc w sukurs brytyjskiemu premierowi po udanej akcji terrorystów islamskich, z „troską w głosie” jednoznacznie stwierdził *dzisiaj się nam poszczęściło. Pamiętajmy, że poszczęściło się raz. A my musimy mieć szczęście ciągle, bez przerwy... Jesteście współczesnymi samurajami w walce z niewiernymi...*

Dziś wiedza jest najbardziej uniwersalnym i najważniejszym czynnikiem we wszystkich dziedzinach ludzkiego życia. Także w tej najokropniejszej... Niemal co miesiąc na światowy rynek wprowadza się mniej więcej tysiąc wyrobów – jeden lepszy od drugiego, jeden mniejszy od drugiego. Jeszcze nowy model procesora 486 nie zastąpił modelu 386, gdy w drodze do magazynów był 586 „Pentium”. Każdy mniejszy, każdy lepszy, łatwo dostępny trzeba tylko mieć pieniądze.

Współczesny terrorysta nosi garnitur chroniący go przed infekcjami, zarazkami, gazami odurzającymi. Ma przeciwsłoneczne okulary spełniające, gdy trzeba, rolę noktowizyjnych gogli i inteligentnego wideoskopu. W ich oprawę wmontowa-

ny jest system celowniczy, który ruchami gałki ocznej nakierowuje ukrytą broń na to, czemu terrorysta się przygląda. Ale nie musi strzelać...

Dysponuje wmontowanym w koleczyk generatorem fal dźwiękowych niskiej częstotliwości, którą w zależności od siły nacisku palca dobiera tak, że może powodować oszołomienie, mdłości, utratę kontroli nad jelitami lub omdlenie. Jeżeli zastosuje niewielką moc, wyrządzone szkody są również znikome, minimalne i tymczasowe. Wystarczy jednak nieco mocniejszy nacisk, by ta broń zaczęła zabijać.

A drzwi, bariery, bramy, płoty, samochody, samoloty? Coraz częściej, coraz wyraźniej mówi się o starciach, o wojnie „graffiti”. Otóż okazało się, że skład niektórych nowo otrzymanych płynów powoduje „kruchosć metali”. W terrorystycznych akcjach zwyczajne pisaki filcowe lub pojemniki specjalnego sprayu mogą posłużyć do pokrycia bezbarwnymi środkami chemicznymi podstawowych elementów metalowych konstrukcji mostów, masztów antenowych, wsporników, dźwigów, urządzeń lotniskowych, części samolotowych czy maszyn. Płyn sprawia, że w odpowiednim czasie stają się kruche, łamliwe, pękające i co za tym idzie nie wytrzymujące wewnętrznych napięć, niezdolne do użytku.

W obrębie znanych ludzkości praw fizyki wciąż czają się nowe, zadziwiające wprost możliwości. Johannes G. Smits inżynier elektryk z uniwersytetu w Bostonie opatentował mikromaszynę – elektryczny silnik mniejszy niż milimetr, który może sterować robotem wielkości mrówki. Czyż nie można będzie, gdy uda się uzyskać kontrolę nad tą mrówką, wprowadzić jej do, dajmy na to, kwatery głównej CIA? Nie trzeba wielkiej wyobraźni, by przewidzieć rozmiary szkód, jakie może wyrządzić inwazja zrobotyzowanych mrówek na instalacje radarowe, silniki samolotów czy centra komputerowe.

Nowoczesna spółka z Colorado (Robot Defense System) skonstruowała zminiaturyzowany model latający, którym można kierować z odległości 30 kilometrów. Niewielkich rozmiarów samolocik dysponuje obrotowymi minikamerami, laserowym dalmierzem, aparaturą noktowizyjną, radarem, skanerami podczerwieni i wykrywaczami wstrząsu. Może być także wyposażony w dość różnorodne uzbrojenie. Współpracująca ze spółką wielka firma Bechtel National mając na uwadze, że kierujący nim operator widzi dokładnie to samo, co oglądają kamery modelu, proponuje patrolowca „do zabezpieczenia obiektów w krajach Bliskiego Wschodu”. Czyż nie może on być bronią terrorystów? Choć akurat izraelskie zakłady „Iscar” położone nieopodal Jeziora Galilejskiego dostarczyły swojej armii zdalnie sterowane modele, które nie tylko przyczyniły się do rozbicia w pył syryjskiego ugrupowania OP w Dolinie Beakaa w 1982 r. Zdarzyło się, że zdalnie kierowany model ścigał tak wytrwale wóz, którym uciekali terroryści, że dotarł aż do ich bazy. Dzięki temu można ją potem było zniszczyć atakiem z powietrza dwu zaledwie samolotów.

Ale również terroryści chwytają się coraz wymyślniejszych, bardziej wyrafinowanych sposobów walki i to nawet z robotami. W niewielkiej pracy „War wi-

thout Men” Steven M. Shaker i Alan R. Wise opisują przypadek, gdy w Hajfie zdalnie sterowany przez operatora robot rozbroić miał podłożoną bombę. Palestyńczycy potrafili najpierw zakłócić, a potem przejąć zdalne sterowanie robotem i zawrócić go przeciw operatorowi. Izraelski operator ledwie wówczas ocalał w pancernym samochodzie przed wysadzeniem go w powietrze.

Były podsekretarz stanu ds. dowodzenia w amerykańskim Ministerstwie Obrony Duone Andrews ostrzega przed infoterrorystami i ich sposobami walki, tym razem opartej na głębokiej wiedzy twierdząc, że dziś nokautujący przeciwnika cios można zadać jeszcze przed podjęciem skrupulatnie przygotowanej akcji. Ta swego rodzaju cyberwojna wymaga dowiedzenia się wszystkiego o przeciwniku i zachowania w tajemnicy wiedzy o sobie. A przecież obecne sposoby zabezpieczenia ważnych informacji są po prostu żałosne ... i to na całym świecie. W czerwcu 1993 r. hinduski haker, fanatyk z Hajdarabadu przechwycił komunikat uprzedzający przywódców kilku największych krajów świata o zamierzonym przez Stany Zjednoczone ataku raketowym na główną kwaterę irackiego wywiadu w Bagdadzie.

Z początkiem lat dziewięćdziesiątych technologiczny postęp nabrał dodatkowego rozpędu. Po rozpadzie Związku Radzieckiego świat zdał sobie sprawę z nowego niebezpieczeństwa, z tego, że radzieccy uczeni jądrowi, chemicy, mikrobiolodzy, pozbawieni pracy i pieniędzy mogą sprzedać wiedzę i umiejętności Libii, Iranowi, Pakistanowi, albo każdemu innemu krajowi. Sprzedać mogą nowe technologie a nawet poszukiwane, groźne substancje: chemiczne (sarin w tokijskim metrze w marcu 1995 r.), biologiczne oraz umożliwiające wyprodukowanie broni jądrowej małych mocy.

Wciąż przecież istnieje niebezpieczeństwo, że te nowe zmiany, te rewolucyjne technologie jutra mogą być udostępnione wszelkiej maści terrorystom – to tylko kwestia pieniędzy i – ...otworzyć niemal tajemnicze i zupełnie nieprawdopodobne perspektywy niszczenia.

Niepokój w powietrzu

10 lutego 1961 r. w przestrzeni powietrznej Algierii doszło do incydentu powietrznego, który omal nie zainicjował zbrojnego konfliktu, a w każdym razie znacząco, co najmniej na rok, podniósł temperaturę wzajemnych stosunków między Francją a ZSRR. W dniu tym zgodnie z planem wystartował ogromny Tupolew Tu-114D „Rosija” „Aeroflotu” z rządową delegacją ZR udającą się z wizytą oficjalną do Maroka. Na czele delegacji stał przewodniczący RN ZSRR Leonid Breżniew.

Podczas wchodzenia samolotu w przestrzeń powietrzną Algierii korytarzowa radiolatarnia prowadząca uległa niestabilnej pracy i załoga strojąc się na kolejną utrzymywała instrumentalnie nakazane warunki lotu.

Francuski system OP wykrył, że nie odpowiadający na sondujące sygnały samolot kontynuuje lot poza korytarzem. W tej sytuacji z dyżuru bojowego wystartowały dwa myśliwce „Mirage-III”. Według operatorów nadgranicznych stacji radiolokacyjnych rosyjski samolot znajdował się 26 kilometrów poza powietrznym korytarzem. Naprowadzana na komunikacyjny samolot myśliwska para najpierw zajęła pozycję po obu stronach maszyny, a prowadzący zameldował przechwycenie „ogromnej szafy z czerwoną flagą na ogonie”. Nawigator naprowadzania prowadził teraz gorączkowe rozmowy z funkcjonariuszami cywilnego ruchu lotniczego usiłując wyjaśnić sytuację.

Pilot prowadzący wyszedł przed maszynę i zgodnie z międzynarodowymi procedurami wykonał płytki manewr z przechyleniem 45°, usiłując zawrócić ją w stronę korytarza. Ale załoga rosyjskiego samolotu nie reagowała.

I wtedy pilot po konsultacji z ziemią zastosował ogień ostrzegawczy. Dwie serie, choć ułożyły się daleko z przodu, 1600 metrów przed dziobem samolotu miały osiągnąć zamierzony skutek. Właśnie w tym momencie wyjaśniono sytuację z cywilnym ruchem lotniczym i nakazano natychmiastowe odejście samolotów bojowych od pasażera.

Na lotnisku w stolicy Maroka Rabacie leżała już nota przeproszająca za incydent choć Algier potwierdził francuską wersję wydarzeń. Dopiero 10 maja 1984 r. w Montrealu podjęto decyzję o zakazie stosowania uzbrojenia w stosunku do cywilnych statków powietrznych (art. 3 bis konwencji Doc. 7300). Polska ratyfikowała go dopiero w dniu 15 lipca 1999 r.

19 października 1961 r. dość podobny, choć o odmiennym nieco charakterze incydent miał miejsce w polskiej przestrzeni powietrznej (rys. 2). W siedem minut po starcie z Okęcia samolotu Antonow An-24 PLL „LOT” maszyna została opanowana, a załoga sterroryzowana przez dwu porywaczy – obywateli NRD, którzy zagrozili wysadzeniem samolotu w powietrze, jeżeli pilot nie zmieni kursu i nie wyląduje na wskazanym lotnisku w Berlinie Zachodnim. Pilot zmienił kurs i z rejonu zachód Łódź skierował samolot w stronę Berlina. W tym czasie trwały gorączkowe konsultacje między dyrekcją „Lot”, Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej i MON. Uprzedzono system OP i ruch lotniczy NRD o sytuacji i miejscu znajdowania się uprowadzonego samolotu, a z 11 plm OPK Wrocław–Strachowice wystartowała para samolotów Lim-5 z dyżuru bojowego. O godz. 11.17 myśliwce na wysokości 2750 metrów przechwyciły samolot na południe od Poznania i eskortowały go do granic RP, lecąc z obu stron maszyny. W niczym nie zmieniło to stanowiska porywaczy. Samolot lądował szczęśliwie na zachodniobерlińskim lotnisku Tegel o godz. 12.57 i tego samego dnia wieczorem wrócił do kraju. Władze RFN nie wydały porywaczy ani polskim, ani wschodniemieckim władzom.

Problem uprowadzeń samolotów zaczął od tego czasu narastać niemal lawinowo. Tylko od roku 1960 do 1967 próbowano uprowadzić aż 164 samoloty, 144 próby były próbami udanymi i coraz drastyczniejszymi w skutkach.

„Czarnym dniem” światowych przewoźników powietrznych okazał się 6 września 1970 r. W dniu tym Palestyńscy ekstremiści zorganizowali szeroką akcję uprowadzenia aż czterech samolotów jednocześnie w rejsach do Nowego Jorku. Najpierw samolot Pan Am-u Boeing-747 zmuszony został do lądowania w Kairze. Tam umożliwiono zejście pasażerów z pokładu i nim jakiegokolwiek służby lotniskowe przystąpiły do akcji, wysadzono maszynę w powietrze. Nie wyjaśniono, w jaki sposób porywaczom udało się zbiec z terenu lotniska.

Zaraz potem kolejne dwa samoloty: jeden amerykańskich linii lotniczych TWA Boeing-707, drugi szwajcarskich linii „Swissair” Douglas DC-8 uprowadzono do Jordanii na lotnisko przejęte przez Palestyńczyków. Godzinę później na lotnisku tym lądował uprowadzony Viscount VC-10 brytyjskich linii lotniczych BOAC. Po zwolnieniu pasażerów samoloty zniszczono. Rządowe protesty państw zostały zignorowane.

Narastający problem powietrznego terroryzmu zaczął bulwersować światową opinię publiczną. Liczba ataków terrorystycznych narastała niemal lawinowo.

W końcu podjęto pierwsze próby profesjonalnego przeciwdziałania powietrznemu terroryzmowi. Zorientowano się bowiem, że schwytanych porywaczy trudno było zaliczyć do grona specjalistów. W rzeczywistości należeli do fanatyków poinformowanych jedynie o formach działania zmierzających do przejęcia wykonującego powietrzny rejs samolotu pasażerskiego metodą zastraszania jego załogi i pasażerów. Właśnie wtedy oprócz zaostrzenia rygorów elektronicznej kontroli podręcznego bagażu osobistego i przesyłek towarowych w poszczególnych krajach przystąpiono do tworzenia specjalnych oddziałów antyterrorystycznych. W Niemczech powstał antyterrorystyczny oddział policji granicznej GSG-9 (Granzschützgruppe Neum), we Francji Interwencyjna Grupa Żandarmerii GIGN (Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale), a w Wielkiej Brytanii Oddział Specjalny Sił Powietrznych SAS (Special Air Service Regiment). W ich doskonaleniu kładziono nacisk na siłę fizyczną, spójność wewnętrzną oddziału, wytwarzanie silnych więzi emocjonalnych oraz nadzwyczajną sprawność w walce wręcz. Rodzaje akcji, które mieli przeprowadzać, miały być w najwyższym stopniu uzależnione od czynników niematerialnych – inteligencji, motywacji, pomysłowości, wzajemnego zaufania i zaangażowania emocjonalnego. Te specjalne oddziały – złożone zazwyczaj z ochotników – w zamyśle miały być jednostkami elitarnymi wykonującymi operacje specjalne: sabotaż, odbijanie zakładników, eliminację porywaczy – aż po akcje antyterrorystyczne.

Dania powołała „Jaegerkorps”, Belgia „Paracommando”, Rosja „Specnaz”. Jedynie Stany Zjednoczone pozostały przy stanowisku, że nie będą tworzyć nowych struktur, gdyż posiadane siły są zdolne do efektywnej realizacji każdej tego typu akcji. Osiem lat później kompromitujące fiasko operacji uwolnienia amerykańskich zakładników w Teheranie zdecydowanie zmieniło sposób postrzegania tego problemu.

27 czerwca 1976 r. pięciu terrorystów arabskich, udając zwyczajnych pasażerów, zajęło wykupione zawczasu i dokładnie określone miejsca na pokładzie samolotu „Aerbus” A-300 należącego do Air France. Dramat 246 pasażerów i 12 członków załogi rozpoczął się na wysokości 9000 metrów niedaleko Koryntu. Stamtąd dowódca załogi zmuszony został do przyjęcia kursu i lądowania na ugandyjskim lotnisku w Entebbe. Po wylądowaniu porywacze zażądali uwolnienia 53 bojowników więzionych w RFN, Francji, Izraelu, Szwajcarii i Kenii za cenę życia pasażerów i wartości samolotu. Prowadzone negocjacje doprowadziły do stopniowego uwalniania pasażerów poszczególnych narodowości. Na pokładzie porywacze pozostawili jedynie 103 pasażerów pochodzenia żydowskiego.

Izrael podjął wtedy samodzielną decyzję o próbie przeprowadzenia akcji oswobodzenia swoich pasażerów. W operacji oznaczonej kryptonimem „Piorun” trzy samoloty transportowe C-130 „Hercules”, E-3A AWACS i Boeing-707 w wersji sanitarnej, zgłoszone jako pasażerskie, wystartowały do Entebbe z różnych lotnisk i w ściśle wyliczonym czasie znalazły się nad lotniskiem, uzyskując zgodę na lądowanie jeden po drugim. Komandosi pierwszego z nich weszli do akcji z marszu natychmiast po wylądowaniu, drugiego – wsparły ich działania. Trzeci lądował już bez zgody władz lotniska i stawiał czoła atakującym żołnierzom ugandyjskim.

W ostrej strzelaninie zginęło 30 żołnierzy, zniszczeniu uległo jedenaście ugandyjskich myśliwców MiG-17 parkujących na lotnisku, rannych zostało 37 ludzi. Ale jeszcze tej samej nocy uprowadzonych pasażerów przetransportowano do Tel Awiwu.

13 października 1977 r. grupa czterech arabskich terrorystów (dwóch mężczyzn i dwie kobiety) uprowadziła lecący z Palma na Majorce do Hamburga samolot niemieckiej „Lufthansy” Boeing-737 z 91 pasażerami na pokładzie. Ale tym razem nie było to zwyczajne przejście pasażerskiej maszyny dla znalezienia się w innym kraju czy jej unicestwienia. Tym razem porywaczom z niemieckiej, lewackiej grupy Baader-Meinhof i FWP, kierowanym przez palestyńskiego terrorystę Zohaira Akache współpracującego z Ernstem Bose zależało na monitoringu drogą radiową na ziemię rozwoju sytuacji na pokładzie. Sterroryzowana załoga po zmianie kierunku lotu przekazała ultimatum żądające natychmiastowego uwolnienia w ciągu najpierw trzech, a potem sześciu godzin 11 niemieckich i 2 tureckich bojówkarzy przetrzymywanych w więzieniach RFN i przekazania na pokład 9 mln. dolarów.

Natychmiast rozpoczęto negocjacje między placówkami rządowymi, mające na celu znalezienie sposobów rozwiązania nabrzmiewającej z każdą godziną sytuacji. Rząd niemiecki przyjął warunki porywaczy, a kiedy porwany samolot skierował się na lotnisko w Magadiszu w Somalii z Niemiec transportowym C-130 „Hercules” wystartowała część oddziału GSG-9. Zgoda na przelot udzielana była lawino-

wo bez jakichkolwiek przeszkód. Po raz pierwszy międzynarodowa solidarność pracowników służby ruchu lotniczego była tak wyraźna.

Tymczasem po lądowaniu w Magadiszu porywacze powiadomieni o przedłużających się negocjacjach związanych z wypuszczeniem więźniów na wolność zamordowali kapitana samolotu parkującego w odosobnionej części lotniska.

Grupa GSG-9 weszła do akcji natychmiast po wylądowaniu o 23.50 i zaskakując porywaczy wejściem przez tylny właz awaryjny uwolniła zakładników. Troje terrorystów zginęło w akcji. 22-letnia Suhaila Saych ciężko ranna przeżyła atak sił specjalnych i po leczeniu została osadzona w więzieniu.

W sierpniu 1983 r. na południowo-wschodnim wybrzeżu Kamczatki, około 80 kilometrów na północ od Pietropawłowska rosyjskie wojska OPK testowały nowy system rakiet „ziemia-powietrze” S-200 „Wega”. Kolejno odstrzelano sześć pocisków. Na 2 września zaplanowano straty dwu rakiet, tym razem do celów powietrznych stosujących zakłócenia (rys. 3).

1 września 1983 r. Boeing-747 południowokoreańskich linii lotniczych w rutynowym rejsie Nowy Jork-Seul o 02.30 lądował w Anchorage na Alasce w celu uzupełnienia paliwa. Następnie wystartował zgodnie z rozkładem i rozpoczął zwiększenie wysokości do 8000 metrów w drodze do Seulu. Tymczasem w rejonie Kamczatki misję radioelektronicznego rozpoznania częstotliwości pracy elementów rosyjskiego systemu OP prowadził amerykański RC-135 z 6 strategicznej eskadry zwiadowczej stacjonującej na wyspie Shemya w Archipelagu Aleutów, też Boeing, tyle że 707. Nie zostało jednoznacznie potwierdzone, czy lot ten został specjalnie zaplanowany w czasie gdy koreański liner będzie przelatywał w rejonie półwyspu. Dość, że o 02.45 RC-135 przeciął planowaną trasę koreańskiego Boeing'a i rozpoczął elektroniczną penetrację wybrzeża Kamczatki, przebywając w pobliżu wód terytorialnych niemal dwie godziny. Zaalarmowane środki systemu zostały przygotowane do użycia i trwał proces decyzyjny na liniach dowodzenia Sokół-Sachalin-Chabarowsk-Władywostok i z powrotem. O 05.37 przekazano decyzję o przeciwdziałaniu, o 05.42 z bazy Sokół na Su-15 wystartował mjr Gienadij Osipowicz, po kilku minutach na wysokości 10 000 metrów wchodząc w radiolokacyjny kontakt z dużym obiektem powietrznym. Tymczasem o 6.00 w pobliżu strefy przechwytywania znalazła się również mająca problemy z systemem nawigacyjnym, załoga południowokoreańskiego samolotu pasażerskiego.

RC-135 amerykańskich Air Force wykonał zwrot na kurs południowy i szeroką parabolą zniżał się w kierunku Wysp Komandorskich na Aleutach w momencie, gdy rosyjskie myśliwce jeden za drugim w ugrupowaniu „łańcuszek radiolokacyjny” znalazły się za samolotem pasażerskim w odległości siedmiu i jedenastu kilometrów. Pięćdziesiąt sekund później pierwszy z nich otrzymał rozkaz otwarcia ognia. Z dwu odpalonych rakiet jedna trafiła Boeing'a. Wśród 269 zabitych znalazło się 62 obywateli USA.

W październikowej wojnie 1973 r. wojska izraelskie opanowały Synaj i natychmiast rozpoczęły budowę systemu radiolokacyjnego wykrywania, rozpoznania przestrzeni powietrznej i naprowadzania lotnictwa myśliwskiego na cele powietrzne. Stosownie do prognozowanego zagrożenia większość sił i środków obrony powietrznej skupiono w zachodniej i północnej części półwyspu. 21 grudnia burze piaskowe, od czterech niemal dób okupujące północną Afrykę, zaczęły gasnąć powoli, gdy o 11.17 system zasygnalizował duży cel zbliżający się od północno-zachodniej strony do granic wód terytorialnych (rys. 4). Natychmiast podniesiono w powietrze dyżurną parę izraelskich myśliwców F-4 „Phantom-II”. Na wysokości 6700 metrów w zawieszynie słabszej widzialności pilot prowadzącego „Phantom’a” radiolokacyjnie wykrył duży cel i upewniwszy się elektronicznie o obcej przynależności państwowej odpalił dwie rakiety „powietrze-powietrze” AIM-9 „Sidewinder” z odległości sześciu kilometrów. Obie rakiety dosięgły celu jedna po drugiej. Zdążający do Damaszku pasażerski Douglas DC-8 indyjskich linii lotniczych „Air India” rozpadł się w powietrzu. Zginęło 126 osób.

Dowódca Izraelskich Sił Powietrznych przyznał, że nie powinno dojść do takiego incydentu. System powietrznej obrony zadziałał właściwie, choć bazował na nie do końca sprawdzonych danych, a pilot myśliwca zbyt aktywnie podszedł do realizacji postawionego mu zadania, nie upewniając się wzrokowo o typie i państwowej przynależności celu. Władze Izraela wyraziły współczucie rodzinom i gotowość do pokrycia wszystkich kosztów.

20 kwietnia 1978 r. Boeing-707 południowokoreańskich linii lotniczych opuścił Paryż ze 110 pasażerami na pokładzie i przez Arktykę zdążył do Seulu. Nad Arktyką lot przebiegał normalnie i po tankowaniu w Anchorage na Alasce załóżce pozostawał ostatni odcinek trasy. Niedaleko południowego cypla Kamczatki załoga odkryła niewłaściwą pracę systemu nawigacyjnego. Rosyjski system obrony powietrznej odkrył manewrujący w pobliżu Chabarowska samolot i wysłał w powietrze dyżurującą parę myśliwców, która o 12.53 przechwyciła samolot. Naziemne stanowisko dowodzenia nakazało odprowadzenie samolotu z rejonu miasta Kem, gdzie stacjonowały radzieckie bombowce strategiczne osłaniane przez brygadę rakiet przeciwlotniczych i myśliwce. Załoga Boeing’a wykonywała manewry mające na celu wznowienie chwilowo utraconej orientacji geograficznej i przyjęcia kursu prowadzącego do Seulu. Przechwytyjący piloci manewry południowokoreańskiej załogi odczytali jako próby uchylecia się od realizacji nakazanej trasy lotu. Prowadzony pozostał z boku, gdy tymczasem prowadzący wszedł do środka wykonywanego właśnie przez samolot pasażerski zakrętu i z odległości 530 metrów otworzył ogień. Maszyna została trafiona w sektor, do którego prowadziły środkowe drzwi. Dwóch pasażerów zostało zabitych, a 13 rannych.

Załoga natychmiast obniżyła lot, prosząc o możliwość lądowania w celu udzielenia pomocy poszkodowanym. Myśliwce podprowadziły samolot na zapasowe lotnisko usytuowane na zamrzniętym jeziorze.

Brak wczesnego alarmowania przez Koreańczyków o niebezpiecznej sytuacji i zbyt daleko idąca inicjatywa personelu SD systemu OP południowo-wschodniej części Związku Radzieckiego i pilota doprowadziły do tragedii.

7 października 1985 r. bojownicy Frontu Wyzwolenia Palestyny w czasie wycieczkowego rejsu opanowali włoski statek pasażerski „Achille Lauro” usiłując wytargować wolność 50 palestyńskich terrorystów uwięzionych w Izraelu za życie podróżujących statkiem urlopowiczów. Międzynarodowa społeczność przez kilka dni karmiona była obserwacją na ekranach odbiorników telewizyjnych przerażonych, otepiałych, poddanych terrorowi ludzi. Ludzką bezsilność porywacze podkreślili zamordowaniem podróżującego na inwalidzkim wózku amerykańskiego turysty Leona Klinghoffer'a po zabiciu wyrzuconego beztrąsko za burtę w fale Morza Śródziemnego. W końcu do ludzi usiłujących zażegnać tragedię włączył się przywódca OWP Jasir Arafat wynegocjując układ, na mocy którego palestyńscy terroryści mieli wypuścić zakładników w porcie Aleksandrii, w zamian za co mogli bezpiecznie wrócić do swojej organizacyjnej placówki mieszczącej się w większej bazie w Tunezji.

Wtedy zaplanowano akcję uwięzienia bestialskich terrorystów. Cztery myśliwce amerykańskiej marynarki wojennej przechwyciły nad wodami Morza Śródziemnego samolot egipskich linii lotniczych Egipt Air, którym leciała czwórka terrorystów i zmusiły do lądowania w lotniczej bazie NATO na Sycylii. Na lotnisku z łatwością przejęli porywacze członkowie grupy „Delta Force”. Sprawiedliwości stało się zadość i społeczność światowa odetchnęła z ulgą.

Najtragicznymi w skutkach i niezwykle trudnymi do wyjaśnienia są katastrofy powietrznych kolosów pasażerskich wybuchających w powietrzu. W mroźny przedświąteczny dzień 21 grudnia 1985 r. z Frankfurtu do Nowego Jorku wystartował ogromny Boeing-747 „Jumbo Jet”. W większości oba pokłady tego powietrznego kolosa zajmowali wojskowi z amerykańskich jednostek stacjonujących w Niemczech lub ich rodziny udające się do Stanów na urlop i przywitanie nowego roku. Świąteczny nastrój podkreślały kolorowe gadzety oraz podawany przez stewardessy posiłek z pulchnym ciastem, gdy maszyną lecącą na wysokości 10 000 metrów wstrząsnął ogromny wybuch i płatowiec rozleciał się w kawałki. Płonące szczątki samolotu spadły na szkocką miejscowość Lackerbie. W kilkanaście sekund zginęło 259 pasażerów oraz 11 mieszkańców szkockiego miasteczka. Ludzkość znów zamarła z przerażenia, żądając szczelniejszej osłony portów lotniczych i odpraw samolotów. Prowadzone przez długie miesiące żmudne śledztwo wykazało, że ładunek wybuchowy podłożony został przez pracowników libijskich tajnych służb specjalnych. Ale dopiero w 1999 r. Abdel Basset Ali Al-Megrahi i Lamen Chalif Fhimah stanęli przed sądownym Trybunałem.

Specjalnie przygotowane zamachy są zgorą lotnictwa od momentu podjęcia zadania transportu ludzi. Mimo obowiązujących szczególnych zasad podczas

przewozu VIP, szczególnych zabezpieczeń i kontroli, wypadki wybuchów statków w powietrzu niemożliwe są do całkowitego wyeliminowania.

1 czerwca 1987 r. premier Libanu Raszid Karanii z rodzinnego miasta Trypolis miał wracać śmigłowcem do Bejrutu. Maszyna przejrzana została pod względem technicznym i bezpieczeństwa, a następnie odholowana na płytę postojową, gdzie dostęp do niej broniły trzy niezależne placówki ochronne.

Na dwadzieścia minut przed odlotem pod śmigłowce podjechał niewielki samochód z prezentami i lekkim cateringiem. Po sprawdzeniu zostały one dostarczone na pokład. Dwaj pracownicy nie przebywali wewnątrz śmigłowca, a odpowiednim rozmieszczeniem dostarczonych pakunków zajęła się załoga po przybyciu do maszyny.

Zgodnie z planem, po zakończeniu skromnego ceremoniału pożegnalnego, o 11.15 premier wystartował. Dokładnie w czterdzieści minut później nowoczesna „Puma” rozleciała się w powietrzu. Ładunek wybuchowy umieszczony był pod fotelem premiera.

Zdarzają się i zwyczajne ludzkie pomyłki, a sposoby ich eliminacji zawodzą równie często jak przy technicznej obsłudze sprzętu. 3 lipca 1988 r. patrolujący wody cieśniny Ormuz amerykański krążownik USS „Vincennes”, przestrzegający embarga nałożonego na broń dla Iraku, pomyłkowo zestrzelił rakieta „woda-powietrze” Arrbusa A-300 irańskich linii lotniczych Iran Air odbywającego rutynowy rejs z Bandar-e-Abbas do Dubaju. Zginęło 290 pasażerów (rys. 5).

Amerykańską flotę patrolującą Morze Arabskie i Zatokę Omańską postawiono w stan najwyższej gotowości, gdy w końcu 1987 r. iracki „Mirage” F-1 z niskiego lotu odpalił francuski pocisk AM-39 „Exocet” mocno uszkadzając niszczyciel USS „Stark”. Tego dnia z płynącego wzdłuż wybrzeża Iranu w Zatoce Ormuz niedaleko Al-Khasa z pokładu USS „Vincennes” wystartował na rutynowy patrol rozpoznawczy śmigłowiec. Dwadzieścia minut później załoga zameldowała o wykryciu aż trzech irańskich Kanonierek, które natychmiast otworzyły do śmigłowca ogień przeciwlotniczy. Po umiejscowieniu irańskich jednostek artylerii „Vincennes’a” właśnie rozpoczęły ogień, kiedy radarzyści zameldowali o zbliżaniu się do krążownika nierozpoznanego bombowca. Elektroniczny system OP okrętu „Aegis” łatwo zlokalizował maszynę i zidentyfikował jako obcy obiekt stabilnie prowadząc go w radiolokacyjnej wiązce. Nie posłuchano wąpiącego dowódcy baterii startowej (zbyt duże, zbyt wyraźne odbicie, obiekt bez manewru) i ostrzelano przeciwnika. Rakieta trafiła irańskiego pasażera na wysokości 7800 metrów. Podjęta akcja ratunkowa nie przyniosła spodziewanych efektów.

Coraz częściej do zamachowych lub terrorystycznych akcji dochodzi w portach lotniczych lub na otwartych lotniskowych płytach. Tu warunki wydają się zdecydowanie przychylniejsze zamachowcom, łatwiejsze i mniej groźne w skutkach, ale wciąż podtrzymujące społeczny niepokój i strach. W lipcu 1983 r. podróżny neseser małych rozmiarów „przypadkowo” pozostawiono przy odprawowym stanowi-

sku tureckich linii lotniczych na lotnisku Orly w Paryżu. Eksplodujący ładunek wybuchowy zabił 7 i ranił ciężko 56 osób. Zaledwie miesiąc później na lotnisku Esenboga w Ankarze w identyczny sposób przeprowadzonym zamachu zginęło 9, a rannych zostało 78 osób.

Izraelskie linie lotnicze EL AL, przy wsparciu czynników rządowych, decydują się na wprowadzenie bardzo kosztownej, ale i skutecznej elektroniczno-rentgenowskiej aparatury penetracji bagażu podręcznego pasażerów i ładunków cargo „Rapisca-II”. Efekty nie każą długo czekać na siebie. 17 kwietnia 1986 r. agenci ochrony izraelskiej linii na londyńskim Heathrow znajdują ładunek wybuchowy ukryty w bagażu młodziutkiej Irlandki Ann-Mary Murphy. Bagaż został sprytnie przygotowany przez jej kochanka 32-letniego Jordańczyka Nezard Hindawi’ego. 186 pasażerów nie zdawało sobie nawet sprawy, że ich życie wisiało na włosku.

W dwa sierpniowe dni 1988 r. gen. Zia-ul-Haq od wiosny 1977 r. prezydent Pakistanu dokonał inspekcji pakistańskich jednostek wojskowych kończących zakrojone na szeroką skalę ćwiczenia w rejonie Rawalpindi–Gudżranwala–Sialkot przy granicy z Indiami. W okresie jego rządów władze pakistańskie pośredniczyły w dostawach amerykańskiej broni dla afgańskich duszmenów i szkoliły ich w specjalistycznych obozach, podtrzymując żar wojny domowej w Afganistanie. Prezydent wspierał afgański ruch oporu przeciw Kabulowi i uchodził za bezkompromisowego wroga Indii.

C-130 „Hercules” przygotowany był do odlotu z wojskowego lotniska Sargotha. 17 sierpnia 1988 r., po pożegnaniu z dowódcami ćwiczących jednostek gen. Haq wraz z towarzyszącym mu szefem sztabu armii Akhtarem Abdul Rahman’em i ambasadorem USA w Pakistanie Arnoldem Raphael’em o 17.12 wystartowali do Karaczi. Kilkadziesiąt minut później, o 17.42 czterosilnikowy, przerobiony na salonkę „Hercules” wybuchł w powietrzu krwawym fajerwerkiem niedaleko Bahawalpur grzebiąc pasażerów i załogę w mętnych wodach rzeki Sullej.

W grudniu 1994 r. bojownicy algierskiej Zbrojnej Grupy Islamskiej planowali uprowadzenie pasażerskiego odrzutowca Air France. Pech chciał, że jeden z przebywających we Francji islamskich terrorystów 3 grudnia uległ samochodowemu wypadkowi i w stanie ciężkim został przewieziony do szpitala. Dwie skomplikowane operacje oddaliły zagrożenie życia, ale pielęgniarka czuwająca nad chorym w nocy słuchała dziwnych, jak jej się wydawało, majaczeń pacjenta. Dyżurny lekarz wezwał na szczęście policyjnych specjalistów. Oni właśnie odkryli, że planowane jest uprowadzenie samolotu. Komandosi Interwencyjnej Grupy Żandarmerii GIGN opanowali maszynę w Marsylii podczas tankowania do odzyskania ostatniego odcinka rejsu. Szybko okazało się, że terroryści zakładali wysadzenie samolotu w powietrzu wraz z 283 pasażerami nad Paryżem tak, by płonący wrak z małej wysokości spadł na gęsto zaludnione miasto. Tym razem tragedii udało się wreszcie uniknąć.

9 września 1995 r. z miejscowości Wil niedaleko St. Gallo w Szwajcarii wystartowało 15 balonów uczestniczących w 39 Międzynarodowych Zawodach Balonowych im. Gordon Bennetta. Południowo-zachodni wiatr skierował je nad Niemcy, a później Polskę. Większość z załóg wylądowała w tych krajach, ale najlepsi polecili dalej. Alan Fraenckel 55-letni zawodowy pilot komunikacyjnej linii TWA i John Stuart-Jervis 68-letni biznesman, obywatele USA, lecieli balonem z niemiecką rejestracją „D-Caribbean”. Był to typowy dla klasy AA-5 balon o pojemności 1000 m³ koloru białego wyposażony w radiostację i transponder. Umiejętnie manewrując wysokością i wykorzystując prądy powietrzne załoga „D-Caribbean” udało się przelecieć nad Niemcami i Polską, gdy 12 września o godzinie 09.41 osiągnęli Białoruś wraz z trzema jeszcze załogami. Tu dobre dotychczas warunki pogodowe uległy pogorszeniu i dwie załogi o 14.15 lądowały niedaleko Wołkowsoka (rys. 6).

Po dwóch godzinach lotu nad Białorusią załoga „D-Caribbean”, niedaleko wioski Bierioza dostrzegła zbliżający się do nich śmigłowiec szturmowy Mi-24. Jego załoga bazująca na lotnisku w Zasimowiczach miała przechwycić balon i zestrzelić go. Mi-24 zawrócił i pierwszą serią z działka zestrzelił balon na wysokości 2000 metrów, uznając go za jeden z balonów specjalnych, jakie dość często z zachodu przedostawały się na terytorium Białorusi. Szybko okazało się, że tym razem nie był to balon meteorologiczny ani propagandowy.

Mike Wallace i Kevin Brellman byli trzecią załogą, która również znalazła się nad Białorusią. Ich balon także został przechwycony przez białoruski śmigłowiec, jednak piloci uniknęli zestrzelenia i zostali jedynie zmuszeni do lądowania. Nastąpiło to siedem godzin po tragicznym wydarzeniu nad Bieriozą, którego przyczyną było brak przekazania wiadomości o pilotowanych balonach przez cywilną służbę ruchu lotniczego w Mińsku Białoruskim na lotniska wojskowe i brak znajomości sylwetek balonów sportowych przez załogi.

Ciernista droga do powietrznego bezpieczeństwa

Dzisiaj w życiu społeczeństw rolę zasadniczą odgrywa zdolność nabywania, stosowania w dystrybucji wiedzy. Im bardziej więc wzrasta nowoczesność, złożoność środków ostrzegawczych i środków kontroli tym bardziej wyrafinowane sposoby stosują porywacze, tym przemyślniejsze sposoby ukrywania bomb (ładunków wybuchowych) systemów inicjujących – tym większa rola wiedzy i nowych technologii. Musi do zmuszać do:

- doskonalenia zasad i sposobów zdobywania informacji;
- samodzielnego i wyszukanego działania terrorystów;
- precyzyjnie konstruowanych uderzeń.

Dlatego ganić należy światową społeczność za oczywistą niezdolność do zażegnania w zarodku terroryzmu. Odżywające co dnia nacjonalizmy i fundamentalizmy religijne wymuszają niejako konieczność zapobiegania im przez wyspecjalizowane agendy i szerokie, międzynarodowe już operacje – tym razem sił połączonych. Operacje te choć w rzeczywistości są operacjami innymi niż wojna, operacjami wspierającymi bezpieczeństwo i spokój obywateli muszą być obecnie prowadzone przez siły międzynarodowe. Bo ostatni przerażający w propagandowym wydźwięku i skutkach atak na World Trade Center i Pentagon przesunął granice pojęcia „terroryzm” do granic słowa „wojna”.

Pojawiające się nowe zadania i wyzwania w walce z terroryzmem są zbyt trudne, zbyt rozległe, zbyt skomplikowane aby skutecznie można było poradzić sobie z nimi wyłącznie przy pomocy środków narodowej polityki. Można tego dokonać jedynie w ramach wspólnego, solidarnego działania wszystkich partnerów. Żadne państwo, żaden kraj (nawet USA) nie jest w stanie samodzielnie zabezpieczyć się przed akcjami terrorystycznymi. Można to jednak osiągnąć skonsolidowanym udostępnieniem przez wszystkie kraje dysponowanych sił i środków. Powietrzna Europa (świat) będąca chroniącym przed niezgodą domem, ze szczelnym dachem może być miejscem, w którym wszystkie narody znajdą właściwą ochronę i bezpieczeństwo.

Tama, którą ludzkość buduje dla powstrzymania terrorystów, nie tylko zależy od stanowionych przepisów (wielu nieskutecznych zresztą) i zabezpieczających systemów, ale głównie od rozpowszechniania informacji, wiedzy i kontroli eksportu. Okazuje się, że niemal każdy kraj stosuje różne standardy i różne definicje technologii – zestawia się więc bardzo różnorodne listy produktów i technologii, których nie wolno eksportować. A kryteria te niemal codziennie ulegają zmianie. A jeśli jeszcze do tych programów zakrada się nieporządek, to bałagan zakrada się również do koordynacji w dziedzinie programów skoncentrowanych na dostępności elementów, składników broni chemicznej, biologicznej albo toksycznych wykorzystywanych w wojnie bakteriologicznej (wąglik). Mówiąc krótko – nie istnieje skuteczny system zapobiegający rozpowszechnianiu się tych rodzajów broni, w tym także broni masowej zagłady. Bo tak jak proch strzelniczy broń nuklearna będzie się rozprzestrzeniać...

Chcesz skonstruować bombę? Zamierzasz uprowadzić samolot? Chcesz wyprowadzić w pole powietrznego kontrolera? Masz osobisty komputer?

Wejdziesz do Internetu lub do banku danych i masz gotowe recepty... Przepływ informacji w ramach globalnego społeczeństwa nie może być skutecznie kontrolowany przez państwo – informacja staje się coraz szersza, coraz bogatsza. I jest zawsze dostępna...

Nie tak dawno jeszcze w erze przemysłowej korzenie siły państwa i narodowości upatrywano w bogactwach naturalnych i instytucjach przemysłowych. Dziś tego rodzaju korzenie stanowi swobodny dostęp do informacji. Z tego powodu

informacje nieodzwonne do korzystania z nowych technologii (także rozwoju broni jądrowej) w sposób nieuchronny będą rozprzestrzeniać się także na obszary pozostające poza kontrolą państwa narodowego. Dlatego przypuszczać należy, że wszechdobyłski i znany ludzkości od jego początków handel uczyni każdą nową technologię (nawet materiały rozszczepialne albo środki ich produkcji lub sposoby uzyskiwania) coraz bardziej dostępną na ziemskim globie. Nie dywagując zbyt daleko jak rozległa powinna być odpowiedź Stanów Zjednoczonych i świata warto uważniej przyjrzeć się własnym, krajowym, ale i NATO-wskim rozwiązaniom, systemom uprzedzania i zabezpieczeń. Z pewnością będzie to również wkład w światową walkę ze światowym terroryzmem – rakiem cywilizacji XXI wieku.

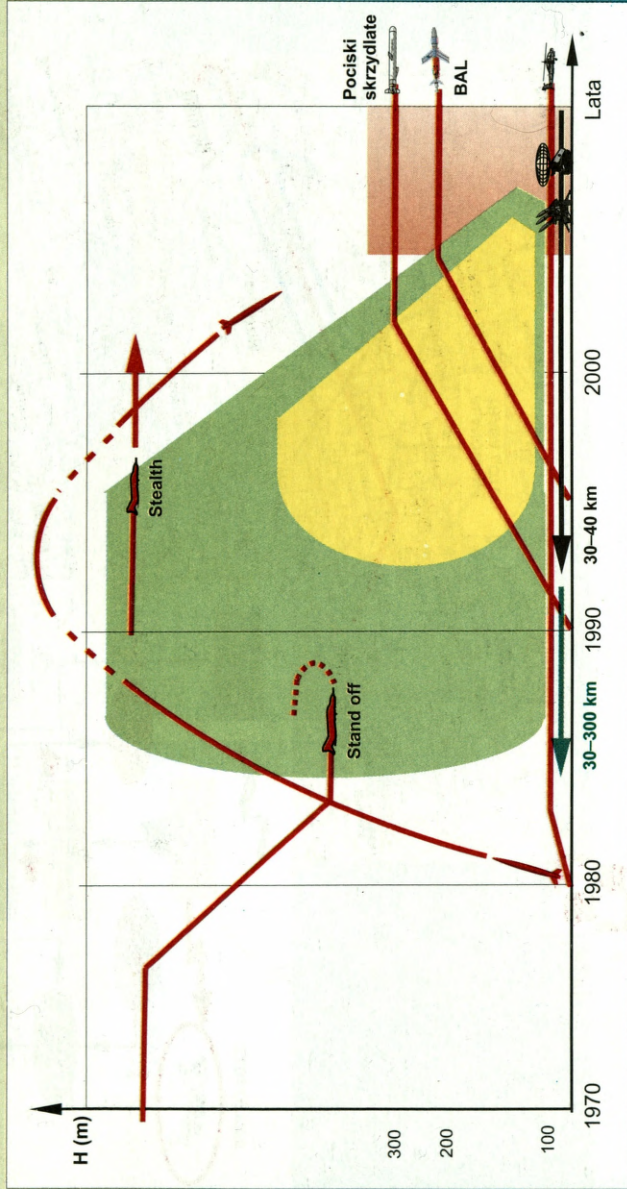
Bibliografia

- Dobson Ch. and Payne, *Black September. It's Short, Violent History*, London, Robert Hale, 1975.
Lequeur W., *The Age of Terrorism*, Boston, Little Brown, 1987.
Long D. E., *The Anatomy of Terrorism*, New York, Free Press, 1990.
Wheeler-Bennett J., *Munich: Prologue to Tragedy*, London, Macmillan, 1948.
Hoffman B., *Oblicza terroryzmu*, Politeja, Warszawa 1999.
Kaczmarek J., *Terroryzm i konflikty zbrojne a fundamentalizm islamski*, Atla 2, Wrocław 2001.
Karolczak K., *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 1995.



WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

NARASTANIE ZAGROŻENIA Z POWIETRZA W LATACH 1970-2015



AON

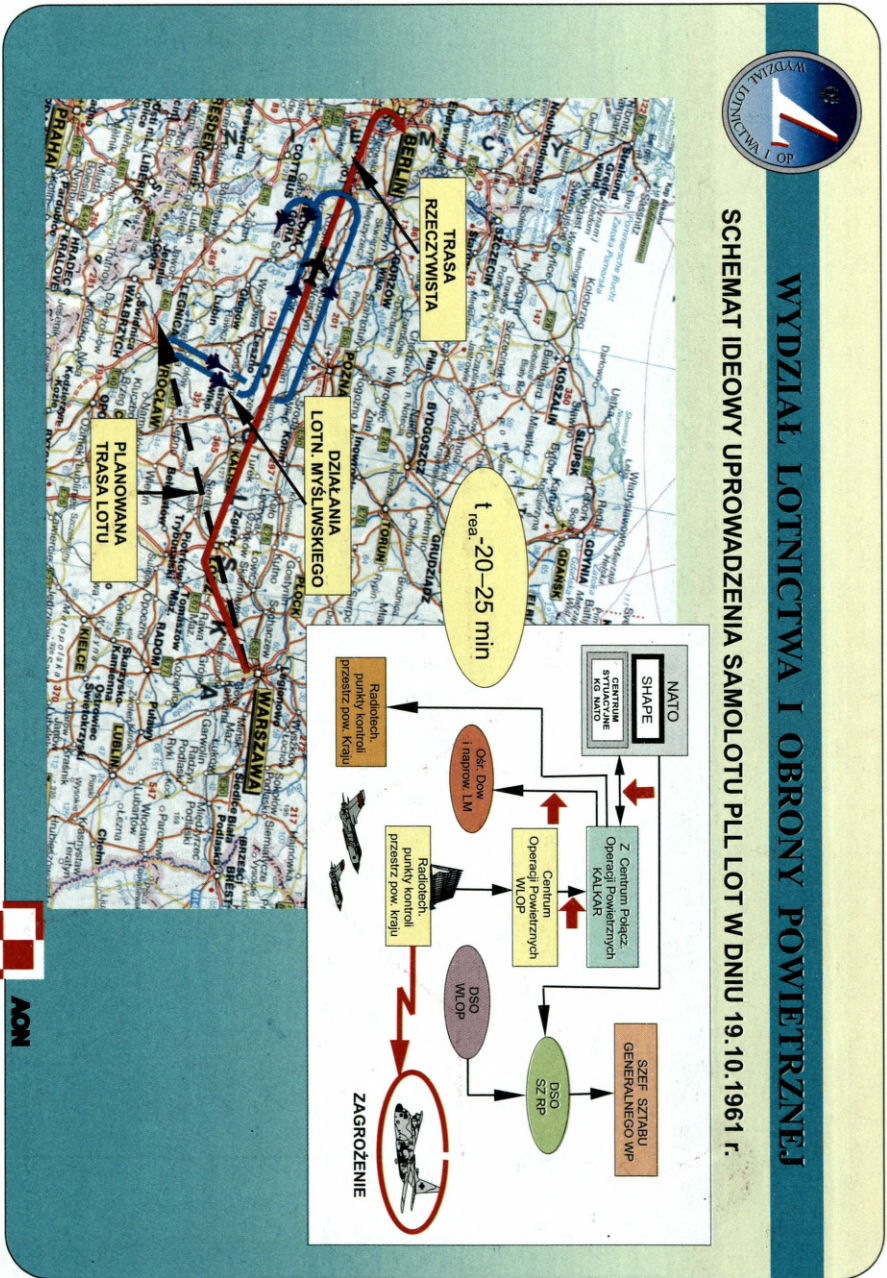
J.G. - 2002 r.

Rys. 1.



WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

SCHEMAT IDEOWY UPROWADZENIA SAMOLOTU PLL LOT W DNIU 19.10.1961 r.

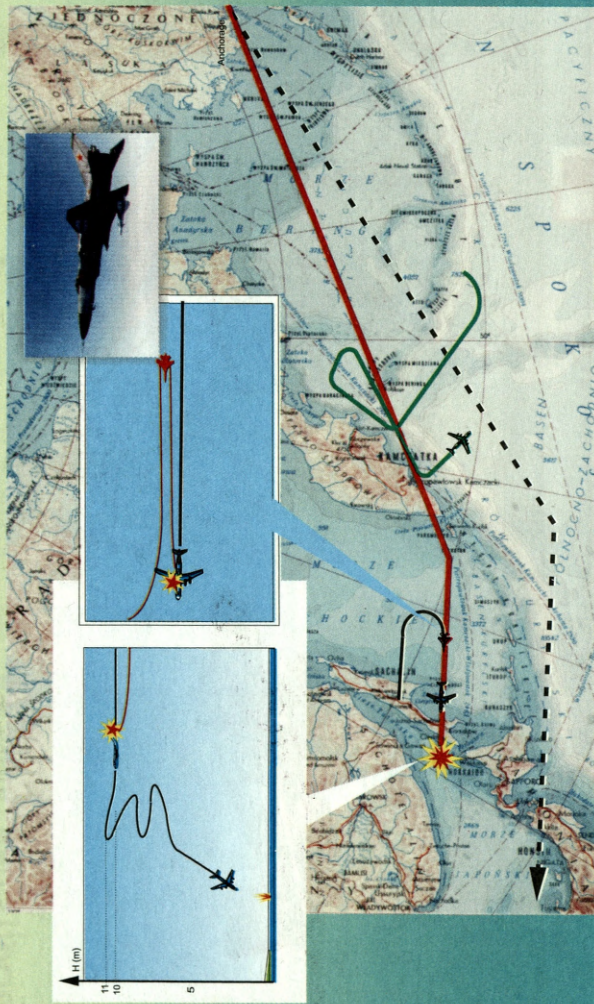


Rys. 2.



WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

SCHEMAT IDEOWY
PRZEBIEGU OMYŁKOWEGO ZESTRZELENIA POŁUDNIOWOKOREAŃSKIEGO BOEINGA B-747
U WYBRZEŻY SACHALINU 1 WRZEŚNIA 1983 r.



AON

J.G. - 2002 r.



WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ



**IDEOWY SCHEMAT
ZESTRZELENIA DOUGLASA DC-8
INDYJSKICH LINII LOTNICZYCH
"AIR INDIA" NAD SYNAJEM
21 GRUDNIA 1973 r.**



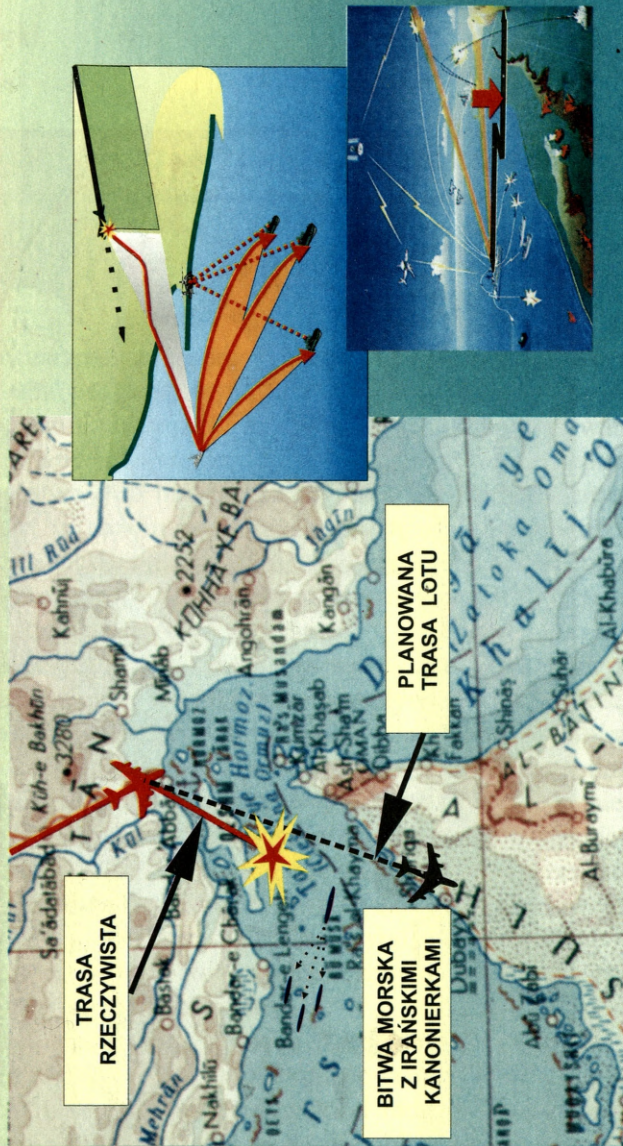
AON

J.G. - 2002 r.



WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

IDEOWY SCHEMAT ZESTRZELENIA AIRBUSA A-300 IRAŃSKICH LINII LOTNICZYCH IRAN AIR W CIESNINIE ORMUZ PRZEZ KRAŻOWNIK USS „VINCENNES” 3 LIPCA 1988 r.

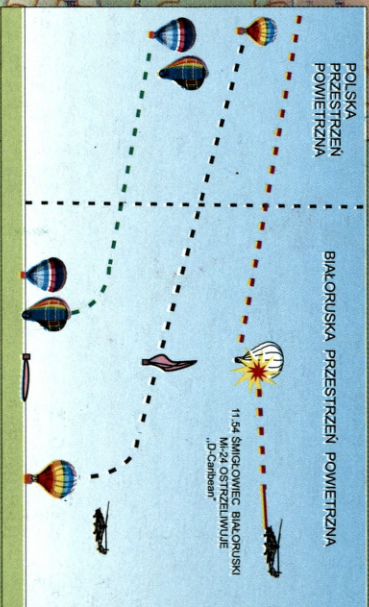


ACN

J.G. - 2002 r.

Rys. 5.

**IDEOWY SCHEMAT
ZESTRZELENIA PRZEZ
BIAŁORUSKI
ŚMIGŁOWIEC MI-24
BALONU „D-Caribbean”
12 WRZEŚNIA 1995 r.**



AOP

J.G. - 2002 r.

Rys. 6.

Rafał Marczewski

Agencja Ruchu Lotniczego

STRUKTURY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Przestrzeń powietrzna jest dobrem narodowym i powinna być użytkowana zgodnie z potrzebami poszczególnych użytkowników. Sposób organizacji przestrzeni powietrznej (struktury przestrzeni i zasady ich wykorzystywania) jest pochodną tych potrzeb z uwzględnieniem zachowania zasad bezpieczeństwa, w tym – bezpieczeństwa państwa. Nie można opisać przestrzeni w oderwaniu od rodzaju aktywności lotniczej w danym jej fragmencie, rodzaju zapewnianej tam służby oraz wymagań stawianych użytkownikom. Niniejsze opracowanie jest próbą wyjaśnienia organizacji polskiej przestrzeni powietrznej przez funkcje realizowane w poszczególnych strefach, rejonach i sektorach.

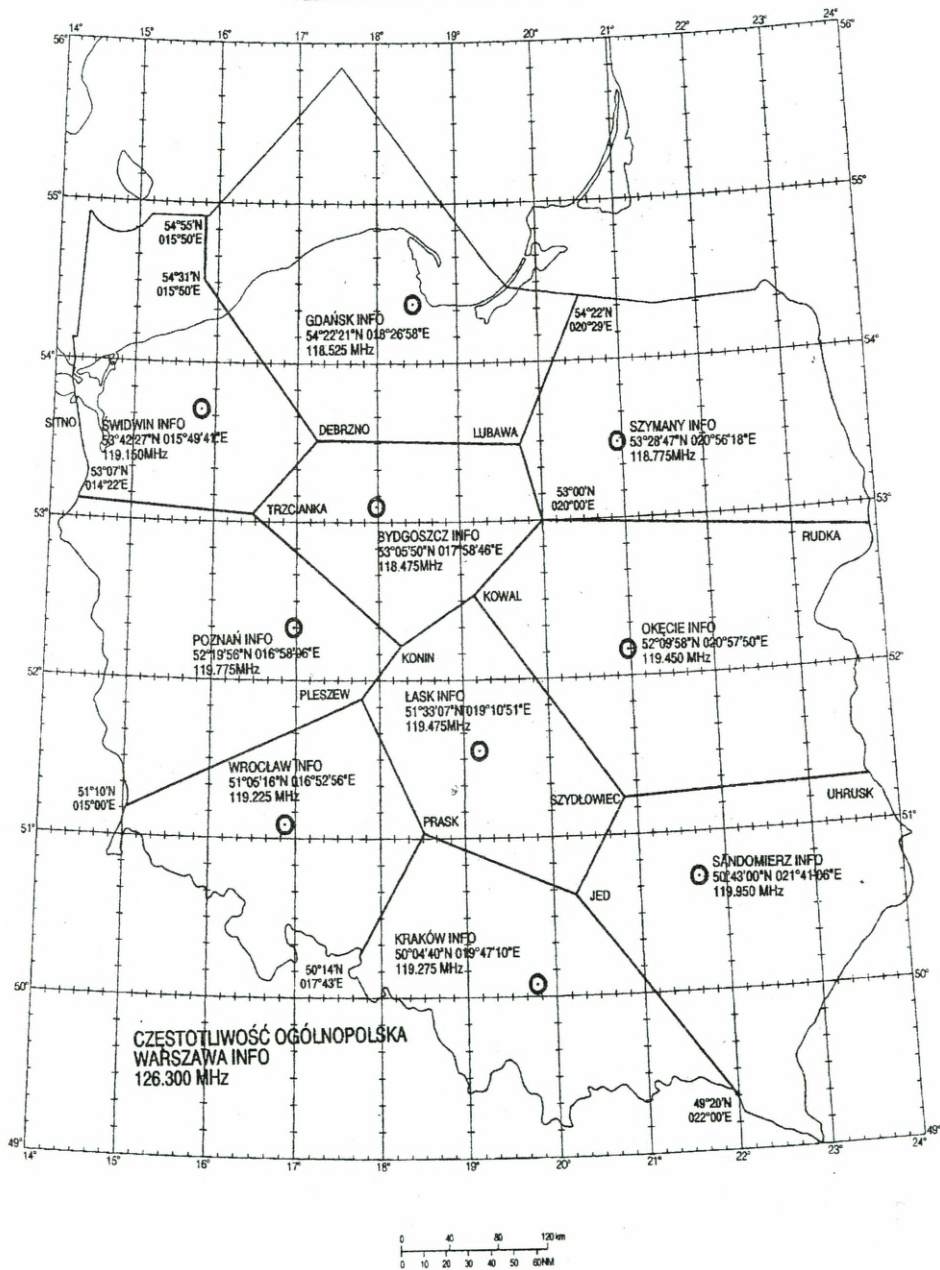
Organizacja przestrzeni ma zasadniczy wpływ na możliwości zapewnienia sprawnego, ekonomicznego i bezpiecznego przepływu ruchu lotniczego każdego rodzaju. Podobnie jak sieć połączeń drogowych składa się z odcinków o różnych parametrach, na których użytkowników (kierowców) obowiązują odmienne ograniczenia i wymagania, tak i w powietrzu wyznaczane są odpowiednie do potrzeb struktury. Są one jednoznacznie określone przez wyznaczenie granic poziomych i pionowych oraz sklasyfikowanie poszczególnych elementów przestrzeni.

Na te struktury składają się strefy czasowo wydzielane dla celów wykonywania zadań szkolno-bojowych wraz z trasami dolotowymi, strefy zakazane – nad obiektami o szczególnym znaczeniu, strefy o ograniczonym dostępie – z podaniem warunków ograniczeń i strefy niebezpieczne.

Ze względu na konieczność stosowania szczegółowych przepisów i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu oraz na potrzeby planowania i koordynacji wyznaczono drogi lotnicze o charakterystykach zależnych od rodzaju prowadzonej nawigacji. Dla uporządkowania i zabezpieczenia ruchu w pobliżu lotnisk wyznaczono strefy ruchu lotniskowego, strefy kontrolowane lotnisk, rejonów kontrolowanych węzłów lotnisk. Na powyższy podział nakładają się tzw. sektory odpowiedzialności poszczególnych organów służby ruchu lotniczego. W chwili obecnej mamy 7 sektorów kontroli obszaru powietrznego i 2 sektory operacyjnego ruchu lotniczego –

MAPA SEKTORÓW SŁUŻBY INFORMACJI POWIETRZNEJ

SEKTORY FIS, CZĘSTOTLIWOŚCI
 FLIGHT INFORMATION SERVICE SECTORS, FREQUENCIES



Dodatkowymi elementami, wynikającymi z dotychczas obowiązujących przepisów, są rejony wyznaczone dla poszczególnych lotnisk do wykonania różnych rodzajów zadań. Są to rejony nadzorowane lotnisk, strefy lotów koszących (wojskowe), strefy lotów szybowcowych i inne. Wejście w życie już podpisanego przez prezydenta prawa lotniczego spowoduje, że w większości staną się one zbędne.

Szczegółowy opis wyżej wymienionych struktur wraz z pracującymi w nich urządzeniami nawigacyjnymi, częstotliwościami radiowymi i obowiązującymi procedurami oraz rodzajami zapewnianej służby został opublikowany w oficjalnym Zbiorze Informacji Lotniczych AIP Polska (AIP¹ Poland), część druga – ENR (EN-ROUTE).

Przedstawiona tu w dużym skrócie cała skomplikowana struktura przestrzeni powstała w jednym celu – zapewnienia, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami Polski, bezpieczeństwa pasażerom i załogom statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej.

Państwa, które ratyfikowały konwencję chicagowską, zobowiązały się do zapewnienia służby ruchu lotniczego (w tym służby alarmowej) w swojej przestrzeni powietrznej oraz w części przylegającej przestrzeni nad morzem otwartym. Wprowadzona przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) klasyfikacja przestrzeni – opublikowana w AIP Polska – analogicznie do międzynarodowych znaków drogowych ułatwia pilotom poruszanie się po świecie, mimo nadal często występujących różnic w przepisach w poszczególnych państwach. Przestrzeń, w której Polska ma obowiązek zapewniania służby ruchu lotniczego (w tym – alarmowej) została opublikowana jako Rejon Informacji Powietrznej (FIR) Warszawa, sięgający od ziemi/ wody do FL 460 – wysokości 46 000 stóp (według wysokościomierza ustawionego na atmosferę standardową). Powyżej tej wysokości państwo nie zapewnia służb ruchu lotniczego. Jest to obszar działania obrony powietrznej.

Opisane wyżej elementy przestrzeni składają się na dosyć skomplikowany obraz. Wynika to częściowo z historycznych zaszczości a częściowo z rosnących i zróżnicowanych potrzeb użytkowników. Podany zbiór elementów jest obszerny i dla uniknięcia zagrożeń wymaga właściwego zarządzania.

W pierwszym etapie, który właśnie dobiega końca, przeorganizowaliśmy przestrzeń na wzór struktur wprowadzonych w krajach Zachodniej Europy.

Równoległe do unifikacji międzynarodowej dokonywana jest likwidacja sztucznego podziału na przestrzeń operacyjną (wojskową) i kontrolowaną (cywilną) oraz tworzenie organów realizujących trójstopniowe zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie:

- pierwszym – strategicznym (ASM 1),
- drugim – przedtaktycznym (ASM 2),
- trzecim – taktycznym (ASM 3).

Przyjęto, że system zarządzania polską przestrzenią powietrzną powinien być jednolity (narodowy zamiast cywilnego i wojskowego) oraz zgodny z koncepcją

¹ AIP – Aeronautical Information Publication

elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA¹), przyjętą przez państwa ECAC² (w tym Polskę) oraz NATO jako standard europejski. Niedługo będziemy obchodzili drugą rocznicę wprowadzenia w Polsce zasad elastycznego użytkowania przestrzeni na szczeblu operacyjnym, dzięki czemu zlikwidowaliśmy czteroletnie opóźnienie w stosunku do pozostałych krajów ECAC.

Strategiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną

Koncepcja FUA przewiduje utworzenie Komitetu ds. Zarządzania Przestrzenią, który kreowałby politykę państwa w tym zakresie, ustalał priorytety i procedury rozstrzygnięcia konfliktów między zainteresowanymi użytkownikami. Nowe Prawo Lotnicze umożliwi utworzenie takiego ciała.

Wobec braku Komitetu zarządzanie na poziomie strategicznym (ASM 1) jest realizowane w Polsce przez Ośrodek Planowania Strategicznego ARL i polega na wyznaczaniu stałych i elastycznie zarządzanych struktur przestrzeni oraz określanie zasad i priorytetów ich użytkowania (tabela 1).

STAŁE I ELASTYCZNIE ZARZĄDZANE ELEMENTY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

	Stale elementy przestrzeni powietrznej		Elastycznie zarządzane elementy przestrzeni powietrznej
AWY ¹	Stale dolne drogi lotnicze	CDR 2	Warunkowe drogi lotnicze kategorii drugiej
UAWY ²	Stale górne drogi lotnicze	CDR 3	Warunkowe drogi lotnicze kategorii trzeciej
RNAV ³ – AWY	Stale drogi nawigacji obszarowej	TSA ⁴	Rejony czasowo wydzielane
CDR ⁵ 1	Warunkowe drogi lotnicze kategorii pierwszej	RCA ⁶	Rejony lotów o zredukowanej koordynacji
TMA ⁷	Rejony kontrolowane lotnisk cywilnych i/lub wojskowych	CBA ⁸	Rejony lotów (ćwiczeń) po obu stronach granicy państwowej
CTR ⁹	Strefy kontrolowane lotnisk cywilnych i wojskowych	R ¹⁰	Strefa ograniczona
ATZ ¹¹	Strefy ruchu lotniskowego lotnisk cywilnych	D ¹²	Strefa niebezpieczna
MATZ ¹³	Strefy ruchu lotniskowego lotnisk wojskowych		
ADIZ ¹⁴	Strefa identyfikacji obrony powietrznej		
P ¹⁵	Strefa zakazana		

¹ AWY – Airway; ² UAWY – Upper Airway; ³ NAV – Area Navigation; ⁴ TSA – Temporary Segregated Area; ⁵ CDR – Conditional Route; ⁶ RCA – Reduced Co-ordination Area; ⁷ TMA – Terminal Maneuvering Area; ⁸ CBA – Cross Border Area; ⁹ CTR – Aerodrome Control Zone; ¹⁰ R – Restricted Area; ¹¹ ATZ – Aerodrome Traffic Zone; ¹² D – Danger Area; ¹³ MATZ – Military Aerodrome Traffic Zone; ¹⁴ ADIZ – Air Defense Identification Zone; ¹⁵ P – Prohibited Area.

¹ FUA – Flexible Use of Airspace

² ECAC – European Civil Aviation Conference

Zasady użytkowania poszczególnych elementów przestrzeni różnią się. Zasadnicza różnica polega na stałym charakterze jednych (co umożliwi planowanie operacji lotniczych) oraz zmiennym przeznaczeniu elementów elastycznych (co umożliwi lepsze ich wykorzystanie, gdy nie jest to niebezpieczne) przy zastosowaniu koordynacji w czasie rzeczywistym.

Należy pamiętać, że dopuszczenie przez Państwo ruchu lotniczego we własnej przestrzeni powietrznej nie jest jedynie zabiegiem formalnym, ale pociąga za sobą zobowiązania do zapewniania służb ruchu lotniczego w tak określonej przestrzeni, zgodnie z klasyfikacją ICAO. Obecne zobowiązanie sięga od poziomu ziemi do FL¹ 460. Przyjęto, że w przyszłości służby ruchu lotniczego będą zapewniane do poziomu lotu FL 660 (FL660 czyli ok. 20 000 m STD²) [35].

**SCHEMATYCZNY PODZIAŁ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ NA (DOLNY) REJON
INFORMACJI POWIETRZNEJ (FIR) I NA GÓRNY REJON INFORMACJI
POWIETRZNEJ (UIR)**

	Niesklasyfikowana przestrzeń powietrzna (Nie zapewniana służba ruchu lotniczego) FL 660
UIR	20 000 m STD Niekontrolowana przestrzeń powietrzna – klasa G (Zapewniana służba informacji powietrznej) FL 460
	14 000 m STD Górny obszar kontrolowany z nawigacją obszarową obszarową typu Random – RNAV – klasa A (Zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego) FL 295
Górny Rejon Informacji Powietrznej	9000 m Górny obszar kontrolowany – klasa A (Zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego) FL 245
	7450 m STD Dolny obszar kontrolowany – klasa A, B lub C (Zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego) FL 095
FIR Rejon Dolny Informacji Powietrznej	2 900 m STD Niekontrolowana przestrzeń powietrzna – klasa G (opcjonalnie F) (opcjonalnie – służba doradczą ruchu lotniczego) 3000 ft AGL
	900 m AGL Niekontrolowana przestrzeń powietrzna – klasa G (Zapewniana służba informacji powietrznej) GND

¹ FL – Flight Level

² STD – Standard (tu: ciśnienie atmosferyczne 1013,25 mb)

Przedtaktyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną

Zarządzanie na poziomie przedtaktycznym (ASM 2) polega na przetwarzaniu w przeddzień lotów zapotrzebowania na przestrzeń zgłaszanych przez poszczególnych użytkowników, rozstrzygnięcie ewentualnych konfliktów oraz publikowanie decyzji w formie Planu Użytkowania Przestrzeni (AUP¹) o przydzielaniu tych elementów przestrzeni, które są niezbędne do wykonania zadań.

Realizuje politykę i przestrzega procedur opracowanych na poziomie pierwszym – strategicznym.

Taktyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną

Zarządzanie na poziomie taktycznym (ASM 3) obejmuje działania bieżące – monitorowanie faktycznego wykorzystania przestrzeni i taktyczną koordynację w celu możliwie najpełniejszej realizacji wymagań cywilnych i wojskowych użytkowników.

Polega na aktywowaniu i dezaktywowaniu przydzielonych na poziomie 2 stref.

Zarządzanie na poziomie ASM 2 i 3 realizowane jest również w ARL – przez Centrum Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (AMC Polska) [35].

Najogólniejszy podział przestrzeni FIR Warszawa to podział na:

– przestrzeń ze służbą informacji powietrznej, tzw. przestrzeń niekontrolowaną, gdzie za zachowanie bezpiecznych odległości między statkami powietrznymi odpowiadają ich dowódcy;

– przestrzeń kontrolowaną, gdzie za zachowanie bezpiecznych odległości między statkami powietrznymi odpowiada licencjonowany (zgodnie z Aneks 1 do ww. konwencji) kontroler ruchu lotniczego.

W tym miejscu jesteśmy winni wyjaśnienie. Opisujemy stan, który będzie obowiązujący po wejściu w życie nowego prawa lotniczego. Na dzień dzisiejszy formalnie obowiązuje prawo z roku 1962, z czasów Układu Warszawskiego, które dzieli przestrzeń na cywilną i wojskową-operacyjną z dalszym skomplikowanym podpodziałem, różniącymi się przepisami i brakiem jasnego określenia odpowiedzialności. W rezultacie trwającej od kilku lat ewolucyjnej transformacji – w przeważającej części przestrzeni obowiązują już międzynarodowe przepisy i struktury, a stare zostały zmarginalizowane do paru stref i rejonów lotów niektórych lotnisk.

Zaprezentowana wyżej organizacja zarządzania przestrzenią jest prostym opisem struktur i sposobu zarządzania nimi i formalnie wyczerpuje tematykę wystąpienia, jednak nie wyjaśnia celu wprowadzenia tak skomplikowanych procedur i nie ma bezpośredniego odniesienia do tematu Konferencji.

¹ AUP – Airspace Use Plan

Najprościej będzie zilustrować sytuację z punktu widzenia użytkownika pragnącego wykonać lot w polskiej przestrzeni powietrznej.

Tutaj istotne jest, że lot w polskiej przestrzeni kontrolowanej może się odbyć po złożeniu planu lotu, obowiązuje utrzymywanie dwustronnej bezpośredniej łączności, a na każdy manewr wymagane jest uzyskanie zezwolenia kontroli. Nie ma przy tym znaczenia czy pilot wykonuje lot VFR (zgodnie z przepisami dla lotów z widzialnością), czy lot IFR (według przyrządów).

Inaczej wygląda sytuacja w przestrzeni niekontrolowanej. Z wyjątkiem sytuacji szczególnych i lotu w nadgranicznej strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ) dowódca statku powietrznego w locie z widzialnością nie ma obowiązku składania planu lotu, utrzymywania łączności i uzyskiwania zezwoleń. Sam odpowiada za utrzymanie się we właściwych warunkach meteorologicznych oraz zachowanie bezpiecznej odległości od innych użytkowników, wśród których mogą być m.in. szybowce, parolotnie, lotnie i motolotnie – całe tzw. lotnictwo ogólne (General Aviation).

Klasa przestrzeni mówi jej użytkownikom, jaki rodzaj służby ruchu lotniczego będzie im zapewniany i jakie sami muszą spełniać wymagania aby móc bezpiecznie wykonać lot.

Przyjęto podział na przestrzeń kontrolowaną (klasy A, B, C, D, E), gdzie za zachowanie bezpiecznych, określonych przepisami odległości odpowiada kontroler oraz przestrzeń niekontrolowaną (klasy F, G), gdzie za zachowanie bezpiecznych odległości odpowiada dowódca statku powietrznego.

Orientację użytkowników zróżnicowaniu przepisów ruchu i rodzajów zapewnianej służby w pokazanych fragmentach przestrzeni zapewnia ich opublikowanie wraz z podaną klasą przestrzeni.

Ogólnie można przyjąć, że przestrzeń poniżej FL 095 (9500 stóp wg atmosfery STD) jest przestrzenią niekontrolowaną, gdzie państwo ma obowiązek zapewnić służbę informacji powietrznej i służbę alarmową.

W zależności od potrzeb wyznaczono w tej przestrzeni strefy kontrolowane lotnisk, strefy ruchu lotniskowego (niekontrolowane) oraz rejony kontrolowane węzłów lotnisk – tam, gdzie stopień skomplikowania i natężenie ruchu tego wymagało.

Dodatkową koniecznością jest utworzenie na (wybranych) granicach państwa Strefy Identyfikacji Obrony Powietrznej, gdzie każdy użytkownik przed wykonaniem lotu musiałby złożyć plan, a w czasie lotu mieć włączony transponder radaru wtórnego i utrzymywać łączność z właściwym organem służby ruchu lotniczego. Zasięg strefy wraz z obowiązującymi tam procedurami musiałby być opublikowany w AIP Polska.

**UPROSZCZONY SCHEMAT PODZIAŁU PIONOWEGO PRZESTRZENI
Z ZAZNACZONYM CTR, TMA I ATZ**

Przestrzeń bez służby ruchu lotniczego			
FL 660	Przestrzeń ze służbą informacji powietrznej (klasa G)		
FL 460	Obszar kontrolowany (klasa A, B lub C)		
FL 095	TMA - rejon kontrolowany węzła lotnisk (klasa C)		
	900 m AMSL		
GND	CTR – strefa kontrolowana lotniska		ATZ – strefa ruchu lotniskowego (klasa G lub F)

Przestrzeń powyżej FL 095 (9500 stóp wg atmosfery STD) do FL 460 jest przestrzenią kontrolowaną, w której dla potrzeb ruchowych wyznaczono drogi lotnicze i rejon kontrolowany węzłów lotnisk. Na szaro zaznaczono przestrzeń niekontrolowaną.

Z wyjątkiem kilku lotnisk lokalnych praktycznie cała przestrzeń kontrolowana FIR Warszawa znajduje się w zasięgu pokrycia radarowego, a statki powietrzne podlegają drobiazgowej procedurze identyfikacji, która jest utrzymywana przez cały czas trwania lotu.

Plany lotów tych statków powietrznych są skorelowane z ich śladami radarowymi a informacja o wysokości lotu, trasie i intencjach dowódcy jest – w postaci tzw. traku systemowego – na bieżąco przekazywana za stanowisko Dyżurnego Operacyjnego w CSD.

Uzgodnione między Agencją Ruchu Lotniczego i Dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej procedury uwzględniają dostęp Obrony Powietrznej RP do syntetycznej informacji ruchowej generowanej przez systemy identyfikacji i kontroli ruchu ARL w przestrzeni powyżej FL 100 (3050 m STD). W przestrzeni poniżej tej wysokości, czyli w obszarze aktywności „małego” lotnictwa, pola radiolokacyjne i radiowe służb ruchu lotniczego nie pokrywają całej powierzchni kraju.

11 września miało miejsce wydarzenie spektakularne. Porwane duże samoloty posłużyły jako pociski. Były to dobrze zidentyfikowane samoloty komunikacyjne, wykonywały loty kontrolowane i dopiero eliminacja dowódców umożliwiła terrorystom złamanie przepisów. Wyłączyli transpondery informujące służby naziemne o identyfikacji, położeniu, trasie i wysokości lotu i skierowali się na wybrane cele. Wysoki stopień zabezpieczenia ruchowego nie mógł temu zapobiec, nie mówiąc

już o fakcie, że nie istniało prawo pozwalające strzelać do cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie.

Wydaje się, że na taką sytuację nie jesteśmy odporni i choć powtórzenie scenariusza jest mało prawdopodobne, to Dowództwo WLOP w porozumieniu z ARL opracowało takie procedury współdziałania, jakie w naszych warunkach są możliwe do wprowadzenia.

Ostatnie doniesienia z Bliskiego Wschodu wskazują na większe prawdopodobieństwo ataku samobójczego przy użyciu lekkiego sprzętu lotniczego. Łatwo sobie wyobrazić owiniętego semteksem terrorystę na motolotni, który uderza w grupę ludzi albo obiekt o znaczeniu strategicznym, bądź politycznym.

W świetle obowiązujących przepisów ICAO i w praktyce dnia dzisiejszego nie sposób skutecznie zakazać i egzekwować zakazu wykonywania lotów każdej motolotni, szybowca czy paramotolotni. Na pewno nie są w stanie tego zrobić organy służby ruchu lotniczego.

Właściwsze wydaje się skorzystanie z operacyjnych technik wywiadowczych w połączeniu z upoważnieniem np. policji do zastosowania środków przymusu (do użycia broni włącznie) wobec osób zagrażających bezpieczeństwu w powietrzu.

dr Franciszek Gaĝor

Sztab Generalny WP

ORGANIZACJA SYSTEMU KIEROWANIA SYTUACJAMI KRYZYSOWYMI. IMPLEMENTACJA WYTYCZNYCH KIEROWNICTWA I AGEND NATO DO ROZWIĄZAŃ NARODOWYCH

Szanowni Panowie, dziękuje organizatorom za zaproszenie przedstawiciela Sztabu Generalnego WP do udziału w konferencji dotyczacej bardzo waznego tematu zarowno dla spolecznosci miedzynarodowej, jak i polskiej, w tym rowniez dla sil zbrojnych RP.

Wzrost dzialalnosci terrorystycznej na swiecie sprawil, ze zjawisko to stalo sie jednym z powazniejszych zagrozen bezpieczenstwa, stanowiac jednoczesnie powazne wyzwanie dla rzadow, agencji krajowych i miedzynarodowych w zakresie jego likwidacji. W ramach swojego wystapienia zapoznam panow z:

„Organizacja Systemu Kierowania Sytuacjami Kryzysowymi oraz problematyka związana z implementacja wytycznych kierownictwa i agend NATO do rozwiązania narodowych”.

Struktura tematu obejmuje dwa obszary problemowe. W ramach pierwszego, zwiazanego z organizacja systemu kierowania sytuacjami kryzysowymi przedstawie stan resortowego systemu kierowania reagowaniem kryzysowym. W drugiej czesci wystapienia przedstawie nowe kierunki w aktach normatywnych NATO w aspekcie zagrozen terroryzmem z powietrza i stan ich implementacji do rozwiązania narodowych.

Szanowni Państwo, System Kierowania Reagowaniem Kryzysowym MON funkcjonuje w ramach systemu krajowego. Na szczeblu rządu zadania w zakresie rozwiązania sytuacji kryzysowych w ramach Krajowego Systemu Kierowania Reagowaniem Kryzysowym realizuje Zespól ds. Kryzysowych, którego przewodniczącym jest minister spraw wewnetrznych i administracji. Jego zapleczem sztabowym jest Sztab Kryzysowy RM, który jednakże dotychczas nie był zwoływany, a jego zadania, struktura i obsada nie zostały określone. W resortach oraz na

wszystkich poziomach administracji państwowej i samorządowej istnieją stałe lub doraźnie powoływane organa wpisane w Krajowy System Kierowania Reagowaniem Kryzysowym. Dotychczasowe funkcjonowanie Krajowego Systemu Kierowania Reagowaniem Kryzysowym charakteryzuje właściwe działanie struktur elementów reagowania kryzysowego poszczególnych resortów i nieefektywność organów koordynujących działania na szczeblu państwa. Najpoważniejszym mankamentem jest fakt, że Zespół ds. Kryzysowych zwoływany doraźnie nie jest zdolny do podejmowania natychmiastowych działań mających na celu przeciwdziałanie narastaniu zagrożenia. Drugim negatywnym czynnikiem jest pełnienie funkcji szefa Zespołu ds. Kryzysowych przez ministra spraw wewnętrznych i administracji. W wypadku bowiem sytuacji kryzysowych o podłożu polityczno-militarnym prowadzi to do reprezentowania interesów RP na forum NATO przez przedstawicieli MSWiA, a przecież problematyka ta dotyczy głównie MSZ i MON. Powyższy stan jest rozwiązaniem stosowanym jedynie w Polsce.

Obecnie w MON i MSWiA trwają prace nad rozwiązaniem ww. problemów. Propozycja resortu ON zakłada:

- pełnienie funkcji szefa Zespołu ds. Kryzysowych przez osobę w randze wicepremiera;

- powołanie stałego ośrodka planistyczno-koordynacyjnego.

Przechodząc do SKRK MON należy podkreślić, że proces jego wdrażania trwa od początku 2001 roku.

Reagowaniem kryzysowym w MON kieruje bezpośrednio minister ON, przy współudziale Zespołu Kierownictwa MON. Główną rolę w Systemie Kierowania Reagowaniem Kryzysowym MON spełnia Sztab Kryzysowy. Jest on organem wykonawczym ministra obrony narodowej, powoływanym do oceny zagrożeń, analizy zaistniałych sytuacji kryzysowych oraz przygotowania propozycji ich rozwiązań w ramach wsparcia procesu decyzyjnego ministra obrony narodowej. Koordynuje on działanie właściwych komórek organizacyjnych resortu ON w sytuacjach kryzysowych oraz przedstawia stanowisko wypracowane w tym zakresie.

Elementami bezpośrednio podległymi pod SzK MON są Grupy Reagowania Kryzysowego: dowództw rodzajów sił zbrojnych, Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej, Wojskowych Służb Informacyjnych oraz Grupa Operacyjna Dowództwa Garnizonu Warszawa. Na szczeblu okręgów wojskowych, korpusów, flotylli, związków taktycznych oraz wojewódzkich sztabów wojskowych organizowane są grupy operacyjne wspierające proces decyzyjny dowódców podczas rozwiązywania sytuacji kryzysowej. Szefowie wojewódzkich sztabów wojskowych są przedstawicielami SZ RP w wojewódzkich sztabach kryzysowych. Udział jednostek wojskowych w sytuacjach kryzysowych koordynuje właściwy szef wojewódzkiego sztabu wojskowego. Organizuje on współdziałanie jednostek wojskowych z jednostkami policji, straży pożarnych, formacji obrony cywilnej i ochotniczymi drużynami ratowniczymi.

Omawiając System Kierowania Reagowaniem Kryzysowym chciałbym podkreślić rolę, jaką odgrywa w reagowaniu na kryzysy pozamilitarne. Ważne miejsce w tym obszarze mają zasady uruchomienia sił i środków. Decyzję o ich uruchomieniu do udziału akcji kryzysowej mogą podjąć:

- szef Sztabu Generalnego WP;
- dowódcy rodzajów sił zbrojnych;
- dowódca okręgu wojskowego, korpusu lub flotylli;
- dowódca jednostki wojskowej.

Podstawą decyzji o uruchomieniu sił i środków sił zbrojnych RP do udziału w reagowaniu na sytuacje kryzysowe jest prośba (wniosek) wojewody o udzielenie pomocy przez siły zbrojne RP kierowana do dowódcy okręgu wojskowego, korpusu lub flotylli poprzez szefa wojewódzkiego sztabu wojskowego. Wprowadzenie jednostek wojskowych do akcji kryzysowej może odbywać się trzema sposobami: podstawowym, alarmowym oraz nakazowym.

W sposobie podstawowym – przedstawiciel określonego szczebla administracji rządowej, gdzie nastąpiło zagrożenie – powiadamia ogniwa nadrzędne (do wojewody włącznie), a te poprzez wojewódzki sztab wojskowy powiadamiają właściwe dowództwo okręgu wojskowego, korpusu, flotylli, które z kolei zarządza przystąpienie do akcji określonych jednostek wojskowych. Powiadomienie powinno być poparte pisemnym wnioskiem wojewody. Sposób ten stosuje się w sytuacji narastającego kryzysu i stopniowego wprowadzania sił i środków.

W sposobie alarmowym – dowódca jednostki wojskowej (samodzielnie lub na żądanie z terenu) podejmuje decyzję o przystąpieniu do akcji, a następnie melduje o powyższym fakcie przełożonym. Sposób ten stosuje się w sytuacji nagłego wybuchu kryzysu, katastrofy itp.

W sposobie nakazowym – włączanie się wyznaczonych jednostek wojskowych do akcji następuje na rozkaz dowódcy: okręgu wojskowego, korpusu, flotylli, rodzaju sił zbrojnych, szefa Sztabu Generalnego WP lub decyzji ministra obrony narodowej. Sposób ten stosuje się w celu efektywnego wykorzystania zasobów sił zbrojnych RP i wykonania otrzymanego zadania. Z uwagi na doraźny charakter System Kierowania Reagowaniem Kryzysowym MON nie posiada możliwości natychmiastowego przeciwdziałania zagrożeniom terroryzmu powietrznego. Monitorowanie sytuacji powietrznej w siłach zbrojnych RP realizowane jest przez radiotechniczne punkty obserwacji i kontroli przestrzeni powietrznej, podległe dowódcy WLOP. Stanowią one źródło informacji o wszystkich statkach powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej. Informacja o wykryciu lotu statku powietrznego klasyfikowanego jako środek do przeprowadzenia ataku terrorystycznego przekazywana jest do Centrum Operacji Powietrznych WLOP i dalej do 2 Centrum Połączonych Operacji Powietrznych Sojuszu (CAOC) w Kalmar. W bezpośrednim podporządkowaniu tego centrum znajdują się dyżurne siły i środki systemu OP (pary dyżurne LM) utrzymywane w gotowości do startu

w ramach działań „AIR POLICING” zdolne do natychmiastowej reakcji na powstałe zagrożenie. Powiadamianie o wystąpieniu zagrożenia terroryzmem z powietrza w siłach zbrojnych RP realizowane jest w systemie dyżurnych służb operacyjnych. W przypadku aktywacji Systemu Kierowania Reagowaniem Kryzysowym MON, przejmuje on zadania realizowane przez system dyżurnych służb operacyjnych w zakresie zaistniałej sytuacji kryzysowej oraz rozpoczyna koordynować działania wszystkich komórek organizacyjnych/institucji MON oraz rodzajów sił zbrojnych w zakresie przeciwdziałania i likwidacji skutków aktów terrorku powietrznego.

Należy podkreślić, że system może być aktywowany i uczestniczyć w przeciwdziałaniu aktom terroru powietrznego oraz likwidacji skutków ataków w okresie ok. 7 godzin od wystąpienia pierwszego uderzenia.

Po aktywacji systemu, następuje trzymianowa praca ciągła w systemie dwunastogodzinnych dyżurów, w której ramach na bieżąco monitorowana jest sytuacja kryzysowa oraz rozpoczyna się cykl decyzyjny związany z wypracowaniem optymalnego wariantu jej rozwiązania, który zatwierdzany jest przez ministra obrony narodowej lub szefa Sztabu Generalnego WP.

Jednocześnie system realizuje zadania związane z oceną i analizą skutków uderzeń terrorystycznych z powietrza i w zależności od potrzeb aktywuje i koordynuje działania wydzielonych sił i środków SZ RP w akcjach likwidacji skutków tych ataków, współpracując z centrami reagowania kryzysowego innych resortów.

Jednocześnie należy stwierdzić, że pojawienie się nowych zagrożeń, jak na przykład terroryzm powietrzny, stawia nowe zadania, którym musi sprostać SKRK MON.

Do głównych kierunków działań, dostosowujących system do kierowania reagowaniem kryzysowym w obliczu zagrożeń nowego typu, należą:

- tworzenie aktów prawnych określających kształt i zasady funkcjonowania systemu;
- tworzenie procedur działań, jakie powinny być podejmowane przez siły zbrojne RP w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych;
- uczestnictwo w tworzeniu międzyresortowej grupy roboczej do spraw określenia zasad, procedur, współdziałania i wymiany informacji oraz wspólnych przedsięwzięć szkoleniowych dotyczących problematyki reagowania w sytuacjach kryzysowych;
- tworzenie ostatecznych struktur organizacyjnych systemu.

Jednocześnie, zgodnie z decyzją ministra obrony narodowej, osiągnięcie gotowości SKRK MON do działania planuje się do końca 2002 r.

Szanowni Państwo, wydarzenia z września ubiegłego roku rzuciły nowe światło na problematykę bezpieczeństwa nie tylko na szczeblu państwa, ale też i na szczeblu Sojuszu. Ataki terrorystyczne na USA wymusiły ponowną analizę i weryfikację dotychczasowych zasad i koncepcji obowiązujących w Sojuszu.

Polska bierze czynny udział w pracach zarówno nad nowelizacją, jak i tworzeniem nowych aktów prawnych obowiązujących w Sojuszu oraz implementacją tychże zasad do rozwiązań narodowych. Pozwólcie Państwo, że przytoczę kilka podstawowych kierunków, jakimi podąża Sojusz w celu poprawy bezpieczeństwa w aspekcie zagrożeń terrorem z powietrza.

W Sojuszu jednym z zasadniczych instrumentów wojskowo-cywilnego reagowania na szerokie spektrum mogących powstać kryzysów i zagrożeń, w tym zagrożeń terroryzmem powietrznym, jest **system pogotowia NATO**. Umożliwia on sprawne i szybkie podnoszenie gotowości bojowej sił zbrojnych i potencjału cywilnego w ściśle określonych sytuacjach. System ten zapewnia także jednolitość realizacji celów i podejmowanych działań przez państwa członkowskie Paktu Północnoatlantyckiego.

Głównymi celami funkcjonowania systemu pogotowia NATO są:

– **zapewnienie czujności**, przygotowanie i gotowość potencjału wojskowo-cywilnego Sojuszu do działań w czasie narastania napięcia oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu odstraszania;

– **utworzenie elastycznego** systemu reagowania w czasie sytuacji kryzysowych, począwszy od lokalnych o niskiej intensywności do konfrontacji zbrojnej włącznie;

– **zapewnienie odpowiednich środków** przeciwdziałających zaskoczeniu i płynnemu przejściu do zadań związanych z kolektywną obroną.

Aby osiągnąć te cele, w systemie obrony powietrznej przygotowuje się zestawy przedsięwzięć w zakresie prowadzenia rozpoznania przestrzeni powietrznej i dostarczania informacji wykorzystywanych w procesie ostrzegania i powiadamiania organów administracji państwowej. Dostosowuje się kierowanie ruchem lotniczym do wymogów systemu pogotowia i precyzuje zadania w zakresie wymiany informacji o cywilnym i wojskowym ruchu lotniczym. Ponadto opracowuje się zestawy zadań związanych z przygotowaniem lotnisk do przyjęcia sił sojuszniczych oraz umożliwiających narastanie gotowości operacyjnej przez siły i środki systemu OP, stosownie do wymogów systemu pogotowia. Wspomniana wcześniej potrzeba modyfikacji rozwiązań systemowych pod kątem, między innymi, zagrożeń atakiem terrorystycznym z powietrza dotyczy także systemu pogotowia NATO. Prowadzone analizy wskazały na potrzebę posiadania zintegrowanego systemu zarządzania kryzysowego, który swoim zasięgiem objąłby dotychczasowy system pogotowia NATO. Ponadto nowy system będzie opierać się na uregulowaniach zawartych w dokumentach planistycznych, jak: lista środków zapobiegawczych i katalog potencjalnych opcji reagowania kryzysowego, które są obecnie samodzielnie istniejącymi dokumentami pomocniczymi.

Koncepcja nowego systemu zakłada, że będzie on integralną częścią systemu planowania operacyjnego NATO. Stosownie do powyższego ustalenia przewiduje

się zmianę nazwy systemu na „ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO NATO”.

Przedstawione uwarunkowania związane z wdrażaniem do realiów naszych sił zbrojnych ustaleń i procedur systemu pogotowia NATO są jedynie zasygnalizowaniem tego problemu. System ten ulega ciągłej ewolucji, stosownie do potrzeb i zaistniałej sytuacji. Dlatego też w działalności związanej z jego wdrażaniem musimy nadążać za tymi zmianami, ponieważ zapewnienie właściwej realizacji zadań z tego zakresu rzutuje na właściwe funkcjonowanie w strukturach Sojuszu Północnoatlantyckiego i bezpieczeństwo kraju.

Jak Szanowni Państwo wiecie, jedną z fundamentalnych zasad, na których oparty jest Sojusz Północnoatlantycki, jest zasada kolektywnej obrony w myśl artykułu piątego traktatu waszyngtońskiego. Podstawowym elementem zapewniającym współpracę sojuszników w zakresie bezpieczeństwa powietrznego jest **zintegrowany system obrony powietrznej NATINADS**. Wydarzenia wrześniowe ukazały szereg słabych punktów systemu obrony powietrznej NATO. Dlatego też powstała nowa **koncepcja zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATINADS (MC 54/1)** określająca strukturę zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO (NATINADS) w kontekście nowych uwarunkowań bezpieczeństwa. Ponadto określa ona zasady skutecznego wykonania misji kolektywnej obrony powietrznej Sojuszu. Koncepcja zatwierdzona została przez Komitet Wojskowy NATO (NAC) i weszła w życie w lutym 2002 r. Do głównych założeń koncepcji należy potrzeba przystosowania systemu NATINADS do nowych uwarunkowań, w tym w szczególności do zagrożeń wywołanych użyciem cywilnych statków powietrznych do wykonania ataku terrorystycznego. Dokument ten wprowadza również pojęcie operacji kryzysowych prowadzonych w ramach operacji powietrznych. Założenia koncepcji są realizowane między innymi przez utrzymywanie bojowych dyżurów samolotów do przechwytywania oraz współpracę i wymianę informacji z cywilnymi służbami ruchu lotniczego.

W siłach zbrojnych RP założenia koncepcji zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATINADS są przedmiotem szeroko zakrojonych konsultacji zarówno resortowych, jak i międzyresortowych. Trwają prace nad wypracowaniem nowych szczegółowych procedur obrony powietrznej (na narodowym i międzynarodowym poziomie), uwzględniających zagadnienia przeciwdziałania aktom terrorystycznym z powietrza. **Koncepcja operacyjna wzmocnienia obrony powietrznej Sojuszu przeciwko atakom terrorystycznym z wykorzystaniem cywilnych statków powietrznych** jest dokumentem uzupełniającym koncepcję zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO (NATINADS) o procedury działania w stosunku do cywilnych statków powietrznych zakwalifikowanych jako środki do przeprowadzenia ataku terrorystycznego i określanych mianem RENEGADE. Aktualnie dokument ten znajduje się w fazie uzgodnień międzynarodowych i czeka na akceptację Komitetu Wojskowego NATO. Treść dokumentu obejmuje:

- określenie statusu cywilnego statku powietrznego jako potencjalnego środka do przeprowadzenia ataku terrorystycznego (RENEGADE);
- współdziałanie służb wojskowych i cywilnych w ramach zapobiegania użyciu cywilnego statku powietrznego do przeprowadzenia ataku terrorystycznego;
- wytyczne do opracowania procedur działania w przypadku wykrycia cywilnych statków powietrznych zakwalifikowanych jako środki do przeprowadzenia ataku terrorystycznego;
- zakres odpowiedzialności w sytuacjach przeciwdziałania w stosunku do cywilnych statków powietrznych określanych mianem RENEGADE – przekazanie odpowiedzialności władzom narodowym.

W ramach przyszłej implementacji tego dokumentu zamierza się skupić na następujących przedsięwzięciach:

- praca nad regulacjami prawnymi odnośnie rozszerzenia współpracy z cywilnymi służbami ruchu lotniczego oraz reagowania w stosunku do cywilnych statków powietrznych;
- prace nad powołaniem Narodowego Przedstawiciela na szczeblu rządowym uprawnionego do podejmowania decyzji odnośnie reagowania. Wypracowanie procedur działania SZ RP w przypadku identyfikacji cywilnego statku powietrznego jako środka do przeprowadzenia ataku terrorystycznego;
- praca nad modyfikacją i poprawieniem posiadanej łączności pomiędzy wszystkimi ogniwami dowodzenia i zarządzania przestrzenią powietrzną, w tym cywilnymi organami zarządzania ruchem lotniczym.

Implementacja wspomnianych uregulowań do rozwiązań krajowych jest żmudnym procesem wymagającym prowadzenia konsultacji na szeroką skalę. Tylko na drodze dialogu, zarówno na forum Sojuszu, jak i poprzez krajowe uzgodnienia międzyresortowe, można wypracować zasady odpowiadające potrzebom i możliwościom naszego państwa i jednocześnie spójne z rozwiązaniami sojuszniczymi.

Do najważniejszych przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w celu dostosowania krajowego Systemu Obrony Powietrznej do wymagań stawianych przez NATO należą:

- nowelizacja obowiązujących aktów prawnych (ustaw, zarządzeń, rozporządzeń) pod kątem uwzględnienia wykonywania zadań w ramach systemu NATINADS;
- opracowanie koncepcji użycia sił i służb dyżurnych do realizacji zadań reagowania w stosunku do cywilnych środków powietrznych;
- uzupełnienie „Koncepcji Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym” oraz „Programów Wykonawczych” do tej koncepcji o elementy dotyczące zagrożeń związanych z aktami terrorystycznymi z powietrza;
- opracowanie procedur oddziaływania na statki powietrzne uprowadzone w celu wykonania ataku terrorystycznego.

Szanowni Państwo, na zakończenie chciałbym podkreślić, że problem zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego RP powinien ulec przewartościowaniu. Una-

ocniły to ataki na World Trade Center oraz Pentagon 11 września 2001 r. Przyjęte w Polsce kierunki działań w celu rozwiązania tego problemu przybrały właściwą drogę, lecz należy podkreślić, że jest to dopiero jej początek. Siły zbrojne RP powinny odgrywać w tym kluczową rolę. Szczególna odpowiedzialność w tym zakresie powinna spoczywać na Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej, które stoją na straży polskiego nieba.

Jeszcze raz dziękuję organizatorom za zaproszenie, a Państwu za uwagę.

dr hab. Ryszard Olszewski

Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej

REAGOWANIE NA ZAGROŻENIA Z POWIETRZA W CZASIE POKOJU

Ataki terrorystyczne w dniu 11 września 2001 r. na budynki World Trade Center oraz na Pentagon uświadomiły społeczności światowej, że zagrożenia z powietrza w czasie pokoju nabrały nowego, dramatycznego wymiaru. Dowiodły też, że niezbędne jest ustalenie i wprowadzenie odpowiedniego sposobu postępowania, czyli określonych procedur celem przeciwstawienia się wszelkiego rodzaju zagrożeniom z powietrza. Aby zagrożeniom takim zapobiegać oraz w sposób właściwy na nie reagować, należy najpierw postawić pytanie: dlaczego istnieją zagrożenia z powietrza w czasie pokoju.

W chwili obecnej instytucje zarówno wojskowe, jak i cywilne użytkują ogromną liczbę statków powietrznych, które mogą zostać pozyskane (zakupione) lub uprowadzone celem wykonania ataku z powietrza. Należy uświadomić sobie powagę takiego zagrożenia, gdyż wykonując niespodziewane uderzenie z powietrza można skutecznie zaatakować prawie każdy cel (ważny obiekt wojskowy lub cywilny).

Przestrzeń powietrzna każdego państwa jest obecnie intensywnie eksploatowana ze względu na duże korzyści ekonomiczne z tytułu przewozu osób lub transportu towarów. Duża liczba statków powietrznych wykonujących lot na stosunkowo małym obszarze sprzyja maskowaniu zamiaru i wykonaniu niespodziewanego ataku z powietrza, gdyż konieczność analizowania dużej ilości informacji przez służby ruchu lotniczego wydłuża proces reagowania i podejmowania decyzji.

W obecnej sytuacji polityczno-wojskowej wybuch konfliktu zbrojnego o dużej skali jest mało prawdopodobny, zatem atak z powietrza mógłby być spowodowany ekstremalnym zachowaniem ludzkim mającym podłoże w skrajnych poglądach politycznych lub religijnych (nacjonalizm, fundamentalizm) lub w konfliktach etnicznych, czyli działaniem terrorystycznym. Nie można przewidzieć wszystkich sytuacji kryzysowych związanych z wymiarem powietrznym, gdyż liczba możliwych scenariuszy jest praktycznie nieograniczona. Możliwe jest jednak zdefinio-

wanie pojęcia zagrożenia z powietrza w czasie pokoju oraz określenia środków, które mogą zostać użyte w takim ataku.

Zagrożenia z powietrza w czasie pokoju

Postaram się przybliżyć Państwu jedną z wielu, a według mnie najbardziej odpowiadającą sytuacji definicję: **zagrożenie z powietrza to możliwość ataku przy użyciu statku (obiektu) powietrznego na obiekty wojskowe lub obiekty cywilne istotne dla funkcjonowania państwa (centra gospodarcze, finansowe, polityczne itd.) oraz ludność cywilną.** Atak taki może być wykonany przez osoby lub organizacje mające na celu osiągnięcie określonych korzyści (propagandowych, psychologicznych, finansowych itd.) lub zastraszenie i zdeorganizowanie funkcjonowania społeczeństw.

Można wyodrębnić następujące rodzaje zagrożeń z powietrza w czasie pokoju:

1. Atak terrorystyczny z powietrza:

– porwanie samolotu pasażerskiego lub innego statku powietrznego wypełnionego paliwem lub materiałem wybuchowym w celu zniszczenia określonego obiektu lub ataku na ludność cywilną poprzez uderzenie porwanym statkiem powietrznym w cel ataku;

– użycie statku powietrznego (załogowego lub bezzałogowego) jako środka transportu do zrzućenia (rozpylenia) środków trujących (chemicznych lub biologicznych);

– użycie statku powietrznego z ładunkiem jądrowym lub tzw. „brudną bombą” w celu zniszczenia bardzo ważnego obiektu (np. elektrowni atomowej, zapory wodnej) lub skażenia terenu.

2. Rozpoznanie z powietrza za pomocą załogowych statków powietrznych lub środków bezpilotowych. Może być ono dokonywane w celu zdobycia informacji o obiektach lub rejonach ważnych dla funkcjonowania państwa (obiekty wojskowe, centra polityczne, finansowe itd.). Zapobieganie takiemu zagrożeniu jest istotne ze względu na możliwość potencjalnego użycia uzyskanych tą drogą informacji do zaplanowania np. zamachu terrorystycznego.

3. Naruszenie przestrzeni powietrznej państwa, mające na celu zbadanie szczelności granicy państwowej. Celem takiego działania może być również zbadanie możliwości systemu obrony powietrznej państwa w zakresie np. szybkości reagowania i sposobu oddziaływania na statek powietrzny naruszający planowane warunki lotu.

4. Możliwość wykonania klasycznych, niespodziewanych uderzeń z powietrza za pomocą:

– raket balistycznych;

– wojskowych załogowych i bezpilotowych środków napadu powietrznego.

Chociaż zagrożenie użycia takich środków w czasie pokoju jest w otoczeniu naszego kraju niewielkie, to rozpatrując problem w ujęciu światowym, należy mieć świadomość, że istnieją rejony naszego globu, gdzie takie działania mogą nastąpić niespodziewanie i to na dużą skalę.

Wymagania w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom z powietrza

Ataki terrorystyczne przeprowadzone w Nowym Jorku i Waszyngtonie wskazały na nowy typ zagrożeń i udowodniły, że terroryzm może również stanowić szczególnie rodzaj zagrożenia z powietrza. Nowe sposoby działań terrorystów oraz ich bezwzględność i determinacja w wykonaniu zadań wymagają głębokiej analizy metod i sposobów działania wynikających zarówno z doświadczeń, jak i prognozy możliwości potencjalnych obszarów działań terrorystycznych. Pojawienie się nowego zagrożenia z powietrza pokazało konieczność modyfikacji wymagań NATO w zakresie przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Potrzeba podjęcia działań w celu zmiany uregulowań prawnych w zakresie przeciwdziałania atakom terrorystycznym z powietrza była przedmiotem wielu analiz, których rezultaty zawarte są w:

- Memorandum Komitetu Wojskowego NATO i rewizji Dyrektywy Komitetu Wojskowego MC54/1 (dotyczącej zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO – NATINADS);

- Decyzji Kwatery Głównej NATO (użycie bojowych środków rażenia przeciwko samolotom cywilnym, stanowiącym potencjalne zagrożenie terrorystyczne, leży w gestii odpowiedzialności poszczególnych państw Sojuszu);

- Operacyjnej koncepcji wzmocnienia systemu OP NATO na wypadek zagrożenia atakami terrorystycznymi z powietrza.

Uregulowania te dotyczą nowego zagrożenia z powietrza, jakim jest użycie cywilnego statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego. Statek taki określa się mianem „RENEGADE”.

Wymagania i procedury postępowania w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym typu „RENEGADE”

W wymienionych uregulowaniach NATO cywilny statek powietrzny, który może być użyty jako środek ataku z powietrza, nosi nazwę „RENEGADE”. Terminu tego używa się w odniesieniu do cywilnego statku powietrznego, którego zachowanie wskazuje na możliwość wykonania ataku terrorystycznego.

Proponuje się trzystopniowy system klasyfikowania takich statków powietrznych:

1. „Suspected RENEGADE” (podejrzany). W tej grupie mieszczą się statki powietrzne spełniające następujące kryteria:

- porwany statek powietrzny o nie rozpoznanych intencjach;
- cywilny statek powietrzny, do którego odnoszą się 2 lub więcej z następujących czynników:

- znaczne naruszenie wcześniej zatwierdzonego planu lotu,
- nieprzestrzeganie zaleceń służby kontroli lotów,
- przerwanie korespondencji radiowej,
- przerwanie wysyłania sygnałów identyfikacyjnych oraz danych o warunkach lotu.

2. „Probable RENEGADE” (prawdopodobny):

- porwany statek powietrzny w sytuacji, kiedy następuje seria dalszych porwań;

- podejrzany statek powietrzny RENEGADE nie przestrzegający instrukcji służby kontroli lotów;

- podejrzany statek powietrzny RENEGADE odmawiający podporządkowania się ponawianym próbom interwencji.

3. „Confirmed RENEGADE” (potwierdzony). **Jest to statek powietrzny, który ma być użyty jako narzędzie ataku i posiadane informacje potwierdzają to bez żadnych wątpliwości** (np. załoga samolotu przekazała przy pomocy ustalonego sygnału, że statek powietrzny został uprowadzony w celu wykonania ataku z powietrza).

Przyjęcie w polskim ustawodawstwie definicji samolotu typu „RENEGADE” podyktowane jest stanowiskiem NATO, w celu identyfikacji nowego zagrożenia z powietrza.

Określenie procedur zapewniających możliwość oddziaływania na statki powietrzne typu „RENEGADE” oraz użycia środków bojowych w stosunku do nich podyktowane jest tym, że każdy kraj Sojuszu powinien mieć stałe procedury operacyjne związane z postępowaniem w zakresie zagrożenia typu „RENEGADE”. Obecnie w polskich dokumentach normujących brak jest jakichkolwiek zapisów opisujących działanie w sytuacjach pojawienia się zagrożenia typu „RENEGADE”.

Projekt opracowany przez dowództwa strategiczne NATO uwzględnia fakt, że kraje członkowskie, zgodnie z narodowymi regulacjami prawnymi, opowiedziały się za pozostawieniem odpowiedzialności za sposób i zakres przeciwdziałania w gestii narodowej, w przypadku zaistnienia sytuacji RENEGADE. Z drugiej strony Naczelny Dowódca Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie (SACEUR) podkreśla, że efektywność podejmowanych działań, w stosunku do tego typu statków powietrznych, wymaga ciągłości dowodzenia i jasno określonej odpowie-

działności. W tej sytuacji, w celu uniknięcia dwuznaczności w dowodzeniu, dowództwa strategiczne proponują:

- Pozostawienie na dotychczasowych zasadach odpowiedzialności Naczelnego Dowódcy Połączonych Sił Zbrojnych NATO w Europie (SACEUR) w stosunku do obrony powietrznej Sojuszu. Oznacza to, że nadal prowadzić on będzie ocenę sytuacji powietrznej i ocenę wszystkich zagrożeń w swoim rejonie odpowiedzialności. W przypadku zaistnienia sytuacji RENEGADE odpowiedzialność za dalszą akcję w stosunku do tych statków powietrznych zostanie przekazana właściwym terytorialnie władzom narodowym.

- Wyznaczenie stałego przedstawiciela narodowego (NGA – National Governmental Authority), który posiadałby pełnomocnictwa do kontaktów z dowództwami NATO, przejmowania dowodzenia i prowadzenia dalszej akcji w przypadku zaistnienia sytuacji RENEGADE. Zakłada się, że przedstawiciel ten będzie posiadał stałą łączność z właściwym dowództwem NATO i będzie osiągalny w każdej chwili.

- Możliwość wykorzystania sił i środków NATINADS (np. sił dyżurnych – QRA assets), jeśli będą one w danej chwili osiągalne, a dany kraj nie dysponuje środkami własnymi. W takim przypadku przewiduje się procedurę przekazania dowodzenia (TOA – TRANSFER OF AUTHORITY) na określony czas.

Projekt zakłada, że w przypadku zaistnienia sytuacji RENEGADE sojuszniczy system NATINADS będzie cały czas monitorował sytuację i jeśli zaistnieje potrzeba będzie wspierał działania narodowe w zakresie przewidzianym w projekcie koncepcji operacyjnej. Podkreśla się natomiast, że istotnym elementem w sprawnym prowadzeniu akcji jest właściwa współpraca pomiędzy wszystkimi ogniwami dowodzenia i zarządzania przestrzenią powietrzną, w tym z Cywilnymi Agencjami Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATC – AIR TRAFFIC CONTROL). W tym celu wskazuje się na potrzebę zorganizowania łączności między tymi ogniwami dowodzenia, za co odpowiedzialne będą poszczególne kraje indywidualnie.

Usprawnienie obiegu informacji pomiędzy organami Agencji Ruchu Lotniczego, a dowództwami i stanowiskami dowodzenia WLOP podyktowane jest stanowiskiem NATO o utworzeniu ściślejszych i działających we właściwym czasie powiązań między nimi poprzez zainstalowanie bezpośrednich łączności między kluczowym personelem oraz automatyczną wymianę informacji o locie statku powietrznego.

Obecnie współpraca pomiędzy wojskowymi i cywilnymi organami ruchu lotniczego jest niewystarczająca i wymaga udoskonalenia.

Jeśli chodzi o współdziałanie w tej sprawie z instytucjami cywilnymi, to zaproponowano rozwiązania w zakresie:

- przyjęcia ustaleń i zakresu współdziałania z instytucjami pozamilitarnymi (policja, straż pożarna, służby medyczne, pododdziały antyterrorystyczne) w sytuacjach zmuszenia do lądowania samolotów typu „RENEGADE”;

– ustalenia kompetencji poszczególnych organów z MON i instytucji pozamilitarnych oraz ich wzajemnych relacji i podległości przez wyznaczenie koordynatora działań;

– określenia propozycji działań celem minimalizacji skutków oddziaływania samolotów typu „RENEGADE”, w tym zabezpieczenia medycznego, przeciwpożarowego oraz utrzymania porządku.

Siły i środki utrzymywane w gotowości do przeciwdziałania zagrożeniom z powietrza w czasie pokoju

Siły Powietrzne NATO są istotnym elementem reagowania na zagrożenia z powietrza, dzięki możliwości przestrzennego, czasowego i ogniowego oddziaływania. Są one zdolne do przeciwdziałania naruszeniom prawa międzynarodowego, mogą interweniować zdecydowanie, w krótkim czasie i w każdym rejonie, w którym istnieje możliwość wystąpienia zagrożenia z powietrza.

Integralną częścią działań przeciwko zagrożeniu z powietrza jest obrona powietrzna. Do zapewnienia bezpieczeństwa w wymiarze powietrznym państw członkowskich NATO służy zintegrowany system obrony powietrznej NATO (NATINADS – NATO INTEGRATED AIR DEFENCE SYSTEM).

Obejmuje on:

1. Systemy dowodzenia i nadzoru przestrzeni powietrznej, w tym:
 - ośrodki dowodzenia obroną powietrzną,
 - system nadzoru przestrzeni powietrznej,
 - systemy łączności.
2. Systemy uzbrojenia obrony powietrznej, w tym:
 - samoloty bojowe (myśliwskie),
 - zestawy raketowe ziemia-powietrze (średniego i dalekiego zasięgu),
 - systemy OP bliskiego zasięgu (zestawy raketowe i artyleryjskie do bezpośredniej obrony obiektów).

Częścią systemu dowodzenia i nadzoru przestrzeni powietrznej jest ASACS (AIR SURVEILLANCE AND CONTROL SYSTEM), czyli System Nadzorowania i Kontroli Przestrzeni Powietrznej. Stanowi on bazę informacyjną i zapewnia bezpośrednie wsparcie działań sił aktywnych, prowadzonych w ramach obrony powietrznej. Zadaniem ASACS jest prowadzenie stałej obserwacji przestrzeni powietrznej regionu i podejść do niego.

Aby wykonać te zadania, organizuje się system naziemnych stacji radiolokacyjnych prowadzących ciągłą obserwację przestrzeni powietrznej. Są one podłączone do Ośrodków Dowodzenia i Meldowania (Control and Reporting Centre – CRC), które zbierają i przetwarzają dane o sytuacji powietrznej oraz kierują systemami uzbrojenia. Są one odpowiedzialne za:

– tworzenie zintegrowanego zobrazowania sytuacji powietrznej (Recognized Air Picture – RAP),

– wymianę zintegrowanego zobrazowania sytuacji powietrznej (RAP) z innymi ośrodkami i stanowiskami dowodzenia.

Stałe posterunki radiolokacyjne zapewniające informację radiolokacyjną na potrzeby ASACS będą w przyszłości rozszerzone o sieć radarów typu „backbone”.

Uzyskanie zintegrowanego zobrazowania sytuacji powietrznej następuje w chwili, gdy przeprowadzony zostanie proces identyfikacji obiektów powietrznych. Aby zrealizować tę funkcję w krótkim czasie, CRC musi mieć dostęp do wielu danych, które porównuje i przetwarza w toku procesu identyfikacji.

W efekcie powstaje zintegrowany obraz sytuacji powietrznej, będący bazą informacyjną dla całego zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO. W czasie sytuacji kryzysowych system naziemnych stacji radiolokacyjnych uzupełniany jest danymi z powietrznych systemów wczesnego ostrzegania (AWACS).

Ponadto na kierunkach szczególnie zagrożonych lub w rejonach, w których istnieją luki w polu informacji radiolokacyjnej, mogą być rozwinięte mobilne stacje radiolokacyjne.

Zintegrowany system obrony powietrznej NATO zapewnia już w czasie pokoju:

- wykrywanie obiektów powietrznych;
- identyfikowanie (nadanie obiektowi powietrznemu oznaczenia jednego z typów, np. wojskowy, cywilny, naruszyciel);
- ocenianie sytuacji powietrznej;
- przekazywanie informacji taktycznych pomiędzy częściami składowymi systemu;
- przydzielanie i dowodzenie (kierowanie) systemami uzbrojenia;
- oddziaływanie (np. podejmowanie akcji mającej zmusić samolot naruszający planowane warunki lotu do przestrzegania ich);
- użycie uzbrojenia;
- odprowadzenie samolotu – przechwytyjącego.

Zintegrowany system obrony powietrznej NATO (NATINADS) pozostaje aktualnym i niezmiernie ważnym elementem Sojuszu Północnoatlantyckiego. Konceptcja NATINADS, a w szczególności jego integracja pozostaje ważnym zagadnieniem w środowisku NATO. Dlatego też jego możliwości, jak również sprawdzone cechy muszą być zachowane i utrzymywane (kontynuowane). Konieczna jest również aktualizacja koncepcji NATINADS w świetle nowych zagrożeń z powietrza.

Rzeczpospolita Polska, wstępując do Sojuszu Północnoatlantyckiego, musiała spełnić kilka warunków wstępnych. Dwa dotyczyły właśnie systemu obrony powietrznej i otworzyły drogę do włączenia polskiej przestrzeni powietrznej do wspólnego obszaru powietrzego NATO. Wojska Lotnicze i Obrony Powietrznej zostały zobligowane do stworzenia zintegrowanego (a więc zgodnego ze standar-

dem NATO) zobrazowania sytuacji powietrznej oraz realizowania misji Air Policing, będącej zasadniczym zadaniem zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO (NATINADS) w czasie pokoju.

WŁOP w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom z powietrza w systemie NATINADS dysponuje następującym potencjałem:

W całodobowym dyżurze w systemie OP utrzymywane są:

– Dyżurna Służba Operacyjna COP i zmiany dyżurne na stanowiskach dowodzenia obroną powietrzną;

– w **lotnictwie myśliwskim**: samoloty myśliwskie (MiG-29, MiG-21) w odpowiedniej gotowości do wykonania zadań w ramach „Air Policing”. Dyżur pełniony jest w ramach zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO (NATINADS) zgodnie z harmonogramem ustalonym w DWŁOP i uzgodnionym z Dowództwem CAOC 2. W sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa do dyżuru wprowadzana jest kolejna para samolotów lotnictwa myśliwskiego;

– w **systemie rozpoznania radiolokacyjnego**: posterunki WRt pracujące w systemie ASACS, zapewniające ciągłą informację radiolokacyjną nad terytorium kraju od wysokości 3000 m. Możliwe jest również obniżenie dolnej granicy pola radiolokacyjnego w narodowym systemie;

– w **systemie rozpoznania radioelektronicznego**: Ośrodek Radioelektroniczny oraz posterunki batalionów radioelektronicznych prowadzące ciągłe rozpoznania sytuacji radioelektronicznej;

– śmigłowce Mi-2 RL i Mi-8 RL systemu ratownictwa lotniczego SAR;

– służby dyżurne ruchu lotniczego i wojskowych portów lotniczych.

Ponadto w sytuacjach kryzysowych na polecenie szefa Sztabu Generalnego WP i jego przełożonych ilość sił i środków może zostać zwiększona.

W razie prognozowania wzrostu zagrożeń z powietrza obniża się dolną granicę pola radiolokacyjnego, wprowadza ograniczenia w ruchu powietrznym (włącznie do zakazu lotów statków powietrznych w określonych rejonach), wprowadza się do dyżuru bojowego dodatkowe środki ogniowe i realizuje szereg przedsięwzięć mających na celu wzmocnienie obrony i ochrony obiektów. Reagowanie na wzrost zagrożeń jest więc sposobem przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym.

Przeciwdziałanie zagrożeniom z powietrza w polskiej przestrzeni powietrznej – kierunki dalszych działań

Obecnie możliwości i sposób oddziaływania na zagrożenia z powietrza w czasie pokoju określają:

- ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej;
- ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej;

• Zarządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 lipca 1993 r. w sprawie warunków wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przez własne i obce statki powietrzne oraz sposobu postępowania Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych, przekraczających granicę państwową bez wymaganego zezwolenia.

Dowódca WLOP jest odpowiedzialny za utrzymywanie podległych mu sił i środków w gotowości do realizacji zadania ochrony granic RP w ramach określonych przez powyższe akty prawne. Ponadto muszą być również uwzględnione zapisy artykułu 3 bis „Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym” sporządzonej w Chicago 7 grudnia 1944 r., wprowadzonego Protokołem sporządzonym w Montrealu dnia 10 maja 1984 r., w sprawie zmiany konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W świetle tejże konwencji można użyć uzbrojenia przeciwko samolotom wojskowym lub bezzałogowym statkom powietrznym. Nie dozwolone jest zatem niszczenie cywilnych statków powietrznych.

Dlatego, aby dostosować się do nowej sytuacji i spełnić wysokie wymagania w zakresie reagowania na zagrożenia z powietrza, należy:

– dokonać odpowiednich zmian w obowiązującym systemie prawnym, co umożliwiłoby pełną i efektywną współpracę w ramach systemu NATINADS, w tym oddziaływanie na statki powietrzne określone jako RENEGADE;

– ustalić zakres współdziałania i procedury postępowania dla odpowiednich sił wojskowych i organów cywilnych w takich sytuacjach.

W związku z tym Dowództwo WLOP zaproponowało, aby równolegle z sojusznicznymi dowództwami strategicznymi SHAPE i SACLANT prowadzić prace zmierzające do przyjęcia definicji „RENEGADE”.

Celowe byłoby przyjęcie definicji „RENEGADE” do dokumentów formalnoprawnych, dotychczas normujących wykonywanie lotów przez statki powietrzne, oraz wprowadzenia ustawowych zapisów określających zasady i procedury postępowania ze statkami powietrznymi typu „RENEGADE” (w tym zakresu uprawnień i odpowiedzialności decydentów narodowych).

Potrzeba nowelizacji niektórych aktów prawnych w zakresie wykonywania lotów w przestrzeni RP przez własne i obce wojskowe statki powietrzne oraz sposobu postępowania WLOP w stosunku do obcych statków powietrznych, przekraczających granicę państwową bez wymaganego zezwolenia lub dokonujących innych naruszeń w polskiej przestrzeni powietrznej (np. typu „RENEGADE”), jest konsekwencją przystąpienia Polski do NATO, a tym samym zmian warunków realizacji zadań przez WLOP, w tym szczególnie trybu postępowania z samolotami naruszcicielami przestrzeni powietrznej. Obowiązujące obecnie akty prawne, wydane przed przystąpieniem Polski do NATO, nie uwzględniają integracji przestrzeni powietrznej, a także wszystkich związanych z tym problemów. W związku z tym, aby siły powietrzne mogły wykonywać zadania zgodnie z decyzjami i pro-

cedurami NATO, powinny być przeprowadzone zmiany zapisów w niektórych, wymienionych wcześniej, aktach prawnych.

W Dowództwie Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej dokonano szczegółowych analiz zapisów „Ustawy o ochronie granicy państwowej” i „Ustawy o Straży Granicznej”, a także „Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie warunków wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej RP...” i zaproponowano zmianę niektórych zapisów, w tym w celu umożliwienia wprowadzenia procedur pozwalających przeciwdziałać zagrożeniom typu RENEGADE. Najpilniejszą potrzebą jest nowelizacja wskazanych ustaw przez parlament, co pozwoli na wprowadzenie rozwiązań proponowanych przez dowództwa strategiczne NATO.

Wnioski

Przeciwdziałanie zagrożeniom z powietrza jest bardzo istotnym elementem działalności państwa w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa swoim obywatelom. Przeciwdziałanie to jest tym ważniejsze, im większe są możliwości wykonania niespodziewanego ataku z powietrza.

Dlatego też, aby to niebezpieczeństwo wyeliminować lub zminimalizować, istotne jest ustanowienie odpowiednich procedur reagowania i sposobów postępowania w przypadku zaistnienia zagrożenia z powietrza. Pierwsze kroki zostały już podjęte, konieczne jest jednak przyspieszenie procesu zmian legislacyjnych, które umożliwią najskuteczniejsze przeciwdziałanie omawianym zagrożeniom.

Jeżeli prace nad wspomnianymi zmianami w ustawodawstwie RP, a także opracowanie koniecznych procedur postępowania zostaną ukończone, zaowocuje to znacznym zwiększeniem bezpieczeństwa w zakresie reagowania na zagrożenia z powietrza.

Zbigniew Muszyński

Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA CYWILNEGO W KONTEKŚCIE ZAGROŻENIA TERRORYSTYCZNEGO KRAJU

Dokonany 11 września ub.r. zamach terrorystyczny uświadomił opinii publicznej skalę zagrożeń tego rodzaju atakami. Coraz powszechniejsza staje się także świadomość, iż zagrożenia te w coraz większym stopniu dotyczyć mogą również naszego kraju. Ich przesłankami mogą być: przynależność Polski do Sojuszu Północnoatlantyckiego, bardzo bliskie stosunki bilateralne z USA, utrzymywanie dobrych relacji politycznych z Izraelem czy wreszcie nasze coraz bliższe członkostwo w Unii Europejskiej. Każda z tych przesłanek może stać się dla takiego czy innego ugrupowania terrorystycznego wystarczającym pretekstem do wpisania obywateli naszego kraju i położonych na jego obszarze obiektów na listę celów planowanych zamachów. Pamiętać przy tym należy, iż źródłem zagrożeń są nie tylko organizacje fundamentalistów islamskich, w rodzaju Al-Kaidy czy Hamasu, ale również rodzime, europejskie ugrupowania skrajnej lewicy bądź prawicy, a także tzw. samotni terroryści (*lone terrorists*) w rodzaju Theodore'a J. Kaczynskiego („Unambomber”) czy Timothy'ego J. McVeigha (sprawcy zamachu w Oklahoma City).

Atak na World Trade Center udowodnił, iż współcześni terroryści potrafią być coraz bardziej bezwzględni i zdesperowani, a co za tym idzie – ich działania przynoszą coraz bardziej krwawe rezultaty. Ich możliwości skutecznie zwiększa nie tylko wykorzystywanie najnowszych osiągnięć techniki, lecz także – na co zwrócono ostatnio uwagę w amerykańskiej prasie – brak odpowiedzialności środków masowego przekazu. W trosce o rzetelne przedstawienie społeczeństwu zagrożeń terrorystycznych dziennikarze – korzystając z opinii ekspertów – upubliczniają kompleksowe analizy prezentujące systemy ochronne obiektów o znaczeniu strategicznym, siedzib instytucji rządowych, dworców kolejowych, portów lotniczych itp. Publikacje takie dostarczają potencjalnym zamachowcom niezwykle cennych danych, których samodzielne zgromadzenie wymagałoby zaangażowania znacznej

liczby ludzi i niemałych środków finansowych, a przy tym byłoby bardzo czasochłonne. Także inne źródła otwarte (przede wszystkim Internet) zawierają informacje przydatne terrorystom, np. dotyczące produkcji materiałów wybuchowych czy broni biologicznej i chemicznej.

Po 11 września 2001 r. każde państwo musi poddać ponownej analizie cały system bezpieczeństwa, jaki funkcjonuje na jego obszarze. Przemysłenia i rozbudowy wymaga przede wszystkim system działań prewencyjnych, gdyż ograniczenie się jedynie do reagowania na ataki terrorystyczne jest zbyt kosztowne przede wszystkim w wymiarze czysto ludzkim, choć nie należy zapominać także o skutkach ekonomicznych.

Przedmiotem refleksji musi stać się m.in. problematyka lotnictwa cywilnego. Stanowi ono od dawna jeden z ulubionych celów terrorystów ze względu na możliwość osiągnięcia znacznego efektu medialnego, relatywną łatwość przemieszczenia się do państw postrzeganych przez nich jako przyjazne czy wreszcie szeroki wachlarz sposobów przeprowadzenia ataku (np. porwanie samolotu, podłożenie bomby, ostrzał lotnisk).

Podejmując działania prewencyjne w obszarze lotnictwa cywilnego musimy przede wszystkim odnieść się do stanu istniejących systemów zabezpieczeń oraz określić ich newralgiczne, stwarzające największe ryzyko elementy. Bez wątplenia w tej sferze mamy w Polsce wiele do zrobienia, mimo pozytywnych ocen formułowanych np. przez Departament Stanu USA¹. Dotychczasowe rozpoznanie pozwala stwierdzić, iż zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego w większości portów lotniczych mogą wynikać z:

1) niedostatecznego fizycznego zabezpieczenia terenu portów lotniczych. Podstawowym zagrożeniem jest niedostateczny sposób zabezpieczenia terenu, zwłaszcza peryferyjnej części operacyjnej portów. Według standardów międzynarodowych płot otaczający port lotniczy powinien mieć ponad dwumetrową wysokość i powinien być zakończony podwójnym rzędem drutu kolczastego. Międzynarodowe przepisy wymagają również 3 metrów odległości pomiędzy ogrodzeniem a najbliższymi drzewami. Niestety, w naszym kraju jakość wielu ogrodzeń daleka jest od ideału. Niejednokrotnie zdewastowane i nie naprawione ogrodzenie ułatwia dostęp na tereny lotnisk i przyległej infrastruktury, w tym do lotniskowych urządzeń radionawigacyjnych, oświetlenia pasa i drogi lądowania, urządzeń zasilających i samolotów;

2) możliwego braku koordynacji służb i formacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo osób przebywających na terenie portów lotniczych. W Polsce odpowiedzialność za ochronę fizyczną na lotniskach spoczywa na kilku różnego rodzaju i rangi służbach, w tym na Służbie Ochrony Lotniska (SOL), Straży Granicznej,

¹ „Poland's excellent border controls, high level of airport security, and its close cooperation on lawenforcement issues have discouraged potential terrorist movements through Poland”. *Patterns of Global Terrorism 2001*, maj 2002, s. 40.

Policji, prywatnych agencjach ochrony oraz jednostkach wojskowych. Nie zostało natomiast określone, która z tych struktur – lub ewentualnie jakaś inna – ma koordynować sprawy bezpieczeństwa na lotniskach. Brak koordynacji działań oraz odpowiedniego wspólnego przygotowania i wytrenowania poszczególnych służb może ułatwić przeprowadzenie działań o charakterze terrorystycznym.

Największe zaniepokojenie może budzić dobór zewnętrznych agencji ochrony, które nie zawsze są w stanie zapewnić wymagany poziom profesjonalizmu swych działań. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy jest znaczna rotacja zatrudnianych tam osób;

3) możliwości dostępu do newralgicznych stref lotniska osób nieuprawnionych. Możliwość taka wynikać może m.in. z braku kontroli nad osobami zatrudnionymi w prywatnych podmiotach działających na lotnisku zarówno w strefach z ograniczonym dostępem, jak i w strefie ogólnodostępnej. Nie we wszystkich portach lotniczych stosowany jest system identyfikatorów, umożliwiających służbom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo rozpoznanie pracowników wspomnianych podmiotów oraz stwierdzenie, czy mają oni prawo przebywania w danej strefie. Zauważyć przy tym należy, iż pracownicy podmiotów gospodarczych, zlokalizowanych w strefie ogólnodostępnej, powinni być poddawani odpowiednim procedurom sprawdzającym. Wynika to z faktu, iż utrzymują oni kontakty z pracownikami ze stref z ograniczonym dostępem, co stwarza niebezpieczeństwo uzyskania przez osoby nieupoważnione wrażliwych informacji dotyczących działalności portu bądź przeniesienia do strefy zamkniętej materiałów niebezpiecznych.

Celem zwiększenia poziomu bezpieczeństwa wskazane byłoby zainstalowanie we wszystkich portach lotniczych systemu monitoringu, wykorzystującego kamery do podglądu pasa startowego oraz poszczególnych obiektów. Z systemem tym współpracować powinny również takie systemy i urządzenia, jak:

- systemy ograniczające dostęp do poszczególnych pomieszczeń,
- urządzenia i systemy do wykrywania materiałów wybuchowych i substancji odurzających,
- psy służbowe przeszkolone do wykrywania materiałów wybuchowych oraz narkotyków,
- bramki rentgenowskie,
- bramki magnetyczne.

Warto zauważyć, iż już teraz przedsięwzięto szereg działań, istotnych dla poprawy zabezpieczenia portów lotniczych przed atakami terrorystycznymi. Znowelizowane zostały plany ochrony lotnisk, zawierające wytyczne określające algorytmy postępowania w sytuacjach ekstremalnych. Regulują one m.in.:

- tryb i kolejność, w jakiej policja i służby ratownicze muszą zostać poinformowane o zaistniałym zagrożeniu,
- tryb powiadamiania innych portów lotniczych i lądowisk o ewentualnych zagrożeniach, które pojawiły się na terenie lotniska.

Podkreślić należy, że mówiąc o bezpieczeństwie lotnictwa cywilnego nie możemy ograniczać się wyłącznie do dużych portów lotniczych, obsługujących regularne połączenia krajowe i międzynarodowe. Zrozumiałe jest, iż to ta właśnie kategoria lotnisk uważana jest za najbardziej zagrożoną zamachami terrorystycznymi. Co za tym idzie, w tych właśnie portach systemy ochrony są najlepiej rozwinięte. Doświadczenia 11 września 2001 r. nakazują jednak objąć prewencją antyterrorystyczną również mniejsze lotniska i lądowiska, wykorzystywane obecnie m.in. przez aerokluby, pogotowie ratunkowe, straż pożarną, straż graniczną oraz właścicieli prywatnych.

Małe lotniska i lądowiska mogą stać się celem działań obliczonych na uzyskanie dostępu do samolotów i śmigłowców, których można by następnie użyć do ataków lotniczych (także – choć nie wyłącznie – samobójczych). Po drugie zaś, mogą one stać się przedmiotem zainteresowania terrorystów jako miejsca w naturalny sposób powiązane ze szkołkami lotniczymi, miejsca, w których opanować można podstawy pilotażu.

Pierwsze działania zapobiegawcze dotyczące tej kategorii lotnisk zostały już podjęte. Wszystkie samoloty znajdujące się na terenie aeroklubów muszą być częściowo rozłożone w sposób uniemożliwiający ich szybkie uruchomienie przez osoby do tego niepowołane (samoloty m.in. powinny być pozbawione na czas postoju zasilania oraz niektórych elementów napędowych, np. śmigła). Niemniej stan zabezpieczenia małych lotnisk i lądowisk nadal jest dalece niewystarczający.

W większości wypadków nie są one ogrodzone, część otoczona jest jedynie rowem, uniemożliwiającym niekontrolowane wjazdy obcych pojazdów. W godzinach nocnych są one na ogół strzeżone jednoosobowo przez pracownika agencji ochrony (często emeryta). Stan taki spowodowany jest trudną zwykle sytuacją finansową właścicieli lotnisk. Nie mając środków na najprostsze zabezpieczenia, tym bardziej nie są oni w stanie zainstalować profesjonalnych systemów alarmowych i oświetleniowych. Sprzęt latający przechowywany jest z reguły w hangarach oraz miejscach odkrytych, które nie posiadają żadnych specjalnych zabezpieczeń przed dostępem osób niepowołanych.

Oprócz wymienionych już zabezpieczeń środków transportu i lotnisk stosuje się także:

- usuwanie z samolotów źródeł zasilania (akumulatorów);
- montowanie dodatkowych, ukrytych wyłączników zapłonu;
- ograniczanie zapasów paliwa w zbiornikach;
- zabezpieczenia mechaniczne (mocowanie samolotu do podłoża, zamki i kłódki na kabinach pilotów);
- patrolowanie lotnisk i lądowisk przez Policję.

Reasumując, za najważniejsze problemy bezpieczeństwa portów lotniczych należy uznać:

- 1) niedostatek technicznej i fizycznej ochrony lotnisk;
- 2) możliwość dostępu osób nieuprawnionych do lotniskowych urządzeń radio-nawigacyjnych, systemów oświetlenia pasa i drogi lądowania czy też urządzeń zasilających;
- 3) wykorzystywanie przez porty lotnicze zewnętrznych agencji ochrony, które nie zapewniają należytego stopnia profesjonalizmu ochrony;
- 4) funkcjonowanie na terenie lotnisk kilku służb i formacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, co może powodować trudności z koordynacją działań w przypadku wystąpienia realnych zagrożeń;
- 5) możliwość bezpośredniego lub pośredniego dostępu do newralgicznych stref lotniska osób, które nie zostały odpowiednio sprawdzone;
- 6) niedostatek środków na prawidłowe zabezpieczenie lotnisk i lądowisk znajdujących się w dyspozycji aeroklubów.

Jacek Klauziński

Departament Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Infrastruktury

KWESTIE PRAWNO-ORGANIZACYJNE OCHRONY ANTYTERRORYSTYCZNEJ W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Konwencja chicagowska i powołanie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji ma na celu uniemożliwienie przedostania się na pokład statku powietrznego przedmiotów i materiałów niebezpiecznych – w tym materiałów wybuchowych zagrażających bezpieczeństwu pasażerów i infrastruktury lotniczej. Służy temu zastosowanie odpowiednich działań prewencyjnych w formie sprawdzonych i efektywnych rozwiązań technicznych i proceduralnych stosowanych przez wyznaczone w tym celu służby.

W celu unifikacji procedur ochrony, powołana do życia przez konwencję chicagowską w roku 1944 – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organization* – 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 ujednolicenia przepisów i stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Aneks 17 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 na podstawie szczegółowych wytycznych podręcznika ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji (Doc. 8973/5). Ostatnia 10 poprawka Aneksu 17, która weszła w życie 1 lipca 2002 r., wprowadziła zasadnicze zmiany w tym dokumencie. Dotyczą one nowych standar-

dów ochrony w lotnictwie cywilnym, wśród których główną uwagę należy zwrócić na wprowadzenie z dniem 1 stycznia 2006 roku w komunikacji krajowej i międzynarodowej prześwietlania bagażu rejestrowanego z wykorzystaniem urządzeń rentgenowskich, obligatoryjne zabezpieczanie drzwi do kokpitu na pokładzie statku powietrznego oraz obowiązek przygotowania przez władze lotnicze Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa. 10 poprawka wprowadza ponadto obowiązek stosowania postanowień Aneksu 17 także w odniesieniu do komunikacji krajowej.

Obecnie grupa ekspertów ICAO pracująca w ramach tzw. panelu ds. ochrony lotnictwa przygotowuje 11 poprawkę do Aneksu 17 ws. następujących zagadnień:

- zagrożeń związanych z transportem cargo;
- wymogów dla personelu wykonującego czynności prześwietlania pasażerów i bagażu, cargo, poczty oraz innego rodzaju przesyłek;
- konieczności zastosowania odpowiednich przedsięwzięć ochrony w odniesieniu do rodzaju i zakresu działalności lotnictwa cywilnego;
- zamieszczenia określonych przedsięwzięć ochrony dla lotnictwa ogólnego, tzw. *general aviation*;
- wyjaśnienia standardów i zalecanych praktyk ICAO (SARPs) w kontekście przyszłych międzynarodowych kontroli (audytów) dotyczących problematyki ochrony lotnictwa.

Konwencje międzynarodowe w zakresie ochrony transportu lotniczego

Spośród konwencji międzynarodowych przyjmowanych powszechnie przez państwa uczestniczące w międzynarodowym lotnictwie cywilnym należałoby wymienić te zawarte pod egidą ICAO, które normują zagadnienia prawne w odniesieniu do ochrony lotnictwa cywilnego. Konwencje te są reakcją społeczności międzynarodowej na rozpowszechniające się akty bezprawnej ingerencji, a w szczególności akty terroryzmu na statkach powietrznych oraz w stosunku do statków powietrznych i infrastruktury lotniczej.

Wielostronne umowy międzynarodowe, jakimi są konwencje, formalnie od siebie niezależne, jednakże w rzeczywistości uzupełniające się i dotyczące pokrewnych zagadnień tworzą system tokijsko-hasko-montrealski międzynarodowego lotniczego prawa karnego, do którego zalicza się następujące konwencje:

• **Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych**, sporządzona w Tokio 14 września 1963 r. (przyjęta przez 173 państwa członkowskie ICAO). Normuje zagadnienia jurysdykcji, uprawnienia dowódcy statku powietrznego oraz zasady postępowania organów państwowych w razie czynów zabronionych na pokładzie, a także w razie uprowa-

dzenia statku powietrznego, jednakże bez ustalenia obowiązku karania przestępców. Konwencja ta została ratyfikowana przez Polskę 17 czerwca 1971 r.

- **Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi**, sporządzona w Hadze 16 grudnia 1970 r. (przyjęta przez 175 państw członkowskich ICAO), ustanawia obowiązek surowego karania oraz zasady jurysdykcji i postępowania (z możliwością ekstradycji w określonych warunkach) mające wykluczyć bezkarność sprawców. Konwencja zobowiązuje też strony do zapewnienia ochrony interesów użytkownika statku powietrznego, pasażerów i właścicieli ładunków. Ratyfikowana przez Polskę 21 marca 1972 r.

- **Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego**, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (przyjęta przez 176 państw członkowskich ICAO, w tym również przez Polskę w dniu 28 stycznia 1975 r.), określa bezprawne zamachy godzące w bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, łącznie z sabotażem i niszczeniem statków powietrznych. Ustala jednocześnie obowiązek surowego karania tych czynów oraz szereg zasad postępowania podobnych do przyjętych w konwencji haskiej.

- **Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne**, podpisany w Montrealu 24 lutego 1988 r., który zgodnie z przewidywaniami zostanie ratyfikowany przez Polskę w pierwszym kwartale 2003 r. (podpisany przez Polskę 24 lutego 1988 r.). Do chwili obecnej protokół ratyfikowało 107 państw członkowskich ICAO. Zasadniczym celem protokołu jest rozszerzenie zakresu działania konwencji montrealskiej na czyny przestępcze, w których wyniku mogą ucierpieć osoby lub mogą zostać uszkodzone statki powietrzne lub urządzenia w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne. Protokół dodaje zatem do definicji przestępstwa określonej w ww. konwencji bezprawny i umyślny czyn przemocy skierowany przeciwko osobom w porcie lotniczym, który to czyn powoduje lub może przyczynić się do poważnego uszkodzenia ciała lub śmierci tych osób. Czyn taki może również spowodować zniszczenie lub poważne uszkodzenie urządzeń w porcie lotniczym lub statków powietrznych nie wykonujących operacji, a znajdujących się w danym porcie oraz spowodować przerwę w działalności portu lotniczego. Elementem kwalifikującym takie czyny jako przestępcze jest fakt, że zagrażają one lub mogą zagrażać bezpieczeństwu w porcie lotniczym. Co więcej, czyny takie są surowo karane, a państwa członkowskie są zobowiązane do ustanowienia jurysdykcji w sprawach o przestępstwa nie tylko w przypadku, gdy zostały one popełnione na ich terytorium, ale także w przypadku, gdy domniemany sprawca przestępstwa znajduje się na ich terytorium, a państwa te nie dokonują jego ekstradycji do państwa, gdzie przestępstwo zostało popełnione.

- **Konwencja w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrycia**, sporządzona w Montrealu dnia 1 marca 1991 r. (przyjęta przez 69 państw członkowskich ICAO), zobowiązuje państwo będące jej sygnata-

riuszem, aby zakazało na swoim terytorium wytwarzania nieznakowanych plastycznych materiałów wybuchowych oraz zapobiegało ich wytwarzaniu. Na mocy konwencji plastyczne materiały wybuchowe będą znakowane w trakcie procesu wytwórczego przez wprowadzenie jednego z czterech czynników wykrywających, opisanych w załączniku technicznym do konwencji. Konwencja wymaga także, aby państwa-strony zakazały i zapobiegały przewozowi na ich terytorium i z ich terytorium nieznakowanych materiałów wybuchowych i aby sprawowały ścisłą i skuteczną kontrolę nad wszystkimi posiadanymi zapasami nieznakowanych plastycznych materiałów wybuchowych. Zapasy nieznakowanych materiałów wybuchowych, nie będące w posiadaniu władz wykonujących funkcje wojskowe i policyjne, zostaną zniszczone lub wykorzystane do celów niesprzecznych z celami konwencji, oznakowane lub też trwale pozbawione właściwości wybuchowych – w ciągu trzech lat od wejścia konwencji w życie w odniesieniu do państwa, które ratyfikowało konwencję, a materiały wybuchowe znajdujące się w posiadaniu władz wykonujących funkcje wojskowe lub policyjne – w ciągu 15 lat. Na mocy konwencji powołuje się ponadto *Międzynarodową Komisję Techniczną ds. Materiałów Wybuchowych*, której zadaniem jest dokonywanie oceny postępu technicznego w zakresie wytwarzania, znakowania i wykrywania materiałów wybuchowych oraz dokonywanie zmian w załączniku technicznym do konwencji.

Zasadniczym celem konwencji jest poprawa ochrony międzynarodowego transportu lotniczego i zapobieganie aktom terroryzmu, w których wyniku może nastąpić zniszczenie statków powietrznych, innych środków transportu i obiektów na ziemi – poprzez wprowadzenie znakowania oraz zakazu produkcji nieznakowanych plastycznych materiałów wybuchowych. Ratyfikacja ww. konwencji jest w chwili obecnej jednym z priorytetowych przedsięwzięć podejmowanych przez władze lotnicze RP. Zobowiązanie to zostało nałożone na państwa członkowskie ICAO Rezolucją A-27 przyjętą jednogłośnie na 27 sesji Zgromadzenia ICAO w celu ograniczenia aktów terroru pociągających za sobą szkody materialne związane z utratą statków powietrznych i innych obiektów oraz koniecznością wypłat wysokich odszkodowań przez przewoźników lotniczych i towarzystwa ubezpieczeniowe rodzinom poszkodowanych.

Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC)

W odróżnieniu od ICAO – wyspecjalizowanej agencji systemu ONZ o zasięgu światowym, na gruncie europejskim znaczącą rolę odgrywa Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC) jako konsultatywna organizacja międzyrządowa zajmująca się współpracą w dziedzinie lotnictwa cywilnego, w tym na szeroką skalę problematyką ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej inge-

rencji. ECAC została utworzona w wyniku zaleceń *Konferencji ds. koordynacji europejskiego transportu lotniczego*, zwołanej z inicjatywy Rady Europy przez ICAO w Strasburgu w dniach 21 kwietnia–8 maja 1954 roku. Obecnie ECAC liczy 38 państw członkowskich. Głównym celem ECAC jest promowanie ciągłego rozwoju bezpiecznego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportu lotniczego w Europie. Działanie na rzecz koordynacji europejskiego transportu lotniczego odbywa się przez analizę zmian ogólnej sytuacji oraz rozwiązywanie konkretnych problemów tego transportu, które są przedmiotem zainteresowania większości państw członkowskich, mogą być wspólnie rozwiązane bądź mają charakter regionalny (europejski), lub których rozpatrzenie jest ważne z punktu widzenia ICAO.

ECAC jest jednocześnie ważnym forum dyskusji o głównych problemach lotnictwa cywilnego dzięki:

- długoletniemu doświadczeniu w opracowywaniu ekspertyz w tej dziedzinie;
- ścisłym związkom z ICAO i Radą Europy;
- aktywnej współpracy z instytucjami Unii Europejskiej;
- specjalnym relacjom z organizacjami EUROCONTROL i JAA – *Joint Aviation Authorities*;
- współpracy z wieloma organizacjami sektora transportu lotniczego, w tym reprezentującymi interesy konsumentów (pasażerów).

ECAC przygotowuje i promuje umowy, porozumienia, nawiązuje kontakty z innymi organizacjami regionalnymi i państwami w sprawach lotnictwa cywilnego. Organizuje także posiedzenia europejskich ministrów transportu, stanowiące forum dyskusyjne i decyzyjne, szczególnie w dziedzinie systemów zarządzania ruchem lotniczym w Europie i w ostatnim czasie – w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze względu na zaistniałą sytuację w transporcie lotniczym po wydarzeniach z 11 września 2001 r. Przedmiotem licznych spotkań ministrów transportu UE i przedstawicieli ECAC było przygotowanie stosownych regulacji unijnych dotyczących problematyki ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, zgodnie z postanowieniami Doc.30 ECAC, oraz stworzenie systemu nadzoru/kontroli na warunkach zbliżonych do niżej omówionego programu audytu ECAC w zakresie ochrony lotnictwa. Państwa członkowskie ECAC w celu efektywnej realizacji postanowień wypracowanych przez grupy ekspertów ds. ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym, opracowały Doc.30 (składający się z dwóch części: Część I – Ułatwienia, Część II – Ochrona), określający politykę postępowania państwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Część II Doc.30 – dotycząca ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zawiera zalecenia dla państwa, w tym przedsięwzięcia ochrony, jakie powinny być realizowane w portach lotniczych, specyfikacje techniczne odnośnie do stosowanych urządzeń do wykrywania materiałów niebezpiecznych (np. wybuchowych), materiały źródłowe i aneksy dotyczące poszczególnych zagadnień z dziedziny ochrony lotnictwa, np. postępowania w sytuacji zagrożenia bombowego bądź przygotowania

krajowego programu szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa. Dokument ten jest jednocześnie podstawą dokonywania oceny funkcjonowania systemu ochrony portu lotniczego podczas audytów realizowanych przez wyspecjalizowanych w tym celu audytorów ECAC. W strukturze organizacyjnej ECAC główną rolę w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego odgrywa **Grupa Robocza ds. Ochrony Lotnictwa**, której posiedzenia odbywają się dwa razy do roku, a czasami, w zależności od sytuacji zagrożenia w Europie, zwoływane są specjalne posiedzenia w celu podjęcia niezbędnych przedsięwzięć ochrony i wypracowania wspólnego stanowiska w określonym zakresie, np. dotyczącym kontroli jakości stosowanych procedur ochrony.

W ramach grupy roboczej działają dwie stałe **grupy zadaniowe**:

- 1) Grupa zadaniowa ds. operacyjnych aspektów ochrony lotnictwa;
- 2) Grupa zadaniowa ds. technicznych aspektów ochrony lotnictwa.

Prace tych grup mają na celu wypracowanie zmian w Doc.30 oraz wzorcowych materiałów przewodnich. W roku 2001 grupy zadaniowe koncentrowały się przede wszystkim na następującej problematyce:

- kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego załóg i personelu latającego;
- wzorcowym materiale przewodnim dotyczącym oszacowania zagrożenia (przygotowanie nowego aneksu do Doc.30 ECAC);
- aktualizacji zaleceń ws. wykorzystania sieci AFTN do powiadamiania o zaistniałym zagrożeniu;
- wymogów technicznych dla sprzętu (urządzeń) przeznaczonych do kontroli bezpieczeństwa cargo i poczty;
- aktualizacji aneksu J do Doc.30 ECAC poświęconego stosowaniu komór symulacyjnych w ochronie lotnictwa cywilnego;
- kryteriów dotyczących zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa poczty;
- wspólnych europejskich wymogów dla sprzętu (urządzeń) przeznaczonych do wykrywania metalu;
- ogólnych wymogów technicznych dla punktów kontroli bezpieczeństwa pasażerów;
- wymogów technicznych procedur testowania dla sprzętu (urządzeń) przeznaczonych do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych;
- wzorca dla systemu symulacji obrazów materiałów niebezpiecznych (wybuchowych), stosowanego w systemach kontroli bezpieczeństwa podczas wykonywanych obowiązków służbowych screenera, tzw. *Threat Image Projection* (TIP).

Po wydarzeniach z 11 września 2001 r. w ramach Grupy Roboczej ds. Ochrony Lotnictwa zostały ponadto powołane trzy specjalistyczne grupy zadaniowe zajmujące się m.in.:

- **(Task Force – TF-1)** – budową i wyposażeniem statków powietrznych ze szczególnym uwzględnieniem kontroli dostępu do kokpitu, procedurami ochrony stosowanymi przez personel pokładowy podczas lotu, procedurami dotyczącymi

systemu powiadamiania kontroli ruchu powietrznego o zaistniałym akcie terroru. W tym kontekście postanowiono utrzymać efektywny system łączności pomiędzy statkiem powietrznym a służbami kontroli ruchu powietrznego podczas zagrożenia oraz rozpocząć aktualizację pakietu szkoleniowego ICAO/ECAC dla załogi i personelu pokładowego pod egidą Europejskiego Ośrodka Szkoleniowego ds. Ochrony Lotnictwa (*European Aviation Security Training Institute – EASTI*) w Brukseli.

- **(Task Force – TF-2)** – weryfikacją podstawowych przedsięwzięć ochrony lotnictwa zawartych w Doc.30 ECAC, kładąc szczególny nacisk na procedury kontroli pasażerów i bagażu, stosowane w tym celu urządzenia rentgenowskie i bramki magnetyczne, wprowadzenie zmian w szkoleniu screenerów pod kątem skuteczności ręcznego przeszukania pasażerów i bagażu w celu wykrycia materiałów niebezpiecznych.

- **(Task Force – TF-3)** – zagadnieniem skutecznej realizacji przedsięwzięć ochrony na podstawie postanowień Doc.30 ECAC i wypracowanych wymagań dla krajowych programów kontroli jakości ochrony lotnictwa, określające zakres nadzoru ze strony ECAC nad ich realizacją przez krajowe władze lotnicze i władze portów lotniczych.

Grupy te na kolejnych posiedzeniach Grupy Roboczej ds. Ochrony Lotnictwa przedkładają do zatwierdzenia okresowe raporty z prac przeprowadzonych w wyznaczonym zakresie.

Program audytu europejskich portów lotniczych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ECAC (ECAC AVSEC Audit Programme)

Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego, mając na celu ustanowienie jednolitego obszaru ochrony lotnictwa w Europie, tzw. „one-stop security”, na 105 posiedzeniu dyrektorów generalnych lotnictwa cywilnego (DGCA) ECAC, które odbyło się w Paryżu w dniach 24–25 marca 1999 r. przyjęła program audytu europejskich portów lotniczych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (ECAC AVSEC Audit Programme). Założeniem tego programu jest sprawdzenie, czy zalecenia określone w Doc.30 ECAC oraz postanowienia wynikające z aneksu 17 ICAO są prawidłowo wdrażane przez władze lotnictwa cywilnego danego państwa w portach i liniach lotniczych. W celu sprawdzenia efektywności programu i wprowadzenia ewentualnych zmian w sposobie realizacji audytu, w portach lotniczych w Amsterdamie, Zurichu i Nicei odbyły się audyty pilotażowe, które pozwoliły na wyeliminowanie słabych stron i niedociągnięć programu. Inauguracyjny audyt miał miejsce w Porcie Lotniczym w Brukseli, który stanowi ponadto bazę do ćwiczeń

przyszłych audytorów, ze względu na umiejscowienie Europejskiego Instytutu Szkoleniowego ds. Ochrony Lotnictwa (EASTI) w Brukseli, gdzie odbywa się proces szkolenia i certyfikacji audytorów ECAC.

Zgodnie z decyzją DGCA ECAC, podjętą na 108 posiedzeniu, program audytu ECAC rozpoczął się 1 stycznia 2001 r. z dobrowolnym udziałem państw członkowskich ECAC poprzez nominacje portów lotniczych do kontroli przez audytorów ECAC. Podstawą przyjęcia danego państwa do programu jest podpisanie porozumienia (tzw. MoU – Memorandum of Understanding) pomiędzy sekretarzem wykonawczym ECAC a władzą lotniczą o uczestnictwie w audycie, wzajemnym uznaniu postanowień metodologii audytu i zasadach, jakie obowiązują państwo oraz przedstawicieli ECAC podczas realizacji omawianego przedsięwzięcia. Państwo, stając się stroną porozumienia, wyraża jednocześnie zgodę na wprowadzenie zaleceń Doc.30 ECAC. Wynikiem przeprowadzonego audytu w porcie lotniczym jest identyfikacja obszarów wymagających wprowadzenia zmian. Państwo członkowskie natomiast ma możliwość uzyskania doradztwa w zakresie realizacji określonych standardów międzynarodowych oraz technicznej ekspertyzy systemów ochrony i bezpieczeństwa, stosowanych na terenie portów lotniczych. Program audytu charakteryzuje się działaniem na podstawie ustalonej dokumentacji, dobrowolnością przystąpienia do programu przez dane państwo, międzynarodowym składem, brakiem uprawnień audytorów do wymuszenia działania osoby podlegającej kontroli oraz brakiem możliwości przeprowadzania testów podczas audytu. Audyty realizowane są pod patronatem sekretarza wykonawczego ECAC, a osobą wyznaczoną w Sekretariacie ECAC i odpowiedzialną za nadzór nad jego funkcjonowaniem jest zarządzający programem (ECAC Audit Officer), który zapewnia m.in. zaplecze logistyczne, określa terminy audytów, dokonuje selekcji członków i przewodniczących zespołów audytorskich, koordynuje sesje szkoleniowe dla przyszłych audytorów oraz dokonuje ostatecznej weryfikacji raportów końcowych z przeprowadzonych kontroli. Do chwili obecnej w programie audytu uczestniczy 29 państw członkowskich ECAC, z których 27 nominowały swoje porty lotnicze do kontroli ze strony ECAC – łącznie 48 portów lotniczych (stan z 31 maja 2002 r.), wyznaczyły instruktorów do uczestnictwa w procesie szkoleniowym audytorów i jednocześnie nominowały ekspertów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego do udziału w szkoleniu na przyszłych audytorów, którymi się stają po ukończeniu procesu certyfikacji.

Polska, przystępując do programu, nominowała do audytu ECAC 4 porty lotnicze (2001 r. – Port Lotniczy Katowice–Pyrzowice; 2002 r. – Port Lotniczy Gdańsk-Trójmiasto; 2003 r. – Port Lotniczy Warszawa-Okęcie oraz Port Lotniczy Kraków-Balice). Audyt Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice odbył się w dniach 4–7 grudnia 2001 r. i zakończył się z wynikiem zadowalającym zarówno dla zarządzającego lotniskiem, jak również dla władzy lotniczej. W dniach 9–13 września 2002 r. planowany jest audyt Portu Lotniczego Gdańsk-Trójmiasto.

W szkoleniu audytorów ECAC wykorzystuje się metodologię *THE TRAINAIR*, która przewiduje ujednoczenie metod pracy stosowanych przez poszczególne państwa członkowskie ECAC podczas kontroli jakości realizowanych procedur ochrony w portach i liniach lotniczych poprzez zapoznanie uczestników szkolenia z informacjami i dokumentacją, niezbędnymi do przeprowadzenia audytu portu lotniczego w zakresie ochrony lotnictwa. Zdobyta wiedza, doświadczenie i umiejętności posługiwania się odpowiednimi zasadami podczas audytu wpływają w konsekwencji na jego skuteczność. Obecnie Polska posiada 3 audytorów, którzy czynnie uczestniczą w programie audytu – zarówno jako instruktorzy szkoleniowi, jak również kontrolujący europejskie porty lotnicze.

Po wydarzeniach z 11 września 2001 r. program audytu wzbudził zainteresowanie UE, która postanowiła opracować pakiet unormowań prawnych związanych z systemem nadzoru (kontroli) jakości realizowanych przedsięwzięć ochrony na warunkach zbliżonych do ww. programu oceny europejskich portów lotniczych ECAC. W rezultacie, po licznych spotkaniach prezydenta ECAC oraz przedstawicieli Komisji Europejskiej, uzgodniono, że UE będzie właściwym organem nadzorującym realizację audytów w Europie. Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego będzie odpowiedzialna z kolei za prawidłowy przebieg i nadzór nad szkoleniami audytorów. Ponadto UE w przewidywanym systemie kontroli będzie sprawowała również nadzór nad wewnętrznymi audytami realizowanymi przez inspektorów określonej władzy lotniczej w danym państwie. Przewiduje się, że problematyka audytu w zakresie ochrony przejęta zostanie przez projektowaną przez UE – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Na wydarzenia z września 2001 r. w USA zareagowała także ICAO, która na konferencji ministerialnej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w Montrealu w dniach 19–20 lutego 2002 r. zatwierdziła tzw. *plan działania*. Głównym jego założeniem jest powszechny i obowiązkowy program audytu, w ramach którego wszystkie państwa członkowskie ICAO zostaną poddane ocenie w zakresie posiadanych systemów ochrony lotnictwa. Realizacja programu przewidziana jest na lata 2002–2004. Wyniki audytów będą opracowywane przez ICAO z zachowaniem zasady poufności i przejrzystości.

Plan ten zakłada również:

- stworzenie bardziej restrykcyjnych przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego zawartych w aneksach do konwencji chicagowskiej, które pozwalałyby na stosowanie przyspieszonych procedur w sytuacjach uzasadnionych względami bezpieczeństwa i mających na celu ochronę pokładów statków powietrznych;
- wypracowanie efektywnych rozwiązań i metod postępowania w obliczu nowych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego, a w szczególności w odniesieniu do portów lotniczych, statków powietrznych oraz systemów kontroli ruchu lotniczego;
- stworzenie programów pomocowych w celu wyeliminowania błędów i niedoskonałości wykrytych w wyniku audytów w zakresie ochrony lotnictwa;
- utworzenie funduszu dla realizacji audytu.

Przewidywana w powyższym zakresie współpraca pomiędzy Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego (ECAC) a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ma na celu wsparcie rozwoju powstającego programu audytu pod egidą ICAO.

Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji

W systemie organizacji ochrony lotnictwa cywilnego na forum międzynarodowym szczególną rolę odgrywają ośrodki szkoleniowe, których zasadniczym celem jest przygotowywanie kadry ekspertów z dziedziny ochrony lotnictwa z podziałem na grupy specjalistyczne stanowiące podstawę dalszego rozwoju personelu tworzącego system ochrony portów i linii lotniczych. Na gruncie europejskim istnieją 4 regionalne centra szkoleniowe ustanowione pod auspicjami ICAO i ECAC:

– Europejski Instytut Szkoleniowy ds. Ochrony Lotnictwa (EASTI) w Brukseli, ustanowiony 19 listopada 1997 r. i realizujący szkolenia również we współpracy z Międzynarodową Federacją Stowarzyszeń Pilotów Linii lotniczych (*International Federation of Air Line Pilots Associations – IFALPA*) oraz Wspólnymi Władzami Lotniczymi (*Joint Aviation Authorities – JAA*);

– Europejskie Regionalne Centrum Szkoleniowe ds. Ochrony Lotnictwa Władz Lotniczych Federacji Rosyjskiej z siedzibą w Moskwie, powołane 23 czerwca 1998 r.;

– Europejskie Regionalne Centrum Szkoleniowe ds. Ochrony Lotnictwa Międzynarodowego Portu Lotniczego – BORYSPIL – na Ukrainie, powołane 26 marca 1998 r. oraz

– Europejskie Regionalne Centrum Szkoleniowe ds. Ochrony Lotnictwa z siedzibą w Kijowskim Międzynarodowym Uniwersytecie Lotnictwa Cywilnego na Ukrainie, powołane 26 marca 1998 r.

Pod auspicjami ICAO powstały również ośrodki szkoleniowe w Ekwadorze, Jordanii, Kenii, Malezji, Maroku, Senegalu oraz Trynidadzie i Tobago, co świadczy jednocześnie o międzynarodowym wymiarze szkoleń z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego i zaangażowaniu społeczności wszystkich kontynentów w powyższą problematykę. Szkolenia i warsztaty seminaryjne odbywają się w oparciu o Standardowe Pakiety Szkoleniowe, tzw. STP's wypracowane przez ekspertów z dziedziny ochrony lotnictwa.

Ochrona i bezpieczeństwo transportu lotniczego oraz promowanie szkoleń w tej dziedzinie stanowi również jeden z głównych priorytetów Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (*International Air Transport Association – IATA*), które za cel swojej działalności przyjęło ujednoczenie standardów ochrony linii lotniczych poprzez stosowną weryfikację ich realizacji za pośred-

nictwem audytorów bezpieczeństwa linii lotniczych. IATA posiada 4 centra szkoleniowe usytuowane w Genewie, Miami, Montrealu i Singapurze, które prowadzą szkolenia z dziedziny ochrony lotnictwa. W chwili obecnej IATA realizuje 35 rodzajów szkoleń specjalistycznych w zakresie ochrony lotnictwa, z czego 26 na zasadzie współpracy z ICAO.

Wśród szkoleń w omawianej dziedzinie, promowanych przez ECAC, ICAO oraz IATA, na szczególną uwagę zasługują:

- Kurs audytorów ds. ochrony lotnictwa;
- Kurs instruktorów ds. ochrony lotnictwa;
- Kurs dotyczący zarządzania ochroną lotnictwa cywilnego;
- Kurs dotyczący zarządzania ochroną lotnictwa w sytuacjach kryzysowych;
- Kurs dla osób odpowiedzialnych za ochronę linii lotniczej;
- Kurs dotyczący ochrony cargo i poczty;
- Szkolenie w zakresie materiałów niebezpiecznych przeznaczonych do transportu lotniczego.

W roku bieżącym Grupa Robocza ds. Ochrony Lotnictwa na 47 posiedzeniu w Paryżu zaproponowała przeprowadzenie w EASTI warsztatów seminaryjnych na temat krajowego programu ochrony lotnictwa oraz krajowego programu kontroli jakości procedur ochrony w celu realizacji działań grup zadaniowych określonych po wydarzeniach z 11 września 2001 r.

Prawo lotnicze

Rozpatrując kwestie prawno-organizacyjne ochrony i bezpieczeństwa międzynarodowego transportu lotniczego, należałoby również wspomnieć, w jaki sposób problematyka ta została rozwiązana na gruncie krajowym. Prawo lotnicze z dnia 31 maja 1962 r. w żaden sposób nie regulowało spraw związanych z ochroną lotnictwa, dopiero ustawa prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. wprowadza odpowiednie zapisy (Dział IX ustawy), które przewidują opracowanie m.in. Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, stanowiącego swego rodzaju konstytucję w zakresie ochrony lotnictwa, oraz osobę odpowiedzialną za jego bezpośrednią realizację, czyli prezesa urzędu. Program ten, uwzględniając postanowienia międzynarodowe w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, określi zasady realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności dotyczące:

- organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji;
- obowiązków i współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, prezesa urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych, a także

– zadania związane z kontrolą osób oraz przewożonego drogą lotniczą bagażu, ładunków i przesyłek pocztowych: w ruchu międzynarodowym – przez Straż Graniczną, w ruchu krajowym – przez Policję.

W Krajowym Programie zostaną wprowadzone jednocześnie odpowiednie uregulowania związane z ponoszeniem i rozliczaniem kosztów zapewnienia ochrony, w tym kosztów odpowiedniego wyposażenia i szkolenia personelu, co w chwili obecnej stanowi odpowiedzialność poszczególnych portów i linii lotniczych oraz częściowo ministra właściwego ds. transportu w odniesieniu do infrastruktury na stałych lotniczych przejściach granicznych. Nowe prawo lotnicze czyni prezesa urzędu centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, odpowiedzialnym m.in. za zatwierdzanie programów ochrony lotnisk oraz programów ochrony przedsiębiorstw prowadzonych przez podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego oraz nadzоровanie realizacji tych programów. Ponadto prezes urzędu uzyskuje prawo sprawowania nadzoru nad działalnością lotniskowych służb ochrony w zakresie lotnictwa cywilnego. W celu wypełnienia zobowiązań międzynarodowych wynikających z aneksu 17 ICAO do konwencji chicagowskiej, art. 19 ustawy powołuje Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego będącą organem opiniodawczo-doradczym ministra właściwego do spraw transportu, do której kompetencji należy m.in. opiniowanie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń dotyczących ochrony w lotnictwie cywilnym oraz wypracowywanie stanowiska w sprawach ochrony lotnictwa cywilnego wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Dzięki uchwaleniu nowego prawa lotniczego problematyka ochrony lotnictwa cywilnego po raz pierwszy od roku 1962 jest regulowana kompleksowo, obejmując swym zakresem wszelkie zagadnienia związane z bezpieczeństwem transportu lotniczego z uwzględnieniem sytuacji międzynarodowej po 11 września 2001 r. oraz nowe spojrzenie ze strony władz państwowych na dotychczasowe braki i niedociągnięcia w tej dziedzinie.

Jan Litwiński

Polskie Linie Lotnicze LOT SA

BEZPIECZEŃSTWO CYWILNEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO PO 11 WRZEŚNIA 2001 ROKU

Międzynarodowe Zrzeszenie Transportu Lotniczego – IATA – od momentu podjęcia pierwszych działań po 11 września określiło kryteria, jakim powinny być podporządkowane działania na rzecz bezpieczeństwa. Środki bezpieczeństwa lotniczego powinny być wdrażane i finansowane przez rządy poszczególnych państw, zharmonizowane w skali międzynarodowej, skoordynowane w ramach całej branży i skutecznie zarządzane. IATA uważa, że to właśnie rządy bezpośrednio odpowiadają za bezpieczeństwo lotnicze i jego finansowanie. Ta odpowiedzialność wynika z obowiązku ochrony własnych obywateli w powietrzu i na ziemi. Zagrożenie bezpieczeństwa linii lotniczych jest przejawem zagrożenia wymierzonego przeciwko państwom i ich obywatelom i dlatego nakłady na bezpieczeństwo lotnicze powinny być finansowane ze źródeł ogólnych, a nie z podatków i opłat pobieranych w samym transporcie lotniczym. IATA jest zdania, że opłaty związane z bezpieczeństwem – zbyt często – są wprowadzane według nieprzejrzystych reguł, w nierównomierny sposób, nie są oparte na rzeczywistych kosztach i mogą prowadzić do dyskryminacji przemysłu lotniczego w stosunku do innych dziedzin transportu. Położenie całej branży jest bardzo trudne. Przewoźnicy mogą mieć problemy z ponoszeniem dodatkowych kosztów związanych z nowymi środkami bezpieczeństwa podejmowanymi w związku z działaniami wymierzonymi przeciwko państwom.

Już 26 września ubiegłego roku odbyło się spotkanie – Special Aviation Industry Security Meeting – w którym uczestniczyli przedstawiciele regionalnych zrzeszeń linii lotniczych, Rady Międzynarodowej Portów Lotniczych (ACI), ICAO, Interpolu, IFALPA (International Federation of Airline Pilot Association), FAA (Federal Aviation Administration), Boeinga i Airbusa. W wyniku tego spotkania powołano Global Aviation Security Action Group, tzw. GASAG, do której weszły organizacje uczestniczące w spotkaniu. Celem jej działania jest koordynacja przed-

siewzięć podejmowanych przez całą branżę na rzecz stworzenia efektywnego systemu bezpieczeństwa w skali światowej i odbudowanie zaufania do transportu lotniczego. Stanowisko IATA i GASAG w przedmiocie bezpieczeństwa lotniczego było przedmiotem rozmów z władzami USA, Kanady, z Komisją Europejską, z ECAC (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego) i ICAO. Poglądy IATA znalazły wyraz w końcowym dokumencie, deklaracji i rekomendacjach konferencji ministerialnej ICAO dotyczącej bezpieczeństwa lotniczego, która odbyła się w lutym tego roku. W następstwie tej konferencji IATA podjęła wraz z ICAO i poszczególnymi państwami prace nad powszechnym standardem zwiększającym bezpieczeństwo kokpitu. Osiągnięto w tej sprawie porozumienie i od 1 listopada 2003 roku każdy samolot o ciężarze powyżej 45,5 tony lub liczbie miejsc większej niż 60 będzie musiał posiadać wzmocnione drzwi do kokpitu, które pilot będzie mógł otworzyć z dowolnej pozycji.

W Europie IATA i GASAG współdziałając z Association of European Airlines podjęła w kontaktach z przedstawicielami ECAC, organów Unii Europejskiej i JAA kroki mające na celu osiągnięcie porozumienia co do wspólnych ogólnoeuropejskich uregulowań w kwestiach bezpieczeństwa lotniczego, włączając w to także finansowanie. W Stanach Zjednoczonych IATA prowadzi stałe rozmowy z Federal Aviation Administration w kwestiach harmonizacji przyjmowanych rozwiązań i potrzeby ściślejszej współpracy na szczeblach rządowych. Szczególny nacisk w tych kontaktach IATA kładzie na uregulowania dotyczące przewoźników spoza USA oraz na potrzebę koordynacji i harmonizacji zasad i procedur bezpieczeństwa mających zastosowanie do przewoźników operujących na trasach międzynarodowych.

Jednym z najważniejszych dokonań IATA jest opracowanie standardów bezpieczeństwa lotniczego. Zostały one przyjęte przez ostatnie Zgromadzenie Ogólne IATA i obowiązować będą wszystkich członków. Przede wszystkim każdy przewoźnik zobowiązany jest do wdrożenia programu bezpieczeństwa lotniczego, a także planu postępowania w sytuacjach awaryjnych i należytego przeszkolenia personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo lotnicze. Polskie Linie Lotnicze LOT posiadają taki program, jak i zespół kryzysowy, współpracujący z odpowiednimi organami rządowymi. Przyjęte standardy bezpieczeństwa dotyczą kontroli samolotu, pasażerów, bagażu kabinowego, towarzyszącego i zagubionego, a także dostarczanego do samolotu cateringu i wyposażenia związanego z obsługą na pokładzie. Część z nich dotyczy zasad przewozu uzbrojonych osób i broni na pokładzie samolotu. Przewoźnik jest zobowiązany zapewnić stosowne środki i procedury gwarantujące należyte zabezpieczenie kokpitu przed ingerencją w czasie lotu. Obecnie przygotowany jest nowy Security Manual IATA. Zawierać on będzie standardy bezpieczeństwa lotniczego, o których przed chwilą mówiłem oraz wytyczne dla przewoźników w sprawie ich wdrożenia. Dokument ten wydany zosta-

nie 1 września 2002 r. z datą obowiązywania od 1 stycznia 2003 roku, tak by linie lotnicze miały czas na wprowadzenie obligatoryjnych standardów.

Teraz pozwolę sobie przedstawić krótko działania podjęte przez Polskie Linie Lotnicze LOT w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewozów pasażerskich.

Działania te można podzielić na dwie grupy:

- działania podjęte samodzielnie przez PLL LOT,
- działania podjęte przy współpracy z innymi organizacjami.

Podjęte działania przeprowadzono w dwóch fazach. W pierwszej bezpośrednio po 11 września zostały wprowadzone procedury bezpieczeństwa na okoliczność stanu zagrożenia zawartych w Programie Ochrony PLL LOT, takie jak:

- odprawy kierunkowe,
- 100% kontrola bagażu pasażerskiego za pośrednictwem urządzeń technicznych,
- zwiększenie ilości kontroli manualnych bagażu kabinowego,
- powtórna kontrola danych (ich 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 dwudziestoczterogodzinnej karencji na przesyłki cargo w przypadkach braku możliwości dokonania kontroli za pomocą urządzeń technicznych.

Przy współpracy z władzami portów lotniczych:

- odseparowanie 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,
- wzmocniona ochrona samolotów na postoju zarówno w Warszawie, jak i w portach operowania,
- kontrola i ewidencja osób i rzeczy wnoszonych do strefy obsługi samolotów i na pokład samolotów przez personel obsługi.

Niestety wiele tych przedsięwzięć stanowi dodatkowy element wydłużający proces obsługi pasażerów lub stanowiący dla nich dotkliwość.

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

- weryfikacja składu załóg lotniczych przez dowódcę statku powietrznego, weryfikacja dowódcy i załogi poprzez procedury meldowania i odprawy 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 kokpitu samolotu w czasie lotu, dostępu do kabiny pilotów dla osób innych, niż uprawnione,
- sprawdzanie zapisów systemu rezerwacyjnego w poszukiwaniu nazwisk osób ze specjalnych list.

Należy podkreślić, że wszystkie działania spotkały się ze zrozumieniem ze strony większości pasażerów, a odnotowane przypadki niezadowolenia zaliczyć można do drobnych incydentów. W trakcie wdrażania tych zadań we współpracy ze służbami mundurowymi ujawniło się szereg niejasności i wątpliwości, głównie w kwestii umocowań prawnych, które niekorzystnie wpływają na ich realizację. Brak spójności systemu ochrony lotnictwa cywilnego ujawnia się w takich sprawach jak program Sky Marshalls, gdzie występuje odrębna właściwość władz dla ruchu krajowego i międzynarodowego oraz brak jednolitego systemu szkolenia służb odpowiedzialnych za kontrolę bezpieczeństwa.

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa przewozów pasażerskich niezbędne jest wprowadzenie stosownych zapisów w prawie polskim, będących umocowaniem dla czynności realizowanych przez przewoźników, wprowadzających dodatkowe procedury bezpieczeństwa, jak np. system wart ochronnych, postępowanie z pasażerami niebezpiecznymi i łamiącymi zasady przewozu.

Polskie Linie Lotnicze LOT mają duże doświadczenie w omawianych zagadnieniach i mogą być pomocne w pracach nad podniesieniem poziomu bezpieczeństwa, reprezentując zarówno środowisko lotnicze, jak i pasażerów przewożonych na pokładach naszych samolotów. Mając nadzieję na dalszą współpracę wszystkich organizacji i organów, związanych z omawianymi dziś zagadnieniami oraz na dalsze kontakty oficjalne i robocze, dziękuję Państwu za uwagę.

Marek Dilling

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”

BEZPIECZEŃSTWO W PORTACH LOTNICZYCH

W historii lotnictwa cywilnego stały wzrost znaczenia zagadnień bezpieczeństwa wiąże się z trzema czynnikami:

- rosnącym ruchem lotniczym i wynikającą z tego wzrostu potrzebą doskonałego administrowania przestrzeni powietrznej,
- koniecznością zapewnienia najwyższej ze wszystkich dziedzin transportu niezawodności technicznej, dla sprowadzenia do minimum prawdopodobieństwa katastrofy,
- ale także, niestety,
- ze zwalczaniem najcięższych przestępstw przeciw lotnictwu.

Akty terroru skierowane przeciw statkom powietrznym przeszły między latami siedemdziesiątymi a XXI wiekiem ewolucję – od porwań samolotów w celu emigracji o podłożu politycznym lub ekonomicznym, przez porwania dla osiągnięcia drogą szantażu konkretnych celów politycznych, zamachy bombowe o motywacjach „odwetowych”, aż do ubiegłorocznego ataku na Stany Zjednoczone przy użyciu rejsowych samolotów pasażerskich.

Poprzez wszystkie te przemiany w sposób nieodmienny towarzyszyła zamachom na bezpieczeństwo lotnictwa przyrodzona ułomność systemów obronnych – gotowość do skutecznego odparcia poprzedniego ataku. System ochrony lotnictwa cywilnego, ze swej natury nastawiony reaktywnie, zawsze znajdował się o jeden krok za przeciwnikiem, zdolny do przeciwdziałania znanemu zagrożeniu. Taki charakter systemów bezpieczeństwa jest w znacznej mierze zdeterminowany przez czynniki pozostające poza wpływem „obroncy”. Oczywista jest przewaga „pierwszego ruchu”, a na nieszczęście nie jest to czynnik jedyny i może nawet nie najważniejszy.

Dla obrony przed terroryzmem lotnictwo cywilne musiało poszukiwać środków zapewniających maksymalny stopień ochrony, przy racjonalnym poziomie wygody pasażerów, a więc bez istotnego pogorszenia się warunków podróżowania, bez

nadmiernej uciążliwości odpraw i procedur bezpieczeństwa. Gdy w latach siedemdziesiątych porwania samolotów miały charakter „ucieczkowy” wprowadzona została kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego i osób, w poszukiwaniu broni i przedmiotów mogących posłużyć terroryście do zastraszenia załogi. W ślad za katastrofą w Lockerbie wdrożono screening bagażu głównego i silniejszy nacisk położono na usunięcie z pokładu bagażu pasażera, który wycofał się z rejsu. Ta ostatnia procedura już wówczas od dawna obowiązywała, ale to właśnie zaniedbania w jej zastosowaniu były przyczyną śmierci 270 osób.

Spóźnienie o jeden krok systemów ochrony dało szczególnie tragiczny efekt rok temu. Być może dzisiejsza konferencja „Bezpieczne niebo”, nasza dyskusja i wspólny namysł, przybliżą nas do odpowiedzi na pytanie: czy dziś jesteśmy lepiej przygotowani do odparcia możliwych do wyobrażenia zagrożeń.

Lotnictwo cywilne – „opłacalny” cel ataku

Lotnictwo było i pozostaje jednym z najbardziej atrakcyjnych celów ataku terrorystycznego, z takich choćby przyczyn, jak:

- możliwość uderzenia w obywateli wybranego państwa-celu z dogodnie wybranego przez terrorystę miejsca,
- szeroki rezonans międzynarodowy każdego incydentu, stanowiący nierzadko pierwszoplanowy cel taktyczny ataku,
- bardzo wysoka śmiertelność występująca w wyniku katastrof lotniczych spowodowanych zamachem, nieosiągalna praktycznie w innych okolicznościach,
- powszechna dostępność publicznego obszaru, jakim jest dworzec lotniczy, łatwość rozpoznania obiektów i powtarzalnych procedur lotniskowych.

Dopełnieniem trudności ochrony są „czynniki strukturalne” – poszukiwanie ekonomicznej opłacalności i konkurencyjności komunikacji lotniczej, zwłaszcza na krótszych trasach, wymaga maksymalnego ułatwienia pasażerowi podróży, skrócenia i ułatwienia odpraw, zapewnienia płynności transferu, komfortu i swobody w porcie i na pokładzie samolotu. W opozycji do tych potrzeb stoi rosnący ciężar wydatków i utrudnień wynikających z procedur ochrony i kosztów wyposażenia bezpieczeństwa. Nie jest niestety tak, że z tej sprzeczności zawsze zwycięsko wychodzi bezpieczeństwo. Należy przy tym zaznaczyć, że kompromis w bezpieczeństwie występuje zarówno w państwach o bardzo wysokim poziomie rozwoju gospodarczego, jak i w stosunkowo biednych.

System ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji

Współczesny system ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji opiera się na następujących filarach:

- regulacje prawnomiędzynarodowe i wynikające z nich lub zbieżne z nimi regulacje wewnętrzne państw-członków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),
- analiza zagrożenia i planowanie kryzysowe oraz kontrola jakości systemów bezpieczeństwa,
- personel, procedury i technologie bezpieczeństwa dla odpraw pasażerów i bagażu, cargo i poczty, dostaw na pokład oraz procedury ochrony samolotów na płycie lotniska,
- systemy ochrony zewnętrznej lotnisk, ochrony terminali pasażerskich i cargo, kluczowej infrastruktury lotniskowej,
- współpraca międzynarodowa i wymiana doświadczeń.

Przepisy międzynarodowe i krajowe w ochronie lotnictwa

Najpowszechniej ratyfikowaną konwencją jest tzw. konwencja chicagowska o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 roku, podpisana i ratyfikowana przez 197 państw. Jej częścią składową jest Aneks 17 dotyczący ochrony lotnictwa, który zawiera standardy oraz zalecenia z dziedziny bezpieczeństwa i zapobiegania aktom terroru. Dokumentem „stowarzyszonym” z Aneksem 17 jest Doc. 8973/5 ICAO – „Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji”, stanowiący rozwinięcie i wykładnię dla stosowania Aneksu 17 w sposób jednolity przez wszystkie państwa członkowskie. Nowelizacja Aneksu 17 weszła w życie w lipcu br.

W Europie kluczowe znaczenie odgrywa organizacja o nazwie Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC), skupiająca 35 państw europejskich. Doc. 30 ECAC jest podstawowym zbiorem zaleceń, odnoszącym się do całości problemów ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji. W porównaniu z Aneksem 17 jest to dokument bardziej szczegółowy, wskazujący poprzez zalecenia nie tylko pożądany skutek wprowadzonych środków bezpieczeństwa, ale także sposób ich zastosowania. Zalecenia Doc. 30 są przyjmowane na zasadzie konsensusu i obowiązują w państwach-uczestnikach porozumienia na zasadzie decyzji Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego poszczególnych państw.

Nie wdając się w szczegółowe porównania można stwierdzić, że Doc. 30 ECAC „wymaga” od państw więcej, stanowiąc w pewnym sensie poligon doświadczalny dla przygotowania zmian (zwłaszcza dla zaostrenia zaleceń i standardów) Aneksu 17.

Zapisy powyższych dokumentów w rozmaitym stopniu i w różny sposób znajdują odbicie w przepisach krajowych. Niektóre z państw, w tym i Polska, dotychczas nie posiada narodowych programów ochrony lotnictwa cywilnego, które są zalecane zarówno przez Doc. 8973/5 jak i Doc. 30. W naszych warunkach poważnym problemem było przestarzałe prawo lotnicze (z 1962 roku) bez delegacji dla władzy lotniczej do utworzenia takiego programu. Nowe prawo lotnicze ten brak usuwa. Brak narodowego programu nie przeszkodził opracowaniu programów ochrony portów lotniczych i programów ochrony przewozów linii lotniczych, ale zawiesił je w pewnej próżni legislacyjnej. Powołano także lokalne zespoły bezpieczeństwa w portach lotniczych, przeznaczone do koordynacji działań różnych służb państwowych (Straży Granicznej, Policji, służb celnych) oraz portów i przewoźników w dziedzinie bezpieczeństwa.

Nie ulega jednak wątpliwości, że stan przepisów w dziedzinie ochrony lotnictwa trudno uznać za zadowalający, a zwłaszcza za kompletny. Szybkie osiągnięcie zgodności z zaleceniami międzynarodowymi jest najważniejszym zadaniem dla administracji państwowej, a zwłaszcza dla władz lotnictwa cywilnego.

Analiza zagrożenia

Wczesne i trafne rozpoznanie zagrożenia jest niezbędne dla skuteczności przeciwdziałania aktom terroru. Zdobywanie informacji o planowanych działaniach organizacji terrorystycznych jest domeną służb specjalnych, a jej dystrybucja obwarowana jest wieloma ograniczeniami.

Z punktu widzenia personelu ochrony lotnictwa można zaryzykować stwierdzenie, że istotniejsze dla bezpieczeństwa jest podjęcie we właściwym czasie decyzji o rozprowadzeniu informacji wywiadowczej do właściwych podmiotów ochrony lotnictwa, niż pełne potwierdzenie jej wiarygodności lub jej obiektywny ciężar gatunkowy. Wydaje się także, że przy zachowaniu pewnych koniecznych zabezpieczeń, informacja wywiadowcza o zagrożeniu lotnictwa aktami terroru powinna szerszym strumieniem trafiać do personelu ochrony, niż to się dzieje obecnie. Pogląd taki jest właściwie powszechny wśród specjalistów ochrony lotnictwa z różnych krajów.

W obecnym systemie ochrony pionu bezpieczeństwa portów lotniczych analizują doraźnie i okresowo występujące zagrożenia bezpieczeństwa; prowadzą także, na miarę posiadanych możliwości i dostępu do informacji, analizy potencjalnych zagrożeń komunikacji lotniczej. Najczęściej występujące incydenty są związane z alarmami bombowymi dotyczącymi obiektów portowych, a także samolotów na ziemi i w powietrzu. Informacje o zagrożeniach samolotów pochodzą z anonimowych telefonów, stanowiących dużą uciążliwość, pomimo wdrożenia systemu zapisu rozmów telefonicznych i prób ujmowania sprawców takich incydentów.

W najgorszym pod względem liczby incydentów (fałszywych alarmów bombowych i anonimowych telefonów) roku 1997 liczba interwencji służb Policji i Straży Granicznej w PL Warszawa wyniosła blisko 200.

Wydaje się znamienne, że gros przetworzonych informacji wywiadowczych otrzymujemy od komórki organizacyjnej Departamentu Transportu USA (Transport Security Administration), które w wyniku zmian organizacyjnych po 11 września przejęło od Federalnej Administracji Lotnictwa (FAA) funkcje związane z bezpieczeństwem, wraz z personelem i strukturami. Pion Bezpieczeństwa PPL oraz Dział Ochrony Przewozów PLL LOT zasilane są regularnie wykazami osób podejrzanych o przynależność do organizacji terrorystycznych, informacjami ogólnymi o potencjalnych celach i formach ataków, a także dyrektywami dotyczącymi procedur ochrony wymaganymi dla rejsów kończących się na terenie USA. Materiały te przekazywane są do użytku Straży Granicznej i Policji, a procedury ochrony wprowadzane w życie w rejsach atlantyckich.

Ten obfity strumień informacji stanowi istotne przewartościowanie w postawie służb specjalnych – na razie tylko amerykańskich. Dramat 11 września postawił na porządku dziennym pytanie o zakres dostępu do informacji służb specjalnych. W praktyce bowiem zbyt duża szczelność chroni głównie przed wykorzystaniem istotnej informacji do odparcia zagrożenia. Wydaje się, że doświadczenie 11 września wskazuje właściwy kierunek.

Planowanie kryzysowe

Planowanie kryzysowe na wypadek aktów terroru jest podstawowym rozdziałem programów ochrony portów lotniczych. Dokumentacja taka funkcjonuje we wszystkich koncesjonowanych portach lotniczych i podlega stałej aktualizacji. Wydarzenia z 11 września wymusiły zastosowanie na co dzień szeregu procedur przewidywanych poprzednio dla stanu podwyższonego zagrożenia. Okazało się przy tym, że istniejące procedury dla stanów tzw. „alarmu pomarańczowego” (zagrożenie nieokreślone lub mało prawdopodobne) oraz „alarmu czerwonego” (zawierdzenie określone i prawdopodobne) nie wymagają zasadniczych zmian.

Uzupełnione natomiast zostały wykazy przedmiotów, których przewóz jest zabroniony w kabinie samolotu (Doc. 30 ECAC wyd. IX). Wykazy takie znajdują się w portach lotniczych przed stanowiskami kontroli bezpieczeństwa.

W kwietniu 2002 roku przeprowadzone zostało kompleksowe ćwiczenie służb portu lotniczego i służb państwowych w PL Warszawa, poświęcone zarządzaniu kryzysowemu w sytuacji ataku terrorystycznego. Ćwiczenia podobnego typu są prowadzone także w innych portach dla sprawdzenia poprawności planów kryzysowych.

Personel ochrony lotnictwa

W systemie ochrony lotnictwa nasycenie nowoczesną techniką jest duże i powszechne. Nie umniejsza to bardzo istotnej roli czynnika ludzkiego, który jest niezbędny, chociaż z reguły najsłabszym ogniwem systemu. Wielką wagę przywiązuje się więc do zasad rekrutacji, szkolenia i kontroli jakości pracy osób odpowiedzialnych za ochronę. Zagadnienia te są bezpośrednio ujęte w Doc. 30 ECAC oraz Doc. 8973/5 ICAO i stanowią ważny obszar działania pionów bezpieczeństwa.

Pozyskiwanie cywilnych kadr ochrony lotnictwa odbywa się przeważnie spośród przechodzących do rezerwy funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej lub służb specjalnych, chociaż nierzadko cenni pracownicy merytoryczni trafiają do pionów bezpieczeństwa także z innych źródeł, w tym z samego lotnictwa lub z armii. Osobny dobór dotyczy pracowników Straży Ochrony Lotniska, którzy rekrutują się spośród osób posiadających licencję pracownika ochrony fizycznej. Sprawdzenia bezpieczeństwa zatrudnienia pracownika dokonuje Straż Graniczna, w oparciu o ustawę o ochronie granicy państwowej.

Niemalym problemem w światowym lotnictwie cywilnym jest sprawa odpowiedzialnej motywacji personelu bezpieczeństwa. Negatywnym czynnikiem jest często niesatysfakcjonująca płaca. Sztandarowym przykładem są Stany Zjednoczone, gdzie masowy odpływ wysoko wykwalifikowanych screenerów do pracy u Mc Donald'sa z powodów płacowych był być może większym błędem systemowym, niż się powszechnie sądzi. W Polsce płace cywilnych pracowników ochrony i sytuacja na rynku pracy są silnym czynnikiem motywacyjnym. Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku służb mundurowych, które daleko bardziej motywuje miejsce pełnienia służby niż warunki materialne.

Szkolenie

Przygotowanie personelu do wykonywania zadań ochrony lotnictwa jest jedną z najważniejszych funkcji systemu bezpieczeństwa. Szkolenie specjalistyczne jest usankcjonowane przepisami (Doc. 8973/5 ICAO, Doc. 30 ECAC).

Na wszystkich kontynentach działają regionalne instytuty szkolenia pod auspicjami ICAO, które szkolą personel bezpieczeństwa według jednolitych programów i konspektów opracowanych i zatwierdzonych przez ICAO. Niezależnie od nich powstają ośrodki subregionalne i narodowe. Naszym celem jest utworzenie takiego ośrodka również w Polsce. Mamy do tego celu wystarczająco liczną kadrę instruktorów z uprawnieniami ICAO i wielu specjalistów wyszkolonych w ośrodku europejskim EASTI w Brukseli oraz w subregionalnym ośrodku Boryspil w Kijowie. Szkolenia międzynarodowe przeszli także w znaczącej liczbie funkcjonariusze Straży Granicznej i Policji.

Niezależnie od szkoleń specjalistycznych cały personel zatrudniony na lotnisku przechodzi szkolenie z zakresu świadomości bezpieczeństwa i systemu przepustkowego. PPL prowadzi takie szkolenie od blisko 2 lat i objął nim już ponad 3000 pracowników w Porcie Lotniczym Warszawa oraz w regionalnych portach lotniczych. Przedsięwzięcie to jest istotnym wkładem w podnoszenie poziomu ochrony lotnictwa metodami stosunkowo najbardziej efektywnymi kosztowo.

Najpoważniejsze zadanie w bliskiej perspektywie dotyczy uruchomienia procesu certyfikacji personelu ochrony lotnictwa, w szczególności operatorów kontroli bezpieczeństwa bagażu i osób. Potrzeba taka jest dostrzegana w państwach ECAC jako jeden z warunków utworzenia wspólnego obszaru bezpieczeństwa.

Procedury, audyty, kontrola jakości

Procedury ochrony zawarte w programach ochrony portów lotniczych są dosyć dokładnym odzwierciedleniem przepisów międzynarodowych. Zgodność procedur ze standardami i zaleceniami międzynarodowymi badana jest skrupulatnie i często, zwłaszcza że liczba podmiotów uprawnionych do takiej kontroli jest wyjątkowo duża.

W Polsce, niezależnie od audytów wewnętrznych w poszczególnych służbach państwowych oraz od funkcji nadzoru sprawowanych przez Departament Lotnictwa Cywilnego (a wkrótce, na mocy nowego prawa lotniczego – Urząd Lotnictwa Cywilnego) wszyscy regularni przewoźnicy mają prawo dokonywania za zgodą władz lotnictwa audytu portów, w celu oceny jakości procedur i sposobu ich wypełniania przez wszystkie podmioty obsługujące przewoźnika, w tym zwłaszcza przez port lotniczy. Oceny takiej każdy przewoźnik dokonuje średnio co 1,5 roku. Audyt portów obsługujących operacje transatlantyckie prowadzi regularnie wspomniana uprzednio Administracja Ochrony Transportu Departamentu Transportu USA (TSA). W okresie 2000–2002 PL Warszawa podlegała 6 takim audytom.

Złe rezultaty audytów przekładają się na poważny spadek zaufania przewoźników, zwłaszcza że informacje takie mimo ich poufnego charakteru mogą przenikać między liniami lotniczymi. Prowadzą one także do utrudnień w codziennej działalności portu, często wymagają zapewnienia dodatkowego personelu ze strony przewoźnika dla nadzoru bezpieczeństwa, najczęściej jednak sprowadzają się do programu naprawczego i ponownej kontroli portu w krótkim odstępie czasu po negatywnym wyniku audytu.

Najistotniejszym obecnie elementem systemu kontroli jakości jest rozpoczęty od 2001 roku program audytu bezpieczeństwa pod egidą ECAC. Program ten wiąże się z przygotowaniem europejskich portów lotniczych do utworzenia wspólnego obszaru bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego pod nazwą „One-stop security”. Jego bardzo istotnym elementem jest wprowadzenie od 1 stycznia 2003 roku stuprocentowej kontroli bezpieczeństwa bagażu głównego w portach lotniczych Europy

(zgodnie z decyzją Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego państw ECAC z 27 grudnia 1997 roku).

Idea wspólnego obszaru bezpieczeństwa jest jednym z najtrudniejszych wspólnych przedsięwzięć międzynarodowych, której perspektywy wydają się obiecujące, mimo że dotyczy obszarów ciągle bardzo odmiennych politycznie i gospodarczo. Jeśli pomimo tych różnic udało się uruchomić program audytu bezpieczeństwa ECAC, na tyle udanego, że stał się przedmiotem zainteresowania ICAO oraz Unii Europejskiej, jeśli w końcową fazę realizacji wkracza program stuprocentowego screeningu bagażu rejestrowanego, a najważniejsze grupy robocze ECAC działają w sposób bardzo intensywny, trudno nie uznać osiągniętych już celów za wymierny sukces.

Sceptycy zauważają, że skutek praktyczny katastrofy nad Lockerbie pojawi się w kilkanaście lat po tym tragicznym wydarzeniu! Trzeba jednak wziąć pod uwagę opór materii, który w tym przypadku wynikał z konieczności wbudowania bardzo kosztownych i skomplikowanych systemów screeningowych i przesyłu bagażu w istniejącą, zbyt ciasną architekturę. Dla wdrożenia zasady „one-stop security” niezbędne jest uzgodnienie akceptowanych (równorzędnych) metod i urządzeń kontroli bezpieczeństwa. Realizacja programu międzynarodowego audytu portów lotniczych dla zbadania czy spełnione są zalecenia Doc. 30 ECAC w stopniu umożliwiającym wzajemną akceptację stosowanych metod ochrony służy temu celowi, a Polska ma w tym znaczący udział.

Wydarzenia 11 września znacznie przyspieszyły niektóre działania. W wielu portach z dnia na dzień wprowadzono stuprocentową kontrolę bagażu głównego, zwiększając liczbę personelu i wprowadzając specjalne procedury odpraw. Po dużym wzmocnieniu kadrowym Straży Granicznej od 12 września w PL Warszawa wdrożono screening całego bagażu głównego. Inne porty lotnicze w Polsce, przy mniejszym ruchu, ilościowe kryteria screeningu spełniały już wcześniej.

Należy jednak pamiętać, że poziom ochrony lotnictwa zależy nie tylko od ilości prześwietlonych walizek, ale także od stosowanych technologii, od wyszkolenia operatorów kontroli bezpieczeństwa oraz jakości nadzoru nad ich pracą. Dla portów o dużym ruchu pasażerskim, rzędu kilku milionów rocznie, rozwiązania techniczne muszą być oparte na nowoczesnej technologii. PL Warszawa jest w trakcie realizacji wyjątkowo trudnego przedsięwzięcia, jakim jest budowa nowoczesnego systemu stuprocentowego screeningu bagażu głównego, przy istniejących ograniczeniach kubaturowych w sortowni bagażu i konieczności budowy systemu w pełnym ruchu.

Technologie

Wyzwaniem dla systemu ochrony jest zapewnienie, aby samolot z pasażerami na pokładzie bezpiecznie wylądował na docelowym lotnisku. Wykrycie urządzenia wybuchowego lub broni w bagażu, przedmiotach osobistych lub ubraniu pasażera przed wejściem na pokład ma kluczowe znaczenie.

Screening bagażu rejestrowanego

Od katastrofy nad Lockerbie, przez lata dziewięćdziesiąte XX wieku rozwój technologii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym był nastawiony głównie na wykrywanie materiałów i urządzeń wybuchowych w bagażu głównym (tzw. rejestrowanym) oddawanym przez pasażera do luku bagażowego. Standard Aneksu 17, według którego wystarczającym środkiem bezpieczeństwa jest zapewnienie, że bagaż pasażera, który nie stawił się na pokładzie musi być usunięty z samolotu, nie uwzględnia terroryzmu samobójczego ani przypadków wykorzystania „muła” (użycia osoby nieświadomej zagrożenia do wniesienia na pokład bomby w bagażu głównym).

Decyzje rządu brytyjskiego doprowadziły do wprowadzenia, praktycznie natychmiast po katastrofie, obowiązkowego screeningu bagażu głównego dla rejsów atlantyckich. Pierwsze doświadczenia były dosyć zniechęcające ze względów operacyjnych. Kolejki przed Terminalem 1 lotniska Heathrow osiągnęły długość 300 metrów, a czas odprawy wydłużył się do 4 godzin.

Rozpoczęto badania nad rozwiązaniami zapewniającymi odpowiednio wysokie parametry detekcyjne i wydajność nie blokującą odpraw. Te sprzeczne wymagania udało się zaskakująco dobrze połączyć w nowych urządzeniach rentgenowskich. Systemy detekcji materiałów wybuchowych (EDS – Explosive Detection System) oraz systemy detekcji urządzeń wybuchowych (EDDS – Explosive Device Detection System) weszły w powszechne użycie i dzisiaj żaden duży i nowoczesny port nie może bez nich funkcjonować.

Urządzenia typu EDS/EDDS są oparte na wykorzystaniu promieniowania rentgenowskiego, bardzo nowoczesnych rozwiązaniach matryc detektorów, a w szczególności na wyjątkowo wydajnych procedurach komputerowej obróbki obrazu, dzięki czemu pozwalają na wykrywanie i wskazywanie na obrazie rentgenowskim bagażu obszarów, w których może znajdować się materiał wybuchowy (EDS) lub urządzenie wybuchowe (EDDS). Na monitorze operator widzi obraz tylko tego bagażu, który budzi zastrzeżenia, a bagaż wolny od podejrzeń jest bezpośrednio kierowany na końcowy sorter. W dodatku oprogramowanie powoduje zaznaczenie na obrazie obszaru wymagającego dalszej inspekcji. Około 70% bagażu automatycznie oczyszczonego z podejrzeń nie wymaga działania operatora. Dla pozosta-

łych 30% zadanie operatora kontroli bezpieczeństwa polega na rozstrzygnięciu czy przyczyną alarmu jest bomba w bagażu, czy też alarm został spowodowany przez substancję o zbliżonej do materiału wybuchowego efektywnej liczbie atomowej i gęstości.

Wydajność systemów EDS/EDDS sięga teoretycznie nawet 1800 bagaży na godzinę, osiągalna praktycznie, z różnych przyczyn nie przekracza na ogół 1200. Mimo to postęp w stosunku do konwencjonalnych urządzeń rentgenowskich ma wszelkie cechy przełomu, zarówno pod względem wydajności jak i zdolności detekcji.

Najbardziej zaawansowane technologie rentgenowskie stosowane w kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, tomografia komputerowa i niskokątowa dyfrakcja koherentna zapewniają wyjątkowo wysoki współczynnik detekcji, przy niewielkim marginesie alarmów fałszywych. Jednocześnie w wielopoziomowych zautomatyzowanych systemach kontroli bezpieczeństwa można zmniejszyć prawdopodobieństwo błędu człowieka poprzez ograniczenie jego udziału w procesie decyzyjnym. W najbardziej wymyślnych systemach człowiek podejmuje decyzję w stosunku do ok. 1% bagaży, a decyzja ta opiera się na bardzo precyzyjnej informacji obrazowej i/lub opisowej.

Jako pierwsze państwo na świecie problem screeningu bagażu głównego rozwiązała Wielka Brytania. Kosztem zainwestowanych przez rząd brytyjski ok. 285 milionów funtów szterlingów zbudowano wielopoziomowe systemy screeningowe na wszystkich brytyjskich lotniskach międzynarodowych. Budowane dzisiaj terminale pasażerskie we wszystkich państwach nie mogą już powstawać bez takich systemów. „Brytyjski” wariant wielopoziomowego systemu kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego ma następującą budowę:

Poziom I – urządzenie EDS/EDDS pracujące w trybie automatycznym. Średnio 70% bagaży kierowanych jest bezpośrednio do samolotu, jako bagaż bezpieczny;

Poziom II – stacja robocza (monitor z konsolą) obsługiwana przez operatora. Obraz rentgenowski 30% bagaży kierowany jest na tę stację; na obrazie zaznaczony jest obszar wymagający decyzji operatora. Czas decyzji operatora jest ograniczony, najczęściej do ok. 10–20 sekund. Jeśli pozytywna decyzja operatora nie nastąpi w tym czasie bagaż kierowany jest na poziom III – dotyczy to z reguły ok. 1–3% całkowitej ilości bagaży;

Poziom III – urządzenie EDS/EDDS ze stacją roboczą i operatorem albo urządzenie wysokiej rozdzielczości (tomograf, urządzenie dyfrakcyjne). Czas decyzji operatora na tym poziomie wynosi średnio ok. 45 sekund, ale zasadniczo nie jest ograniczony. W przypadku braku pozytywnej decyzji bagaż przechodzi na poziom IV;

Poziom IV – kontrola ręczna bagażu w obecności pasażera;

Poziom V – neutralizacja urządzenia wybuchowego; na dowolnym etapie kontroli, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie obecności bomby w bagażu, operator kieruje go w wyznaczone miejsce taśmociągu, pod kontrolę grupy pirotechnicznej.

System, który po raz pierwszy w Polsce będzie budowany w Porcie Lotniczym Warszawa odpowiada modelowi brytyjskiemu, a zastosowane urządzenia EDS są bardzo wysokiej jakości. Odpowiedni do jakości jest też koszt urządzeń – ok. 1,5 mln zł za jedno. Należy podkreślić, że system składać się będzie z 3 jednostek, a większość kosztów pochłona systemy przesyłu bagażu i prace budowlane.

Screening bagażu kabinowego i pasażerów

Do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego i osób, oprócz konwencjonalnych urządzeń rentgenowskich oraz bramowych i ręcznych wykrywaczy metali, wchodzi stopniowo bramki łączące detekcję metali z detekcją śladową materiałów wybuchowych (WTMD/TD – Walk Through Metal Detector/Trace Detector). Dostępne na rynku sprzętu bezpieczeństwa są także urządzenia rentgenowskie do kontroli osób oparte, zarówno na rentgenowskim rozproszeniu wstecznym jak i na skolimowanej wiązce przechodzącej. Testy bramki tego drugiego rodzaju przeprowadzone w PL Warszawa w ubiegłym roku dały bardzo obiecujące wyniki. Skutecznie wykrywa się w tym przypadku niemetalowe przedmioty ukryte pod odzieżą, które w rękach terrorysty mogą stanowić zagrożenie w kabinie samolotu, a także przedmioty znajdujące się wewnątrz ciała, np. w przewodzie pokarmowym (mocne narzędzie dla wykrywania przemytu narkotyków).

Podstawową trudnością w przypadku urządzeń rentgenowskich do prześwietlania osób jest uzyskanie zgody na powszechne zastosowanie tej techniki w stosunku do pasażerów i personelu wchodzącego do strefy sterylnej. Kwestie związane z narażeniem na promieniowanie mają bardziej psychologiczne niż rzeczywiste przyczyny, ze względu na bardzo małą dawkę na jedno prześwietlenie (dla bardziej „inwazyjnej metody prześwietlenia w wiązce przechodzącej dawka na jedną ekspozycję wynosi zaledwie 10 μ S). Przeszkodą w szerszym zastosowaniu może być także wysoki koszt tych urządzeń (np. bramka COMPASS kosztuje 160 tys. USD).

Inne systemy ochrony

W technologii systemów ochrony technicznej obiektów szczególne miejsce zajmują ostatnio systemy biometryczne identyfikacji personelu wchodzącego do stref o najwyższym poziomie ochrony (identyfikacja linii papilarnych, obrazu rogówki, kształtu dłoni, rysów twarzy itp.). Systemy telewizji dozorowej oferują możliwość aktywnego wyszukiwania z tłumy wybranej osoby, umożliwiają obserwację w warunkach bardzo słabego oświetlenia, możliwość obserwacji dużego obszaru przy słabej widoczności. Szersze zastosowanie znajdują takie rozwiązania jak separatory wejścia czy służby bezpieczeństwa.

Systemy uzgodnienia bagażu i pasażera na pokładzie samolotu rozwijają się w kierunku pełnej automatyzacji i równoległego zapisu ścieżki pasażera i jego bagażu od chwili odprawy biletowo-bagażowej do wejścia pasażera na pokład. Najnowsze z nich oferują identyfikację obrazu bagażu i zdjęcia pasażera z pełnymi danymi systemu odprawowego.

Wszystkie wspomniane wyżej systemy bezpieczeństwa podlegają stałej ewolucji w kierunku łatwych w rozbudowie rozwiązań modułarnych, automatyzacji procesów, integracji systemów poprzez sieci LAN lub WAN, wzrostu odporności na ingerencję z zewnątrz i wydłużenia średniego czasu bezawaryjnej pracy (MTBF). Częścią też wymagający kontrahent, jakim jest port lotniczy, sięga po rozwiązania skrojone na miarę, ale otwarte na dalszą rozbudowę i integrację i najczęściej rozwiązania takie otrzymuje.

Wnioski z 11 września

Zamach Al Kaidy na Stany Zjednoczone ma przełomowe znaczenie psychologiczne. Możliwość takiego użycia samolotu pasażerskiego była przecież do przewidzenia, a jednocześnie wydawała się zupełnie niewiarygodna z powodu rozmiarów strat ludzkich jakie przyniosła. Niezależnie od informacji zgromadzonych przez służby specjalne przed zamachem trudno było wyzwolić się z pewnego schematu w myśleniu o terroryzmie lotniczym – porwanie samolotu, lądowanie na wskazanym lotnisku, żądanie uwolnienia bojowników jakiejś organizacji terrorystycznej, w zamian za uwolnienie zakładników lub okup, zamach bombowy na samolot pasażerski, to były nierzadko tragiczne w skutkach, ale mieszczące się w wyobraźni akty terroru. Poglądy takie należą do historii. Dzisiejsze analizy powinny brać pod uwagę wszelkie możliwe do pomyślenia zagrożenia.

Zmasowany atak na lotnictwo cywilne lub przy jego użyciu jest dziś zapewne mniej prawdopodobny niż przed rokiem, z powodu większego wyczulenia na ten typ zagrożenia. Ciągle jednak możliwość użycia, np. broni chemicznej przeciwko samolotom w powietrzu stwarza poważne i trudne do przeciwdziałania zagrożenie bezpieczeństwa komunikacji lotniczej. Atak tego rodzaju nie byłby może tak spektakularny, jak uderzenia w wieżowce World Trade Center czy budynek Pentagonu, ale jego skutki mogą być bardzo poważne.

Podsumowanie

Przedstawiony wyżej obraz bezpieczeństwa w portach lotniczych jest siłą rzeczy pobieżny, dotyka ledwie zagadnień, które stanowią treść codziennego działania wielu służb i systemów. To co najwyżej krótki przegląd wybranych aspektów

2

ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji. Należy jednak podkreślić, że przedstawione w nim zagadnienia są dla ochrony lotnictwa najistotniejsze i bez ich ciągłego rozwiązywania na nowo szanse skutecznej walki z terroryzmem będą minimalne.

Jan Tadeusz Karpiński

Aeroklub Polski

ZAGROŻENIA W SPORTACH LOTNICZYCH I SYSTEMIE AEROKLUBOWEGO SZKOLENIA LOTNICZEGO

Aeroklub Polski prowadzi swoją statutową działalność głównie przez szkolenia i doskonalenie kadr lotniczych, organizowanie krajowego i międzynarodowego lotniczego współzawodnictwa sportowego, działalność lotniczą na rzecz gospodarki narodowej, bezpieczeństwa i obronności kraju, zapobiegania klęskom żywiołowym, ekologicznym, zagrożeniom cywilizacyjnym, prowadzenie działań przybliżających społeczeństwu lotnictwo sportowe poprzez organizację masowych imprez lotniczych, takich jak m.in. festyny lotnicze w aeroklubach regionalnych. To wszystko, co określamy jako działalność lotniczą aeroklubu, realizowane jest przez kadrę Aeroklubu Polskiego, wykorzystującą sprzęt latający oraz infrastrukturę lotniczą.

Na dzień 30 czerwca 2002 roku w Aeroklubie Polskim zrzeszonych było 14 900 członków stowarzyszonych w 56 aeroklubach regionalnych oraz 4 szkołach Aeroklubu Polskiego; było zarejestrowanych 1250 pilotów samolotowych, 1470 pilotów szybowcowych, 94 pilotów balonowych oraz 895 motolotniarzy.

Działalność lotnicza Aeroklubu Polskiego jest prowadzona na 53 aeroklubowych lotniskach.

Aeroklub Polski posiada obecnie 400 samolotów, 826 szybowców, 212 motolotni.

Roczny nalot samolotowy oscyluje w ostatnich latach w granicach 30 000 godzin na samolotach i 45 000 godzin na szybowcach.

Rocznie aerokluby szkolą około 130 pilotów samolotowych, około 380 pilotów szybowcowych, 15 pilotów balonowych oraz 110 motolotniarzy.

W myśl podpisanego w dniu 26.02. 2001 roku porozumienia pomiędzy Aeroklubem Polskim a komendantem głównym Państwowej Straży Pożarnej – szefem Obrony Cywilnej Kraju w zintegrowanym systemie ratowniczym kraju działają 24 Lotnicze Formacje Obrony Cywilnej, w których lata 103 pilotów aeroklubu.

Nalot Lotniczych Formacji Obrony Cywilnej w ostatnich latach wynosił około 1200 godzin rocznie.

Powyższe dane dają orientacyjny obraz lotniczej działalności aeroklubu.

Dodać do tego należy, że duża część działalności lotniczej prywatnych posiadaczy samolotów – a przyjęć należy, że tychże jest w Polsce zarejestrowanych około 320, odbywa się na lotniskach aeroklubowych. Z lotnisk aeroklubu oraz lotniczej infrastruktury korzystają również inne podmioty lotnicze: Straż Graniczna, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, Zakłady Usług Agrotechnicznych, prywatne firmy lotnicze.

Tragiczne wydarzenia 11 września 2001 roku w Nowym Jorku uprzytomniły nam niebezpieczeństwo zagrożenia zawładnięcia sprzętem latającym i użyciem go do celów terrorystycznych. Aczkolwiek skutki użycia sprzętu latającego będącego w naszym użyciu są ograniczone przez gabaryty i możliwości techniczne małych samolotów (a takie jedynie są w naszym posiadaniu), to i tak niebezpieczeństwo takie jest realne, a skutki trudne do przewidzenia.

W jednostkach organizacyjnych Aeroklubu Polskiego, niezwłocznie po tragicznych wydarzeniach września 2001 roku, zostały podjęte przeciwdziałania jakimkolwiek próbom zawładnięcia, będącym w użytkowaniu aeroklubu i w jego obiektach, obcych statków powietrznych.

Do 10 października 2001 roku, wykonując polecenie operacyjne nr 02/01 Głównego Inspektora Lotnictwa Cywilnego wszystkie samoloty mające wypracowane rezerwy płotowca lub silnika zostały pozbawione (przez wymontowanie akumulatorów i śmigieł) możliwości ich uruchomienia.

Samoloty zdolne do wykonywania lotów objęto zwiększonym nadzorem, były i są one wydawane osobom uprawnionym przez etatowy personel techniczny aeroklubu. Po zakończeniu lotów samoloty są hangarowane w zabezpieczonych pomieszczeniach. W przypadku konieczności postoju samolotu poza hangarem samoloty zabezpieczane są wymontowaniem akumulatorów i objęte dodatkowym fizycznym dozorem.

Nawiązana ścisła współpraca pomiędzy kierownictwem aeroklubów regionalnych a właściwymi terytorialnie jednostkami Policji Państwowej, a na szczeblu centralnym pomiędzy sekretarzem generalnym Aeroklubu Polskiego a zastępcą komendanta głównego Policji Państwowej w zakresie ochrony sprzętu latającego i infrastruktury lotniczej przed próbami ich zawładnięcia.

Wiele aeroklubów w tym okresie zainstalowało elektroniczne systemy ochronne oraz zorganizowało monitoring obiektów przez wyspecjalizowane firmy ochroniarskie.

Wykonanie polecenia operacyjnego było skontrolowane przez Biuro Zarządu Aeroklubu Polskiego; w tej sprawie składane są okresowe meldunki.

Na realizację przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem w tym zakresie wyasygnowane zostały z zasobów własnych Aeroklubu Polskiego specjalne środki w wysokości 50 000 złotych.

W dniach 4–6 grudnia 2001 roku został zorganizowany specjalny kurs dla kadry kierowniczej Aeroklubu Polskiego oraz dyrektorów aeroklubów regionalnych, na którym omówiono i oceniono zabezpieczenie sprzętu latającego i lotnisk, i infrastruktury przed działaniami terrorystycznymi oraz innymi zagrożeniami zewnętrznymi i wewnętrznymi.

Oprócz zagrożeń związanych z możliwością dokonania zamachu przy użyciu sprzętu lotniczego przez elementy terrorystyczne, polityczne czy kryminalne nie można wykluczyć zawładnięcia sprzętem przez osoby nie zrównoważone psychicznie i dokonania przez nie zamachu (w im tylko wiadomym celu) lub wykorzystywanie sprzętu lotniczego w stanie psychicznym mogącym spowodować katastrofę.

Zaostrzona w związku z tym została procedura badań psychologicznych dla kandydatów do lotnictwa sportowego i pilotów aeroklubu prowadzona przez Główny Ośrodek Badań przy tzw. badaniach wstępnych i okresowych lotniczo-lekarskich we Wrocławiu. Oprócz badań testowych prowadzona jest obserwacja i wywiad psychologiczny. W przypadku stwierdzenia zaburzeń osobowościowych przeprowadzona jest konsultacja psychiatryczna ostatecznie decydująca o przydatności konkretnej osoby do działalności lotniczej.

Działacze Aeroklubu Polskiego zawsze cechowała postawa odpowiedzialności za bezpieczeństwo latania.

Dodatkowe działania podejmowane dla zabezpieczenia działalności lotniczej prowadzonej przez Aeroklub Polski przed zagrożeniem ze strony terroryzmu politycznego czy kryminalnego jak na razie owocują stabilną sytuacją bezpieczeństwa na naszych lotniskach.

W minionym okresie nie odnotowaliśmy żadnych incydentów, czy prób zawładnięcia sprzętem latającym.

Trószczyśmy się o to, aby sytuacja na naszych lotniskach i w użytkowanej przez nas przestrzeni lotniczej była nadal bezpieczna i stabilna.

dr Krzysztof KUBIAK

Akademia Marynarki Wojennej

WOJNA ASYMETRYCZNA I TERRORYZM JAKO ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA

Wojna asymetryczna a terroryzm

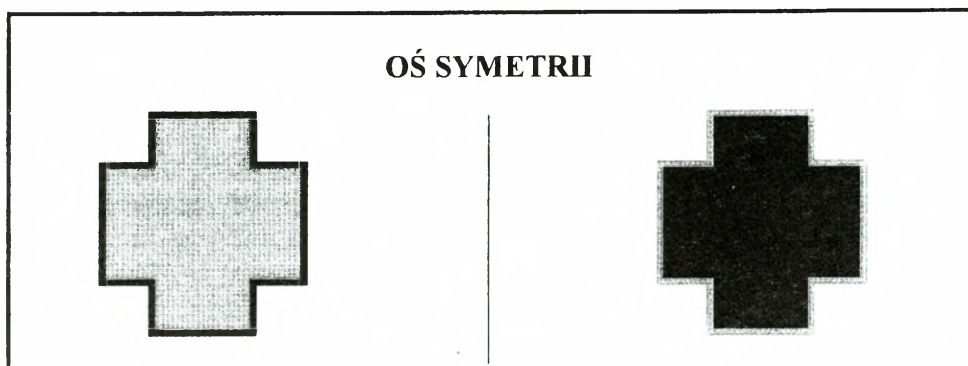
Atak terrorystyczny na cele w Stanach Zjednoczonych, który miał miejsce 11 września 2001, roku nazwany został również pierwszą bitwą „wojny asymetrycznej”. Pojęcie asymetrii pojawiło się w literaturze poświęconej bezpieczeństwu przed kilku zaledwie laty, ale od tego czasu zdołano już sformułować co najmniej kilkadziesiąt definicji tego zjawiska. W dużej części opisują one jednak rozmaite procesy i ich następstwa, nie usiłując nawet podjąć próby wnikięcia w istotę sprawy. Takie ujęcie prezentuje między innymi L. Freedmann, pisząc, iż: konflikt asymetryczny ma miejsce wówczas, gdy *...słabszy dąży raczej do zadawania cierpień niż wygrywania bitew, zyskiwania na czasie niż otwartej konfrontacji, atakowania bazy politycznej przeciwnika w kraju niż jego sił na froncie*¹.

Jest to niewątpliwie ujęcie pełne ekspresji i nośne medialnie, ale jednocześnie wnoszące bardzo niewiele w wyjaśnienie istoty zjawiska asymetrii w sferze bezpieczeństwa.

Tymczasem symetria w ujęciu najprostszym, zaczerpniętym z geometrii, to przekształcenie nie zmieniające istoty obiektu, mogące wpłynąć na proporcje, wymiary, zdeformować kształty, ale zachowujące daleko idące podobieństwo. Najprostszym powszechnie obserwowanym przykładem symetrii jest lustrzane odbicie. Trzymając się tego wzorca pojęciowego, można zatem przyjąć, że z symetrią w obrębie bezpieczeństwa mamy do czynienia wówczas, gdy porównywane obiekty, organizacje, struktury występujące w ramach organizacji lub procesy są do siebie w istocie podobne lub przystające, ewentualnie adekwatne, co wynika z faktu, iż są one przekształceniem tego samego wzorca bazowego przez różne,

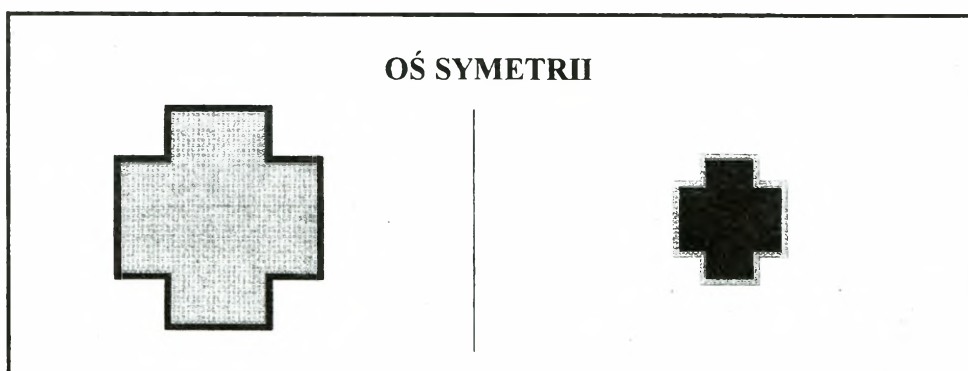
¹ L. Freedmann, *The Revolution in Military Affairs*, London 1988, s. 40–41.

ujmując kwestię przenośnią „zwierciadła”. Nie może być zatem traktowana w kategoriach asymetrii zasadnicza nawet różnica potencjałów rozpatrywana czy to w wymiarze ilościowym, czy też jakościowym. Dla zdefiniowania tej sytuacji lepszy wydaje się być termin „nierównowaga”.



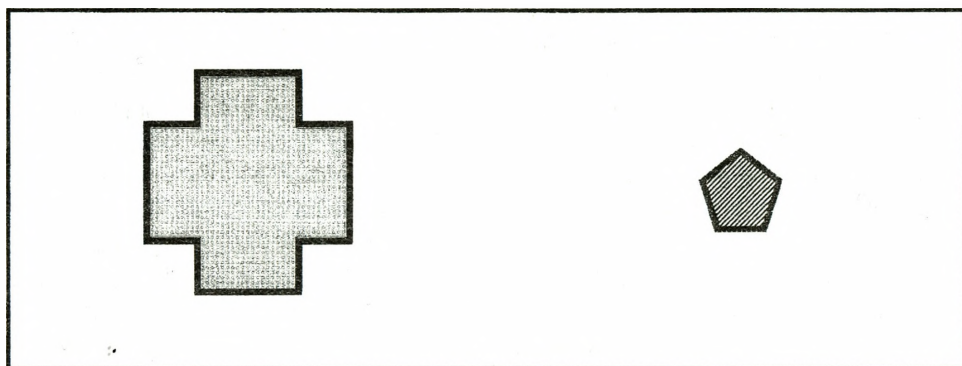
Rys. 1. Sytuacja symetrii i równowagi

Asymetria ma miejsce wówczas, gdy rozpatrywane podmioty (obiekty, organizacje, struktury, zjawiska, procesy) są do siebie niepodobne i nieadekwatne, gdyż nie powstały w procesie przekształcenia tego samego wzorca bazowego.



Rys. 2. Sytuacja symetrii i nierównowagi

Konfliktem asymetrycznym będzie zatem konflikt, w którym występuje zasadnicza różnica (nieadekwatność – brak jakichkolwiek podobieństw) między antycypowanym charakterem zagrożeń, a ich ostatecznym ujawnionym realnym kształtem, między oczekiwaniami dotyczącymi przeciwnika a stanem realnie istniejącym, czy wreszcie między zakładanymi a rzeczywistymi obiektami i sposobami oddziaływania stron.



Rys. 3. Sytuacja nierównowagi i asymetrii

W określenie powyższe wpisuje się sytuacja, która zaistniała 11 września. Amerykanie spodziewali się ataku z zewnątrz, ze strony tradycyjnych rywali – Rosji lub Chin lub ze strony tak zwanych „państw lotrowskich”, a za najbardziej prawdopodobne uznano użycie jednej lub, co najwyżej, kilku rakiet balistycznych. Należy zauważyć, że była to prognoza o charakterze symetrycznym, w swej istocie – przekształcona ocena zagrożeń wypracowana w okresie zimnej wojny. Rzeczywiste zagrożenie przyjęło formę skrajnie odmienną od zakładanej – wprowadzone samoloty komunikacyjne zostały przekształcone przez samobójców w swoiste „pociski manewrujące”.

Zatem terroryzm jest tylko jednym z przejawów działań asymetrycznych, by nie powiedzieć, że ich narzędziem, i stawianie znaku równości między terroryzmem a wojną asymetryczną nie jest uzasadnione.

Terroryzm – próba definicji

Termin terroryzm jest określeniem wieloznacznym, zwłaszcza że pojęcie to stało się wielokrotnie nadużywanym „słowem – kluczem”, służącym nie tyle zdefiniowaniu określonego zjawiska, co zademonstrowaniu emocjonalnego stosunku

do niego. Mimo toczonych od wielu lat dyskusji nie udało się wypracować jego powszechnie akceptowanej definicji ani na gruncie prawa międzynarodowego, ani innych dyscyplin. Na potrzeby dalszych rozważań przedstawiona zostanie zatem definicja terroryzmu opracowana przez Departament Obrony Stanów Zjednoczonych. Określa ona omawiane zjawisko jako: *...bezprawne użycie – lub groźba użycia – siły czy przemocy wobec osoby lub mienia, aby zastraszyć rząd czy społeczeństwo, często dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych czy ideologicznych*¹.

Niezwykle ważne jest to, że przytoczona definicja uznaje za terroryzm w równym stopniu sam akt przemocy, co groźbę posłużenia się nim, podkreśla ona ponadto, iż celem oddziaływania terrorystów mogą być zarówno władze (struktury polityczne), jak i całe społeczeństwa (wielkie grupy społeczne). Na uwagę zasługuje ponadto przygotowana już po 11 września definicja terroryzmu sformułowana przez Komisję Europejską. Stwierdza ona, iż terroryzm to: *...wszelkie celowe akty popełniane przez pojedyncze osoby lub organizacje przeciwko jednemu lub kilku państwom, ich instytucjom lub ludności, w celu zastraszenia oraz poważnego osłabienia lub zniszczenia struktury politycznej, gospodarczej i społecznej kraju*².

Należy podkreślić, że przytoczona definicja jest niezwykle pojemna, za terroryzm uznaje bowiem bardzo szerokie spectrum czynów oraz kładzie nacisk nie na konkretny rezultat czynu terrorystycznego, lecz na cel przyświecający sprawcom. Tym samym pośrednio zaakceptowano teorię „podwójnej podmiotowości aktu terrorystycznego”. Zakłada ona, że akt terroru ma dwa podmioty – kryminalny (bezpośrednie ofiary) oraz polityczny (zbiorowość, której pożądane zachowania chce się wywołać, oddziałując na podmiot kryminalny).

Podatność na zagrożenie terrorystyczne

Rozwinięte państwo demokratyczne jest szczególnie atrakcyjnym środowiskiem działania terrorystów. Składa się na to szereg przyczyn o zróżnicowanym charakterze. Jedną z istotniejszych jest demokratyczny porządek wewnętrzny. Przedstawicielski system rządów stwarza bowiem przesłanki umożliwiające wymuszenie określonych zachowań rządów przez oddziaływanie terrorystyczne na przypadkowych obywateli (zastraszanie, wywołanie poczucia powszechnego zagrożenia). Zagrożone (rzeczywiście lub jedynie potencjalnie) zbiorowości mogą, w określonych wypadkach, domagać się za pośrednictwem swoich reprezentantów

¹ *United States Department of the Army and Air Force, Military Operations in Low Intensity Conflicts, Field Manual 100-20/Air Force Pamphlet 3-20, Washington DC Headquarters, Department of the Army and Air Force, 1990, s. 1-3.*

² Propozycja definicji terroryzmu przedstawiona przez Komisję Europejską, zatwierdzona 20 września 2001 roku przez ministrów spraw wewnętrznych UE. Źródło: J. Bielecki, *Europa jednoczy się przeciw terroryzmowi*, „Rzeczpospolita” 2001, nr 220 z 20 września 2001 r.

w organach ustawodawczych podjęcia kroków ukierunkowanych na eliminację stwarzanej przez terrorystów groźby. W razie niepowodzenia akcji siłowych zmierzających do fizycznej eliminacji sprawców lub pozbawienia ich warunków do działania naciski te mogą wymusić spełnienie (bezpośrednie lub, co bardziej prawdopodobnie pośrednie) żądań strony prowadzącej działania metodami terrorystycznymi. Podkreślić przy tym należy, że to właśnie osoby przypadkowe (cywile, tłum) stanowią ponad połowę ofiar wszystkich aktów terrorystycznych przeprowadzonych w ostatnich latach (z rozkładu procentowego wynika, że 67% ofiar działań terrorystycznych stanowią cywile, 10% wojskowi, 7% inni pracownicy służb rządowych, 6% dyplomaci, 10% przedstawiciele wielkiego biznesu). Polaryzacja nastrojów społecznych spowodowana aktami przemocy może wymusić spełnienie żądań sprawców zwłaszcza wtedy, gdy cele organizatorów kampanii przemocy nie kolidują w sposób oczywisty z celami zaatakowanego społeczeństwa, lub kiedy społeczeństwo nie rozumie i nie identyfikuje się z działaniami rządu, będącymi bezpośrednią przyczyną zainicjowania kampanii terrorystycznej. Organizowanie akcji wymierzonych w osoby przypadkowe, w tłum, jest z punktu widzenia sprawców znacznie łatwiejsze i obciążone mniejszym ryzykiem niż atakowanie chronionych obiektów państwowych lub eliminowanie funkcjonariuszy państwowych dysponujących ochroną policyjną. Wszak ofiary zamachu na World Trade Center były właśnie przedstawicielami owego tłumy.

Demokratyczne państwo, gwarantujące jednostce pewne niezbywalne prawa (prawo do swobodnego przemieszczania się, prawo do wolności osobistej, zakaz pozbawiania wolności bez wyroku sądowego, nakaz udowodnienia winy w przypadku pociągania do odpowiedzialności itp.) jest bardziej atrakcyjnym środowiskiem prowadzenia działalności terrorystycznej niż autorytarne (totalitarne) systemy polityczne. Potencjalni sprawcy mogą praktycznie bez ograniczeń podróżować po kraju, wynajmować lokale, samochody, korzystać z usług bankowych i telekomunikacyjnych, czyli w swoich działaniach wykorzystywać wszystkie zdobycze cywilizacyjne i ustrojowe. Można nawet stwierdzić (parafrazując Ho Chi Minha, który mówił: partyzant, by działać skutecznie, musi mieć gdzie „pływać”, czyli dysponować poparciem miejscowej ludności), że współczesne rozwinięte państwa demokratyczne są właśnie takim obszarem, gdzie terrorysta może „pływać” ze znacznym stopniem swobody.

Z tych samych względów znacznie trudniej jest w państwach demokratycznych organizować skuteczne działania przeciwterrorystyczne. Wynika stąd, że zdobycze demokracji i demokratyczne procedury, które powinny służyć uczciwym obywatelom, z pełną bezwzględnością wykorzystują przestępcy. Jest ceną, jaką płaci większość za gwarancje swych praw. Na marginesie zauważyć można, że strategia działania lewackich ugrupowań terrorystycznych w latach siedemdziesiątych, przede wszystkim zachodniemieckiej Frakcji Czerwonej Armii (Rote Arme Fraction), opiera się na założeniu, że państwo, podejmując działania obronne, będzie zmuszone

ograniczyć prawa jednostki. Zaostrzenie obowiązującego porządku prawnego miało doprowadzić do wystąpienia powszechnych objawów niezadowolenia uwieńczonych rewolucją i likwidacją „starego porządku”. Pokrewne konstrukcje myślowe prezentują niektórzy skrajni autorzy i działacze, zarówno na prawym, jak i na lewym skrzydle sceny politycznej. Twierdzą oni mianowicie, że zagrożenie terrorystyczne jest mitem sztucznie powołanym do życia przez pewne służby państwowe zainteresowane zwiększeniem stopnia kontroli obywateli. Opinie takie świadczą jednak o tym, że znalezienie „złotego środka” między poszanowaniem praw jednostki a występującą w pewnych sytuacjach koniecznością ich ograniczenia, w imię różnie definiowanego „interesu zbiorowości”, jest problemem bardzo trudnym do rozwiązania w sposób budzący powszechną akceptację. Nadmierna restrykcyjność może bowiem wywołać opór, zaś nadmierna liberalizacja otworzyć drogę do władzy ugrupowaniom niedemokratycznym, głoszącym konieczność przywrócenia „prawa i porządku”.

Terrorystom sprzyja też, ściśle związana z demokratycznym systemem prawnym, rola odgrywana w krajach rozwiniętych przez środki masowej komunikacji. Czynniki te należy rozpatrywać w dwóch aspektach. Po pierwsze, media, relacjonując skutki działań terrorystycznych, umożliwiają sprawcom osiągnięcie tak zwanego „efektu teatru”, czyli wciągnięcie w bezpośrednią orbitę oddziaływania aktu przemocy grupy wielokrotnie liczniejszej niż ta, którą dotknęły jego skutki bezpośrednie. *Akcje przemocy... Wywołują szok. My chcemy szokować ludzi. To nasz sposób komunikowania się z nimi* twierdził jeden z przywódców japońskiego ugrupowania terrorystycznego Zjednoczona Czerwona Armia. Poprzez przekaz prasowy, radiowy, a przede wszystkim telewizyjny, jednostkowy akt przemocy staje się sprawą publiczną, bez medialnych relacji oddziaływanie aktu przemocy ograniczałoby się jedynie do bezpośrednich ofiar, nie docierałoby do szerszego audytorium – społeczności będącej rzeczywistym obiektem działań terrorystów. Obiektywnie rzecz ujmując, to właśnie media są największym (choć w większości wypadków mimowolnym) sojusznikiem terrorystów, dzięki któremu mogą oni liczyć na wywołanie poczucia psychozy zagrożenia o powszechnym zasięgu.

Po drugie, media nie bez przyczyny określane jako „czwarta władza”, wywierać mogą – przez określony dobór prezentowanego materiału – wpływ na działania władzy wykonawczej i przyczyniać się do zaogniania lub wygaszania sytuacji kryzysowej wywołanej działaniami terrorystycznymi (zjawisko, w którym polityk obraca się w sferze faktów medialnych, a nie rzeczywistych, Amerykanie z dużą dozą złośliwości nazywają *CNN-nizacją* świata). Warty podkreślenia jest fakt, że już obecnie wzajemne interakcje między mediami a społeczeństwem uważane są przez część badaczy za czynnik zachęcający do podejmowania działań metodami terrorystycznymi. Jeszcze dobitniej znaczenie mediów podkreślili Heidi i Alvin Tofflerowie, pisząc, iż: [...] *Niektóre z najważniejszych walk dnia jutrzejszego rozegrają się w dziedzinie mediów*¹.

¹ A i H. Toffler, *Wojna i antywojna*, Warszawa 1997, s. 241.

Wydaje się więc, że w najbliższych latach znalezienie kompromisu między prawem do informacji a wynikającą z racjonalnych przesłanek koniecznością nakładania w pewnych przypadkach różnych form swoistego „embarga informacyjnego” na określone wydarzenia, stać się może jednym z najpoważniejszych dylematów demokracji. Jest to zatem druga już sprzeczność, przed którą staje demokratyczne państwo zaatakowane „sposobem terrorystycznym”.

Działania terrorystyczne uderzają więc pośrednio w fundament ustrojowy otwartych społeczeństw demokratycznych. Mogą one doprowadzić do bardzo silnej polaryzacji postaw obywateli (wręcz zantagonizowania wielkich grup społecznych) wokół dwóch skrajnych stanowisk, z których jedno zakładać będzie konieczność utrzymania, nawet w sytuacji kryzysowej, wszystkich praw i wolności obywatelskich, zaś drugie zakładać będzie konieczność ich daleko idącego ograniczenia w imię zwiększenia możliwości obrony przed terroryzmem. Niewykluczone jest wówczas wystąpienie w zaatakowanym państwie głębokiego kryzysu ustrojowego prowadzącego do sparaliżowania jego struktur wykonawczych. Obezwładniony w ten sposób podmiot stosunków międzynarodowych będzie wówczas znacznie bardziej podatny na inne rodzaje presji, takie jak nacisk ekonomiczny czy groźba użycia siły zbrojnej. Wszak nadal aktualne jest zdanie Liddel – Harta, który pisał, że: *nacisk psychiczny na rząd może wystarczyć do pozbawienia go wszystkich znajdujących się w jego dyspozycji środków, tak, że miecz wypadnie ze sparaliżowanej dłoni*¹.

Prócz czynników ustrojowych działaniom terrorystycznym w rozwiniętych krajach demokratycznych sprzyjają zachodzące w nich procesy społeczne i demograficzne, przede wszystkim zaś rozrost miast. Wielkie skupiska ludzkie są przy tym jednocześnie potencjalnym obiektem oddziaływania terrorystów jak i środowiskiem ich działania. W pierwszym wymiarze sprawcom aktów przemocy sprzyja skupienie znacznego procentu populacji w ośrodkach miejskich i uzależnienie poprawnego funkcjonowania aglomeracji (nazywanych niekiedy nie bez przyczyny *megapolis*) od jednostkowych instalacji zasilających infrastrukturę socjalno-bytową (zasilanie w gaz, energię elektryczną, wodę pitną, utylizacja odpadów itp.). Umożliwia to spowodowanie powszechnego zagrożenia dla wielkich zbiorowości przez oddziaływanie na wybrane elementy infrastruktury nie będące obiektami wojskowymi i nie podlegające szczególnej ochronie ze strony służb państwowych. Podobnie jak w wypadku działań wymierzonych w tłum ich organizatorzy i bezpośredni wykonawcy ponoszą stosunkowo niewielkie ryzyko, osiągnąć zaś mogą efekty niewspółmiernie duże do poniesionych nakładów. Na podkreślenie zasługuje wielość możliwych do zastosowania czynników oddziaływania, od zamachów bombowych ukierunkowanych na spowodowanie rozległych zniszczeń poczynając, a na użyciu środków chemicznych, biologicznych czy nawet broni jądrowej kończąc.

¹ B. H. Liddel Hart, *Strategia. Działania pośrednie*, Warszawa 1959, s. 254.

Miasta są przy tym nie tylko obszarami koncentracji ludności, ale punktami centralnymi współczesnej rozwiniętej cywilizacji przemysłowej. W ich obrębie nastąpiło skupienie produkcji, zasobów finansowych i władzy politycznej. Terrorystyczne uderzenie w wielkie aglomeracje może zatem spowodować skutki niewspółmierne do liczby ludzi bezpośrednio zagrożonych i doprowadzić do paraliżu całych państw. Z punktu widzenia sprawców wielka aglomeracja jest obszarem ułatwiającym planowanie, przygotowywanie i prowadzenie działań terrorystycznych. Nie bez przyczyny członkowie wielu organizacji ekstremistycznych nazywali się *partyzantami miejskimi*.¹ W miastach powszechnym zjawiskiem jest tak zwana anonimowość tłumu. Sprawcy aktów przemocy mogą wtapiać się w tłum podczas przygotowywania do akcji oraz w trakcie ucieczki z miejsca przestępstwa, wynajmowane mieszkania mogą pełnić rolę lokali konspiracyjnych zaś istniejąca komunalna infrastruktura komunikacyjna ułatwia skryte przemieszczanie się w obrębie aglomeracji.

Terroryzm „fizyczny” nie wyczerpuje zagrożeń, przed którymi stają państwa najwyższej rozwinięte. Zupełnie nową płaszczyznę działań terrorystycznych otworzyło ich postępujące uzależnienie od elektronicznego przekazu informacji. Trudno obecnie ocenić na ile realne jest w Polsce zagrożenie tak zwanym „infoterroryzmem”, ale w wielu państwach zjawisko to jest dostrzegane. Systemy komputerowe mogą być przedmiotem działań terrorystycznych dwójakiego rodzaju. Możliwe jest stosowanie wobec nich „soft kill” – czyli destrukcyjnego oddziaływania na oprogramowanie przez specjalne programy niszczyielskie, nazywane popularnie wirusami. Nie można też wykluczyć zastosowania „hard kill” ukierunkowanego na fizyczne zniszczenie centrów informatycznych takich kluczowych punktów jak giełda, bank centralny itp. Szczególnie skutecznym instrumentem drugiego rodzaju działań może okazać się niejądrowa broń, działająca na zasadzie impulsu elektromagnetycznego. Można założyć, że nie spowodowałaby ona widocznych uszkodzeń sprzętu informatycznego niszcząc go jednak całkowicie. Wspomniane już „elektroniczne Pearl Harbour” należy więc w tym kontekście rozumieć jako próbę sparaliżowania państwa przez fizyczne lub „programowe” oddziaływanie na systemy przekazu danych.

Wydarzenia ostatnich miesięcy spowodowały wzrost zainteresowania problemem potencjalnego posłużenia się przez terrorystów bronią masowego rażenia. Pomijając sensacyjne enuncjacje prasowe, stwierdzić niestety należy, że stopień

¹ Partyzanci miejscy – terminem tym posłużył się po raz pierwszy Carlos Marighella (1911–1969), aktywista brazylijskiej partii komunistycznej, członek jej Komitetu Centralnego i Biura Politycznego, a od 1966 przywódca rozłamowej Acao Libertadora Nacional. W 1969 roku, tuż przed zastrzeleniem przez policję, opublikował on *Minipodręcznik partyzanta miejskiego* będący zbiorem ogólnych zaleceń dla bojówek zbrojnych, okraszonym obficie „rewolucyjną” frazeologią. Jako pierwsza aktywne działania terrorystyczne w mieście, zgodnie z wytycznymi zawartymi w *Minipodręczniku*, rozpoczęła w 1969 roku urugwajska lewacka organizacja ekstremistyczna Tupamaros. Jej przywódca Raul Sendic stwierdził wówczas: [...] *dysponujemy teraz trzystoma kilometrami ulic i alei do zorganizowania walk partyzanckich*.

realności takiego rozwoju wydarzeń jest na tyle znaczny, iż musi być uwzględniany w rachubach. Nie można z całą pewnością wykluczyć pozyskania przez organizacje ekstremistyczne materiałów radioaktywnych, które posłużyć mogą zarówno do skonstruowania broni atomowej (wariant mniej prawdopodobny), jak i do spowodowania skażenia, na przykład rzek (ze względu na to, iż jest to działania prostsze do przeprowadzania tę ewentualność uznać należy za bardziej realną). Znany jest co najmniej jeden przypadek posłużenia się przez japońską sektę Najwyższe Światło bronią chemiczną w działaniach terrorystycznych, co nakazuje w poważny sposób analizować ten rodzaj zagrożenia. Jednakże najbardziej prawdopodobne jest posłużenie się przez organizacje ekstremistyczne bronią biologiczną. Decyduje o tym kilka przyczyn, m.in. to, że broń biologiczna jest znacznie łatwiejsza do wytworzenia niż chemiczna i atomowa, podobnie jest z jej wprowadzeniem do działania.

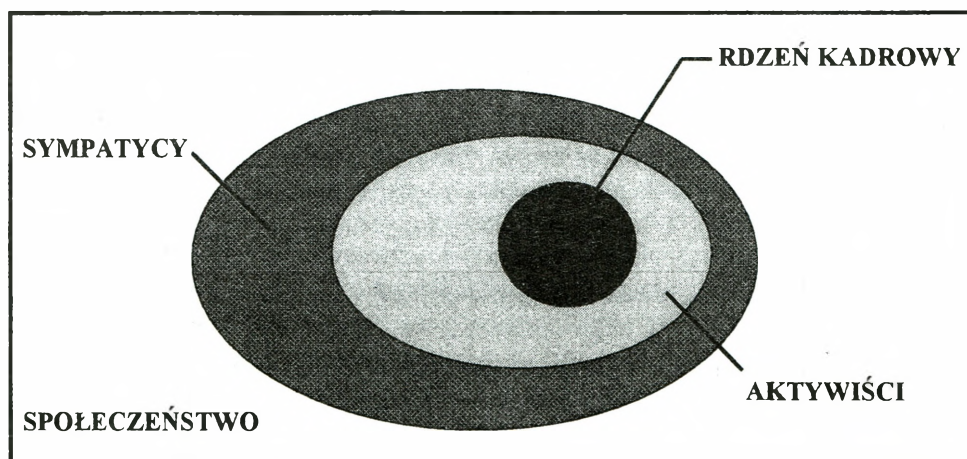
W cieniu zagrożenia użyciem broni masowego rażenia pozostaje, ściśle związany z potencjalnym użyciem broni biologicznej, tak zwany „agrotoryzm”, czyli działania wymierzone w produkcję rolną. Wiadomo, że w czasie wojny iracko-irańskiej Irak podjął przygotowania do zaatakowania, za pomocą środków biologicznych, irańskich upraw pszenicy. Również obecnie nie można wykluczyć działań wymierzonych w produkcję roślinną i zwierzęcą prowadzoną w krajach rozwiniętych. Obraz skali zagrożenia stwarzanego przez „agrotoryzm” oraz rozmiarów potencjalnych strat ponoszonych przez gospodarki dostarczyła epidemia przyszczycy w Europie Zachodniej i rozmiar wysiłków ukierunkowanych na likwidację tej plagi. Nie jest odosobnione twierdzenie, że: *terrorystyci dążąc do spowodowania dotkliwych reperkusji ekonomicznych mogą po prostu rozpowszechnić choroby w amerykańskim sektorze rolno-spożywczym. Może to spowodować reakcję łańcuchową oddziałującą na portfele wszystkich obywateli*¹.

Podatność rozwiniętych społeczeństw na zagrożenie terrorystyczne wzmagana jest dodatkowo przez wysoki i cały czas wzrastający pułap potrzeb i aspiracji konsumpcyjnych ich obywateli. Wspomniane wcześniej uderzenia w węzłowe punkty infrastruktury bytowej z pewnością utrudnią zaspokajanie owych potrzeb, co w krótkim czasie może znaleźć bezpośrednie odzwierciedlenie w naciskach wybie-ralnych przedstawicieli organów ustawodawczych na władze wykonawcze. Truizmem jest stwierdzenie, że wysoki poziom konsumpcji nie sprzyja godzeniu się na wyrzeczenia, lecz ten element psychologii mas również musi być uwzględniany przy dokonywaniu oceny podatności określonego państwa na presję terrorystyczną.

¹ Cytat za: P. Chalk, *The U.S. Agriculture Sector: a new target for terrorism*, Jane's Intelligence Review 2001, nr 2, s. 12–15.

Organizacje terrorystyczna nowego rodzaju

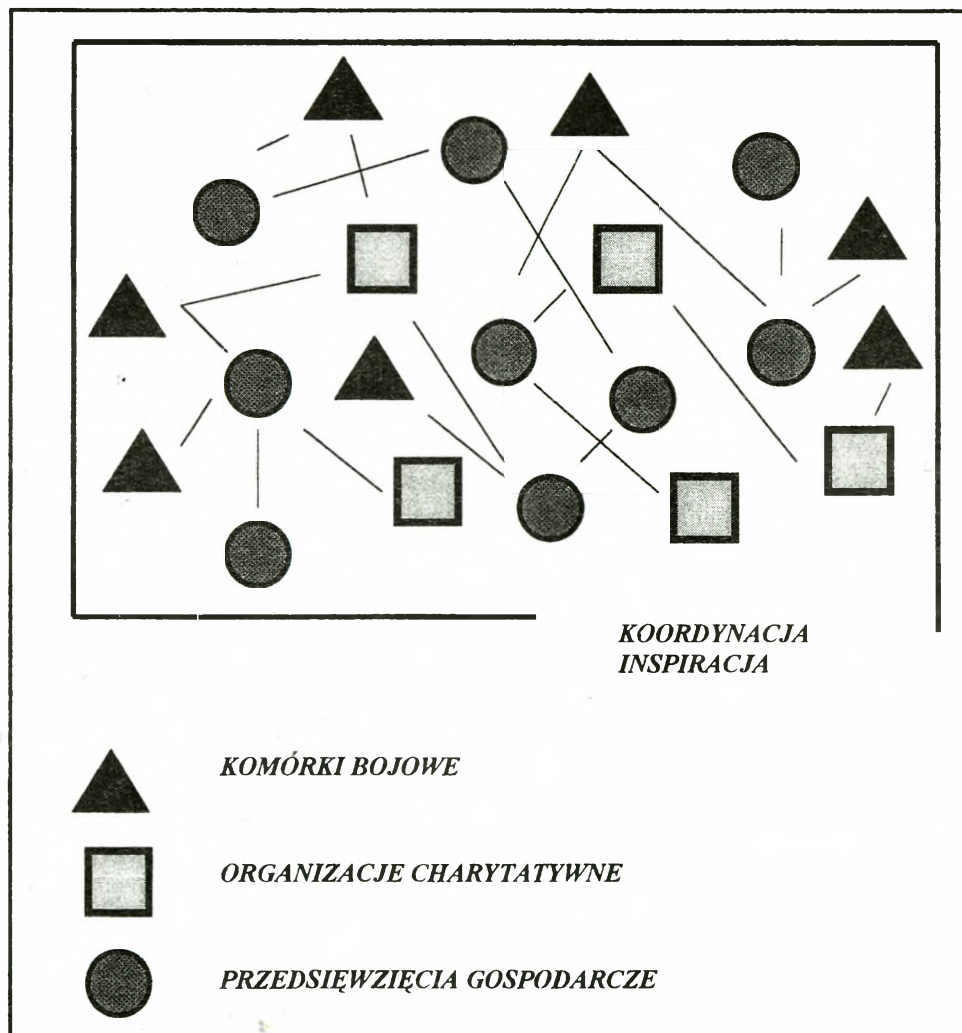
Organizacje terrorystyczne doby „wojny asymetrycznej” będą się znacznie różnić od ruchów ekstremistycznych znanych z przeszłości. Struktura większości ruchów ekstremistycznych w przeszłości, poza wyjątkami takimi jak na przykład Irlandzka Armia Republikańska, była stosunkowo prosta. Składały się na nią trzy koncentryczne kręgi: „rdzeń”, czyli osoby bezpośrednio zaangażowane w działania terrorystyczne, zazwyczaj głęboko zakonspirowane, aktywiści odpowiedzialni za zabezpieczenie logistyczne zarówno akcji bezpośrednich, jak i długotrwałego ukrywania się bojówkarzy „rdzenia” i sympatycy, nie związani bezpośrednio z dwoma kręgami wewnętrznymi, ale stanowiący dla nich naturalną rezerwę kadrową i zaplecze finansowe. Organizacja taka, odwołująca się bezpośrednio do tradycji sprzysiężeń anarchistycznych, jest już obecnie całkowitym przeżytkiem. Okazała się ona zbyt mało elastyczna, nadmiernie podatna na inwigilację policyjną i rozbitcie. Nie jest przypadkiem, że żadne z tak zorganizowanych ugrupowań (z wyjątkiem silnie osadzonych w tradycji i rzeczywistości politycznej ruchów emancypacyjnych takich jak IRA czy baskijska ETA) nie przetrwało przerwania pomocy udzielanej im przez służby specjalne niektórych państw bloku wschodniego. Niezdolne do samodzielnego działania i skutecznie zneutralizowane zostały między innymi: włoskie Czerwone Brygady, zachodnioniemiecka Frakcja Czerwonej Armii i inne¹.



Rys. 4. Organizacja terrorystyczna okresu „zimnej wojny”

¹ Tamże.

Sytuację tę gruntownie przemyśleli twórcy nowej generacji ruchów wyrotowych, a efektem tego jest koncepcja tak zwanego oporu bez przywództwa, który to termin upowszechnił Louis Beam, jeden z czołowych działaczy ruchu amerykańskiej skrajnej prawicy.



Rys. 5. Nowy model organizacji terrorystycznej

Zgodnie z podstawowymi założeniami idei „Leaderless Resistance” organizacja terrorystyczna jest raczej luźną federacją nie powiązanych bezpośrednio ze sobą komórek bojowych niż ścisłą strukturą hierarchiczną ze stojącym na czele kierownictwem. Owe autonomiczne grupy bojowe jednoczy wspólny, nakreślony jednak bardzo ogólnie cel. Skalę współdziałania między nimi determinują rzeczywiste potrzeby nie zaś kształt organizacyjny. Swego rodzajem czynnikiem spajającym rozmaite grupy i komórki jest nadbudowa logistyczna (w organizacjach terrorystycznych fundamentalistów islamskich rolę tę pełni Al-Kaida stworzona przez Osamę bin Ladena) będąca również nie tyle organizacją, co całym kompleksem różnorodnych luźno niekiedy ze sobą powiązanych przedsięwzięć ukierunkowanych na zaspokojenie rozmaitych potrzeb grup bojowych. Wydaje się więc, że najsłynniejszy terrorysta chwili obecnej – Osama bin Laden – nie jest klasycznym „szefem” wydającym polecenia podjęcia lub zaniechania określonych działań. Jego rola sprowadza się do inspiracji i stworzenia rozczłonkowanego systemu wykonawstwa i wsparcia. Ruch terrorystyczny fundamentalistów islamskich ze swym wieloczłonowym, federacyjnym charakterem, wzajemnym przenikaniem się struktur stricte bojowych czy też uderzeniowych z instytucjami zarobkowymi, charytatywnymi, edukacyjnymi jest stosunkowo odporny i mało podatny na zniszczenie. Jeżeli doda się do tego liczne, w znacznym procencie infiltrowane przez fundamentalistów, środowiska muzułmańskie w większości krajów zachodnich, jasny stanie się ogrom problemów ze zwalczaniem tak działającego terroryzmu.

Założyć można, że Al-Kaida i wspierane przez nią organizacje terrorystyczne staną się swoistym archetypem „armii wojny asymetrycznej”. Już obecnie, bez ryzyka popełnienia poważniejszego błędu, twierdzi się, że tak właśnie prowadzić będą swe „krucjaty przeciwko bogatym” sprawcy wywodzący się z innych kręgów. Mówiąc o nieislamskich ugrupowaniach terrorystycznych, wskazuje się na rozszerzające się obszary nędzy w Ameryce Południowej i wrzący tygiel dzielnic biedoty otaczających Mexico City, Rio de Janeiro, Montevideo. Radykałowie afrykańscy również mogą posunąć się do podjęcia działań zbrojnych na terytorium umownego obszaru dobrobytu, wymierzonych głównie w byłe państwa kolonialne. W tym kontekście stwierdzić trzeba, że powszechne wyrażanie skruchy – praktycznie za wszelkie działania podejmowane w okresie kolonialnym – wymuszone na europejskich politykach przez oligarchię tak zwanych intelektualistów – w swej istocie potęguje dążenia odwetowe. Trudno na przykład nie zgodzić się z Bronisławem Wildsteinem nazywającym rezultaty Światowej Konferencji przeciwko Rasizmowi, która zakończyła się w Durbanie 9 września 2001 r., „neorasizmem wymierzonym w Zachód, a więc w białego człowieka i jego cywilizację”, że stwarza atmosferę przyzwolenia dla przemocy.

Jak walczyć?

Pytanie o to, jak nowoczesne państwo demokratyczne może walczyć z zagrożeniem terrorystycznym stawiane jest od kilkudziesięciu lat (co najmniej od lat siedemdziesiątych będących w Europie Zachodniej prawdziwą „dekadą terroru”), ale od momentu gdy zjawisko to przestało być kryminalnym marginesem, a przystoczyło się w instrument wojny nabrało zupełnie nowej rangi. Obecnie przeprowadzone analizy wskazują, że skuteczna walka z terroryzmem wymagać będzie podjęcia działań na kilku wzajemnie ze sobą powiązanych płaszczyznach.

Trudno przecenić znaczenie płaszczyzny dyplomatycznej walki z terroryzmem obejmującej zespolenie wysiłków wspólnoty międzynarodowej. Bardzo poważnym sukcesem ograniczającym swobodę działania terrorystów było rzeczywiste, a nie jedynie deklaratywne, zlikwidowanie tak zwanego „podwójnego standardu” w traktowaniu różnych ekstremistycznych grup zbrojnych, w zależności od doraźnych interesów różnych państw. Nie wydaje się, by możliwe było pełne zrealizowanie tego postulatu, ale już wyraźne zawężenie swobody interpretacyjnej byłoby znaczącym osiągnięciem¹. W tym kierunku szły ustalenia końcowe Międzynarodowej Konferencji w sprawie Zwalczania Terroryzmu, która odbyła się w Warszawie 30 października 2001 roku².

Płaszczyzna wojskowa obejmować powinna zwalczanie – oczywiście w miarę możliwości państwa – terrorystów, ich baz, zaplecza szkoleniowego poza własnym terytorium, łącznie z prowadzeniem działań odwetowych i represyjnych przeciwko państwom wspierającym ugrupowania ekstremistyczne. Podkreślić jednak należy, że liczba państw, które mogą sobie pozwolić na prowadzenia takich działań, jest nader ograniczona, zaś osiągnane efekty z reguły dalekie od oczekiwań. Dowodzi tego na przykład dyskusja w gremiach eksperckich dotycząca rzeczywistego

¹ Przykładem takich działań może być zatwierdzenie 20 września 2001 roku przez ministrów spraw wewnętrznych państw Unii Europejskiej przedstawionej przez Komisję Europejską definicji terroryzmu. Stanowi ona, że aktem terrorystycznym są: „wszelkie celowe akty popełniane przez pojedyncze osoby lub organizacje przeciwko jednemu lub kilku państwom, ich instytucjom lub ludności, w celu zastraszenia oraz poważnego osłabienia lub zniszczenia struktury politycznej, gospodarczej i społecznej kraju”. Definicja powyższa powinna stać się podstawą jednolitego prawodawstwa antyterrorystycznego we wszystkich krajach „piętnastki”. Por.: J. Bielecki, *Europa jednoczy się przeciw terroryzmowi*, „Rzeczpospolita” 2001, nr 220 z 20 września 2001 r.

² Dokument końcowy konferencji przywiązywał szczególną wagę do pogłębienia współpracy w zakresie wymiany informacji na temat możliwych źródeł międzynarodowego terroryzmu i na temat zagrożenia terrorystycznego, przyjęcia i propagowania form i metod walki z terroryzmem międzynarodowym, zgodnie z rozporządzeniami Unii Europejskiej i rezolucjami Rady Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych dotyczącymi: ustawodawstwa, instytucji i gospodarki, wymiany informacji i wywiadu, przepływu osób, towarów, wymiany doświadczeń w zakresie szkolenia jednostek antyterrorystycznych i służb ratowniczych, utworzenia systemu monitorowania problematyki związanej z terroryzmem międzynarodowym. Pełny tekst deklaracji końcowej, patrz: http://www.prezydent.pl/ser/index.php3?tem_ID=2353&kategoria=Archiwum%20wydarzeń

wpływu działań przeciwko Afganistanowi i obalenia Talibów na realne możliwości działania islamskiego ruchu terrorystycznego. Ten wymiar walki z terroryzmem służy bardziej odstraszeniu państw trzecich od udzielania pomocy ekstremistom i chwilowemu osłabieniu możliwości działania grup terrorystycznych niż długofalowemu wyeliminowaniu zagrożenia. Czy odstraszenie okaże się skuteczne? Należy chyba w tej sprawie zachować umiarkowany pesymizm, terroryzm jest narzędziem zbyt atrakcyjnym, by wycofano się z jego stosowania jako narzędzia wojny. Bardziej prawdopodobne jest, iż powiązania między grupami zbrojnymi a państwami przybiorą jeszcze bardziej zakamuflowaną i trudną do odkrycia formę. Militarne operacje antyterrorystyczne prowadzone poza własnym terytorium są z reguły wysoce złożone pod względem wojskowym i nader delikatne z dyplomatycznego punktu widzenia i często, – co również należy brać pod uwagę – przynoszą długofalowe szkody, większe (na przykład kreują męczenników) niż doraźne taktyczne korzyści. Niemniej odwetowa operacja antyterrorystyczna sił zbrojnych pozostaje jednym z narzędzi będących w dyspozycji państwa i jej umiejętne przeprowadzenie może znacząco obniżyć poziom zagrożenia.

Istotne znaczenia dla zwalczania terroryzmu ma również płaszczyzna wywiadowcza, zwłaszcza działania poza własnym terytorium ukierunkowane na pozyskanie danych z tak zwanych źródeł osobowych (Human Intelligence). Zaawansowane technologicznie systemy rozpoznawcze znajdujące się w dyspozycji służb wojskowych i agend cywilnych są naturalnie również ważne, jednakże wobec przeciwnika głęboko zakonspirowanego i utajnionego nie są one w stanie zastąpić inwigilacji i pozyskiwania agentów wśród członków i sympatyków grup ekstremistycznych. Przedsięwzięcia wywiadowcze prowadzone w stosunku do grup terrorystycznych cechuje przy tym najwyższy stopień złożoności i osobistego ryzyka dla prowadzących je funkcjonariuszy, ale nie wydaje się, by mogły one być zarzucone. Dla ich powodzenia istotne znaczenie ma międzynarodowa współpraca i wymiana informacji.

W działaniach antyterrorystycznych nie można oczywiście pominąć typowej działalności policyjnej. Winna ona obejmować trzy zazębiające się ze sobą zakresy przedsięwzięć prowadzonych na własnym terytorium oraz we współpracy międzynarodowej: rozpoznawczo-inwigilacyjny i likwidacyjny, skarbowy, ochronny. Pierwszy zakres obejmuje typowe działania prowadzone przez służby imigracyjne, graniczne i policyjne ukierunkowane na wykrycie prób przeniknięcia podejrzanych na terytorium kraju, odpowiednio wczesne stwierdzenie podejmowania działalności wywrotowej, rozpracowanie powiązań poszczególnych osób i komórek, udaremnienie akcji terrorystycznych z jednoczesnym pozyskaniem materiałów dowodowych niezbędnych do uzyskania wyroku skazującego. Znacząco rośnie obecnie rola antyterrorystycznych przedsięwzięć fiskalno-skarbowych realizowanych wspólnie przez służby policyjne, pioniry kontroli finansowej, komórki nadzoru bankowego, których celem jest wykrycie źródeł finansowania organizacji terrory-

stycznych, kanałów transferu pieniędzy, powiązań między legalnymi podmiotami gospodarczymi a ekstremistami. Jest to problem o znaczeniu pierwszoplanowym, gdyż bez bieżącego dopływu środków finansowych i legalnej „nadbudowy” terroryści praktycznie tracą możliwość działania we współczesnym rozwiniętym społeczeństwie. Skalę problemów związanych ze skutecznym rozbiciem „fundamentu finansowego” międzynarodowego terroryzmu ilustruje walka z rozgałęzionym systemem finansowym Al-Kaidy oraz ugrupowań przestępczych zajmujących się handlem narkotykami.



¹International Islamic Relief Organisation

²Al-Wafa Humanitarian Organisation

Źródło: J. T. Roule, J. Kinsell, B. Joyce, *Investigations see to break up Al-Qaeda's financial structure*, Jane's Intelligence Review 2001, nr 11, s. 8

Rys. 6. Płaszczyzny działalności Al-Kaidy

Planując i organizując działania wymierzone w międzynarodowy terroryzm, nie można pominąć przedsięwzięć ochronnych. Cechujący je stopień złożoności jest również bardzo znaczny ze względu na mnogość potencjalnych celów, możliwych sposobów i form ataku oraz dużą swobodę sprawców w zakresie wyboru miejsca, czasu i obiektu akcji. Działania ochronne powinny być powiązane z działaniami śledczymi i obejmować zespolony wysiłek formacji policyjnych i innych agend państwowych, służb ochronnych podmiotów gospodarczych oraz – w uzasadnionych przypadkach – również wydzielonych komponentów sił zbrojnych. Nadrzędnym celem działań ochronnych winno być maksymalne ograniczenie swobody potencjalnych sprawców działań terrorystycznych, zmuszenie ich do starannego rozpoznawania obiektów działań i długofalowego planowania akcji, co

zwiększa prawdopodobieństwo zdekonspirowania przygotowań przez pionów śledcze. W wyniku działań ochronnych zmniejszyć się zatem zasadniczo powinna liczba tak zwanych łatwych celów.

Dla skutecznego przeciwstawienia się terroryzmowi konieczne jest ponadto przeprowadzenia szeregu działań w płaszczyźnie społecznej. Ich zasadniczym, nadrzędnym celem powinno być przygotowanie społeczeństwa na ewentualność zaistnienia aktów przemocy o charakterze terrorystycznym. Nie chodzi przy tym o pobudzanie psychoz i wzmaganie atmosfery zagrożenia, lecz o rzeczowe i kompetentne poinformowanie o istniejących zagrożeniach. Działanie oparte na specyficznej zasadzie psychicznej samoobrony zakładającej, że *jeżeli o czymś się nie mówi to na pewno się to nie wydarzy* i uporczywe powtarzanie sloganu, że *nic nam nie grozi* określić można jako krótkowzroczność o trudnych do przewidzenia konsekwencjach. Społeczeństwo poinformowane, znające charakter zagrożenia jest bowiem mniej podatne na zastraszenie i zdolne skuteczniej przeciwstawiać się wywieranej presji. Przeprowadzenie kampanii informacyjnej w założony wyżej sposób uznać należy za zadanie bardzo trudne, a nawet ryzykowne. Uchylenie się przed podjęciem związanego z nią ryzyka jest jednak tylko odsuwaniem problemu. Tylko społeczeństwo rozumiejące istotę, skalę i formy zagrożenia wesprze służby państwowe w walce z terroryzmem. Jest to problem o znaczeniu kluczowym, gdyż to właśnie bierność obywateli w stosunku do wydarzeń rozgrywających się w ich najbliższym otoczeniu zapewnia organizacjom terrorystycznym pożądaną swobodę działania, jest ich najlepszym sojusznikiem. Jest to szczególnie istotne w Polsce, gdzie w powszechnym przekonaniu współpraca z organami państwa, zwłaszcza służbami policyjnymi, w przypadku braku bezpośredniego zagrożenia własnej osoby, jest, jeżeli nie naganna, to przynajmniej dwuznaczna moralnie.

Podsumowanie

Nakreślony wyżej potencjalny kształt zagrożenia terrorystycznego zmusza do postawienia tezy, że w przewidywalnej przyszłości nastać może era światowego konfliktu wewnętrznego o charakterze niespotykanej wcześniej konfrontacji totalnej. Założyć można, że zatarciu ulegnie nie tylko różnica między frontem i zapleczem (do czego w znacznej mierze doszło już w czasie II wojny światowej i wojen lokalnych) oraz cywilami i żołnierzami, ale iż to właśnie ludność cywilna stanie się zasadniczym obiektem oddziaływania strony posługującej się terroryzmem. Walka toczyć się będzie nie tylko na płaszczyźnie wojskowej (można nawet zaryzykować tezę, że ten wymiar konfrontacji będzie odgrywał rolę drugorzędną), ale również w wymiarze ekonomicznym, finansowym, propagandowym, społecznym. Zmagania z terroryzmem mogą odcisnąć swoje piętno na praktycznie wszystkich dziedzinach życia zarówno w wymiarze zbiorowym, jak i indywidualnym. Już obecnie nie

ma w obrębie tak zwanego rozwiniętego świata miejsc w pełni bezpiecznych. Przed potencjalnymi następstwami aktów terrorystycznych podejmowanych na przykład z użyciem broni biologicznej czy w infosferze nie będzie można się uchronić porzucając wielkie miasta. Będzie to konfrontacja, o której wyniku w głównej mierze zdecydują czynniki niematerialne – wola przeciwstawienia się przemocy, zdolność do ponoszenia ofiar, wewnętrzna zwartość środowisk lokalnych i całych społeczeństw. Dlatego też tak istotne jest podjęcie wyprzedzających przygotowań do prowadzonej również metodami terrorystycznymi „wojny asymetrycznej”.

dr Kuba Jałoszyński

Komenda Stołeczna Policji

WSPÓŁCZESNE ZAGROŻENIE TERRORYZMEM POWIETRZNYM, KIERUNKI PRZEDSIĘWZIĘĆ W ZAKRESIE PRZECIWDZIAŁANIA MU ORAZ WALKI Z TYM ZJAWISKIEM

Świat dotknięty jest „chorobą” zwaną **terroryzmem**. Jest to niewątpliwie zjawisko społeczne, niebezpieczne z punktu widzenia niezakłóconego życia obywateli, prawidłowego funkcjonowania państwa, jego instytucji gospodarczych, społecznych i politycznych, znane praktycznie od zarania dziejów na kuli ziemskiej. Zawsze znajdowały się grupy społeczne bądź pojedynczy ludzie, którzy dla zaimplementowania swoich racji gotowi byli na dokonywanie zbrojnych zamachów. Zamachy terrorystyczne paraliżowały i paraliżują strachem ogromne rzesze ludzkie. Nieliczenie się z liczbą ofiar, skalą zniszczeń, działaniami obliczonymi na medialny rozgłos (o co przy obecnym rozwoju możliwości przesyłania informacji nie jest trudno) sprawiły, że stał się on problemem numer jeden we współczesnym świecie¹.

Jednoznaczne określenie terroryzmu nie jest łatwe. Osoby zajmujące się terroryzmem oceniają, iż obecnie na świecie funkcjonuje około 200 definicji pojęcia „terroryzm”². Słownik wyrazów obcych PWN definiuje go jako: *stosowanie terroru, zwłaszcza działalność niektórych ugrupowań ekstremistycznych usiłujących za pomocą zabójstw politycznych, porwań zakładników, uprowadzeń samolotów i podobnych środków zwrócić uwagę opinii publicznej na wysuwane przez siebie hasła lub wymusić na rządach państw określone ustępstwa*³. Z kolei

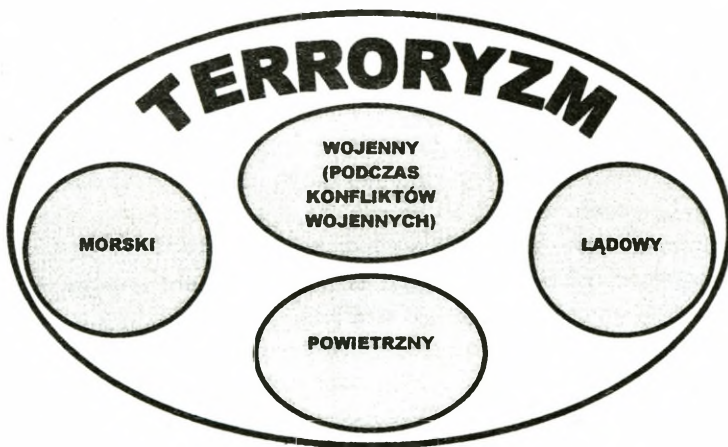
¹ K. Jałoszyński, *Pododdział antyterrorystyczny – uzbrojenie i wyposażenie*, Warszawa 2001, s. 9.

² K. Jałoszyński, *Zagrożenie terroryzmem w wybranych krajach Europy Zachodniej oraz Stanach Zjednoczonych*, Warszawa 2001, s. 8.

³ *Słownik wyrazów obcych*, Warszawa 1997, s. 1108.

Departament Obrony USA określa terroryzm jako: *przemysłane użycie przemocy lub zagrożenia w celu wywołania strachu; przemysłane wymuszenie lub zastraszenie rządów i społeczeństw w celu nacisku politycznego, religijnego czy też ideologicznego*¹. Obie przytoczone definicje odwołują się ogólnie do przemocy jako środka do osiągnięcia celów, do jakich dążą terroryści poprzez swoje zbrodnicze działanie, pomijając sposób jego realizacji. Funkcjonują również definicje terroryzmu, jak chociażby sformułowana przez Władysława Kopalińskiego, która mówi, iż jest to: *organizowanie zamachów (z bronią w rękę, a także bombowych) na członków rządu, ludzi związanych z władzą, na przeciwników politycznych, na osoby innej wiary, a także rasy, obcokrajowców lub przypadkowych przechodniów, porywanie ludzi, a także samolotów, w celu zdobycia władzy, wywołania atmosfery strachu, zamętu, chaosu, wyrażenia protestu, zyskania korzyści dla jakichś grup, kategorii, a także osób, wreszcie bez przyczyny...*², wskazująca dodatkowo na metody jakimi posługują się terroryści.

Używając różnych kryteriów (motywów działania, sposobu działania, źródła stosowania terroru itp.), dokonuje się obecnie na świecie klasyfikacji tego zjawiska, wyodrębniając różne jego rodzaje. Jeden z takich podziałów, odwołujący się do ujęcia terroryzmu w świetle prawa międzynarodowego (rys. 1), wyodrębnia wyraźnie **terroryzm powietrzny**, przyjmując za kryterium środowisko, w jakim dokonywany jest atak terrorystyczny.



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

Rys. 1. Klasyfikacja terroryzmu według prawa międzynarodowego

¹ K. Jałoszyński, *Terroryzm i walka z nim we współczesnym świecie*, Warszawa 2002, s. 7.

² W. Kopaliński, *Słownik wydarzeń, pojęć i legend XX wieku*, Warszawa 1999, s. 423.

Takie wyeksponowanie terroryzmu powietrznego stanowi z całą pewnością rezultat szczególnego postrzegania go w kategoriach zagrożeń bezpieczeństwa państwa. Urowadzenia samolotów cywilnych linii lotniczych, ataki w portach lotniczych, należą bowiem do jednego ze stałych elementów „krajobrazu przemocy” przełomu wieków.

Na określenie zjawiska bezprawnego uprowadzenia statków powietrznych używa się obecnie w literaturze przedmiotu różnych terminów. W źródłach polskich spotykamy pojęcie: **piractwa powietrznego**, co – jak się wydaje – jest dowolnym przekładem angielskiego hijacking. W publikacjach amerykańskich występuje pojęcie *skyjacking*, co w tłumaczeniu na język polski może **znaczyć podniebne uprowadzenie**¹. W powszechnej praktyce jednakże używa się terminu wcześniej przywoływanego: **terroryzm powietrzny (lotniczy)**. Takie określenie umożliwi postawienie wspólnego mianownika dla wszystkich czynów przestępnych zagrażających bezpieczeństwu międzynarodowej żeglugi powietrznej². Należy jednakże zauważyć, iż obszar oddziaływania terroryzmu lotniczego nie jest ograniczony tylko i wyłącznie do samolotów, lecz obejmuje również całą infrastrukturę związaną z lotnictwem. Z zamachami skierowanymi przeciwko statkom powietrznym oraz infrastrukturze lotnisk wiąże się bezpośrednio pojęcie **bezprawnej ingerencji**, które ma na celu precyzyjne określenie wszystkich możliwych sytuacji zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych i lotnisk, a przez to skuteczne im zapobieganie oraz ściganie ich sprawców. W przepisach międzynarodowych bezprawną integrację określa się jako³:

– użycie przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w trakcie lotu, jeśli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego;

– zniszczenie wojskowego 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 wojskowego 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;

¹ S. Jałoszyński, *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, „Zeszyty Naukowe ASW” 1989, nr 57, s. 127.

² S. Sawicki, *Zwalczanie terroryzmu powietrznego na Polskich Liniach Lotniczych „LOT” w świetle prawa międzynarodowego*, „Służba MO” 1982, nr 4(152), s. 534.

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

– 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 lotniczego.

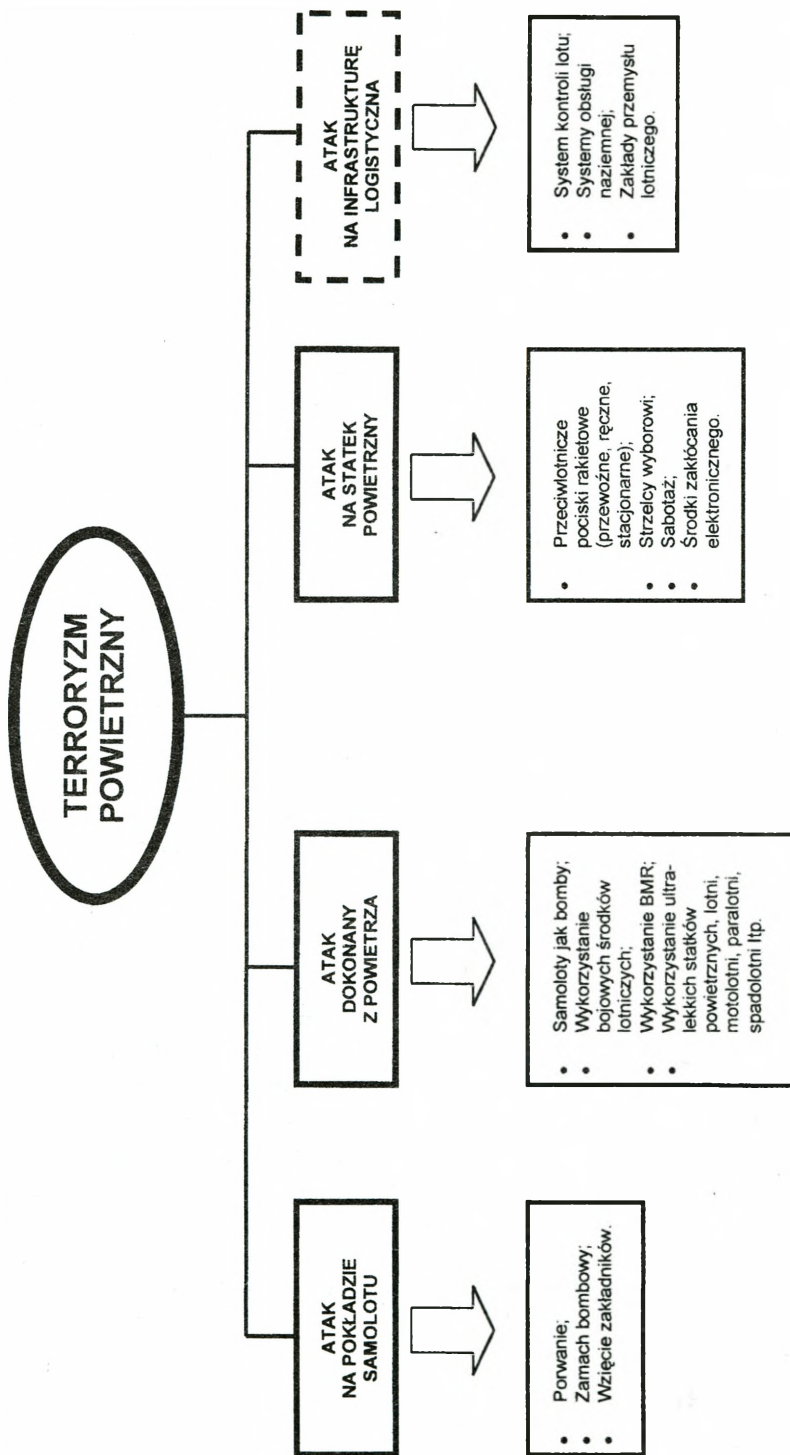
Pierwszy zanotowany przypadek porwania samolotu miał miejsce w 1930 roku. Był to akt terroru dokonany przez peruwiańskich rewolucjonistów. Od zakończenia II wojny światowej aż do 1967 roku porwania zdarzały się sporadycznie i nie stanowiły problemu międzynarodowego. Pierwszym powojennym przypadkiem uprowadzenia samolotu było porwanie w 1948 roku samolotu lecącego z Macao. Gwałtowny rozwój terroryzmu lotniczego nastąpił po 1967 roku. Skalę zaistniałego problemu obrazują liczby: w 1967 roku miało miejsce 15 aktów piractwa powietrznego, w 1968 – 30, natomiast w 1969 – 80¹. W zintensyfikowanej akcji piractwa powietrznego, nie znanym dotąd w historii lotnictwa cywilnego, samoloty pasażerskie stały się najniebezpieczniejszym, z punktu widzenia zamachu terrorystycznego, miejscem na świecie. Uprowadzane samoloty wraz z pasażerami stanowiły kartę przetargową przede wszystkim palestyńskich terrorystów w spełnieniu wysuwanych przez nich żądań, które dotyczyły uwolnienia osadzonych w więzieniach bojowników Organizacji Wyzwolenia Palestyny. Miał być to cios przeciwko „amerykańskiemu spiskowi” zmierzającemu do likwidacji kwestii palestyńskiej poprzez dostawy broni z USA do Izraela². Można uznać, że terroryści palestyńscy „wskazali drogę” członkom innych organizacji, o podobnej proweniencji, jak łatwo można wstrząsnąć opinią publiczną, jak łatwo można osiągnąć przerażający cel przy niewielkich nakładach.

Terroryzm powietrzny charakteryzuje się różnymi formami realizacji dokonywanych ataków (rys. 2). Od typowych uprowadzeń, po podkładanie w samolotach ładunków wybuchowych, aż do niszczenia ich na płytach lotnisk. Opinia publiczna z czasem przywykła do tego typu terrorystycznej działalności. Działo się tak, mimo tak makabrycznych ataków jak podłożenie bomby 21 grudnia 1988 roku na pokładzie amerykańskiego Beoninga 747 lecącego z Londynu do Nowego Jorku. Ładunek eksplodował nad szkockim miasteczkiem Lockerbie, grzebiąc w swych szczątkach 270 pasażerów i członków załogi samolotu oraz 11 mieszkańców miasteczka³. Po tym zdarzeniu podjęto rozliczne kroki, aby uchronić pasażerów samolotów przed kolejnymi tego typu atakami. Mało kto spodziewał się, iż terroryści zdolni będą do jeszcze bardziej wyrafinowanego działania. Świat przekonał się we wtorek,

¹ F. Rafałowski, *Niektóre aspekty ścigania piractwa powietrznego*, Warszawa 1971, s. 9.

² D. Yallop, *W pogoni za Szakalem*, Warszawa 1994, s. 64–65.

³ D. Jeffreys, *Federalne Biuro Śledcze*, Poznań 1996, s. 299–300.



Rys. 2. Terroryzm powietrzny – możliwości przeprowadzenia ataków

11 września 2001 roku, jak może być iluzoryczne poczucie bezpieczeństwa. Islamscy terroryści Osamy bin Ladena dokonali uprowadzeń samolotów, wykorzystując do tego celu między innymi plastikowe noże, stanowiące nieodłączny element podawanych pasażerom posiłków. Samoloty okazały się w tym dniu nie tylko obiektami, ale również środkiem realizacji terrorystycznych ataków. Terroryści użyli ich jako swoistych żywych bomb, uderzając nimi w wybrane cele. Eksplodujące maszyny, wypełnione łatwo palnym paliwem lotniczym, dokonały makabrycznych zniszczeń. Po raz pierwszy w historii terroryzmu lotniczego sprawcy posunęli się do tak dalece szaleńczego czynu. Zamachy te stanowią poważny sygnał dla międzynarodowej społeczności o konieczności przewartościowania dotychczasowego podejścia do problemu bezpieczeństwa cywilnego ruchu lotniczego i wprowadzenia jakościowo nowych zabezpieczeń w tym obszarze komunikacji międzyludzkiej.

Samoloty są i będą atrakcyjnym celem dla terrorystów. Zawładnięcie tym środkiem transportu daje im bowiem możliwość przemieszczenia się z dużą liczbą zakładników w dowolne miejsce na kuli ziemskiej. Cel propagandowy będzie przez nich zawsze osiągnięty, ponieważ porwanie samolotu nierozzerwalnie łączy się z poważnymi konsekwencjami w komunikacji lotniczej, a co za tym idzie zdarzenia tego nie można ukryć przed opinią publiczną¹. Podobne przesłanki leżą w dokonywaniu przez terrorystów ataków na infrastrukturę lotnisk. Są to wszakże miejsca, na których w danym momencie przebywają duże grupy ludzi. Każdy dokonany w tym miejscu zamach pociągnie za sobą z całą pewnością znaczną liczbę ofiar, a efekt propagandowy (zainteresowanie mediów powstałą sytuacją) jest zagwarantowany. Abdane Ramadane, jeden z przywódców algierskiego ruchu oporu w latach 50., zauważył, że zabicie dziesięciu Francuzów na pustyni jest mniej skuteczne od zabicia jednego Francuza na ulicy miasta, w którym przebywają dziennikarze. Bezrefleksyjny pęd prasy, radia, telewizji za sensacją, działa na rzecz „propagandy czynem”. Brian Jenkins, autor rozlicznych prac o przemocy politycznej, twierdzi, że: *terroryzm potrzebuje ludzi patrzących i słuchających. Terrorysta staje się reżyserem przyciągającym maksimum zainteresowania, terroryzm zaś teatrem*².

Nie bez wpływu na rozwój terroryzmu lotniczego ma też stosunkowa łatwość w realizacji zaplanowanego zamachu. We współczesnym świecie praktycznie każdy może stać się pasażerem statku powietrznego, wystarczy tylko, aby kupić bilet. W odniesieniu do rejsów na liniach krajowych procedura wejścia na pokład samolotu jest jeszcze mniej skomplikowana niż w połączeniach zagranicznych, nie potrzeba bowiem w tym wypadku legitymować się paszportem. Liczne udane uprowadzenia samolotów powodują, że zachęca to kolejnych potencjalnych terrorystów

¹ K. Jałoszyński, *Działania taktyczne pododdziału antyterrorystycznego*, Legionowo 1998, s. 50, (tajne).

² K. Jałoszyński, *O współczesnym terroryzmie i roli państwa w walce z nim*, „Policyjny Biuletyn Szkoleniowy” 1998, nr 1–2/98, s. 78.

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.

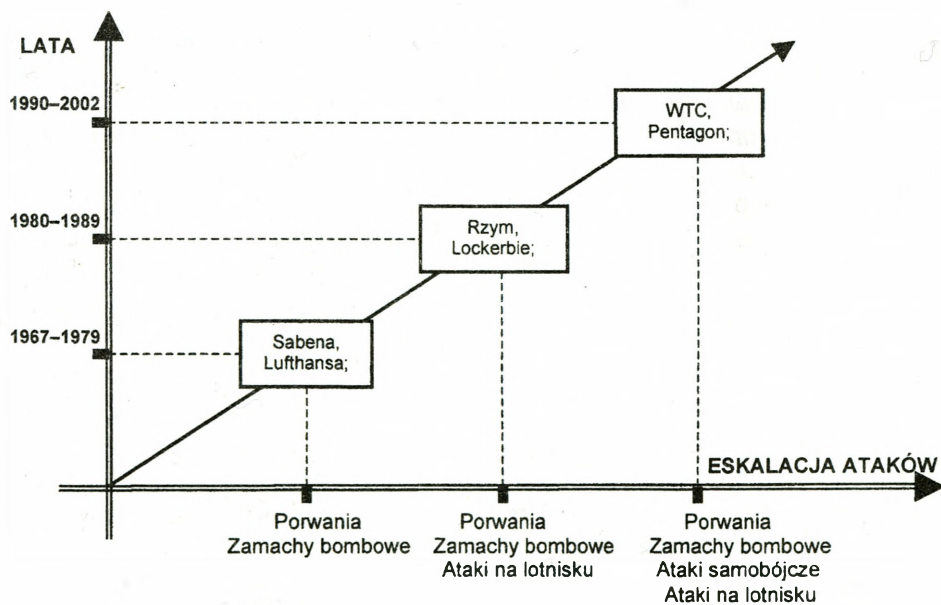
Swoista „moda” na uprowadzenia samolotów spowodowała, że niekiedy przestępcy, osaczeni przez siły bezpieczeństwa, jako karty przetargowej do uwolnienia przetrzymywanych przez siebie zakładników używają żądania podstawienia samolotu, który przewiozłby ich w bezpieczne miejsce. Sytuacje takie, jakkolwiek mające miejsce w przeszłości, w praktyce nigdy nie kończyły się spełnieniem tak wysuwanych żądań. Przestępcy byli zatrzymywani w drodze na lotnisko bądź też odstępowali od swych zamiarów. Znane są jednostkowe przypadki skutecznej ucieczki przestępców samolotem. Opuszczali oni jednak jego pokład przed wylądowaniem, wykorzystując do tego celu spadochrony.

Porwanie statku powietrznego może być również jednym ze sposobów nielegalnej emigracji. Wiele przykładów tego typu, aktów piractwa powietrznego miało miejsce w okresie minionego dwubiegunowego podziału świata. Na taką formę ucieczki za „żelazną kurtynę” decydowali się zarówno piloci samolotów wojskowych jak też pasażerowie linii lotniczych pochodzący z krajów tzw. obozu socjalistycznego. Znaczną liczbę tego typu zdarzeń odnotowano w ówczesnej Polsce. Sytuacja społeczno-polityczna w naszym kraju na początku lat osiemdziesiątych spowodowała liczne przypadki uprowadzeń samolotów PLL LOT na rejsach krajowych – jako środka emigracji do krajów Europy Zachodniej w celu otrzymania azylu politycznego. W latach 1980–82 miało miejsce osiem udanych uprowadzeń samolotów oraz dwanaście udaremionych usiłowań¹. Mimo zmian na politycznej mapie świata po 1990 roku, nadal można odnotować fakty uprowadzenia samolotów w celu uzyskania azylu politycznego. Odrzucając motywy działania sprawców tego typu zdarzeń, wówczas czy też obecnie, należy podkreślić, iż zawsze stanowią one poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Zdeterminowany w swym postanowieniu nielegalny emigrant może być równie groźny jak terrorysta, powodując swym działaniem np. katastrofę lotniczą. Takie samo niebezpieczeństwo dotyczy również incydentu uprowadzenia samolotu przez osobę niezrównoważoną psychicznie.

Należy mieć na uwadze, że terroryzm występujący do niedawna w formie pojedynczych desperackich ataków może w przyszłości przerodzić się w metodę sze-

¹ K. Jałoszyński, *Terroryzm czy terror kryminalny w Polsce?*, Warszawa 2001, s. 52.

rzej stosowaną do realizacji polityki państw i organizacji¹. Terroryzm powietrzny będzie odgrywał w realizacji tej polityki istotną rolę. Wraz z upływem lat zmienia się eskalacja i sposoby realizacji zamachów w ramach terroryzmu lotniczego oraz rozmiar skutków powstałych w wyniku ich dokonania (rys. 3). Obiektami ataku mogą być się nadal, jak to miało miejsce dotychczas, zarówno same statki powietrzne, których zniszczenie spowoduje znaczące straty w mieniu, samoloty uprowadzane wraz z pasażerami jako zakładnikami oraz tereny portów lotniczych jak też infrastruktury lotniska. Zniszczenie np. wieży kontroli lotów bądź istotne zakłócenie jej funkcjonowania może mieć w swych skutkach taki sam (lub znacznie większy) wymiar jak porwanie samolotu lub zdetonowanie na jego pokładzie ładunku wybuchowego. Postrzegając terroryzm powietrzny w kategoriach akcji dywersyjnej lub sabotażu, z całą pewnością należy uwzględnić możliwość dokonania sabotażu, na zakłady produkcyjne przemysłu lotniczego. W tym celu może być wykorzystany infoterroryzm. Podzespoły elektroniczne z „bombami logicznymi” lub „bombami elektromagnetycznymi”² montowane w samolotach lub elektronicznym sprzęcie kontroli lotów, „obudzone z uśpienia”, mogą dokonać większych zniszczeń niż klasyczny ładunek wybuchowy.



Rys. 3. Zmiany form zamachów terroryzmu powietrznego na przestrzeni ostatnich lat

¹ B. Balcerowicz, *Pokój i „nie-pokój” na progu XXI wieku*, Warszawa 2002, s. 188.

² L. Ciborowski, *Walka informacyjna*, Toruń, s. 10.

Wszelkie ataki terrorystyczne mogą być realizowane przez pojedyncze osoby jak też zorganizowane grupy terrorystyczne. Wśród środków, jakimi ugrupowania terrorystyczne mogłyby się posłużyć, a których nie można dziś ograniczyć do żadnych konkretnych ram (podkreślenie K. J.), należy nawet zakładać użycie broni masowego rażenia oraz silnie niszczących środków konwencjonalnych¹. Terrorysty, planując użycie podczas zamachu wyżej wymienionych środków rażenia, mogą zakładać wykorzystanie w tym celu samolotów lub innych środków technicznych umożliwiających dokonanie konkretnego ataku. Statki powietrzne, zwłaszcza te używane przez agrolotnictwo lub powietrzną straż pożarną, mogą okazać się środkami przenoszenia broni chemicznej czy też biologicznej. Taką możliwość należy w dzisiejszych czasach brać bardzo realnie pod uwagę. Dlatego też, rozpatrując zagrożenia terroryzmem powietrznym, generując sposoby ruchu powietrznego nie może być on zawężony tylko i wyłącznie do cywilnej komunikacji lotniczej, powinien bowiem obejmować szerokie spektrum działalności człowieka w tym przedmiocie.

W każdym wypadku, gdy uprowadzony jest statek powietrzny władze państwa uruchamiają sztab kryzysowy z zadaniem bieżącego monitorowania i analizowania zdarzenia, jak też wypracowania koncepcji podejmowanych w związku z tym działań. W sytuacji gdy miejsce lądowania samolotu jest terytorium innego kraju niż ten, do którego linii lotniczych on należy, w każdym z tych państw powoływane jest odrębne takie gremium. Wszelkie podejmowane przedsięwzięcia, zmierzające do rozwiązania powstałej sytuacji, wymagają współpracy i współdziałania obu zainteresowanych stron.

Państwo musi być również przygotowane do podjęcia działań siłowych związanych z koniecznością przeprowadzenia operacji ratunkowej mającej na celu uwolnienie zakładników z uprowadzonego samolotu. Opcja siłowa stanowi zawsze środek ostateczny. Decyzja o przeprowadzeniu operacji antyterrorystycznej zapada w sytuacji gdy środki perswazji, osiągnięcie kompromisu w drodze negocjacji, staje się niemożliwe, a każda dalsza zwłoka w podjęciu takiej decyzji związana jest z groźbą narażenia życia i zdrowia zakładników. Misję przeprowadzenia szturm na samolot powierza się wojskowej lub policyjnej formacji specjalnej przygotowanej do realizowania działań kontrterrorystycznych – *wszelkie akcje i przedsięwzięcia realizowane przez cywilne i wojskowe instytucje rządowe mające zapobiegać, powstrzymać lub być odpowiedzią na akty terroru. ... Działanie te mogą obejmować takie przedsięwzięcia jak uwalnianie zakładników, odzyskiwanie ważnych materiałów będących w posiadaniu terrorystów, niszczenie organizacji i grup terrorystycznych*². W minionym 30-leciu XX wieku miało miejsce kilkanaście opera-

¹ B. Balcerowicz, wyd. cyt., s 188.

² S. Kulczyński, R. Kwećka, *Działania specjalne w walce zbrojnej wojsk lądowych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 1997, s. 78.

cji antyterrorystycznych związanych z odbiciem uprowadzonego samolotu. Do najbardziej znanych należy zaliczyć:

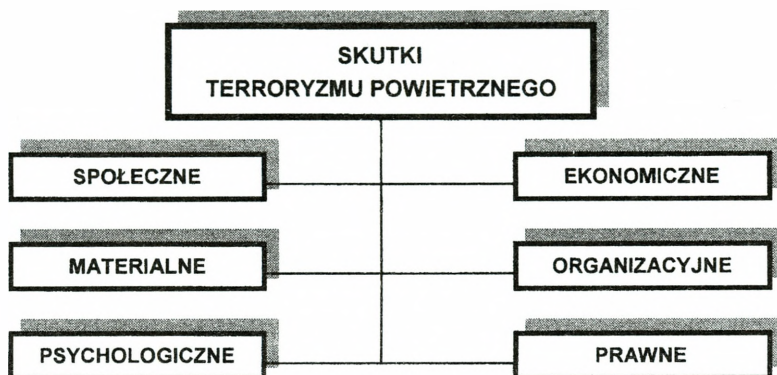
1. Przeprowadzenie przez izraelskich komandosów z jednostki Syeret Mat'kal operacji uwolnienia zakładników z uprowadzonego samolotu belgijskich linii lotniczych SABENA. Samolot został porwany przez palestyńskich terrorystów 8 maj 1972 roku w chwili gdy znajdował się nad Jugosławią. Porywacze zmusili kapitana do wylądowania na izraelskim lotnisku Lod. 9 maja po trwającym 90 sekund szturmie samolot został opanowany przez komandosów. W wyniku ataku sił specjalnych śmierć poniosło dwóch terrorystów, jedna terrorystka została obezwładniona. Podczas akcji zginęła jedna osoba spośród prawie stu pasażerów. Była to pierwsza tego typu operacja antyterrorystyczna na świecie związana z odbiciem uprowadzonego samolotu;

2. 13 października 1977 roku został uprowadzony samolot niemieckich linii lotniczych Lufthansa lecący z Palama de Mallorca do Frankfurtu. Porwania dokonały cztery osoby – palestyńscy terroryści. Przez cztery dni samolot lądował w różnych miastach na kontynencie europejskim i afrykańskim, aż w końcu 17 października wylądował w stolicy Somalii – Mogadiszu. Na lotnisku tym komandosi z niemieckiej jednostki antyterrorystycznej GSG-9 przeprowadzili szturm na samolot uwalniając przetrzymywanych pasażerów. W wyniku podjętych działań śmierć poniosło troje z terrorystów. Cała operacja trwała około 5. minut. Kilkoro z pasażerów oraz członków grupy szturmowej odniosło niegroźne rany;

3. 24 grudnia 1994 roku w Algierze został uprowadzony samolot francuskich linii lotniczych Air France. Porwania dokonało czterech islamskich terrorystów. 26 grudnia, w godzinach rannych, porwana maszyna wylądowała na lotnisku w Marsylii. Po południu, wobec groźby zabicia zakładników, władze francuskie podjęły decyzję o odbiciu samolotu. Żandarmi z jednostki antyterrorystycznej GIGN przeprowadzili szturm, w wyniku którego śmierć ponieśli wszyscy terroryści, kilku pasażerów i żandarmów zostało rannych. Akcja trwała ponad 25 minut i zakończyła się pełnym sukcesem – uratowano wszystkich przetrzymywanych w charakterze zakładników pasażerów. Na podstawie przeprowadzonego śledztwa ustalono, iż terroryści zamierzali wysadzić samolot w powietrze podczas lotu nad Paryżem.

Skutki jakie niesie ze sobą terroryzm związany z ruchem lotniczym wykraczają daleko poza sferę związaną z samym lotnictwem. Można wyodrębnić sześć podstawowych obszarów jakie bezpośrednio dotknięte są skutkami terroryzmu powietrznego – rys. 4.

Wszystkie wyżej wyeksponowane kategorie występują łącznie, stanowią wypadkową konsekwencji dokonanego zamachu. Akt terroryzmu powietrznego powoduje zastraszenie społeczeństw na świecie, wytwarza poczucia powszechnego zagrożenia podróżujących samolotami (aspekt psychologiczny), a w konsekwencji – rezygnacji tysięcy ludzi z korzystania z tego środka transportu. Jest to jedno z ogniw całego łańcucha przyczynowo-skutkowego. Zmniejszenie liczby pasażerów



Rys. 4. Podstawowe obszary oddziaływania terroryzmu powietrznego

to zmniejszenie dochodów linii lotniczych, a to z kolei zwalnianie z nich pracowników. W konsekwencji zasilają oni rzeszę bezrobotnych, sfrustrowanych swoim położeniem. Mogą oni wyrażać swoje niezadowolenie podczas demonstracji, które łatwo mogą przekształcić się w zamieszki uliczne, a to jest jeden z kroków na drodze do możliwości destabilizacji państwa. Obecnie szacuje się, że w wyniku wrześniowych zamachów pracę w sektorze lotniczym może stracić ponad 100 tys. osób, a straty finansowe mogą wynieść 10 mld dolarów. Każdy zamach na samolot lub infrastrukturę portu lotniczego niesie ze sobą konsekwencje również w postaci zmian w organizacji ruchu lotniczego co w konsekwencji wiąże się z zakłóceniem funkcjonowania wielu podmiotów gospodarczych jak też administracyjnych bezpośrednio lub pośrednio związanych z transportem lotniczym. Poszukując sposobów zapobieżenia kolejnym atakom władze wprowadzają liczne rozwiązania organizacyjne oraz prawne. Zarówno jedne jak i drugie poprawiając ogólny stan bezpieczeństwa przekładają się na negatywne poczucie komfortu podróżowania przez pasażerów.

Walcząc ze skutkami terroryzmu powietrznego przedstawiciele różnych państw dążą do skoordynowania działań na płaszczyźnie międzynarodowej. Jedną ze zdobytych takich przedsięwzięć w zakresie zapobiegania i zwalczania terroryzmu powietrznego jest wprowadzanie ostrych reżimów bezpieczeństwa uniwersalnych na niemalże całej kuli ziemskiej. Społeczność międzynarodowa zdołała bowiem przyjąć w odpowiednich konwencjach standardy bezpieczeństwa, wyznaczając strefy (obszary) chronione. Można je ogólnie podzielić na cztery zasadnicze grupy (rys. 5), uwzględniając wielkość (powierzchnię) i poziom rygorów bezpieczeństwa w nich obowiązujący. W poszczególnych strefach chronionych stosuje się środki prewencji antyterrorystycznej mające na celu uniemożliwienie dokonania zamachu. Przygotowuje się także odpowiednie siły i środki zdolne do podjęcia właściwej reakcji na zaistniały zamach terrorystyczny, tak w zakresie neutralizacji go przy

ataku o małej intensywności, oraz przygotowania i zabezpieczenia terenu (stworzenie pierścienia wewnętrznego) w sytuacji poważnego zamachu terrorystycznego (np. uprowadzenia samolotu) do czasu przybycia sił z zewnątrz.



Rys. 5. Obszary podlegające ochronie w lotnictwie cywilnym

W ramach prewencji antyterrorystycznej wzrastają uprawnienia policji i służb specjalnych do przeprowadzania przeszukań, rewizji osobistej, sprawdzania teczek, bagazy oraz toreb. Tam gdzie technika jest zawodna, np. przy przeszukiwaniu bagażu pod kątem umieszczenia w nim ładunku wybuchowego, wykorzystuje się specjalnie do tego celu tresowane psy. Kosze na śmieci są częściej opróżniane lub też usuwane z terenu portu lotniczego¹.

Państwem, w którym reżimy bezpieczeństwa, w odniesieniu do wyżej wymienianej prewencji antyterrorystycznej, są na najwyższym poziomie na świecie jest niewątpliwie Izrael. Doświadczenia izraelskie wykorzystywane są obecnie w innych krajach. To co do niedawna postrzegano jako zbyt daleko idące w swych restrykcjach, a egzekwowane w izraelskim państwie, obecnie jest normą na wszystkich kontynentach. W Izraelu, w celu zapobieżenia atakom terrorystycznym, zminimalizowania skutków ich ewentualnego zaistnienia, wprowadza się, tam gdzie przebywają duże skupiska ludzi (miejsca publiczne), zabezpieczenia mające utrudnić lub wręcz uniemożliwić dokonanie zamachu. Na lotniskach, miejscach będących bardzo często obiektami ataków, tworzy się specjalne systemy ochronne, strefy bezpieczeństwa.

¹ K. Jątoszyński, *O współczesnym terroryzmie...*, wyd. cyt, s. 82.

Największe izraelskie lotnisko międzynarodowe, imienia Ben Guriona, znajduje się w Tel Awiwie. Port i linie lotnicze pracują opierając się na najbardziej rygorystycznych na świecie przepisach bezpieczeństwa. Wystarczy porównać skalę zatrudnienia: personel naziemny lotniska to 1000 pracowników, nad jego bezpieczeństwem czuwa Biuro Ochrony Portu Lotniczego liczące 1100 osób skupionych w pięciu wydziałach merytorycznych. Każdy z nich odpowiedzialny jest za¹:

1. Patrowanie lotniska i terenu wokół niego. Pracownicy wykonując swoje codzienne czynności dokonują rozpoznania pirotechnicznego. Rocznie przeprowadzanych jest w skutek podejmowanych działań około 1.000 interwencji pirotechnicznych – paczki i torby, które nie znalazły właścicieli, są neutralizowane w specjalnych komorach antywybuchowych. Dotychczas nie zanotowano w nich autentycznego ładunku wybuchowego. Aby przeciwdziałać atakom samobójców, przy wejściach na teren portu stoją pracownicy ochrony i zwracają uwagę na ludzi podejrzanie wyglądających.

2. Fizyczną ochronę portu lotniczego. Pracownicy operacyjni (agenci ochrony) są uzbrojeni i specjalnie do tego typu zadań szkoleni. Praktycznie szkolenie odbywa się permanentnie, wszyscy przechodzą okresowe sprawdziany umiejętności. Posiadają uprawnienia policyjne, lecz ich rola (np. przy zatrzymaniu osoby) kończy się w chwili przekazania osoby policji. Agenci zajmują się również ochroną placówek EL-AL poza granicami Izraela.

3. Zabezpieczenie całego terenu znajdującego się w granicach lotniska: płyty, pasów startowych, ogrodzenia wokół lotniska. Zadania te realizują między innymi umundurowane, zmotoryzowane i piesze patrole interwencyjne. Płot okalający lotnisko jest monitorowany i podłączony pod system komputerowy. Jeżeli nastąpi zewnętrzna ingerencja, na monitorze komputera pojawia się mapka z dokładną lokalizacją miejsca wejścia intruza. Operator natychmiast wysyła tam patrol interwencyjny.

4. Kontrolowanie ruchu pracowników lotniska i osób wchodzących na jego teren (dostawcy towarów, obsługa serwisowa itp.). Umundurowani agenci kontrolują identyfikatory i przepustki. Część miejsc objętych ochroną dostępna jest po użyciu indywidualnej karty magnetycznej.

5. Pirotechniczne sprawdzanie bagażu i osób. Każdy bagaż przechodzi kontrolę aparatami rentgenowskimi. Pracownicy tego wydziału są szkoleni do swojego zawodu przez miesiąc, następnie pracują pod okiem doświadczonych kolegów. Ich czas pracy wynosi, na jednej zmianie, 7–8 godzin. W szczycie przewozowym odbywa się około 250 lotów dziennie (35 tys. pasażerów). Kontrola pirotechniczna obejmuje także ręczne sprawdzenie bagażu oraz osób. Bywają sytuacje kiedy w godzinach porannych, największego ruchu, dokonuje się około 200 kontroli osobistych. Prze-

¹ K. Jałoszyński, *Terroryzm antyizraelski. Przedsięwzięcia kontrterrorystyczne w Izraelu*, Warszawa 2001, s. 55–57.

syłki cargo kontrolowane są w komorze, w której panuje ciśnienie takie samo jak w samolocie lecącym na wysokości 10 tys. metrów. Ma to na celu wykrycie ładunków wybuchowych, posiadających mechanizmy inicjujące eksplozję na zasadzie różnicy ciśnień: atmosferycznego i panującego na pokładzie samolotu.

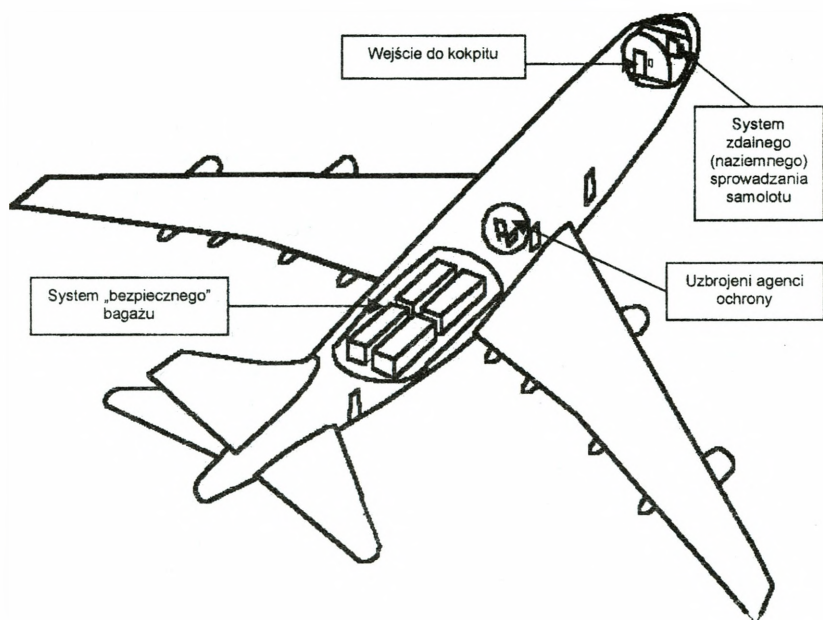
Biuro Ochrony Portu Lotniczego jest instytucją cywilną, uzbrojoną, podlegającą dyrektorowi portu lotniczego, wchodzi w skład Biura Bezpieczeństwa EL-AL. Zatrudnia się w nim osoby, które odbyły służbę wojskową w jednostkach liniowych. Przechodzą specjalistyczne szkolenie w ośrodku szkoleniowym podległym Szin Bet. Bardzo ciekawym obiektem, a jednocześnie prostym w swej konstrukcji, jest strzelnica imitująca wnętrze samolotu. Obiekt podzielony jest na dwie części. Część pierwsza stanowi atelier filmowe, druga imitację kadłuba samolotu z kokpitem. W obu znajdują się oryginalne fotele lotnicze. Szkolony pracownik siedzi w jednym z rzędów foteli patrząc w kierunku kokpitu samolotu. Kokpit stanowi jednocześnie kulochwyt z podświetlonym papierowym ekranem. W pierwszej części strzelnicy znajduje się imitacja wejścia do kokpitu. Animowane są tam sytuacje jakie mogą mieć miejsce podczas ataku terrorystycznego na pokładzie samolotu. Aktorami są agenci ochrony, którzy za chwilę będą siedzieli na miejscu osoby szkolonej. Scena odgrywana przez nich jest za pośrednictwem kamery emitowana na ekran kokpitu z kulochwytem w tle. Zadaniem pracownika ochrony „leżącego” w samolocie jest zareagować w odpowiednim momencie. Jego zachowanie rejestrowane jest przez cztery kamery (w tym tą przekazującą obraz na ekran). Na monitorze podzielonym na cztery obrazy (z poszczególnych kamer) odtwarza się przebieg przeprowadzonej interwencji. Zatrzymany obraz z kulochwytu uwidacznia miejsce rażenia terrorystów ogniem z pistoletu. Przestrzeliny w podświetlonym papierowym ekranie doskonale pokazują miejsce trafień¹.

Po zamachach na WTC i Pentagon wprowadzono równie ostre reżimy bezpieczeństwa w portach lotniczych na całym świecie. W Stanach Zjednoczonych zmieniono przepisy dotyczące sprawdzeń osób i bagażu, a także zachowania się na pokładach samolotów na liniach krajowych. Bezwzględnie zakazano wnoszenia jakichkolwiek ostrych przedmiotów. Do tragedii z 11 września zupełnie legalnie można było wnieść na pokład samolotu nóż do cięcia kartonu. Narzędzie to posłużyło terrorystom do uprowadzenia samolotu 11 września. Wprowadzono zakaz chodzenia po pokładzie statku powietrznego pół godziny po stracie i na pół godziny przed jego lądowaniem. Wznowiono ochronę samolotów przez uzbrojonych agentów agencji federalnej Sky Marshal oraz innych agencji rządowych (między innymi Urzędu Podatkowego, Ochrony Środowiska itp.), które posiadają agentów specjalnych mających uprawnienia policyjne. Wynikało to faktu szczupłości sił Sky Marshal wobec ilości lotów podlegających ochronie. Kontrola osobista i bagażu jest bardzo drobiazgową. Jakikolwiek podejrzenia co do przewożonych rzeczy

¹ Tamże, s. 54.

lub też dziwne zachowania pasażera może być powodem do niedopuszczenia go do lotu.

Ataki samobójcze z 11 września sprawiły, że specjaliści od zabezpieczeń antyterrorystycznych podjęli szereg działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa tak na pokładach samolotów (rys. 6) jak również w obrębie portów lotniczych.



Rys. 6. Kierunki przyszłych zmian w antyterrorystycznym zabezpieczeniu samolotu

- Proponowane przedsięwzięcia, w obszarze podwyższenia poziomu zabezpieczenia antyterrorystycznego samolotu, mają obejmować:

- Montowanie kuloodpornych drzwi do kabiny pilotów, skonstruowanych tak aby nie można było ich pokonać zarówno przy użyciu siły fizycznej jak też materiałów wybuchowych. Tak wzmocnione drzwi mają ważyć o 36 kg więcej niż obecnie montowane;

- Montowanie elektronicznych czytników dostępu do kabiny pilotów np. identyfikujących za pomocą analizy komputerowej, osoby mogące wejść do kokpitu, na podstawie odcisku linii papilarnych, rysów twarzy bądź siatkówki oka (urządzenia biometryczne);

- Montowanie kamer telewizyjnych przekazujących obraz do kontroli lotów bezpośrednio z kabiny pilota. System umożliwiłby również identyfikację pilota na odległość;

- Montowanie systemu zdalnego pilotażu. Wieża kontrolna w przypadku przejęcia sterów statku powietrznego przez terrorystów mogłaby pozbawić ich możliwości pilotowania samolotu przejmując dalszą kontrolę lotu, aż do momentu lądowania. System sprzężony byłby z GPS co pozwalałoby na dokładne określenie położenia samolotu oraz jednoczesne kontrolowanie zgodności trasy lotu z założeniami rejsu. Jakakolwiek zmiana kursu powodowałaby natychmiastowe przejęcie dalszego pilotażu przez układ zdalnego sterowania bez możliwości ingerencji ze strony terrorystów;

- Wprowadzenie na pokłady samolotów uzbrojonych agentów ochrony. Rozwiązanie takie funkcjonowało w większości linii lotniczych na świecie w latach 70. Z czasem zaniechano tego typu przedsięwzięcia, skupiając się na zabezpieczeniach naziemnych. Do czasu wrześniowego ataku praktycznie tylko izraelskie linie lotnicze miły stale na pokładach swoich samolotów agentów ochrony. W USA trwa obecnie debata w kongresie nad ustanowieniem prawa zezwalającego wyposażyc w broń palną bądź obezwładniającą, pilotów samolotów;

- Zainstalowanie w lukach bagażowych samolotu dodatkowych urządzeń pozwalających wykryć fakt umieszczenia w bagażu ładunku wybuchowego. Stosowanie kontenerów na bagaż kumulujących ewentualną eksplozję bomby.

- Niektóre z wyżej wymienionych przedsięwzięć już wprowadzono w życie, inne są w fazie prób bądź czekają na prawne możliwości zastosowania ich w praktyce. Działania w zakresie bezpieczeństwa obejmują także lotniska i terminale odlotów i przylotów samolotów.

- Przedsięwzięcia antyterrorystyczne, jakie obecnie wprowadza się w obrębie portów lotniczych ukierunkowane są przede wszystkim na:

- Ograniczenie parkowania samochodów w obrębie lotniska. Natychmiastowe odholowywanie pojazdów pozostawionych mimo zakazu w strefie objętej ograniczeniem na koszt właściciela;

- Rejestrowanie ruchu osobowego i samochodowego przed terminalem oraz w jego wnętrzu za pomocą kamer przemysłowych umożliwiających identyfikację osób podejrzanych lub poszukiwanych w związku z działalnością terrorystyczną;

- Ograniczenie ruchu osobowego w strefie dla oczekujących na przylot samolotu. Oddzielenie rejonu przylotów i odlotów samolotów w sposób uniemożliwiający przechodzenie swobodne pomiędzy obiema strefami;

Wprowadzeniu obowiązku widocznego noszenia kart identyfikacyjnych przez pracowników portu lotniczego oraz personelu latającego. Ścisła reglamentacja rejonów dostępu dla poszczególnych służb lotniskowych kontrolowana za pomocą odpowiednich zabezpieczeń np. wspomnianych wcześniej urządzeń biometrycznych;

- Bardziej szczegółowe kontrole tożsamości pasażerów (porównywanie danych z paszportu z bazą danych w komputerze) przed wydaniem karty pokładowej,

a także ponowne sprawdzanie tożsamości tuż przed wejściem pasażerów na pokład samolotu;

- Bardziej szczegółowe sprawdzanie bagażu podręcznego, wnoszonego przez pasażerów na pokład samolotu;
- Szczegółową kontrolę osobistą (z rewizją osobistą włącznie) pasażerów samolotu;
- Szczegółową kontrolę bagażu zarówno aparaturą rentgenowską jak też przeszukiwanie bagażu ręcznie;
- Instalację aparatury analizującej skład powietrza, która wykrywa opary materiałów wybuchowych np. ukrytych w bagażu.

Wszelkie zmiany i innowacje realizowane w obszarze bezpieczeństwa ruchu lotniczego mają na celu niedopuszczenie do kolejnego zamachu terrorystycznego. Należy jednakże zdawać sobie sprawę, iż nie istnieje system, który zapewniłby 100% zabezpieczenie przed zagrożeniami terrorystycznymi. Zawsze obrońca znajduje się w zdecydowanie gorszym położeniu niż atakujący. Dowodów na powyższą tezę dostarczyły wydarzenia jakie miały miejsce po wrześniowej tragedii, a które związane były z bezpieczeństwem w ruchu lotniczym. Trzy miesiące po 11 września, podczas nocnego lotu z 22 na 23 grudnia, kolejny islamski terrorysta usiłował dokonać zamachu na pokładzie samolotu amerykańskich linii lotniczych. Ładunek wybuchowy miał ukryty w podeszwie buta. Został zdemaskowany przez stewardesę w chwili gdy usiłował zdetonować bombę podpalając lont. Terrorystę obezwładnili pasażerowie. 4 lipca 2002 roku, na Lotnisku w Los Angeles, mimo wyjątkowych środków bezpieczeństwa podjętych w Stanach Zjednoczonych po ataku z 11 września 2001 roku, jak też wobec zapowiadanych przez służby specjalne możliwości dokonania kolejnych zamachów tego dnia, terrorysta (z pochodzenia Egipcjanin) otworzył ogień z broni automatycznej do oczekujących na odprawę pasażerów izraelskiej linii EL-AL. Zanim został śmiertelnie postrzelony przez izraelskiego agenta ochrony zdołał zabić dwie osoby i kilkanaście ranić. Wydarzenia te stanowią jeszcze jeden dowód na to, jak trudnym przedsięwzięciem jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, jak bardzo aktualnym i groźnym, wymagającym permanentnego doskonalenia podejmowanych przedsięwzięć w ramach różnych obszarów mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu powietrznym, jest zjawisko terroryzmu lotniczego.

Niebawo rozwój techniki w obszarze możliwości i dostępności amatorskiego lotnictwa, komercjalizacja usług lotniczych, w tym praktycznie nieograniczone możliwości zdobycia licencji na pilotowanie statków powietrznych, ogólna dostępność do komputerowych symulatorów pilotażu wszelkiego rodzaju współczesnych samolotów pasażerskich powodują, iż potencjalni terroryści mają cały wachlarz możliwości w zdobyciu niezbędnych do przeprowadzenia ataku umiejętności. Historia współczesnego terroryzmu zanotowała już przypadki wykorzystania motolotni lub balonów, przez terrorystów palestyńskich, jako środka transportu mające-

go umożliwić terrorystom niedostrzeżone przedostanie się do miejsca ataku¹. Również przygotowania do zestrzelenia podchodzącego do lądowania lub startującego samolotu, przy wykorzystaniu ręcznych wyrzutni przeciwlotniczych, nie stanowią hipotetycznego, a realny scenariusz prób dokonania zamachu terrorystycznego.

Wydarzenia z 11 września 2001 roku dokonały diametralnego przewartościowania tak samego pojmowania zagrożenia terroryzmem we współczesnym świecie jak też sposobów i kierunków walki z tym zjawiskiem. Rola jaką mają w powstałej sytuacji zajmować siły zbrojne nabrała jakościowo nowego wymiaru. Wszystkie komponenty militarne, wchodzące w zakres pojęciowy sił zbrojnych państwa, dostosowują (rozszerzają) swoje zadania o zagadnienia zwalczania terroryzmu. Stanowi to wypadkową obecnie obowiązującej antyterrorystycznej doktryny obronnej, w której to pojęcie **walki z terroryzmem** zastąpiono pojęciem **wojny z terroryzmem**.

Swą, jakże istotną rolę, we współczesnej wojnie z terroryzmem mają wojska lotnicze i obrony powietrznej. Lotnictwo wojskowe (siły powietrzne) stanowi jeden z podstawowych rodzajów sił zbrojnych, istotny element systemu obronnego państwa i podstawowy środek odstraszenia konwencjonalnego. Lotnictwo musi być przygotowane zarówno do działań **defensywnych** (obrony powietrznej) – *spełniając funkcje manewrowego środka walki, mającego możliwości skutecznego zwalczania celów powietrznych na różnych kierunkach i wysokościach, w każdych warunkach we współdziałaniu z naziemnymi środkami obrony powietrznej, jak też ofensywnych* (odwetowych) – *jako główna siła uderzeniowa dalekosiężnego oddziaływania na obiekty przeciwnika*².

Zadania antyterrorystyczne wojsk lotniczych dotyczą zarówno przedsięwzięć o charakterze defensywnym jak też ofensywnym. Samobójcze ataki terrorystyczne z wykorzystaniem cywilnych samolotów pasażerskich sprawiły, iż wojska lotnicze muszą być przygotowane na ewentualność zestrzelenia tego typu obiektu. Podjęcie decyzji o zestrzeleniu samolotu pasażerskiego, który może być wykorzystany jak żywa bomba w ataku terrorystycznym na obiekty cywilne, rządowe bądź wojskowe związane będzie z działaniem określanym w prawie karnym jako **stan wyższej konieczności** – *działanie w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego jakimkolwiek dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa nie można uniknąć inaczej, a dobro poświęcane przedstawia wartość niższą od dobra ratowanego*³. Powyższa sytuacja nie jest wolna od dylematów natury moralnej i etycznej. Trudno byłoby jednak znaleźć jakąkolwiek alternatywę dla zapobieżenia w przyszłości tragedii podobnej do tej z 11 września.

¹ S.M. Katz, *AMAN – wywiad wojskowy Izraela*, Warszawa 1999, s. 356–357.

² R. Olszewski, *Lotnictwo w odstraszeniu militarnym*, Warszawa 1998, s. 124–125.

³ Art. 26. § 1 kodeksu karnego, [w:] *Nowy kodeks karny oraz przepisy wprowadzające nowy kodeks karny*, red. Barbara Miedziedziejew, Łódź 1997, s. 9.

Antyterrorystyczne działania ofensywne są już w praktyce realizowane przez siły powietrzne państw koalicji antyterrorystycznej w Afganistanie. Zaangażowane są w nich praktycznie wszystkie rodzaje lotnictwa wojskowego.

Przedsięwzięcia w walce z terroryzmem powietrznym nie stanowią już dziś li tylko i wyłącznie problemu agend cywilnych państwa. Wymagają skoordynowanych przedsięwzięć sił zbrojnych oraz układu pozamilitarnego na rzecz wolnej od terroryzmu przestrzeni powietrznej. Im wcześniej dokonana zostanie ocena obecnego stanu bezpieczeństwa w tym względzie, określi potrzeby, stworzy silne i przejrzyste podstawy prawne wykorzystania całego potencjału państwa (militarnego i pozamilitarnego) do walki z tym zjawiskiem, tym szybciej osiągnięte zostaną cele związane z ideą bezpiecznego nieba.

WNIOSKI I UOGÓLNIENIA

Z treści referatów i wystąpień wyłaniają się dwie grupy źródeł zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego. Część z nich można uznać za tradycyjne, a inne za nowe.

Zagrożenia tradycyjne są związane z ciągle rosnącą liczbą i różnorodnością statków powietrznych oraz ich użytkowników, cywilnych i wojskowych, wykonujących loty w przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej. Z tym zjawiskiem mamy do czynienia także w Polsce. Rośnie liczba użytkowników przestrzeni niekontrolowanej. Mamy coraz więcej prywatnych właścicieli statków powietrznych, dużo lotnisk i lądowisk lokalnych, które trudno ochraniać. Są to z natury obiektywne przyczyny narastających trudności systemowego kontrolowania przestrzeni powietrznej, na które nakładają się naruszenia przepisów lotniczych (warunków lotu) przez jej użytkowników. Masowe wykonywanie lotów sprzyja także ewentualnym naruszeniom przestrzeni powietrznej państwa.

Druga grupa zagrożeń to przestępstwa przeciw lotnictwu, w których można wyróżnić powszechnie znane porwania samolotów w celach okupu oraz najnowsze i najgroźniejsze ataki terrorystyczne – z wykorzystaniem samolotu jako „bomby” lub jako nosiciela ładunku wybuchowego, chemicznego itp.

Są to więc zagrożenia, które można nazwać „cywilnymi” i „wojskowymi”. Stanowią zagrożenie zarówno dla bezpieczeństwa państwa, jak i obywateli – ich życia i zdrowia.

Ważne są także aspekty techniczne. Rozwój techniki, szczególnie systemów informacji, to podstawa funkcjonowania współczesnego lotnictwa. Niestety, ułatwiony i dość powszechny dostęp do tej informacji (np. Internet) może być wykorzystywany w celach przestępczych. Niebagatelne znaczenie mają także „instrukcje” publikowane w prasie, np. o produkcji bomb.

Problemy bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej mają charakter interdyscyplinarny. Są one rozwiązywane na poziomach: międzynarodowym, narodowym i instytucjonalnym. Na każdym z tych poziomów tworzone są systemy, powoływane służby i opracowywane procedury związane z tym bezpieczeństwem – cywilne i wojskowe. To pokazuje złożoność systemu, a głównie problemy koordynacji tak wielu podmiotów uczestniczących w zapewnieniu bezpieczeństwa powietrznego.

Tak rozbudowany system zapewnia wszechstronną analizę i ocenę sytuacji oraz racjonalność podejmowanych decyzji. Nie ulega wątpliwości, że jest on potrzebny. System ten ma jednak zasadniczą wadę – nie zapewnia natychmiastowej reakcji na zagrożenia, co może mieć znaczenie decydujące. Stosowane w nim procedury (cywilne i wojskowe) z reguły sytuują podejmowanie decyzji i decydentów o reakcji na zagrożenia powietrzne na wysokich szczeblach organizacyjnych.

Z tak złożonej sytuacji wynika kilka istotnych wniosków:

- Konieczne jest kontynuowanie prac nad pełniejszym wkomponowaniem się w międzynarodowy, cywilny i wojskowy, system bezpieczeństwa powietrznego – pod względem prawnym, organizacyjnym i proceduralnym.

- Uwzględniając powyższe, powinniśmy jednak doskonalić i rozwijać system narodowy. Jest to nasz obowiązek. Ponadto system narodowy daje szansę opracowania rozwiązań organizacyjnych i proceduralnych zapewniających krótki czas reakcji w sytuacjach kryzysowych.

- W systemie narodowym, na wzór wojskowy, należy wyraźnie wyeksponować procedury i siły natychmiastowego oraz szybkiego reagowania.

Siły natychmiastowego reagowania to przede wszystkim stałe służby dyżurne – głównie wojskowe i paramilitarne. Ich utrzymywanie i natychmiastowa reakcja daje szansę na zlikwidowanie zagrożenia w zarodku lub w początkowej fazie. Dotyczy to zwłaszcza ataków terrorystycznych.

Jednym z głównych warunków zapewniających natychmiastową reakcję jest jasne sprecyzowanie procedury i kompetencji w zakresie podejmowania decyzji w użyciu służb dyżurnych. Decydemtem powinien być człowiek usytuowany na szczycie tych służb, na stanowisku dowodzenia, dysponujący systemem informacji i możliwością uruchamiania systemu. Nie możemy sobie pozwolić na poszukiwanie decydenta w sytuacji kryzysowej. W naszych warunkach głównym ogniwem (osią) takiego systemu powinny być wojska lotnicze i obrony powietrznej, ponieważ dysponują najlepszymi możliwościami informacyjnymi i profesjonalną kadrami.

Tak rozumiane siły natychmiastowego reagowania, poza próbą likwidacji zagrożeń w zarodku, powinny spełniać jeszcze dwie funkcje. Po pierwsze, mogą one rozpocząć akcję zapobiegania i likwidacji skutków ataku terrorystycznego lub katastrofy lotniczej – ewakuację ludności, likwidację skażeń i zakażeń itp. Po drugie, ich system informacyjny powinien umożliwiać pełne uruchomienie całego systemu reagowania kryzysowego, w skali państwa.

Aby system natychmiastowego reagowania mógł spełniać swoje zadanie, należy spełnić kilka warunków:

- a) należy jasno określić wszystkie ogniwa systemu – wojskowe i paramilitarne oraz prywatne;

- b) sprecyzować i zbudować powiązania informacyjne, zapewniające alarmowe uruchomienie systemu;

c) system powinien mieć priorytet w uzyskiwaniu informacji o zagrożeniach, także ze służb wywiadowczych, ze źródeł wojskowych i cywilnych;

d) decydenci powinni być chronieni, kiedy uruchomią system, a symptomy zagrożenia okażą się fałszywe.

Prawdopodobnie nie unikniemy częściowego sformalizowania i zetatyzowania Sztabu Kryzysowego RM. Zwoływanie Zespołu ds. Kryzysowych jest konieczne, ale powinno dotyczyć problemów ogólnych, ocen i prognoz. Reagowanie kryzysowe wymaga funkcjonowania stałego ośrodka planistyczno-koordynacyjnego.

Stoimy niewątpliwie przed problemem technicznego wyposażenia oraz standaryzacji systemów ochrony lotnisk i portów lotniczych. To wymaga nakładów finansowych, przed którymi nie uciekniemy – ani państwo, ani firmy prywatne.

Warto także przypomnieć o społecznych i ekonomicznych problemach wprowadzania nowych i doskonalenia istniejących systemów w zakresie bezpieczeństwa powietrznego. Skutkują one nie tylko kosztami ekonomicznymi, ponoszonymi przez budżet państwa, firmy przewozowe i porty lotnicze, ale powodują także konieczność ograniczania swobód obywatelskich w sytuacjach kryzysowych oraz uciążliwości związane ze wzmożoną kontrolą na lotniskach i w innych instytucjach.

Zakres, złożoność i wielowątkowość problemów bezpieczeństwa powietrznego wskazują wyraźnie na konieczność ich systemowego ujmowania i rozwiązywania. Prace nad rozwiązaniami resortowymi i instytucjonalnymi są bardzo zaawansowane, należy je kontynuować. Celowe i konieczne jest natomiast dokonanie istotnego postępu w tworzeniu jednolitego, narodowego systemu, zapewniającego szybką i skuteczną reakcję na zagrożenia powietrzne oraz wykorzystanie całego potencjału państwowego. Bezpieczeństwo powietrzne wymaga rozwiązań szczególnych (profesjonalnych, specjalistycznych), chociażby ze względu na wymagany czas reakcji na zagrożenia. Jego wkomponowanie w system reagowania kryzysowego w skali państwa będzie korzystne dla kompleksowego rozwiązywania towarzyszących mu problemów.



ISBN 83-88062-83-2

AON Wydział
Wydawniczy