

Środki umożliwiające zwalczanie terroryzmu lotniczego

Measures for the combat of aviation terrorism



Agnieszka Fortońska

Mgr, doktorantka

*Wydział Prawa i Administracji,
Uniwersytet Śląski*

Streszczenie: Autorka w opracowaniu podjęła tematykę terroryzmu lotniczego i mechanizmów jego zwalczania. Przedmiotem rozważań jest pojęcie terroryzmu lotniczego oraz jego granic. Następnie, wyodrębnione zostaną międzynarodowe konwencje, które regulują niniejsze zagadnienie np. Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach popełnionych na pokładzie statku powietrznego z 1963 r., Konwencja o zwalczaniu bezwładnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r., czy Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 1971 r. Ponadto, autorka przedstawi przykłady z orzecznictwa dotyczące terroryzmu lotniczego. Następnie, analizie poddany został wyrok polskiego oraz niemieckiego Trybunału Konstytucyjnego, który odrzuca możliwość zestrzelenia statku powietrznego, naruszającego przestrzeń powietrzną danego państwa. Szczególną uwagę autorka poświęciła kwestii dotyczącej mechanizmów służących utrzymaniu bezpieczeństwa przez państwa, linie lotnicze oraz port lotniczy. Prace wieńczą rozważania dotyczące bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

Słowa kluczowe: *Terroryzm Lotniczy; Bezpieczeństwo; Zamach*

Abstract: The author dealt with the subject of aviation terrorism and mechanisms aimed at combating it. The subject of discussion is the concept of aviation terrorism and its range. Then the author will discuss the international conventions that govern this issue, e.g. the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft of 1970 or the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation of 1971. The author will also present examples from the judicature concerning aviation terrorism. Subsequently, a ruling by the Polish and German Constitutional Tribunal which rejected the shooting of an aircraft violating the airspace of a given country will be analysed. A particular attention will be paid to the mechanisms aiming at securing the airlines and the airports by the state. The paper ends with deliberations on the air traffic safety.

Keywords: *Airport Terrorism; Security; Terrorist Attack*

Wraz ze wzrostem ruchu pasażerskiego coraz to nowe wyzwania stawiane są przed lotnictwem cywilnym, którego zadaniem jest jak w największym stopniu zapewnić ochronę osobom, które korzystają z transportu powietrznego. Momentem przełomowym, który uświadomił społeczność międzynarodową iż bezprawnych ataków można dokonać za pomocą statku cywilnego był atak terrorystyczny w 2001 roku na World Trade Center, kiedy to dwa samoloty uderzyły we wieżowce, zabijając zarówno osoby na pokładzie, w budynkach, jak i na ziemi [1]. To nagłe i niespodziewane wydarzenie spowodowało konieczność regulacji kwestii dotyczących zwalczania terroryzmu oraz bezpieczeństwa m.in. w

portach lotniczych, czy na pokładzie statku powietrznego [2].

Pojęcie terroryzmu lotniczego i jego granice

Mimo, iż zjawisko terroryzmu rozwinęło się na przestrzeni wieków to prawo międzynarodowe do tej pory nie skonkretyzowało tego pojęcia, a tym bardziej jego odmiany jaką jest terroryzm lotniczy [3]. Nie mniej jednak piśmiennictwo wypracowało kilka definicji określających ten czyn [4]. Według A. Glena terroryzm lotniczy to składowa terroryzmu, której działania skierowane są na organizacje, aparaturę, osoby prowadzące i korzystające z działalności lotniczej [5]. Z kolei Z.

Garlicki określał te zjawisko jako akty terroryzmu międzynarodowego, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego [6]. Tym samym można uznać, iż ostrze tego rodzaju bezprawnego działania jest skierowane na szeroko pojęte lotnictwo, począwszy od portu oraz linii lotniczych, skończywszy na organizacjach takich jak np. agencje żeglugi powietrznej. Jednakże należy zaznaczyć, że każdy powyżej wspomniany obiekt terroryzmu lotniczego posiada odrębne systemy zabezpieczeń, czy regulacje prawne, których celem jest zwalczanie terroryzmu u podstaw. W przypadku portów lotniczych najbardziej narażonym miejscem na atak jest strefa publiczna lotniska, do której

ma dostęp każda osoba, nie mająca statusu pasażera. Mimo, iż na tym terenie istnieje monitoring, to szybkość reakcji służb na jakiegokolwiek zagrożenie może być opróżniona. Tak było w przypadku ataków terrorystycznych w 2016 r. w Porcie Lotniczym Zaventem w Brukseli [7], czy Atatürk w Stambule. W wyniku zorganizowanego działania terrorystów śmierć poniosło wiele ludzi. Należy podkreślić, iż w obu sytuacjach zamachowcy swobodnie weszli na teren terminalu pasażerskiego mając przy sobie materiały wybuchowe, które potem zdetonowali. Ostatnie wydarzenia nie były odosobnionymi aktami terroru, ponieważ w historii lotnictwa zostały już wcześniej odnotowane zamachy na miejsce użyteczności publicznej jakim jest lotnisko (np. lotniska w Atenach w 1968 r., czy w Zurychu w 1969 r.). Oprócz powyższego narażony na ingerencję z zewnątrz jest pokład statku powietrznego, a razem z nim pasażerowie oraz załoga. Uprowadzenia samolotów cywilnych, czyli powietrzny hijacking został zapoczątkowany w 1931 roku, kiedy to maszyna lotnicza została oprowadzona przez peruwiańskich rewolucjonistów. Następnymi bezprawnymi zachowaniami na pokładzie statku były począwszy od uprowadzenia samolotu: PLL LOT w 1969 r., Ethiopian Airlines w 1996 r., czy w 2014 r., skończywszy na linii Afriqiyah Airways oraz linii EgyptAir w 2016 r. [8].

Międzynarodowe prawo antyterrorystyczne

Bezpieczeństwo jest kwestią priorytetową zarówno dla przewoźników, organizacji, jak i zarządzających portami lotniczymi. Poprzez ciągłe szkolenia załóg lotniczych, wprowadzanie nowych regulacji prawnych, czy technicznych oraz realizację zaleceń sugerowanych w raportach przez państwowe komisje badające wypadki lotnicze, przemysł lotniczy dąży do zabezpieczenia życia i mienia pasażerów korzystających z transportu powietrznego. Pierwszymi międzynarodowymi konwencjami, które odnosiły

się do kwestii bezpieczeństwa były:

- Konwencja chicagowska i załącznik 17 [9],
- Konwencja o przestępstwach i niektórych innych czynach popełnionych na pokładzie samolotu powietrznego [10],
- Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi [11],
- Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego [12],
- Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo uzupełniającej Konwencję montrealską z 1971 r. [13].
- Konwencja pekińska z 2010 r., zastępująca Konwencję montrealską z 23 września 1971 r. [14],
- Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzony w Pekinie dnia 10 września 2010 r. [15].

Konwencja chicagowska uregulowała istotne kwestie dotyczące lotnictwa cywilnego. Przede wszystkim na mocy tego dokumentu ustalono, że każde państwo ma całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium (art. 1). Tym samym może ono ustanowić specjalne strefy, nad którymi ze względu na konieczność wojskową lub bezpieczeństwa publicznego, samoloty innych państw nie mogą odbywać lotów (art. 9). Ponadto społeczność międzynarodowa zdecydowała o utworzeniu art. 3 bis, który nakazuje aby państwa powstrzymywały się od używania broni przeciwko cywilnym statkom oraz w sytuacji, kiedy nastąpi przechwycenie samolotu naruszającego przestrzeń powietrzną dążyły do zapewnienia bezpieczeństwa zarówno pasażerów, jak i maszyny. Konieczność dodania tego artykułu powstała z uwagi na przypadki dokonywania zestrzeleń cywilnych statków powietrznych np. El Al Lot 402 w 1955 r., Libyan Airlines lot 114 w 1973 r., Korean Air Lines lot 007

w 1983 roku. Należy zauważyć, iż mimo wskazanej regulacji czasami dochodzi to tego typu zdarzeń np. jak w 2014 roku, kiedy samolot linii Air Malaysia został trafiony pociskiem. Ponadto na tym etapie słuszne jest wskazanie, iż po atakach na World Trade Center w 2001 roku wiele państw stworzyło przepisy zezwalające na zestrzelenie obcego statku powietrznego, który naruszył ich przestrzeń powietrzną. Takimi państwami między innymi była Polska (art. 122a ustawy Prawo lotnicze [16]) oraz Niemcy [17]. Wspomniane regulacje długo nie funkcjonowały w ustawodawstwie tych krajów, bowiem zostały uznane przez Trybunały Konstytucyjne obu państw za niezgodne, nieproporcjonalne i godzące w życie ludzkie [18]. Oprócz wskazanych powyżej przepisów Konwencji chicagowskiej istotne regulacje prawne, dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, znajdują się w załączniku nr 17 do tego dokumentu [19]. Celem państw jest zapobieganie wniesieniu na pokład statku powietrznego materiałów wybuchowych, broni, która mogłaby zagrozić życiu pasażerów. Ponadto zadaniem sygnatariuszy konwencji jest zapewnienie bezpieczeństwa w strefach operacyjnych portów lotniczych poprzez kontrolę dostępu do tych miejsc. Proces ten polega na weryfikacji tożsamości, czy uprawnień. Oprócz powyższego obszarami, które wymagają szczególnej uwagi ze strony państw są:

- statki powietrzne,
- pasażerowie i ich bagaż kabinowy,
- bagaże rejestrowane,
- ładunki, poczta i inne towary,
- specjalne kategorie pasażerów,
- tereny użytkowe lotniska,
- cyberzagrożenia.

W przypadku statków powietrznych państwa muszą sprawdzić lub przeszukać statek. Nadto zadaniem przewoźników lotniczych jest usunięcie wszystkich przedmiotów pozostawionych przez pasażerów na pokładzie. Z kolei każdy podróżujący musi zostać poddany kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym przed lotem. Weryfikacja ta polega na sprawdzeniu tożsa-

mości zgodnych z ważnym dokumentem takim jak paszport, czy dowód osobistych. Oprócz tego każda osoba jest kontrolowana za pomocą detektorów metali, a bagaż podręczny jest prześwietlany za pomocą urządzenia rentgenowskiego.

Kolejnym elementem, co do którego są stosowane środki ochrony jest bagaż rejestrowany umieszczany pod pokładem statku powietrznego. Na tym etapie zasadne jest wskazanie, iż przewoźnik lotniczy nie może przewozić bagażu bez jego właściciela. Taki obowiązek powstał po katastrofie lotniczej nad Lockerbie w 1988 roku, kiedy to zostały naruszone zasady bezpieczeństwa przez pracowników linii, którzy zgodzili się na transport bagażu bez pasażera na pokładzie. Skutkiem ich decyzji był wybuch bomby, całkowite zniszczenie samolotu oraz śmierć wszystkich lecących tym lotem i osób znajdujących się na ziemi. Tym samym w przypadku, gdy pasażer odbywa lot z przesiadkami i nie zdąży dotrzeć na czas odprawy, a jego bagaż został już umieszczony na pokładzie statku powietrznego, konieczne jest wypakowanie go.

Ładunki, poczta oraz inne towary powinny przejść kontrolę bezpieczeństwa, która zweryfikuje czy mogą być przewożone. W tym wypadku zarówno przewoźnicy lotniczy, zarządzający portem lotniczym, agenci, czy nadawcy przesyłki powinni przestrzegać zasad transportu i chronić przed bezprawną ingerencją z zewnątrz. Niestety, w historii lotnictwa miały miejsce katastrofy lotnicze, których przyczyną był przewożony ładunek na pokładzie. Przykładami są lot samolotu Valuejet 592 w 1996 r., czy National Airlines 102 w 2013 roku. W pierwszym przypadku transportowane butle z tlenem, które nie były zabezpieczone aktywowały się i wywołały pożar, który rozprzestrzenił się na całą maszynę powietrzną [20]. Z kolei w 2013 roku podczas przewożenia opancerzonych samochodów wiązania, trzymające te ładunki zostały rozerwane, skutkiem czego było przemieszczenie się ich i uszkodzenie maszyny, która straci-

ła sterowność. Jak zostało ustalone przez komisję badającą ten wypadek, do umocowania towaru użyto niewystarczającej ilości wiązań oraz przekroczono jego wagę [21]. Tym samym z punktu widzenia bezpieczeństwa istotne jest informowanie przewoźników lotniczych o transportowanych produktach oraz przestrzeganie ustalonych norm dotyczących przewozu określonych rzeczy, co może zapobiec wielu wypadkom lotniczym.

Kolejną kwestią poruszaną w załączniku nr 17 do Konwencji chicagowskiej jest stosowanie środków ochrony co do specjalnej kategorii pasażerów, do której należą osoby objęte postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi. Przy transporcie takich uciążliwych pasażerów konieczna jest obecność funkcjonariuszy warty ochronnej oraz poinformowanie przewoźnika oraz dowódcy statku o liczbie oraz miejscu siedzenia wyżej wspomnianych osób. W pozostałych obszarach takich jak tereny użytkowe lotniska oraz cyberzagrożenia załącznik nr 17 do Konwencji chicagowskiej wskazuje na konieczność uregulowania środków służących ochronie zarówno strefy operacyjnej lotniska, jak i systemów informacji i technologii komunikacyjnych.

Innym dokumentem odnoszącym się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest Konwencja Tokijska podpisana w 1963 roku, na mocy której dowódcy, załódze i pasażerom (w szczególnych przypadkach) zostało przyznane uprawnienie do podejmowania środków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa statku powietrznego. Tym samym wskazane osoby mogą stosować środki przymusu w stosunku do osoby, która dokonała bezprawnego zachowania podczas lotu zagrażającego życiu osób albo mienia znajdującego się na pokładzie (art.11). Oprócz powyższego należy wspomnieć, iż konwencja ma zastosowanie do przestępstw uregulowanych w prawie karnym, jak i do czynów, które mogą narazić na niebezpieczeństwo lub naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie. Przy-

kładem sytuacji, w której załoga oraz pasażerowie statku zareagowali zgodnie z przepisami konwencji jest obездwładnienie osoby, która podczas lotu próbuje otworzyć drzwi samolotu.

Następnym aktem międzynarodowym, który został uregulowany była Konwencja Haska z 1970 roku. Dokument ten rozwinął postanowienia zawarte w Konwencji Tokijskiej między innymi poprzez dokładne określenie przestępstwa, które popełnianie jest w czasie lotu samolotem. Zgodnie z art. 1 przestępstwem jest zawładnięcie statkiem powietrznym lub przejęcie nad nim kontroli albo usiłowanie dokonania takiego czynu. Powyższe zachowanie musi być bezprawne, dokonane przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w innej formie zastraszania. Ponadto penalizowane jest współdziałanie z osobą, która popełnia lub próbuje popełnić taki czyn. Za pomocą niniejszej konwencji określono również kwestie dotyczące ścigania, osądzenia i skazania sprawcy.

Aktem międzynarodowym, który wyodrębnił szczegółowy katalog przestępstw popełnianych w czasie lotu samolotem jest Konwencja Montrealska z 1971 roku. Wedle art. 1 czynami, które podlegają karze są np. dokonanie aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie, zniszczenie statku, umieszczenie urządzeń lub substancji, które mogą spowodować uszkodzenie samolotu. Należy mieć na uwadze, iż oprócz wskazanych powyżej bezprawnych zachowań, istnieją jeszcze inne czyny, które zostały wprowadzone przez Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo uzupełniający Konwencję montrealską z 1971 roku. Są nimi:

- dokonanie aktu przemocy (wobec osoby na terenie portu lotniczego), które może spowodować poważne zranienie lub śmierć.
- niszczenie lub poważne uszkodzenie mienia portu lotniczego lub samolotu niebędącego w służbie, znajdującego się na lotnisku,
- zakłócanie funkcjonowania portu

lotniczego.

Ostatnimi międzynarodowymi aktami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego są Konwencja i protokół podpisany w Pekinie w 2010 roku. Trzeba zaznaczyć, iż to rozwój techniczny oraz informatyczny miał wpływ na ustanowienie niniejszych regulacji bowiem wskazane dokumenty zostały dostosowane do obecnych zagrożeń dla transportu powietrznego. Obecnie celem ataków terrorystów są złożone systemy nawigacyjne znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, czy w portach lotniczych. W ten sposób przestępstwa można dokonać będąc w dowolnie wybranym miejscu, za pomocą środków technicznych, które pozwalają na wykonywanie kontroli nad samolotem. Takie działania penalizuje Protokół, który rozszerza definicję przestępstwa na czyny nie tylko dokonane na pokładzie statku powietrznego, ale też poza nim.

Z kolei Konwencja pekińska wprowadza odpowiedzialność karną nie tylko za sprawstwo, ale także za sprawstwo kierownicze, czy współsprawstwo. Ponadto podlegają karze pomocnictwo oraz wejście w porozumienie [22]. Aktualnie oba dokumenty nadal czekają na ratyfikację przez dwadzieścia dwa państwa. Zważywszy na przedstawione powyżej regulacje międzynarodowe należy wspomnieć, iż państwa zawierają także ze sobą dwustronne umowy międzynarodowe, aby szczegółowo uregulować kwestie dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwu cywilnemu.

Prawo unijne dotyczące bezpieczeństwa

Oprócz przepisów o zasięgu międzynarodowym można wyróżnić akty prawne, które zostały uregulowane na szczeblu europejskim. Przede wszystkim są nimi:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2320/2002 [23],
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) nr 300/2008 [24],

- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 [25],
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 185/2010 [26].

Powstanie pierwszego ze wskazanych dokumentów było odpowiedzią na ataki terrorystyczne dokonane w 2001 roku, które wywołały oburzenie społeczności międzynarodowej. W skutek tych wydarzeń postanowiono o utworzeniu konwencji, który nakazywałaby wprowadzenie krajowych programów ochrony bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Oprócz powyższego państwa muszą ustalić wspólne normy oraz mechanizmy dotyczące środków bezpieczeństwa. Ponadto konieczne jest powołanie organu, którego zadaniem byłaby koordynacja oraz kontrola realizowania programów ochrony lotnictwa cywilnego. Również strony konwencji mogą ustanowić bardziej rygorystyczne środki zapewniające bezpieczeństwo od tych wskazanych we wspomnianym dokumencie (art.6). Rozporządzenie nr 300/2008 w porównaniu do wcześniejszego, ma rozbudowany słowniczek ustawowy (art. 3), dzięki czemu użyte sformułowania są wyrażone w sposób jasny i nie ma co do nich wątpliwości. Zarówno pierwsze (art. 1), jak i drugie (art. 1) rozporządzenie posługuje się podobnymi środkami do osiągnięcia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Tak samo jak w Rozporządzeniu nr 2320/2002 każde państwo powołuje organ, który ma obowiązek koordynacji oraz monitorowania wykonywania środków zapewniających ochronę lotnictwa (art. 9).

Z kolei Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 oraz nr 185/2010 nakazuje wprowadzenie metod wykrywania płynnych materiałów wybuchowych oraz sugeruje dodanie niezbędnych, nowych pozycji przedmiotów, których przewóz jest zabroniony. Zarówno w pierwszym, jak drugim dokumencie ustanowiono szczegółowe środki w celu wdrożenia wspólnych, podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji.

Przepisy krajowe

Oprócz aktów prawnych o randze międzynarodowej istnieją także regulacje krajowe odnoszące się do kwestii ochrony lotnictwa cywilnego takie jak np. ustawa Prawo lotnicze (art. 186 – 189a), czy Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, które określa szczegółowo jakie działania należy wykonać w porcie lotniczym lub w stosunku do pasażera, bagażu rejestrowanego, podręcznego, ładunku, aby lotnictwo cywilne było bezpieczne [27]. Zgodnie z art. 2 ustawy Prawo lotnicze aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający np. na użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osób znajdujących się na pokładzie, zniszczeniu statku powietrznego lub uszkodzeniu, umieszczeniu na pokładzie przedmiotu, który może zagrozić bezpieczeństwu innych osób. Tym samym należy zaznaczyć, iż wskazana definicja jest podobna do zawartej w załączniku nr 17 do Konwencji chicagowskiej. Ponadto polska ustawa reguluje kwestie umieszczania na pokładzie statku powietrznego warty ochronnej pełnionej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej. Taki obowiązek musi spełnić przewoźnik lotniczy, kiedy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uzna, iż wykonywany lot jest lotem wysokiego ryzyka (art.186a). Nie mniej jednak zakres semantyczny pojęcia lotu wysokiego ryzyka budzi wątpliwości, z uwagi na brak legalnej definicji tego określenia, która wskazywałaby na cechy charakterystyczne mogące odróżnić go od standardowego lotu. Mimo wszystko należy przyjąć, iż Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zakwalifikować jako lot wysokiego ryzyka każdy lot, który może być zagrożony prawdopodobieństwem wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji. Taka też definicja znajdowała się w nieobowiązującym już Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 roku [28].

Środki ochronne stosowane w portach lotniczych

Zarówno państwa, jak i linie lotnicze stosują metody, które mają na celu zniwelowanie ryzyka bezprawnej ingerencji (osób z zewnątrz) w porcie lotniczym, który jest miejscem użyteczności publicznej. To tam rozpoczyna lub kończy się podróż wielu pasażerów. Po pierwsze osoba, która zakupiła bilet na dany lot udaje się z parkingu lotniska do terminalu pasażerskiego, który jest ogólnodostępny. W tej strefie zarówno pasażer, jak i inne osoby mogą przebywać, czekając na dokonanie odprawy. Istotną kwestią jest niepozostawianie bagażu bez żadnej opieki, ponieważ może to zostać uznane za próbę podłożenia ładunku wybuchowego. Następnym etapem jest check-in, kiedy to pracownicy danej linii lotniczej sprawdzają zgodność danych znajdujących się na bilecie z dokumentem tożsamości. W czasie odprawy nadajemy bagaż rejestrowany, a bagaż podręczny zabieramy ze sobą. Kolejnym krokiem jest przejście przez kontrolę bezpieczeństwa zarówno pasażera, jak i bagażu podręcznego. Pracownicy lotniska przede wszystkim dokonują manualnego sprawdzenia osób przechodzących przez bramki magnetyczne. Z kolei bagaż podręczny podlega weryfikacji ręcznej oraz za pomocą urządzenia rentgenowskiego. W przypadku wykrycia niedozwolonych przedmiotów, przez operatora kontroli bezpieczeństwa, następuje ich usunięcie. Obecnie każda linia lotnicza na stronie internetowej zamieszcza ogólne warunki przewozu bagażu podręcznego i rejestrowanego, w których wyszczególnione jest co można przewozić na pokładzie statku powietrznego, a czego nie. Oprócz powyżej wskazanych środków ochronnych można korzystać z pomocy wyszkolonych psów, których zadaniem jest wykrycie materiałów wybuchowych. Po przejściu tego etapu, pasażer kieruje się do strefy wydzielonej tylko dla podróżujących, a tam po raz ostatni przed odlo-

tem następuje sprawdzenie biletów i dokumentów. Na uwagę zasługuje też fakt, iż kontrola załóg lotniczych, czy pracowników lotniska wykonywana jest na takich samych zasadach jak weryfikacja pasażerów i ich bagażu. Ponadto każdy musi okazać kartę identyfikacyjną członka załogi albo ważną przepustkę. Zważywszy na wskazane wyżej etapy przemieszczania się pasażera w porcie lotniczym należy uznać, iż każde miejsce może być podatne na ingerencję z zewnątrz. Pierwszym z nich jest parking, do którego każdy ma dostęp po uiszczeniu opłaty. Tym samym w przypadku planowania bezprawnego ataku na obszarze portu lotniczego, zamachowcy mogą rozpocząć atak właśnie w tym miejscu poprzez np. ostrzał osób znajdujących się w ich zasięgu albo umieszczenie materiału wybuchowego. Tak było w przypadku ataku na lotnisko Atatürk w Stambule w 2016 roku, kiedy jednym z celów terrorystów był parking lotniskowy. Po drugie, terminal pasażerski jest często wybieranym celem ataku terrorystycznego z uwagi na łatwość dostępu i brak czujników przed wejściem do tej strefy, które wyczuwałyby metal albo materiały wybuchowe. W roku 1985 niemalże w tym samym czasie dokonano dwóch aktów terroryzmu na pasażerów będących w strefie ogólnodostępnej. Zamachowcy otworzyli ogień w kierunku osób czekających na lot. Po tych wydarzeniach rodziny ofiar próbowały dochodzić roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika lotniczego na podstawie art. 17 Konwencji montrealskiej [29]. Nie mniej jednak zapewnienie bezpieczeństwa na we wszystkich etapach podróży pasażera może być utrudnione z uwagi na okoliczności, których nie można przewidzieć:

- możliwość współdziałania osoby planującej zamach z innym pracownikiem lotniska,
- rozwój techniki wykorzystywany przez terrorystów przy konstrukcji materiałów wybuchowych, których nie są w stanie wykryć detektory metali, czy urządzenia rentge-

nowskiej,

- możliwość dokonania samobójczego aktu przez członka załogi samolotu np. katastrofa lotu Germanwings 9525 w 2015 roku.

Środki ochronne stosowane na pokładzie statków powietrznego

Oprócz mechanizmów ochronnych stosowanych w portach lotniczych istnieją systemy zapewniające bezpieczeństwo na pokładzie statku powietrznego. Poprzez wzmożony ruch migracyjny i możliwość przemieszczania się osób które są podejrzane o działalność terrorystyczną albo przynależność do takiej organizacji, społeczność międzynarodowa zdecydowała o wprowadzeniu w życie: Dyrektywy Rady nr 2004/82, która zobowiązuje przewoźników lotniczych do przesyłania dodatkowych informacji o pasażerach (API-Advance Passenger Information) [30] oraz Dyrektywy Parlamentu Europejskiego z 2016 r. [31] danych PNR (Passenger Name Record – Dane Rejestrowe Nazwisk Pasażerów) [32]. Na tym etapie należy podkreślić, iż polska ustawa Prawo lotnicze (art. 202a-202d) implementowała obowiązek przekazywania informacji dotyczących pasażerów znajdujących się na pokładzie statków powietrznych, które będą lądowały na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Tym samym przewoźnik lotniczy po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów konkretnego lotu, nie później niż w chwili startu przekazuje informację o osobach będących na pokładzie, komendantowi placówki Straży Granicznej, który przechowuje oraz usuwa dane (nie później niż po upływie 24 godzin od ich przekazania). Ponadto stosowanymi środkami zapewniającymi bezpieczeństwo na pokładzie statku powietrznego są:

- umieszczanie uzbrojonych funkcjonariuszy,
- szkolenie załóg lotniczych na wypadek bezprawnej ingerencji z zewnątrz,
- wydzielenie miejsca dla załogi od-

dzielonego pancernymi drzwiami. Po atakach na World Trade Center zdecydowano o zainstalowaniu pancernych drzwi oddzielających kokpit od pozostałej części samolotu. Ponadto w kokpicie została umieszczona kamera, która zapewnia podgląd na osoby, które chcą wejść do kokpitu. Zarówno cabin crew, jak i piloci mają kod dostępu umożliwiający otwarcie drzwi. Jednakże wpisanie odpowiedniego ciągu cyfr nie pozwala na dostanie się do środka bowiem w kokpicie znajduje się jeszcze mechanizm odblokowujący drzwi i to piloci decydują komu je otworzyć. Istotnym wydarzeniem, które wywołało dyskusję dotyczącą funkcjonowania wspomnianego wyżej zabezpieczenia była katastrofa lotu Germanwings 9525 w 2015 roku, kiedy to drugi pilot po opuszczeniu kokpitu przez dowódcę statku powietrznego, dokonał samobójczego aktu poprzez skierowanie samolotu w Alpy. W skutek tego wypadku śmierć poniosło 150 osób, a Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego zaleciła, aby podczas każdej fazy lotu w kokpicie, przebywały co najmniej dwie osoby, w tym jeden wykwalifikowany pilot. Należy zaznaczyć, iż wiele linii wprowadziło takie regulacje w swoich wewnętrznych przepisach. Głównym celem wprowadzenia tego typu postanowień jest uniknięcie sytuacji, w której w kokpicie pozostaje tylko jedna osoba mogąca spowodować niebezpieczeństwo na maszynę. W momencie opuszczenia kokpitu przez jednego z pilotów jego miejsce zajmuje członek personelu pokładowego, który jest uprawniony do podjęcia odpowiednich kroków w celu zapobiegnięcia bezprawnym działaniom osoby będącej za sterami. W ten sposób przewoźnicy lotniczy próbują zwiększyć ochronę pasażerów, którzy znajdują się na pokładzie statku powietrznego.

Podsumowanie

Biorąc pod uwagę wszechobecne zjawisko terroryzmu lotniczego nale-

ży podkreślić, iż celem społeczności międzynarodowej jest zwalczanie wszelkich bezprawnych aktów skierowanych w stronę osób, czy mienia państwa. Nie bez przyczyny przyjęte jest, iż wszelkie zalecenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa są następstwem wypadków lotniczych. Wtedy też dochodzi do wprowadzenia nowych regulacji, które zostały zaproponowane przez komisję ds. badania wypadków lotniczych. Mimo wszystko transport lotniczy jest nadal jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Na taki stan faktyczny składa się wiele czynników m.in. stosowane środki ochrony w portach lotniczych, czy na pokładzie statku powietrznego. Dzięki tworzeniu i uzupełnianiu regulacji prawnych w konwencjach, protokołach lub rozporządzeniach, państwa dostosowują postanowienia w nich zawarte do istniejących warunków. Jak już wspomniano wyżej, każdy etap podróży pasażera w porcie lotniczym albo poza nim jest narażony na ingerencję z zewnątrz, dlatego też należy zwalczać terroryzm lotniczy wszelkimi dostępnymi środkami zarówno prawnymi, jak i technicznymi. Nie ulega wątpliwości, że wraz z rozwojem technik stosowanych przez terrorystów, lotnictwo cywilne będzie stosowało nowe metody ochrony pasażerów.

Jednakże nie można przyjąć, iż obecne systemy zwalczające terroryzm lotniczy są na tyle wystarczające, aby nie móc wprowadzić do nich zmian. Istotną kwestią, możliwą do rozważenia jest instalacja czujników metali przy wjeździe na parking lotniska, czy na halę ogólnodostępną. Ponadto należy zastanowić się jak można zapobiec cyberaktom terroryzmu lotniczego na systemy zainstalowane zarówno na statku powietrznym, jak i w porcie, ponieważ ingerencja taka może zakłócić funkcjonowanie lotniska, czy przepływ informacji pomiędzy wieżą kontrolną, a samolotem. Jednocześnie słuszne jest stwierdzenie, iż terroryzmu lotniczego można dokonać za pomocą dronu, który będzie zdalnie sterowany przez osobę

chcąca dokonać zamachu. Wszystkie przedstawione sytuacje wymagałyby szczegółowej regulacji, która wprowadzałaby środki prawne oraz techniczne mające na celu zwalczanie terroryzmu lotniczego, przejawiającego się w różnych formach.

Reasumując, wedle zasady dynamiki Newtona każda akcja powoduje reakcję [33]. Tym samym przenosząc to na grunt lotnictwa cywilnego można słusznie wskazać, iż każdy bezprawny akt terrorystów będzie pociągał za sobą wspólne działania państw, których głównym celem jest zwalczanie terroryzmu lotniczego oraz zwiększenie bezpieczeństwa transportu lotniczego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Konert A., Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego, Wolters Kluwer, s. 285-349;
- [2] Siadkowski A. K., Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego, Wyższa Szkoła Biznesu, s. 41.
- [3] Konert A., Terroryzm lotniczy – problematyka kompensacji szkód, Państwo i Prawo, 2013, nr 3, s. 76-77.
- [4] Wiak K., Definicja terroryzmu-cechy charakterystyczne i kwestie sporne, W: Czebotar Ł., Hyps S., Wiak K., Środki przeciwdziałania terroryzmowi w prawie karnym, KUL, s. 13-31.
- [5] Glen A., Terroryzm lotniczy, Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania, Akademia Obrony Narodowej, s. 12.
- [6] Garlicki Z., Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, s. 32.
- [7] Osiecki M., Zamachy na port lotniczy w Brukseli – prawo międzynarodowe i europejskie wobec zdarzenia, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny, 2017, nr 2(6), s. 62-63.

- [8] Fortońska A., *Terroryzm lotniczy – zarys problematyki*, Przegląd Prawniczy Europejskiego Stowarzyszenia Studentów ELSA Poland, 2015, z. III, s. 136-137.
- [9] Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U.1959.35.212 zał.
- [10] Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., Dz.U.1971.15.147 zał.
- [11] Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Dz.U.1972.25.181 zał.
- [12] Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Dz.U.1976.8.37 zał.
- [13] Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisana w Montrealu dnia 23 września 1971 r., sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., Dz.U. 2006 nr 48 poz. 348.
- [14] Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów związanych z międzynarodowym lotnictwem cywilnym, sporządzona w Pekinie dnia 10 września 2010, zastępująca Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_convention_multi.pdf, 15.10.2017 r.
- [15] Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzony w Pekinie dnia 10 września 2010 r., https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_protocol_multi.pdf, 15.10.2017 r.
- [16] Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz.U.2017.959 j.t.
- [17] Ustawy z dnia 11 stycznia 2005 r. o bezpieczeństwie żeglugi powietrznej, BGBl. I, s. 78; niem. Luft-sicherheitsgesetz.
- [18] Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r., K 44/07, OTK-A 2008/7/126, Dz.U.2008 poz. 177 nr 1095; Wyrok Federalnego Trybunału Konstytucyjnego z 15 lutego 2006 r., 1 BvR 357/05.
- [19] <https://www.poczta-polska.pl/hermes/uploads/2015/06/Za%C5%82%C4%85cznik-17-do-Konwencji-Chicagowskiej.pdf>, 15.10.2017 r.
- [20] <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19960511-0>, 15.10.2017 r.
- [21] <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20130429-0&lang=de>, 15.10.2017 r.
- [22] Walulik J., *Pekińska reforma lotniczego prawa karnego – geneza, istota, rekomendacje*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, 2013, z. 3, s. 41-46.
- [23] Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U.U.E.L.2002.355.1.
- [24] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U.U.E.L.2008.97.72.
- [25] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U.U.E.L.2009.91.7.
- [26] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U.U.E.L.2010.55.1.
- [27] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U.2016.1519.
- [28] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, Dz.U.03.160.1549.
- [29] Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montreal-ska), Dz.U.U.E.L.2001.194.39; 900 F. 2d 8 - Buonocore III v. Trans World Airlines Inc, <https://openjurist.org/900/f2d/8/buonocore-iii-v-trans-world-airlines-inc>, 15.10.2017 r.
- [30] Dyrektywa Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów, <https://publications.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/140d3b9c-f346-4c9d-96ec-f4f8f904ec2b/language-pl>, 15.10.2017 r.
- [31] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) 2017/458 z dnia 15 marca 2017 r., zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/399 w odniesieniu do zintensyfikowania odpraw na granicach zewnętrznych z wykorzystaniem odpowiednich baz danych, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0458>, 15.10.2017 r.
- [32] Kunert – Diallo A., *Kontrola tożsamości w przewozie lotniczym*, W: Dynia E., Brodowski L., *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2017, s. 78-93.
- [33] <http://www.fizykon.org/dynamika/>, 15.10.2017 r.