

**UNIWERSYTET KOMISJI EDUKACJI NARODOWEJ  
W KRAKOWIE**

---

---

**WYDZIAŁ NAUK SPOŁECZNYCH  
Instytut Bezpieczeństwa i Informatyki**

**Łukasz Dzik**

**Współczesne aspekty zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce**

Praca doktorska  
napisana pod kierunkiem  
prof. dr hab. Olgi Wasiuty

---

---

KRAKÓW 2025

## Spis treści

<b>WSTĘP.....</b>	<b>3</b>
<b>ROZDZIAŁ I. ZAŁOŻENIA METODOLOGICZNE BADAŃ.....</b>	<b>6</b>
1.1. SYTUACJA PROBLEMOWA.....	6
1.2. CELE I PROBLEMY BADAWCZE, HIPOTEZY BADAWCZE, PRZEDMIOT BADAŃ.....	12
1.3. ZAŁOŻENIA I OGRANICZENIA BADAWCZE, ORGANIZACJA I PRZEBIEG BADAŃ.....	14
1.4. METODY, TECHNIKI I NARZĘDZIA BADAWCZE.....	15
1.5. PROBLEMATYKA LITERATURY PRZEDMIOTU BADAŃ.....	17
<b>ROZDZIAŁ II. IDENTYFIKACJA WSPÓŁCZESNYCH ZAGROŻEŃ TERRORYZMEM POWIETRZNYM.....</b>	<b>20</b>
2.1. GENEZA TERRORYZMU POWIETRZNEGO.....	21
2.2. UWARUNKOWANIA I TYPOLOGIA ZAGROŻEŃ TERRORYZMEM POWIETRZNYM.....	38
2.3. ZAGROŻENIA TERRORYSTYCZNE STATKÓW POWIETRZNYCH.....	49
2.4. INNE ZAGROŻENIA TERRORYZMU POWIETRZNEGO.....	65
2.5. ZAGROŻENIA TERRORYSTYCZNE LOTNICZEJ INFRASTRUKTURY NAZIEMNEJ.....	78
2.6. WNIOSKI.....	86
<b>ROZDZIAŁ III. PODSTAWY PRAWNE ZWALCZANIA TERRORYZMU POWIETRZNEGO ORAZ BEZPIECZEŃSTWO POWIETRZNE W KRAJOWYCH STRATEGIACH I PROGRAMACH.....</b>	<b>91</b>
3.1. ZWALCZANIE TERRORYZMU POWIETRZNEGO W AKTACH PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO.....	92
3.2. ZWALCZANIE TERRORYZMU POWIETRZNEGO W POLSKIM PRAWODAWSTWIE.....	122
3.3. PRZEPISY PRAWNE DOTYCZĄCE UŻYCIA WYBRANYCH PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA ZWALCZANIE TERRORYZMU POWIETRZNEGO.....	136
3.4. BEZPIECZEŃSTWO POWIETRZNE W KRAJOWYCH STRATEGIACH I PROGRAMACH.....	166
3.5. WNIOSKI.....	190
<b>ROZDZIAŁ IV. ORGANIZACJA I FUNKCJONOWANIE WYBRANYCH PODMIOTÓW W ZAKRESIE ZWALCZANIA WSPÓŁCZESNYCH ZAGROŻEŃ TERRORYZMU POWIETRZNEGO.....</b>	<b>199</b>
4.1. WYBRANE CYWILNE I WOJSKOWE PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA ZWALCZANIE TERRORYZMU POWIETRZNEGO W SYSTEMIE ANTYTERRORYSTYCZNYM RP.....	200
4.2. WYKORZYSTANIE SIŁ I ŚRODKÓW WYBRANYCH PODMIOTÓW W OBSZARACH ZWALCZANIA WSPÓŁCZESNYCH ZAGROŻEŃ TERRORYZMU POWIETRZNEGO.....	210
4.3. DZIAŁANIA PREWENCYJNE WYBRANYCH PODMIOTÓW W ZAKRESIE ZAPOBIEGANIA TERRORYZMOWI POWIETRZNEMU.....	228
4.4. LOTNICZA WSPÓŁPRACA CYWILNO-WOJSKOWA W ZWALCZENIU WSPÓŁCZESNYCH ZAGROŻEŃ TERRORYZMU POWIETRZNEGO.....	233
4.5. SIŁY ZBROJNE RP W ZWALCZANIU TERRORYZMU POWIETRZNEGO W RAMACH ZINTEGROWANEGO SYSTEMU OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWRAKIETOWEJ NATO.....	244
4.6. DOSKONALENIE I ANALIZA ZMIAN WYBRANYCH PODMIOTÓW W FAZACH DZIAŁANIA ANTYTERRORYSTYCZNEGO PODCZAS ZAGROŻEŃ TERRORYZMEM POWIETRZNYM.....	249
4.7. WNIOSKI.....	264
<b>ZAKOŃCZENIE.....</b>	<b>270</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>276</b>
<b>SPIS RYSUNKÓW.....</b>	<b>292</b>
<b>WYKAZ SKRÓTÓW.....</b>	<b>292</b>

## WSTĘP

Terroryzm i lotnictwo nieodłącznie kojarzone są z atakami terrorystycznymi przeprowadzonymi 11 września 2001 roku na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki. W pamięci ludzkiej pozostał widok samolotów komunikacyjnych wbijających się i eksplodujących w bliźniaczych wieżach budynków World Trade Center, jak i płonącego Pentagon. Chaos, szok i niedowierzanie wywołany atakami terrorystycznym, ludzie uciekający w popłochu, chmury pyłu przetaczające się pomiędzy budynkami, pozostały niezatartym wspomnieniem tamtego dnia. Skoordynowane ataki terroru wywołał tak daleko idące skutki, polityczne, gospodarcze i społeczne, iż można powiedzieć, że przeszły do historii jako ikona ataku terrorystycznego. W Polsce została zapamiętana transmisja telewizyjna i radiowa przedstawiająca płonąca wieże budynku World Trade Center, komentarze oraz pierwsze przypuszczenia o prawdopodobnym pożarze budynku lub katastrofie lotniczej. Dopiero gdy w sąsiadującą wieżę wleciał drugi samolot stało się pewne, że jest to atak terrorystyczny.

Szacuje się, że lotnictwo to globalna branża warta 2,7 biliona dolarów amerykańskich, która zapewnia ponad 63 miliony miejsc pracy i stanowi około 3,5% światowego produktu brutto. Udane ataki terrorystyczne na lotnictwo, są szkodliwe dla gospodarki. Ataki z 11 września kosztowały USA 243,6 miliarda dolarów amerykańskich. Natomiast spadek wartości rynków globalnych po zamach nie da się całkowicie oszacować, jednak eksperci szacują, że straty zbliżyłyby się do 2 bilionów dolarów. Strach przed lataniem, jaki pojawia się u pasażerów po udanych atakach, prowadzi do spadku liczby klientów linii lotniczych, szczególnie turystów. Nawet nieudane próby ataku, takie jak próba wysadzenia samolotu przez Shoe Bombera, są niszczycielskie dla branży lotniczej oraz powodują wzbudzenie strachu w społeczeństwie, a także szerokie relacje medialne, a zarazem są triumfem terrorystów<sup>1</sup>.

Potocznie przyjęło się stwierdzenie, że lotnictwo to najbezpieczniejszy środek transportu i pewnie tak jest. Niemniej jednak ataki na lotnictwo wbrew temu występują regularnie. Od drobnych incydentów do ataków powodujących katastrofę lotniczą, tyczy się to lotnictwa, a problem wciąż jest nierozwiązywalny. Ciągły rozwój nowych technologii

---

<sup>1</sup> The Threat Among Us Insiders Intensify Aviation Terrorism August 2016, [https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical\\_reports/PNNL-25689.pdf](https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-25689.pdf) [dostęp: 16.12.2023], s. 8.

tylko rozszerza wachlarz możliwości i narzędzi do przeprowadzenia ataku na lotnictwo co powodujące powstawanie nowych zagrożeń.

Badania literatury przedmiotu wykazało, iż aktualna ilość opracowań naukowych poruszających problem zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce przez służby do tego uprawnione nie jest duża, autorzy definiują zagrożenia terroryzmu wymierzone w lotnictwo dwojako, a niewiele z nich porusza kwestię wykorzystania sił i środków podmiotów odpowiedzialnych za ich zwalczanie, możliwości doskonalenia działań oraz wykorzystania ich w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Powyższe skłoniło autora do podjęcia pracy naukowej, której wynikiem jest niniejsza dysertacja.

Praca została podzielona na cztery rozdziały, w tym rozdział metodologiczny oraz trzy rozdziały merytoryczne poprzedzone wstępem. Natomiast na końcu pracy ujęto podsumowujące zakończenie, biografie, spis rysunków oraz wykaz skrótów. Rozdział pierwszy zawiera założenia metodologiczne prowadzenia badań, w tym: sytuację problemową, przedmiot badań, cele i problemy badawcze, hipotezy badawcze, a także założenia i ograniczenia badawcze, organizacje i przebieg badań, metody, techniki i narzędzia badawcze oraz problematykę literatury przedmiotu badań.

Rozdział drugi obejmuje analizę problematyki definicyjnej terroryzmu powietrznego, genezę zjawiska i zakres ewolucji zagrożeń oraz ich wieloaspektowego wpływu na lotnictwo. Zaproponowana typologia została oparta na szczegółowej analizie źródeł przedmiotu, zaistniałych i podanych analizie przypadkach oraz form ataków terrorystycznych. Natomiast w wnioskach wskazano współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego składające się na trzy grupy współczesnych zagrożeń, w których wyodrębniono poszczególne zagrożenia mogące wystąpić, ich wieloaspektowy charakter oraz wpływu na lotnictwo. W wyniku badań potwierdzono potrzebę prowadzenia badań w zakresie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Rozdział trzeci został poświęcony omówieniu zmian i analizie międzynarodowych Konwencji Karnych w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Ponadto zostały omówione i zinterpretowane regionalne regulacje prawne i inne inicjatywy formalno-prawne oraz legislacyjne. Natomiast analiza poszczególnych krajowych aktów prawnych, umożliwiła wskazanie uwarunkowań formalno-prawnych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Poddano również analizie krajowe strategie na rzecz poprawy bezpieczeństwa powietrznego oraz obowiązujące plany bezpieczeństwa w lotnictwie, które

wskazują możliwe kierunki prowadzenia działań umożliwiających zapewnianie bezpieczeństwa powietrzne. Analiza międzynarodowych, regionalnych i krajowych aktów prawnych była prowadzona w kontekście autorskiej definicji i typologii współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przyjętej w dysertacji. We wnioskach na podstawie analizy aktów normatywnych zostały wskazane wybrane podmioty odpowiedzialne za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Wskazano również braki i trudności oraz możliwe rozwiązania legislacyjne pozwalające poprawiać bezpieczeństwo powietrzne.

W rozdziale czwartym analizie poddano system antyterrorystycznym RP w kontekście działań prowadzonych przez wybrane podmioty odpowiedzialne za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Omówiono siły i środki poszczególnych podmiotów umożliwiających im zwalczanie zagrożeń jak również prowadzone działania prewencyjne oraz zachodzącą współpracę cywilno-wojskową pomiędzy podmiotami lotniczymi. Analiza wybranych służb w kontekście ich podstaw formalno-prawnych jak i posiadanych sił i środków, pozwoliła wyodrębnić obszary zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Natomiast zidentyfikowane braki posłużyły do doskonalenia wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w fazach działania antyterrorystycznego podczas zagrożenia terroryzmem powietrznym.

We wnioskach wskazano obszary zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego. Wskazano dotychczasowe prawidłowe formy prowadzonych działań oraz propozycje nowych metod postępowania, które uzupełniają braki i mają na celu poprawę skuteczności zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przez wybrane podmioty.

Zakończenie stanowi konkluzję uzyskanych wyników, podczas prowadzonych prac badawczych w dysertacji. Zawiera wnioski z weryfikacji hipotezy, a także propozycje dalszych kierunkowych badań dotyczących działań związanych z zwalczaniem współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

# ROZDZIAŁ I.

## ZAŁOŻENIA METODOLOGICZNE BADAŃ

### 1.1. Sytuacja problemowa

Nauki o bezpieczeństwie to teoria zawierająca opis genezy oraz ewolucji koncepcji i uwarunkowań kształtowania się bezpieczeństwa w dziejach ludzkości. Celem nauk o bezpieczeństwie jest badanie przyczyn zmian w jej koncepcjach, rzeczywistych uwarunkowań bezpieczeństwa oraz potrzeb społecznych jego kształtowania. Ze względu na inter-, multi- i transdyscyplinarność wiedzy coraz częściej prowadzone są badania z pogranicza (ang. of examining from the borderland). W naukach o bezpieczeństwie stosuje się badania interdyscyplinarne dotyczące przedmiotu badań sytuowanego na pograniczu poznawczym dwóch dyscyplin. Jednakże wyzwaniem poznawczym staje się multi- i transdyscyplinarność przedmiotu badań i stosowanych procedur badawczych adekwatnych do obszaru, obiektu i przedmiotu badań<sup>2</sup>. Natomiast badania naukowe to poznawanie świata we wszystkich jego przejawach. Przebiega jako wieloetapowy, świadomy i celowy proces zróżnicowanych działań poznawczych. Działania te są regulowane konkretnymi zasadami i procedurą badawczą, aby otrzymane wyniki były pełne, ścisłe, rzetelne i adekwatne w stosunku do zgłębianej rzeczywistości. Postępowanie badawcze musi być zgodne z metodami naukowymi, zapewniającymi racjonalny dobór, układ i metodologiczną oraz merytoryczną poprawność czynności i zabiegów w gromadzeniu oraz rozpatrywaniu uzyskiwanych informacji (danych)<sup>3</sup>.

Zatem źródła terminu bezpieczeństwo należy poszukiwać w starożytnym Rzymie i w języku łacińskim. Bezpieczeństwo w języku łacińskim i włoskim określone jest jako *securitas*. W wierzeniach Rzymian *Securitas* była boginią uosabiającą bezpieczeństwo. *Bezpieczeństwo* jest tu terminem, który językoznawcy nazywają rdzeniem, a którego znaczenie wyjaśnia w języku polskim antonim nie-bezpieczeństw<sup>4</sup>. Pierwotnym znaczeniem etymologicznym pojęcia *bezpieczeństwo* jest stan *niezagrożenia, spokoju, pewności*. Jako że „stan” bezpieczeństwa jest niemierzalny, stąd też bardzo ważną kwestią w jego zapewnieniu stanowi postrzeganie bezpieczeństwa przez społeczeństwa i władzę<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> A. Czupryński, B. Wiśniewski, J. Zboina, *Nauki o bezpieczeństwie. Wybrane problemy badań*, CNBOP-PIB, Józefów 2017, s. 39.

<sup>3</sup> J. Apanowicz, *Metodologia ogólna*, „BERNARDINUM”, Gdynia 2002, s. 19.

<sup>4</sup> L. Korzeniowski, *Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Zarządzanie bezpieczeństwem*, Difin, Warszawa 2017, s. 92.

<sup>5</sup> P. Wywiół, *Wykorzystanie doświadczeń Armii Krajowej w budowie nowoczesnej Obrony Terytorialnej Polski*, Wydawnictwo Naukowe UP, Kraków 2019, s. 20.

Jerzy Stańczyk prezentuje model Szwajcarskiego politolog Daniela Freia, który istotę bezpieczeństwa uparuje w analizie obiektywnych i subiektywnych aspektów zagrożenia. „W uproszczeniu jego model objaśniania bezpieczeństwa przedstawia się następująco: stan braku bezpieczeństwa – wówczas, gdy występuje duże rzeczywiste zagrożenie, a postrzeganie tego zagrożenia jest prawidłowe; stan obsesji występujący wówczas, gdy nieznaczone zagrożenie jest postrzegane jako duże; stan fałszywego bezpieczeństwa ma miejsce, gdy zagrożenie jest poważne, a postrzegane bywa jako niewielkie; stan bezpieczeństwa występuje wtedy, gdy zagrożenie zewnętrzne jest nieznaczone, a jego postrzeganie prawidłowe”<sup>6</sup>.

Jednocześnie przez bezpieczeństwo rozumie się proces, w którym stan bezpieczeństwa i jego organizacja podlega dynamicznym zmianom stosowanie do naturalnych zmian uwarunkowań bezpieczeństwa. Nie istnieje zatem coś takiego jak trwałe, raz ustanowione lub zorganizowane bezpieczeństwo<sup>7</sup>.

Pojmowanie bezpieczeństwa jest oczywiście subiektywne, interdyscyplinarne, trudne do jednoznacznego zinterpretowania i zdefiniowania, a ponadto zmienne w czasie. Pewnym intelektualnym wytrychem jest próba definiowania tego zjawiska jako stanu bez zagrożenia. Jednak rodzi to groźbę powstania swoistej pętli logicznej, gdy zechcemy zdefiniować „zagrożenie”. Te liczne zmiany dostrzegła tzw. szkoła kopenhaska. Zwrócono uwagę, że bezpieczeństwo to nie tylko wolność od zagrożenia militarnego, wojennego, ale też wiele aspektów życia człowieka, począwszy od zabezpieczenia życia, po coraz to dalsze, jak bezpieczeństwo ekologiczne, społeczne, ekonomiczne, kulturowe itp.<sup>8</sup>

W ogólnym ujęciu bezpieczeństwo oraz porządek publiczny to stan zapewniający ochronę życia, zdrowia, mienia i innych wartości przed bezprawnymi działaniami oraz ochronę zasad współżycia społecznego i stosunków regulowanych normami prawnymi. W literaturze problemu bezpieczeństwo postrzegane jest jako: gwarancja nienaruszalnego przetrwania oraz swobodnego rozwoju podmiotu bezpieczeństwa; stan spokoju, pewności, braku zagrożenia oraz ochrony przed nim; zachowanie suwerenności i integralności terytorialnej, swobodnego wyboru drogi rozwoju kraju, osiągnięcie dobrobytu jednostki

---

<sup>6</sup> J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996, s. 17.

<sup>7</sup> P. Wywiół, *Wykorzystanie doświadczeń Armii...*, op. cit. s. 20.

<sup>8</sup> R. Kopeć, P. Mazur, *Odstraszanie militarne w XXI wieku Polska – NATO – Rosja*, Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej, Kraków 2017, s. 49.

i rozwoju społecznego; odpowiedni stan zorganizowania obrony i ochrony przed zagrożeniami militarnymi i pozamilitarnymi różnych dziedzin działalności państwa<sup>9</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że bezpieczeństwo nie posiada jednej uniwersalnej definicji. Natomiast kwestia bezpieczeństwa powietrznego w szerszym kontekście bezpieczeństwa powietrznego państwa również przedstawia się analogicznie. W opracowaniach naukowych występuje wiele definicji bezpieczeństwa powietrznego.

Więc definicja bezpieczeństwa zawarta w ICAO<sup>10</sup>, określa bezpieczeństwo (Safety) jako stan, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, jakie występują podczas eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu i znajdują się pod kontrolą<sup>11</sup>. Zaś bezpieczeństwo powietrzne jest definiowane jako ochrona przed atakami na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, w szczególności przed uprowadzeniem, sabotażem i atakami terrorystycznymi<sup>12</sup>.

Strukturalną definicję bezpieczeństwa powietrznego państwa wysuwa Andrzej Glen, w monografii *Podstawy poznawcze bezpieczeństwa powietrznego państwa*. Autor dowodzi, że „(...) Bezpieczeństwo Powietrzne Państwa jest częścią otaczającej je rzeczywistości bezpieczeństwa państwa istniejącą samoistnie, w sposób pochodny, niesamodzielny i zależny w sferze realnej oraz niesamoistny, pochodny, niesamodzielny i zależny w sferze konceptualnej”. Autor wskazuje także, że bezpieczeństwo powietrzne jest strukturalnie osadzonym procesem, odnoszącym się do trzech wymiarów: globalnego, regionalnego i lokalnego<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> A. Czupryński, *Bezpieczeństwo w ujęciu teoretycznym*, [w:] *Bezpieczeństwo Teoria-Badania-Praktyka*, A. Czupryński, B. Wiśniewski, J. Zboina (red.), Wydawnictwo CNBOP-PIB, Józefów 2015, s. 15.

<sup>10</sup> Organ pomocniczy ICAO, Komitet Prawny, powołany w maju 1947 r., którego głównym zadaniem jest opracowywanie konwencji z zakresu międzynarodowego prawa lotniczego. Projekty znakomitej większości międzynarodowych wielostronnych konwencji prawa lotniczego są dziełem Komitetu Prawnego ICAO. Rozpoczęcie działalności przez ICAO nastąpiło 07.04.1947 r., po spełnieniu warunków ratyfikacji Konwencji Chicagowskiej przez odpowiednią liczbę państw - sygnatariuszy.  
Źródło: Polska Encyklopedia Nauki,  
[http://wikiprawna.com.pl/index.php?title=ORGANIZACJA\\_MI%C4%98DZYNARODOWEGO\\_LOTNICTWA\\_CYWILNEGO,\\_ICAO](http://wikiprawna.com.pl/index.php?title=ORGANIZACJA_MI%C4%98DZYNARODOWEGO_LOTNICTWA_CYWILNEGO,_ICAO) [dostęp: 16.07.2021].

<sup>11</sup> *Obwieszczenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2020, nr 1, poz. 2), s. 15.

<sup>12</sup> K. Bartosiewicz, *Zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego - wybrane problemy*, [w:] *Państwo. Prawo. Bezpieczeństwo* A. Babiński, M. Jurgilewicz, N. Malec (red.), Tom II, WSPol, Szczytno 2015, s. 8.

<sup>13</sup> A. Radomyski, *Współczesne determinanty bezpieczeństwa powietrznego państwa*. „Historia i Polityka” 2018, nr 25(32), s. 68.



W literaturze problemu można również znaleźć bezpieczeństwo powietrzne państwa w ujęciu atrybutowym<sup>14</sup> i ontycznym<sup>15</sup>. Bezpieczeństwo powietrzne państwa w ujęciu atrybutowym jest postrzegane jako: „pewność bezpiecznego i skutecznego oraz ekonomicznego i ekologicznego użytkowania przestrzeni powietrznej państwa w środowisku wyzwań i zagrożeń powietrznych”. Z kolei bezpieczeństwo powietrzne państwa w ujęciu ontycznym to: „część bezpieczeństwa narodowego, w której ludzie prezentujący postawy oraz dysponujący wiedzą, umiejętnościami i urządzeniami pozwalającymi bezpiecznie, skutecznie oraz ekonomicznie i ekologicznie użytkować przestrzeń powietrzną państwa, tak organizują swe działania, aby tworzyć wysokie prawdopodobieństwo zdarzeń pozytywnych w przestrzeni powietrznej, sprostać powietrznym wyzwaniom, a zagrożenia powietrzne utrzymywać na akceptowalnym poziomie pozwalającym normalnie funkcjonować państwu i narodowi<sup>16</sup>”.

Bezpieczeństwo powietrzne państwa, jako przedmiot realny, funkcjonuje w powietrznych sytuacjach kryzysowych, których źródłem są zagrożenia militarne i niemilitarne: środki napadu powietrznego, terroryzm lotniczy, człowiek i jego błędy, zjawiska pogody, struktura przestrzeni powietrznej, zaś pochodzi od organów kierowania bezpieczeństwem narodowym (państwa), rządu, administracji, nadzoru dowodzenia, zarządzania kryzysowego w państwie. Złożoność zatem powietrznej części rzeczywistości użytkowanej przez człowieka wymaga wyodrębnienia bezpieczeństwa powietrznego państwa, jako części bezpieczeństwa państwa odpowiedzialnej za jego obronę i ochronę przed zagrożeniami powietrznymi<sup>17</sup>.

Bezpieczeństwo powietrzne rozumieć można m.in. jako bezpieczne zarządzanie przestrzenią powietrzną, bezpieczne jej wykorzystywanie, bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, bezpieczeństwo w portach lotniczych lotniskach i wokół nich.

W literaturze problemu można również znaleźć określenie bezpieczeństwa lotów/operacji lotniczych w ujęciu cywilnym i wojskowym. W lotnictwie cywilnym bezpieczeństwo lotów postrzegane jest jako warunki zapewniające wykonanie lotu przez statek powietrzny bez zagrożenia bezpieczeństwa załogi, pasażerów i samego statku oraz

---

<sup>14</sup> Ujęcie atrybutowe - jest szczególnym rodzajem stosunków części względem siebie i do złożonej z nich całości, w których części współprzyczyniają się do powodzenia całości, a całość sprzyja powodzeniu części. Źródło: Encyklopedia zarządzania, <https://mfiles.pl/pl/index.php/Organizacja> [dostęp: 15.02.2021].

<sup>15</sup> Ontycznym - związany z samym bytem czegoś, jego istotą, istnieniem lub tożsamością. Źródło: Słownik języka polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/ontyczny.html> [dostęp: 15.02.2021].

<sup>16</sup> A. Radomyski, *Kształtowanie bezpieczeństwa powietrznego jako integralnego elementu obronności państwa*. „Przegląd Nauk o Obronności” 2017, nr 3, s. 98.

<sup>17</sup> K. Bartosiewicz, *Zagrożenia bezpieczeństwa...*, op. cit. s. 9.

ludności i naziemnych urządzeń. Natomiast w lotnictwie wojskowym jako stan, w którym dowódca realizuje swoje zamierzenia, całkowicie kontrolując zagrożenia mogące wpływać na przebieg wykonywanych zadań lotniczych<sup>18</sup>.

Paulina Kowalska prezentuje ewolucję bezpieczeństwa lotów podzieloną na trzy ery:

1. Era techniczna – trwała od początku XX wieku do schyłku lat 60. Początkowo podróżowanie samolotem dla przeciętnego człowieka było czymś nieosiągalnym, dochodziło też wówczas do wielu wypadków i awarii maszyn. Wiedza dotycząca zagrożeń podczas podróży lotniczych była znikoma, a kontrola i nadzór nad lotami praktycznie nie funkcjonowały. Z czasem jednak intensywne prace i badania nad rozwojem technicznym maszyn spowodowały, że spadła liczba wypadków, rozpoczęły się rygorystyczne kontrole i zaczęto przestrzegać opracowanych procedur. To w tym czasie dokonano najwięcej usprawnień pod kątem technicznym, m.in. wprowadzono silniki odrzutowe, radary pokładowe i naziemne, funkcję autopilota, pierwsze komputery na pokładach samolotów. Zaczęto też korzystać z nowoczesnych map terenu i nawigacji satelitarnej.

2. Era czynnika ludzkiego – obejmuje okres od lat 70-tych do 90-tych XX wieku. To przede wszystkim czas poświęcony na opracowanie i poprawę regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie. Badania nad wypadkami, które miały miejsce w przeszłości, pokazały, że do wypadków dochodziło nie tylko z przyczyn technicznych, ale również w wyniku łamania procedur przez pracowników linii lotniczych. Rozpoczęto więc wnikliwe szkolenia zarówno dla pilotów statków powietrznych, jak i dla całej załogi. Można rzec, że era czynnika ludzkiego to era wyszukiwania i eliminowania błędów popełnianych przez ludzi.

3. Era organizacyjna - trwa od lat 90. XX wieku do dzisiaj. W tym czasie bezpieczeństwo lotnictwa zaczęto definiować jako system, który wspólnie tworzą czynniki techniczne, czynniki ludzkie i czynniki organizacyjne, połączone siecią wzajemnych zależności. Zakres badań był stopniowo poszerzany, a procedury doskonalone. Obecnie wypadki lotnicze stały się tak rzadkie, że są uznawane za anomalie<sup>19</sup>.

Kolejną kwestią są zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo powietrzne, które jest kluczową kategorią dla nauk o bezpieczeństwie, gdyż bez zagrożeń, fenomen bezpieczeństwa nie zyskałby możliwości zaistnienia w egzystencji i w świadomości

---

<sup>18</sup> M. Dzik, *Bezpieczeństwo lotów w lotnictwie wojskowym - czynniki i okoliczności wpływające na powstawanie wypadków i incydentów lotniczych*, „Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej” 2013, nr 1(5), s. 75.

<sup>19</sup> P. Kowalska, *Bezpieczeństwo pasażerów statków powietrznych - wybrane zagadnienia*, „Security, Economy & Law” 2020, nr 2, s. 35-36.

człowieka. Inaczej mówiąc, bezpieczeństwo z praktycznego punktu widzenia, może być rozpatrywane jako zjawisko wtórne w stosunku do zjawiska zagrożenia. Właśnie z tego powodu podmiot działania buduje własną samoobronność, na poziomach indywidualnym oraz kolektywnym, jako gotowość człowieka do adekwatnej i skutecznej reakcji na wypadek wystąpienia zagrożenia<sup>20</sup>. Włodzimierz Fehler zauważa fakt, iż „w intuicyjnym odbiorze, zjawisko zagrożenia stanowi przeciwieństwo fenomenu bezpieczeństwa, oznaczającym taką sytuację, w której istotne dla danego podmiotu wartości stają się trudnodostępne, doznają erozji lub wręcz są unicestwione”. Inaczej mówiąc, zagrożenie oznacza w praktyce, w których dany podmiot bezpieczeństwa ma do czynienia z jakimś niebezpiecznym czynnikiem, np. stanem (z „natury” statycznym) lub z dynamiczną sytuacją, w której rozpoznaje obniżenie poziomu pewności bądź jakości swego trwania i rozwoju<sup>21</sup>.

W *Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 15 marca 2017 r.* zdefiniowano czyny terrorystyczne jako „czyny umyślne, określone zgodnie z prawem krajowym jako przestępstwa, które ze względu na swój charakter lub kontekst mogą wyrządzić poważne szkody państwu lub organizacji międzynarodowej”. Wymienia się czyny, takie jak: ataki na życie ludzkie, które mogą powodować śmierć; ataki na integralność fizyczną osoby; porwania lub branie zakładników; spowodowanie rozległych zniszczeń obiektów rządowych lub obiektów użyteczności publicznej, systemu transportowego, infrastruktury, w tym: systemu informacyjnego, stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, miejsca publicznego lub mienia prywatnego – jeżeli zniszczenia te mogą zagrozić życiu ludzkiemu lub spowodować poważne straty gospodarcze; zajęcie statku powietrznego, statku wodnego lub innego środka transportu publicznego lub towarowego; posiadanie, przewożenie, dostarczanie lub używanie materiałów wybuchowych lub broni, w tym: broni chemicznej, biologicznej, radiologicznej lub jądrowej.

Zgodnie z przedmiotową *Dyrektywą* powyższe czyny są kwalifikowane jako terrorystyczne, jeżeli zostają popełnione w jednym z następujących celów: poważne zastraszenie ludności; bezprawne zmuszenie rządu lub organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania jakiegoś działania; poważna destabilizacja lub zniszczenie

---

<sup>20</sup> J. Piwowarski, *Nauki o Bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego Apeiron w Krakowie, Kraków 2017, s. 29.

<sup>21</sup> Ibidem, s. 29-30.

podstawowych struktur politycznych, konstytucyjnych, gospodarczych lub społecznych danego państwa lub danej organizacji międzynarodowej<sup>22</sup>.

Po spełnieniu powyższych przesłanek czyn można nazwać terrorystycznym. Natomiast zagrożenia terroryzmem należą do zagrożeń nietradycyjnych (pozamilitarnych), które zasadniczo różnią się od zagrożeń militarnych (wojny). Cechuje je duża nieprzewidywalność (a więc i zaskoczenie), co do: miejsca, czasu, sposobu wywołania i oddziaływania zakłóceń oraz zagrażającego podmiotu. Nie stanowią one zagrożenia dla bezpieczeństwa całego państwa, nie naruszają jego niezawisłości, integralności terytorialnej i rozwoju, są jednak dokuczliwe i niebezpieczne dla obywateli i funkcjonowania niektórych elementów infrastruktury państwa<sup>23</sup>.

Wybór podjęcia badań w przedmiotowej dysertacji podyktowany był zastosowaniem paradygmatu nauk o bezpieczeństwie, w poprawie bezpieczeństwa powietrznego i bezpieczeństwa lotnictwa, a przede wszystkim w kontekście poznawczym i doskonalącym wybrane podmioty odpowiedzialne za zwalczanie terroryzmu powietrznego w Polsce. Warto podkreślić, że obecny dynamiczny rozwój techniczny, w tym sztucznej inteligencji oraz bezzałogowych statków powietrznych, prowadzić może do powstania nowych zagrożeń terrorystycznych zagrażających bezpieczeństwu powietrznemu, bezpieczeństwu lotnictwa, a konsekwentnie bezpieczeństwu państwa. Mając powyższe na uwadze sytuacja problemowa przedmiotowej dysertacji porusza takie kwestie jak: badania nad zagrożeniami terroryzmu powietrznego wpływających na bezpieczeństwo powietrzne i konsekwentnie badania nad wybranymi podmiotami odpowiedzialnymi za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce.

## **1.2. Cele i problemy badawcze, hipotezy badawcze, przedmiot badań**

Dla celów niniejszej dysertacji rozpatrywany wycinek rzeczywistości obejmuje obszar badań międzynarodowych, regionalnych oraz krajowych regulacji systemu prawa administracyjnego i karnego determinowanego współczesnymi zagrożeniami terroryzmu powietrznego i konsekwentnie wynikających z nich podstaw prawnych umożliwiających zwalczanie zagrożeń przez podmioty do tego uprawnione. Natomiast obiektem badań

---

<sup>22</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz.U.EU L 88 2017). art. 3.

<sup>23</sup> T. Compa, *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, „Facta Simonidis”, 2018, nr 1, s. 89.

lotnictwo cywilne i wojskowe, w tym ich instytucje i organy lotnicze oraz funkcjonujący system antyterrorystyczny RP. Jak również zachodzące relacje współpracy i współdziałania pomiędzy służbami specjalnymi i służbami porządkowymi w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu oraz zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego wraz perspektywą doskonalenia wykonywanych działań.

– **Celem poznawczy** jest diagnoza i ocena działań wybranych podmiotów systemu bezpieczeństwa narodowego w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce.

– **Celem użytkarny** pracy jest propozycja opracowania koncepcji doskonalenia działania, współpracy i współdziałania podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce.

Sformułowane celu praktycznego i unitarnego określa przyjęte kierunki rozważań prowadzących do rozwiązania głównego problemu badawczego pracy poprzez zgromadzenie wiarygodnego, obiektywnego i wszechstronnego materiału badawczego. Problem badawczy to w rezultacie stan naszej niewiedzy w obrębie danej wiedzy<sup>24</sup>. Przeprowadzone badania naukowe w dysertacji były prowadzone w sposób umożliwiający uzyskanie odpowiedzi na następujący **główny problem badawczy**:

Na podstawie, których regulacji formalno-prawnych i przy wykorzystaniu jakich sił i środków wybrane podmioty systemu bezpieczeństwa narodowego zwalczają współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego w Polsce?

W dysertacji starano się znaleźć odpowiedzi na następujące **problemy szczegółowe**:

1. Jakie zagrożenia dla lotnictwa i bezpieczeństwa powietrznego niesie ze sobą terroryzmu powietrznego?
2. W jaki sposób międzynarodowy, regionalny i krajowy system prawny odpowiada na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego?
3. Na jakich zasadach polski system prawny determinuje wykorzystanie wybranych podmiotów w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego?
4. W jaki sposób kształtuje się organizacja i funkcjonowanie podmiotów uczestniczących w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego?
5. Jakie zmiany prawno-organizacyjne muszą by wprowadzone aby podmioty posiadające stosowne siły i środki, skutecznie zwalczały współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego.

---

<sup>24</sup> J. Apanowicz, *Metodologia ogólna...*, op. cit. s. 44.

**Główną hipotezą badawczą** jest: Działania realizowane przez wybrane podmioty odpowiedzialne za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce są obecnie wykonywane skutecznie i mieszczą się w ich ramowych uprawnieniach formalno-prawnych. Jednakże czy zachodzące relacje współpracy, współdziałania pomiędzy nimi mogą być efektywniejsze, a działania prowadzone, w sposób umożliwiający rozpoznawanie, reagowanie oraz zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

W pracy sformułowano **hipotezy szczegółowe**:

1. Ciągły rozwój i upowszechnianie lotnictwa zwiększa możliwości występowania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce.

2. Należy przewidywać, że rozwój nowych technologii, w tym sztucznej inteligencji oraz coraz szersze zastosowanie bezzałogowych statków powietrzny wpłynie na intensywność wykorzystania ich w atakach terrorystycznych na statki powietrzne oraz będzie wywierać wpływ na bezpieczeństwo powietrzne.

3. Międzynarodowe, regionalne i krajowe regulacje prawne nie w pełni odpowiadają na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego.

4. Należy przypuszczać, że wyodrębnienie obszarów zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz zawarcie w danych obszarach, działań stosownych służb, wyeliminuje występujące braki i trudności oraz pozwoli skutecznie zwalczać współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego.

5. Należy sądzić, że proponowane zmiany w wykonywanych czynnościach przez poszczególne podmioty odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w fazach działania antyterrorystycznego podczas zagrożeń terroryzmem powietrznym, przyczynią się do usprawnienia zarządzania poszczególnymi służbami, pogłębianiem współpracy i współdziałania podczas ataku.

**Przedmiotem badań** dysertacji są współczesne aspekty zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce z uwzględnieniem próby doskonalenia wybranych podmiotów systemu bezpieczeństwa narodowego, które można uznać za odpowiedzialne w ich zwalczaniu.

### **1.3. Założenia i ograniczenia badawcze, organizacja i przebieg badań**

Podczas prowadzonych prac przygotowawczych nad dysertacją oprócz określonych założeń przyjęto również ograniczenia, co do kraju prowadzenia badań, w tym przypadku

Polski, jego bezpieczeństwa powietrznego oraz podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego w polskim porządku prawnym. Bazowano na krajowej literaturze przedmiotu, krajowych regulacjach formalno-prawnych, strategiach i programach poświęconych bezpieczeństwu powietrznemu Polski.

Organizacja procesu badawczego przebiegała w sposób umożliwiający uzyskania odpowiedzi na pytanie stanowiące problem badawczy, problemy szczegółowe, jak i weryfikację sformułowanej hipotezy głównej i hipotez szczegółowych, trzy etapowo:

1. Etap dotyczył wyboru tematu, przedmiotu i celu badań, problemu badawczego i problemów szczegółowych, sformułowania hipotezy głównej i hipotez szczegółowych, ustalenia metod, techniki i narzędzi badawczych oraz analizy problematyki przedmiotu badań. Etap poświęcony był stworzeniu koncepcji badań, kwerendy literatury przedmiotu i aktów normatywnych oraz innych dostępnych źródeł. Pozwoliło to skumulować wiedzę teoretyczną o zagrożeniach terroryzmu powietrznego oraz podmiotach odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego w Polsce.

2. Etap polegał na przeprowadzeniu badań właściwych. W tym etapie przeprowadzono analizę zebranej literatury przedmiotu, analizę i ocenę międzynarodowych, regionalnych i krajowych aktów normatywnych, a pozyskane wyniki posłużyły do doskonalenie podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego.

3. Etap posłużył do opracowania wyników badań i przedstawienia ich w formie dysertacji. W końcowym etapie wyciągnięto wnioski odnośnie przeprowadzanych, badań literatury przedmiotu oraz badań dokumentów, w tym międzynarodowych, regionalnych i krajowych aktów normatywnych, podsumowano wyniki badań. Cele dysertacji osiągnięto poprzez odpowiedzi na główny problem badawczy, problemy szczegółowe oraz pozytywne zweryfikowanie głównej hipotezy badawczej i hipotez szczegółowych.

#### **1.4. Metody, techniki i narzędzia badawcze**

Ażeby we właściwy sposób zaprezentować problematykę zawartą w całości dysertacji, posłużono się wieloma teoriami i założeniami metodologicznymi, z pośród których wymienić należy: podejście normatywne, dyskurs wokół współczesnych aspektów zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce przez wybrane podmioty systemu bezpieczeństwa narodowego; podejście historyczne w kwestii rozwoju zagrożeń terroryzmu powietrznego i adaptacji systemu regulacji prawnych względem ich; a także podejście

funkcjonalne, zwłaszcza w odniesieniu do systemu antyterrorystycznego RP, regulacji formalno-prawnych, zachodzącej współpracy i współdziałania podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz wykorzystywanych przez podmioty sił i środków w zwalczaniu zagrożeń.

Ze względu na charakter i cel rozważań przyjęto założenie o zastosowaniu zróżnicowanej metodologii badawczej, u podstaw której znalazły się następujące metody: historyczna, instytucjonalno-prawna, porównawcza oraz analiza dokumentów. Metodę historyczną, wykorzystano w celu przedstawienia historycznych uwarunkowań kształtowania się zagrożeń terroryzmu powietrznego na przeciągu lat funkcjonowania lotnictwa, a także podejścia do problemu przez międzynarodowe organizacje, co także ma swoje historyczne uwarunkowania. Dzięki tej metodzie możliwe stało się wyeksponowanie problematyki historycznych działań legislacyjnych podejmowanych w kwestii zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego, a także charakter wprowadzanych zmian w ustawodawstwie międzynarodowym, regionalnym i krajowym.

Kolejną metodą wykorzystaną w pracy była metoda instytucjonalno-prawna, która okazuje się niezbędną pomocą podczas badań dotyczących uwarunkowań prawnych związanych z koniecznością analizy istniejących aktów prawnych wydawanych względem powstających zagrożeń terroryzmu powietrznego, a zarazem zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przez wybrane podmioty systemu bezpieczeństwa narodowego. Dzięki tej metodzie możliwe stało się zrozumienie, a przede wszystkim dostrzeżenie trudności, z jakimi muszą zmagać się organizacje międzynarodowe, regionalne i krajowe w procesie legislacyjnym, a zwłaszcza służby funkcjonujące na ich podstawach zwalczając współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego, bowiem inicjatywy prawne, jak i wdrażanie norm prawnych oraz ich funkcjonowanie wymaga długotrwałego procesu legislacyjnego. Sytuacja ta dotyczyła w sposób szczególny służb biorących udział w zwalczaniu zagrożeń, które ze względu na ciągły rozwoju technologiczny muszą funkcjonować w zmieniającej się dynamice współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

W pracy posłużono się także metodą porównawczą, dzięki której możliwe stało się wskazanie podobieństw i różnic w zakresie zwalczania zagrożeń przez wybrane podmioty systemu bezpieczeństwa narodowego, jak i funkcjonowania, współpracy i współdziałania danych służb w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce. Poprzez użycie metody porównawczej udało się także wykazać, wykorzystywane siły i środki poszczególnych podmiotów oraz określić obszary zwalczania współczesnych



zagrożeń terroryzmu powietrznego, co w dalszej kolejności posłużyło do przedstawienia propozycji doskonalenia w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce.

Szczególnie przydatna w całościowym badaniu okazała się także analiza dokumentów. W procesie badawczym stosowano technikę analizy jakościowej, syntezę, porównanie, uogólnianie i wnioskowanie. Analiza i synteza posłużyła do pozyskania materiału badawczego, określenia przedmiotu badań, ustalenia celów badawczych oraz opracowania materiału badawczego. Ponadto posłużyła do sformułowania głównego i szczegółowych problemów badawczych oraz koncepcji hipotezy głównej i szczegółowych. Z kolei, synteza, porównanie i uogólnianie oraz wnioskowanie literatury przedmiotu, dokumentów normatywnych oraz strategii i programów bezpieczeństwa lotniczego w obszarze założonej problematyki badawczej, wykorzystane zostały do rozwiązania głównego i szczegółowych problemów badawczych oraz weryfikacji hipotezy głównej i szczegółowych. Pozyskane tą metodą materiały posłużyły również do przedstawienia propozycji doskonalenia wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

### **1.5. Problematyka literatury przedmiotu badań**

Problematyka zawarta w niniejszej pracy doktorskiej wymagała analizy zarówno polskiej, jak i zagranicznej literatury przedmiotu, której stosunkowo niewiele jest dostępnej i w głównej mierze poświęcona jest terroryzmowi oraz ochronie i bezpieczeństwu lotnictwa. Z tego też względu można ją traktować jako próbę usystematyzowania, a także wskazania źródeł, z których można korzystać podczas studiowania kwestii współczesnych aspektów zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce, zwłaszcza, jeśli chodzi o:

- ewaluację współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego,
- prezentację uwarunkowań formalno-prawnych podmiotów uczestniczących w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego,
- wykorzystywanych sił i środków przez służby uprawnione do rozpoznawania, przeciwdziałania i zapobiegania współczesnym zagrożeniom terroryzmu powietrznego,
- zachodzącej lotniczej współpracy cywilno-wojskowej w aspekcie zwalczania zagrożeń wpływających na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie.

Z pośród dostępnej polskiej, jak i obcojęzycznej literatury przedmiotu należy na pewno wymienić pracę: Tomasza Aleksandrowicz i Krzysztofa Liedela, „Zwalczanie terroryzmu lotniczego, wybrane zagadnienia i źródła prawa międzynarodowego”, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2010; Tadeusza Compy, „Ochrona lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji, WSOSP, Dęblin 2021; Tadeusza Compy i Krzysztofa Załęskiego, „Terroryzm w lotnictwie”, Dęblin 2012; Zdzisława Galickiego, „Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego”, Wydawnictwo UW, Warszawa 1980; Andrzeja Glena: „Podstawy poznawcze bezpieczeństwa powietrznego państwa”, AON, Warszawa 2009 oraz „Terroryzm lotniczy Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania”, AON, Warszawa 2014; Krzysztofa Liedela, „Zwalczanie terroryzmu lotniczego aspekty prawnomiędzynarodowe”, Jurysta, Warszawa 2003; Jana Rajchela, „Bezpieczeństwo w porcie lotniczym”, WSOSP, Dęblin 2010; Jana Rajchela i Eugeniusza Zabłockiego, „Siły powietrzne w sojuszniczym systemie obronnym, Dęblin 2009; Marka Żylicza „Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe”, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2010 oraz Paul Wilkinson i Brian Jenkins „Aviation terrorism and security”, London 1999; Kathleen Sweet, „Aviation and airport security, terrorism concerns”, CRC Press, Boca Raton 2009; The Threat Among Us Insiders Intensify Aviation Terrorism August 2016.

Problematyka dysertacji znalazła swoje odzwierciedlenie również na łamach różnych czasopism specjalistycznych takich jak: „Kwartalnik Bellona”, „Przegląd Sił Powietrznych”, „Przegląd Sił Zbrojnych”, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, „Zeszyty Naukowe AON”, „Przegląd Policyjny”, „Przegląd Bezpieczeństwa wewnętrznego”, „Security, Economy & Law”, „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności”, „Przegląd Nauk o Obronności”.

Ze względu na specyfikę lotnictwa, a zarazem współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, analizę problematyki zawartej w pracy przeprowadzono w oparciu o kluczowe dla niej międzynarodowe, regionalne i krajowe akty prawne, wśród których za najważniejsze należy uznać: *Konwencję z 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, *Konwencję z 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, *Konwencję z 23 września 1971 r. w sprawie zwalczania bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego* zwaną Konwencją Montrealską, *Konwencja z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania*, *Konwencję z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnych*

*czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego, Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego, Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny, Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej, Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* ponadto rozporządzenia oraz strategie i programy odpowiedzialne za bezpieczeństwo powietrzne. Zawarte akty normatywne, dokumenty, strategie i programy przedstawiają stan prawny na 31 grudnia 2023 roku.

Ponadto elementem bibliograficznym stały się także źródła internetowe, w tym oficjalne strony ministerstw, urzędów i służb, z których wymienić należy: oficjalne strony Agencji Lotnicza ALTAIR, Aviation Safety Network, Federation of American Scientists, Homeland Security Digital Library, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Zdrowia, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Wojska Polskiego, Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polskiej Agencja Żeglugi Powietrznej.

Autor niniejszej rozprawy doktorskiej wyraża nadzieję, iż przedstawiona w pracy problematyka przyczyni się do lepszego zrozumienia współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz wzajemnych relacji zachodzących pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w zwalczaniu zagrożeń w polskim systemie bezpieczeństwa narodowego, jaki i systemie prawnym. Temat ten jest aktualny, a jednocześnie interesujący, ponieważ dotyczy ewaluującego zagrożenia, które zagraża statkom powietrznym w locie. Z tego też względu rozprawę doktorską można traktować jako wstęp do dalszych badań nad tą problematyką.

## **Rozdział II.**

### **Identyfikacja współczesnych zagrożeń terroryzmem powietrznym**

Powstanie lotnictwa, rozwój techniki lotniczej wiązał się z rozwojem przewozów lotniczych, który wywar kolosalny wpływ na globalny transport. Przemieszczanie ludzi i towarów stało się szybkie i bezpieczne. Równocześnie lotnictwo stało się obiektem zainteresowania terrorystów, którzy determinowani rozgłosem, chęcią odwetu czy upatrując atak jako środek do osiągnięcia celów polityczny, gospodarczych, ekonomicznych posuwają się do coraz to brutalnych aktów terroru. W literaturze problemu ten rodzaj zagrożenia określa się mianem terroryzmu powietrznego. Podkreślić należy, że nie istnieje jedna, uzgodniona i przyjęta definicja terroryzmu powietrznego. Pojęcie terroryzmu powietrznego jest definiowane na wiele sposobów, a niekiedy jego użycie jest nadużywane w stosunku do znaczenia. Ponadto znaczenie tego pojęcia również ewoluje w czasie co wydaje się naturalne. Należy zauważyć, że funkcjonujące definicje w literaturze problemu są wyrazem poszczególnych podejść badawczych w jakich są zgłębiane.

Terroryzm powietrzny nie jest nowym zjawiskiem, a jego początki były związane z okresem powstania i rozwoju pierwszych konstrukcji lotniczych oraz kształtowania się lotnictwa jako dziedziny działalności ludzkiej. Wraz z rozwojem lotnictwa pojawiały się kolejne akty terroryzmu powietrznego, do których można zaliczyć: wprowadzenia samolotów, ataki bombowe w formie umieszczenia na pokładach statków powietrznych ładunków wybuchowych, wprowadzenia samolotów cywilnych i za ich pomocą niszczenie obiektów naziemnych jak i zestrzelenia samolotów. Powyższe akty terroryzmu powietrznego były realizowane przez zorganizowane grup terrorystyczne jak i grupy paramilitarne, ale również realizowali je zwykli ludzie nie związani z żadnymi grupami terrorystycznymi.

W literaturze problemu funkcjonują różne typologie terroryzmu powietrznego, a głównymi kryteriami podziału są: ataki na pokład samolotu, ataki na statek powietrzny, ataki z wykorzystaniem porwanego samolotu, ataki terrorystyczne z ziemi na samoloty znajdujące się w fazie startu, naruszanie zasad wykorzystania przestrzeni powietrznej i przepisów ruchu lotniczego. Należy zauważyć, że właściwy podział zagrożeń terroryzmu powietrznego na grupy według określonych kryteriów, cech i wyznaczników usprawnia proces budowania systemów przeciwdziałania tym zagrożeniom, proces planowania, współdziałania i realizację zadań zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego.

W zapewnieniu bezpieczeństwa powietrznego niezwykle istotna jest znajomość charakterystyk poszczególnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Znajomość informacji dotyczących źródeł zagrożeń, przyczyn ich powstawania, danych dotyczących specyficznych cech zagrożeń i ich właściwości, pozwala w sposób efektywny przygotować stosowne systemy czy sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom. Pozwala także na opracowanie koncepcji i procedur działania oraz przygotowanie sił i środków, które można użyć w wypadku pojawienia się tych zagrożeń. W zmieniającym się środowisku bezpieczeństwa znajomość charakterystyk poszczególnych zagrożeń terroryzmu powietrznego pozwala również na doskonalenie przeciwdziałania tym zagrożeniom.

## **2.1. Geneza terroryzmu powietrznego**

Zagrożenia towarzyszyły człowiekowi od początku jego istnienia i początkowo były związane wyłącznie z siłami natury, ale z czasem zaczęły pojawić się zagrożenia innego charakteru związane z rozwojem cywilizacyjnym czy postępem technicznym. Zagrożenia również związane są z wojną, działaniami przestępczymi, niekorzystnymi zjawiskami społecznymi czy z atakami terrorystycznymi, w tym z terroryzmem powietrznym.

W literaturze przedmiotu różne źródła odmiennie definiują to pojęcie. I tak, zgodnie z *Leksykonem wiedzy wojskowej* przyjmuje, iż zagrożenie jest to „sytuacja, w której istnieje zwiększone prawdopodobieństwo utraty życia, zdrowia, wolności (także swobody rozwoju) albo dóbr materialnych”<sup>25</sup>. Zagrożenie definiowane jest również „w odniesieniu do określonego podmiotu uświadomione lub nieświadomione przez niego niebezpieczeństwo utraty określonego dobra lub wartości (na przykład życia, zdrowia, mienia, suwerenności, ukochanej osoby itp.), bądź czasowej lub względnie trwałej utraty zdolności do szeroko rozumianego rozwoju”<sup>26</sup>. Natomiast Krzysztof Ficoń pod pojęciem zagrożenia rozumie „zdarzenie spowodowane przyczynami losowymi (naturalnymi) lub nielosowymi (celowymi), które wywiera negatywny wpływ na funkcjonowanie danego systemu lub powoduje niekorzystne (niebezpieczne) zmiany w jego otoczeniu wewnętrznym lub zewnętrznym. Kumulowane i nierozwiązywane na czas zagrożenia mogą prowadzić do

---

<sup>25</sup> J. Piwowarski, *Nauki o Bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego Apeiron w Krakowie, Kraków 2017, s. 30.

<sup>26</sup> Ibidem, s. 30.

zaistnienia sytuacji kryzysowych zarówno w rozpatrywanym systemie, jak też w określonym środowisku systemowym”<sup>27</sup>.

Zagrożenie rozumieć można jako zjawisko występujące w danym momencie lub trwające w określonym przedziale czasowym, wywołane przez siły natury lub człowieka. Rozważając pojęcie zagrożenie przez pryzmat terroryzmu powietrznego optymalną wydaje się definicja zagrożenia Bogdana Grendy i Jacka Nowaka, którzy określają zagrożenie jako „zdarzenie powstające losowo lub wywołane celowo, które wywiera negatywny wpływ na funkcjonowanie politycznych i gospodarczych struktur państwa”. Skutki takiego zagrożenia mogą wywołać zniszczenie statku powietrznego, spowodować katastrofę lotniczą, paraliż ruchu na lotnisku, utraty zdrowia lub śmierci dużej ilości ludzi na ziemi i w powietrzu<sup>28</sup>.

Z kolei **terroryzm** zdefiniowano jako różnie umotywowane, najczęściej ideologicznie, planowane i zorganizowane działania pojedynczych osób lub grup, podejmowane z naruszeniem istniejącego prawa w celu wymuszenia od władz państwowych i społeczeństwa określonych zachowań i świadczeń, często naruszające dobra osób postronnych, działania te są realizowane z całą bezwzględnością, za pomocą różnych środków (nacisk psychiczny, przemoc fizyczna, użycie broni i ładunków wybuchowych), w warunkach specjalnie nadanego im rozgłosu i celowo wytworzonego w społeczeństwie lęku<sup>29</sup>.

Ataki terrorystyczne, zaplanowane i dokonane z całą swoją brutalnością wywołują strach, obniżenie zaufania do państwa czy organizacji w oczach społeczeństwa. Ataki zazwyczaj skutkują znaczną ilością ofiar i rannych oraz strat materialnych. Specyficzną i wyodrębnioną formą terroryzmu jest terroryzm powietrzny, który określa czynny terrorystyczne wymierzone w lotnictwo. I tak, Krzysztof Załęski definiuje **terroryzm powietrzny** w dwóch formach jako „przemyślaną formą stosowania przemocy, urzeczywistnianą w wyniku wykorzystania działań lotnictwa (procedur, techniki i zasobów) do akcji wymuszenia określonych zachowań, w tym zastraszenia rządów albo organizacji lotniczych, w celach politycznych, ekonomicznych lub innych, prowadzonych przez pojedyncze osoby, organizacje polityczne lub grupy przestępcze”. Jednocześnie wyraża pogląd, że zaletą tej definicji jest jej generalne odniesienie i znaczna pojemność treściowa, co powoduje, że można na jej podstawie sformułować uniwersalną definicję

---

<sup>27</sup> K. Ficoń, *Inżynieria zarządzania kryzysowego. Podejście systemowe*, BEL Studio, Warszawa 2007, s. 76.

<sup>28</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy zarządzania kryzysowego w organizacjach lotniczych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2013, s. 64.

<sup>29</sup> Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/terroryzm;3986796.html> [dostęp: 20.08.2021].

terroryzmu powietrznego (lotniczego)<sup>30</sup>. Należy zwrócić uwagę, że przedmiotowa definicja, może dotyczyć terroryzmu powietrznego jak i lotniczego. Jak zaznacza to sam autor.

Natomiast zgodnie z definicją przyjętą przez Departament Stanu Stanów Zjednoczonych „terroryzm powietrzny jest bezprawnym, brutalnym aktem, z premedytacją dokonanym na statki powietrzne lub/i obiekty infrastruktury lotniczej i lotniskowej w celu spowodowania zagrożenia na pasażerów (przewożone ładunki lub obiekty naziemne) i spowodowania chaosu w działaniach lotnictwa, najczęściej realizowanym w celach politycznych (ekonomicznych i innych) przez grupy mniejszości narodowych, grupy przestępcze lub tajnych agentów. Celem takiego aktu zazwyczaj jest wywarcie nacisku na jakiś naród (organizację)”<sup>31</sup>.

Jednocześnie Adam Radomyski twierdzi, że terroryzm powietrzny jest traktowany jako „celowy i przemyślany akt destrukcji, skierowany przeciwko zasobom lotnictwa, służący zadaniu znacznych strat (ludzkich i materialnych) oraz spowodowaniu chaosu w działalności lotniczej, ukierunkowany na wywołanie strachu oraz wymuszenie określonych działań lub zaniechanie tych działań, podejmowany przez pojedyncze osoby lub grupy nacisku (ideologicznego lub przestępczego), najczęściej z pobudek politycznych lub ekonomicznych”<sup>32</sup>.

Bogdan Grenda i Jacek Nowak określają, iż działania terroryzmu powietrznego „stanowią znaczące zagrożenie dla bezpieczeństwa nie tylko samolotów, ale i całej infrastruktury lotniczej”. Jest ona niewrażliwym punktem komunikacji międzynarodowej, a tym samym jest bardzo podatna na ingerencję z zewnątrz<sup>33</sup>.

Wojciech Wosek określa, że w działaniach terroryzmu powietrznego głównym „celem ataków są samoloty, a działania terrorystów ukierunkowane są na uprowadzenie tych statków powietrznych wraz z pasażerami”<sup>34</sup>.

Z powyższych definicji wynika, że **istotnymi cechami<sup>35</sup> terroryzmu powietrznego** są:

–bezprawny, brutalny atak wymierzony w statki powietrzne i/lub obiekty infrastruktury lotniczej i lotniskowej,

---

<sup>30</sup> T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie*, Dęblin 2012, s. 87.

<sup>31</sup> Ibidem, s. 87.

<sup>32</sup> A. Radomyski, *Kształtowanie bezpieczeństwa...*, op. cit., s. 107.

<sup>33</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 121.

<sup>34</sup> W. Wosek, *Charakterystyka zjawiska terroryzmu - definicja, cele i typologia* „Zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni” 2010, zeszyt 13, s. 56.

<sup>35</sup> Cecha to „właściwość charakteryzująca pod jakimś względem istotę, przedmiot, czynność lub stan”. Źródło: *Mały słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 1999, s. 76.

- zastraszenie, wymuszenia określonych zachowani lub zaniechania tych działań na rządach, organizacji lotniczych,
- spowodowania chaosu, wywołanie strachu w działaniach lotnictwa,
- osiągnięcie celów politycznych, ekonomicznych lub innych,
- sprowadzenie zagrożenia na pasażerów, ładunek i/lub obiekty naziemne,
- zadanie znacznych strat ludzkich i materialnych,
- ataki podejmowane przez pojedyncze osoby lub grupy.

Zaznaczyć trzeba, iż w literaturze problemu używane jest również pojęcie terroryzm lotniczy, który zamiennie jest stosowane z terminem terroryzm powietrzny<sup>36</sup>. Hillel Avihai wybitny badacz zjawiska terroryzmu powietrznego podkreśla, że „terroryzm lotniczy są to celowe, czasem masowe akty przemocy, skierowane przeciwko cywilnym/komercyjnym samolotom i/lub przeciwko pasażerom i/lub załodze na pokładzie, popełniane przez pojedyncze osoby, tajnych agentów lub grupy subnarodowe w celu promowania celów politycznych, ale nie dążące do osiągnięcia korzyści osobistych”<sup>37</sup>.

Natomiast Grzegorz Zając zauważa, że określenie terroryzm lotniczy wskazuje na akty przemocy skierowane przeciwko żegludze powietrznej i zagrażające jej bezpieczeństwu i definiuje jako „bezprawne czyny wymierzone w załogę lub pasażerów znajdujących się na pokładzie statków powietrznych, które mogą stanowić lub stanowią zagrożenie bezpieczeństwa lotu, akty narażające na niebezpieczeństwo statek powietrzny lub mienie znajdujące się na jego pokładzie oraz wszystkie działania przestępcze popełnione w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu”<sup>38</sup>.

Tadeusz Compa terroryzm lotniczy definiuje jako „celowy i przemyślany akt destrukcji, skierowany przeciwko zasobom lotnictwa, służący zadaniu znacznych strat (ludzkich i materialnych) oraz spowodowaniu chaosu w działalności lotniczej, ukierunkowany na wywołanie strachu oraz wymuszenie określonych działań lub zaniechanie tych działań, podejmowany przez pojedyncze osoby lub grupy nacisku (ideologicznego lub przestępczego), najczęściej z pobudek politycznych”<sup>39</sup>.

Z analizy przytoczonych definicji „terroryzmu powietrznego” i „terroryzmu lotniczego” wynika, iż w definicjach występują te same elementy oraz wspólne obszary jak:

<sup>36</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, „Studia Humanistyczno-Społeczne” 2013, tom 7, s. 134.

<sup>37</sup> Ibidem, s. 136.

<sup>38</sup> G. Zając, *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące zwalczania terroryzmu w lotnictwie cywilnym*, „Stosunki Międzynarodowe” 2011, nr 1/2, s. 105.

<sup>39</sup> T. Compa, *Współczesne zagrożenia...*, op. cit., s. 94.



atak na statek powietrzny, port lotniczy lub inne obiekty infrastruktury lotniczej i lotniskowej czy wywołanie strachu lub wymuszenie określonych działań lub zaniechanie tych działań przez decydentów. W przedstawionych definicjach nie ma istotnych różnic, które ewidentnie wykluczałyby zamienne ich używanie oraz bliskoznaczność pojęć, co jest częstą praktyką w literaturze problemu. Jednakże powyższy problem bliskoznaczność pojęć można próbować rozwiązać przyjmując, że terroryzm powietrzny dotyczy aktów w czasie lotu statku powietrznego w przestrzeni powietrznej, natomiast terroryzm lotniczy dotyczy także zdarzeń związanych z atakami na infrastrukturę lotniczą. Takie podejście powinno całościowo objąć problematykę ataków terrorystycznych wymierzonych w lotnictwo, a zarazem ułatwić rozważania nad współczesnymi aspektami zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce.

Dokonując pewnych uogólnień można przyjąć, że **terroryzm powietrzny to zamierzone akty terrorystyczne przeciwko statkom powietrznym oraz lotniczym systemom teleinformatycznym i lotniczej infrastrukturze naziemnej skutkujące spowodowania zagrożenia na statki powietrzne w locie, wykonywane przez pojedyncze osoby lub wyspecjalizowane grupy w celu zadania znacznych strat ludzkich i materialnych, wywołania chaosu i strachu, wymuszenia realizacji żądań politycznych lub ekonomicznych oraz destabilizacji funkcjonowania danego państwa lub organizacji międzynarodowej.** Powyższa definicja uwzględnia akty terrorystyczne dotyczące się statków powietrznych jak i lotniczych systemów teleinformatycznych oraz lotniczej infrastruktury naziemnej wprost wpływające na statek powietrzny w locie co pozwala szerzej ujmować zjawisko terroryzmu powietrznego. Przyjęta definicja może być użyteczna w określeniu typologii zagrożeń terroryzmu powietrznego i konsekwentnie w planowaniu i organizowaniu przeciwdziałania tym zagrożeniom, ponieważ ujmuje szeroką gamę aspektów różnego rodzaju czynników związanych z zagrożeniami terroryzmem powietrznym, a ponadto celów i skutków tego zagrożenia.

Początki tak rozumianego terroryzmu powietrznego są związane z początkiem XX wieku, z okresem powstania i rozwoju pierwszych konstrukcji lotniczych oraz ukształtowania się lotnictwa jako nowej dziedziny działalności ludzkiej w wymiarze powietrznym. W pierwszych latach rozwoju lotnictwa entuzjaści, a także pierwsi specjaliści lotniczy zdali sobie sprawę z tego, że skonstruowanie samolotu jest impulsem do poszukiwania możliwości jego zastosowania w wielu obszarach, do celów transportu powietrznego oraz komunikacji lotniczej, a także do celów militarnych<sup>40</sup>. Jak można było

---

<sup>40</sup> S. Zajas, *Organizacja międzynarodowego lotnictwa cywilnego i jej wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa*, „Zeszyty Naukowe AON” 2015, nr 4(101), s. 48.

przewidzieć znaleźli się ludzie, którzy w lotnictwie odnaleźli nie tyle pasję, nową gałąź transportu czy potencjał militarny, ale cel ataku oraz narzędzie nacisku pozwalające zrealizować wysunięte żądania ekonomiczne, polityczne, gospodarcze oraz ideologiczne. Narzędzie pozwalające siać terror i używać maszyn oraz infrastruktury lotniczej do coraz to zawansowanych działań terrorystycznych. Zjawisko zaczęło występować od drobnych incydentów lotniczych po wykorzystania statku powietrznego jako narzędzia siania terroru, tarana do niszczenia budynków „ikon nowoczesnego społeczeństwa” oraz zabijani ludzi dla ideologii.

Pierwsze zdarzenie mogące nosić miano szeroko pojmowanego terroryzmu powietrznego skierowanego przeciwko statkowi powietrznemu datuje się na 1931 rok. Doszło wówczas do pierwszego uprowadzenia statku powietrznego. Peruwiańscy rewolucjoniści przejęli maszynę pocztową by móc z niej zrzucić ulotki propagandowe. Po II wojnie światowej odnotowywano kolejne pojedyncze przypadki uprowadzeń samolotów<sup>41</sup>. Pierwszym takim powojennym przypadkiem było uprowadzenie samolotu rumuńskiego w 1947 r.<sup>42</sup>. Inny przypadek to uprowadzenie samolotu lecącego z Macao do Hong Kongu w 1948 roku<sup>43</sup>. W latach 1948-1966 zanotowano 47 porwań samolotów.<sup>44</sup> Od 1967 r., odnotowywana jest eskalacja działań godzących w bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. W 1967 r., zanotowano 15 przypadków porwania samolotów, w 1968 r., 30, a w 1969 r., porwano 80 samolotów i dokonano 5 sabotaży na samolotach należących do 37 krajów, przewożących 5126 pasażerów 83 narodowości. W wyniku tych incydentów poniosło śmierć 6 osób, a 34 odniosły rany<sup>45</sup>.

W dniu 22 lipca 1968 roku, pół godziny po starcie rejsowego samolotu linii El Al Israel Airlines z Rzymu do Tel Awiw, członkowie Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny przy pomocy broni palnej i granatów ręcznych przejęli kontrolę nad załogą wymuszając lądowanie w Algierii, a w zamian za uwolnienie pasażerów narodowości izraelskiej zażądali wypuszczenia z więzień 1200 wskazanych osób (ostatecznie uwolniono 16). Gehenna pasażerów skończyła się dopiero po półtora miesiąca, kiedy zostali wypuszczeni z rąk

---

<sup>41</sup> Ibidem, s. 94-95.

<sup>42</sup> B. Grendel, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 67.

<sup>43</sup> M. Borejko, M. Ziółek, *Zjawisko Terroryzmu lotniczego – casus lotu MH17*, „Securo. Współczesny terroryzm”, 2016, nr 3, s. 94-95.

<sup>44</sup> K. Liedel, *Zagrożenia terroryzmem lotniczym XXI wieku*, [w:] *Reagowanie Państwa na zagrożenia Terroryzmem*, A. Glen (red.), Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2010, s. 33.

<sup>45</sup> Ibidem, s. 33.

zamachowców<sup>46</sup>. Według statystyk prowadzonych przez Aviation Safety Network w latach 1919 – 2015 doszło w sumie do 1062 przypadków uprowadzeń samolotów<sup>47</sup>.

Ataki terroru zaczęły dotyczyć samoloty z załogą i pasażerami przebywający jeszcze na terenie portu lotniczego. Do takiego ataku na samolot El Al Israel Airlines podczas kołowania na lotnisku w Zurychu doszło 18 lutego 1969 r., gdy czteroosobowa grupa terrorystów otworzyła ogień do kołującego w kierunku pasa startowego samolotu linii El Al Israel Airlines w rejsie z Zurychu do Tel Awiwu. Atak nastąpił spoza ogrodzenia lotniska, z odległości około 150 metrów. Terrorysty użyli broni krótkiej oraz granatów ręcznych<sup>48</sup>. Podczas tego ataku terrorystycznego śmierć poniósł drugi pilot samolotu.

Celem zamachów stały się nie tylko samoloty, ale i lotniska. W 1969 roku doszło do wymiany ognia na pokładzie samolotu linii El Al Israel Airlines na lotnisku w Zurychu pomiędzy terrorystami z Ludowego Frontu Palestyny, a ochroną lotniska. 30 maja 1972 r., trzech Japończyków, członków Japanese Red Army, po wylądowaniu na Lod Airport w Tel Awiwie ostrzelało i obrzuciło granatami pasażerów (zginęło 26 osób, 76 odniosło rany)<sup>49</sup>. Zjawisko uprowadzania samolotów dotknęło również Polskę, jednakże należy podkreślić, że było to związane z uciezkami z Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) i wystąpiło w:

- lotnictwie małym szkoleniowym, które operowało samolotami szkoleniowymi, małymi samolotami turystycznymi,
- lotnictwie cywilnym, które wykorzystywało duże samoloty komunikacyjne,
- lotnictwie wojskowym, które używało samoloty bojowe, taktyczne, strategiczne.

W lotnictwie małym szkoleniowym do incydentów doszło m. in. w sierpniu 1987 roku. Próbowano uprowadzić samolot łącznie z pilotem S. Kaszubowskim<sup>50</sup>. Jednego z bardziej znanego uprowadzenia samolotu w aeroklubie, dokonali Henryk Kwiatkowski i Roman Romanowicz, którzy wsiedli do zatankowanego do pełna Po-2. Samolot kołując na stanowisko kompensacyjne<sup>51</sup> odwrócił się pod wiatr i wystartował o godzinie 18:10 -

---

<sup>46</sup> M. Borejko, M. Ziółek, *Zjawisko Terroryzmu lotniczego...*, op. cit., s. 96.

<sup>47</sup> Ibidem, s. 95.

<sup>48</sup> M. Pruchniewicz, W. Zeller, *Doświadczenia linii lotniczych El Al w reagowaniu na zagrożenia terroryzmem lotniczym* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010, s. 99.

<sup>49</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, wybrane zagadnienia i źródła prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2010, s. 13-14.

<sup>50</sup> Aeroklub Gdański, <http://test.aeroklub.gda.pl/o-nas> [dostęp: 31.05.2021].

<sup>51</sup> Stanowisko kompensacyjne wyznaczone miejsce na terenie lotniska, w którym dokonuje się kompensacja busoli magnetycznej, (przyrząd pokładowy do wyznaczania kursu statku powietrznego). Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/busola-zyroskopowa-lotnicza;3882284.html> [dostęp: 12.12.2024].

wylądował o 22:05 w Bawarii w miejscowości Passau, która znajdowała się w amerykańskiej strefie okupacyjnej tuż przy granicy z Austrią<sup>52</sup>. Trzeba zaznaczyć, iż podobne incydenty występowały relatywnie rzadko.

Odmienne wyglądała sytuacja w komunikacyjnym lotnictwie cywilnym, gdzie porwania cywilnych statków powietrznych należących do Polskie Linie Lotnicze LOT (PLL LOT) występowały regularnie. W okresie od 1963 r., do 1983 r., dokonano 16 uprowadzeń samolotów rejsowych PLL LOT. Udaremniono kolejnych 6 takich prób. Większość z tych lotów kończyła się na Lotnisku Tempelhof w zachodnim Berlinie<sup>53</sup>. Samoloty PLL LOT zmuszane były do zmiany kursu i lądowań na lotniskach państw zachodnich m.in. Kopenhaga, Bornholm, Berlin Zachodni<sup>54</sup>. Szerokim echem odbiło się uprowadzenie samolotu An-24 przez pilota Polskich Linii Lotniczych Lot kapitana Czesława Kudłeka samolotu, który wykonywał lot nr 747 z warszawskiego Okęcia na lotnisko Wrocław Strachowice. Kudłek wystartował z Warszawy 12 lutego 1982 r., o godzinie 7.30, mając na pokładzie samolotu 25 pasażerów, w tym całą swoją rodzinę. Kapitan poinformował pasażerów, że w związku z wprowadzonym stanem wojennym na wrocławskim lotnisku mają miejsce ćwiczenia wojskowe i z tego powodu lądowanie jest niemożliwe, a samolot musi skierować się na lotnisko w Szczecinie. Kontrola ruchu lotniczego w Warszawie zauważyła zmianę kursu, ale kapitan Kudłek oznajmił kontrolerom, że statek powietrzny został opanowany przez uzbrojonych porywaczy, którzy wymusili lot do Berlina. Już nad terytorium Niemieckiej Republiki Demokratycznej samolot został przechwycony przez dwa niemieckie i dwa radzieckie myśliwce. Kapitan Kudłek przekazał wojskowym pilotom, że zamierza lądować na wschodniobrzeźnińskim lotnisku Schoenefeld i rozpoczął procedurę podejścia. Jednak w ostatnim momencie, widząc, że wojskowe myśliwce odleciały, poderwał maszynę i wykonał przelot do Berlina Zachodniego. W latach 1981-1982 w Polsce doszło do 15 porwań lub usiłowań porwań samolotów, co stanowiło odpowiednio 27 procent i 16 procent incydentów tego typu odnotowanych w skali światowej. Celem większości z nich było lotnisko Tempelhof w Berlinie Zachodnim. W tym czasie w prasie zachodniej pojawiły się też określenia, że nazwa LOT oznacza Landing On Tempelhof (Lądowanie

---

<sup>52</sup> K. Hetman, *Ucieczki lotnicze z PRL*, [https://www.polot.net/pl/ucieczki\\_lotnicze\\_z\\_prl\\_dezercja\\_do\\_wolnosci\\_2015r](https://www.polot.net/pl/ucieczki_lotnicze_z_prl_dezercja_do_wolnosci_2015r) [dostęp: 31.05.2021].

<sup>53</sup> K. Hetman, *Ucieczki lotnicze z PRL*, [https://www.polot.net/pl/ucieczki\\_lotnicze\\_z\\_prl\\_dezercja\\_do\\_wolnosci\\_2015r](https://www.polot.net/pl/ucieczki_lotnicze_z_prl_dezercja_do_wolnosci_2015r) [dostęp: 31.05.2021].

<sup>54</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu...*, op. cit., s. 12.

na Tempelhofie)<sup>55</sup>.

Tylko w latach 1980 - 1982 miało miejsce 20 prób uprowadzeń samolotów na rejsach krajowych PLL LOT, z tego osiem udanych. Zmieniająca się sytuacja wewnętrzna Polski i integracja europejska wyeliminowała motywy skłaniające do podejmowania indywidualnych prób przez zdesperowanych sprawców<sup>56</sup>.

Jednego z pierwszych uprowadzeń odnotowanych w lotnictwie wojskowym dokonał pilot Arkadiusz Korobczyński w marcu 1949r., wraz z mechanikiem, bosmanem Zbigniewem Kaczorowskim, wystartował do rutynowego lotu samolotem Il-2m3. W powietrzu, nie zważając na protesty mechanika, zmienił kurs i wylądował na Gotlandii<sup>57</sup>.

W roku 1951 i 1952 r., odnotowano dwie nieudane próby uprowadzeń samolotów, które skutkowały osądzeniem i rozstrzelaniem pilotów. Pierwsza nieudana próba uprowadzenia samolotu została przeprowadzona przez podoficera w 1951 r. Do drugiej nieudanej próby uprowadzenia samolotu doszło 7 sierpnia 1952 roku przez Edwarda Pytko. W trakcie lotu treningowego około godziny 15-stej na samolocie Jak-9, pilot postanowił uciec do Niemiec Zachodnich. W konsekwencji pościgu zmuszony do kluczenia w chmurach i z powodu braku paliwa został przymuszony do lądowania w mieście Wiener Neustadt – znajdowało się ono w Austrii pod radziecką strefą wpływów<sup>58</sup>.

Rankiem 5 marca 1953 roku. Franciszek Jarecki podczas wykonywania wraz z prowadzącym Józefem Caputą lotu szkoleniowego na myśliwcu MiG 15 bis, zmienił trasę przelotu i oddalił się od instruktora. Lot trwał siedem minut – tyle zajęło mu odejście od szyku i wylądowanie na wyspie Bornholm. Nie wiedział dokładnie, gdzie znajduje się lotnisko, które w opowieściach przedstawiane było jako wielkie lądowisko wojskowe, ponieważ posiadane mapy nie zawierały tej wyspy. Lotnisko było za krótkie jak na tego rodzaju myśliwiec oraz słabo utwardzone, porośnięte trawami oraz krzakami<sup>59</sup>. W tym samym roku pilot Zdzisław Jaźwiński uprowadził również MiGa -15 bis lądując także na

---

<sup>55</sup> Dlapilota.pl, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/zdarzylo-sie-dzisiaj-porwany-24-lot-laduje-na-tempelhof> [dostęp: 03.02.2023].

<sup>56</sup> W. Zubrzycki, *NATO - Rosja, wspólna inicjatywa w zakresie statków powietrznych klasy RENEGADE*, [w:] R. Czulda, R. Łoś, J. Reginia-Zacharski (red.), *NATO wobec wyzwań współczesnego świata*, Instytut Badań nad Stosunkami Międzynarodowymi w Warszawie, Warszawa-Łódź 2013, s. 160.

<sup>57</sup> K. Hetman, *Ucieczki lotnicze z PRL*, [https://www.polot.net/pl/ucieczki\\_lotnicze\\_z\\_prl\\_dezercja\\_do\\_wolnosc\\_2015r](https://www.polot.net/pl/ucieczki_lotnicze_z_prl_dezercja_do_wolnosc_2015r) [dostęp: 31.05.2021].

<sup>58</sup> P. Rus, *Zbiegli funkcjonariusze służb mundurowych z Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na przykładzie pilotów i marynarzy*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia de Securitate” 2019, nr 9(4), s. 142.

<sup>59</sup> Ibidem, s. 143-144.

wyspie Bornholm. Po starcie pary dyżurnej Zdzisław Jaźwiński nie dołączył do swojego prowadzącego, tylko obniżył lot i po 20-minutowym locie sposobem awaryjnym, bez podwozia, uszkodzając lekko samolot wylądował na wyspie Bornholm. Lądował na resztkach paliwa, gdyż stracił wiele czasu na znalezienie lądowiska<sup>60</sup>. Urowadzenie samolotu odbyło się podczas ćwiczeń z przechwytywania w locie bombowca<sup>61</sup>.

Występowanie porwań samolotów w okresie PRL determinowane było w głównej mierze sytuacją społeczno-polityczną w kraju. Głównie ze względu zapewnienia lepszego życia czy ucieczek „na zachód” a nie w celu wykonania ataku terrorystycznego. Trzeba zaznaczyć, iż przedstawione przykłady uprowadzeń w okresie PRL nie mieszczą się w sformułowanej definicji terroryzmu powietrznego przyjętej w rozważaniach, ale stanowią integralną część genezy.

W okresie od 1 stycznia do 16 czerwca 1970 r., porwano 32 samoloty i dokonano 8 sabotaży na maszynach należących do 23 krajów, transportujących 1837 pasażerów 54 narodowości. Na skutek tych aktów terroru zginęło 90 pasażerów, a 23 osoby odniosły rany. W dniu 6 września 1970 r., w ciągu godziny uprowadzono cztery samoloty (w tym największy samolot pasażerski świata Boeing 747-Jumbo) z kilkuset pasażerami na pokładzie, lecące do Nowego Jorku, a należące do linii lotniczych różnych państw. Na przestrzeni lat 1969-1994 zanotowano ponad 500 uprowadzeń samolotów z „udziałem” około 30 tysięcy pasażerów, a ponad 90 razy dochodziło do strzelaniny na pokładach statków powietrznych, czy też do wybuchu materiałów eksplodujących w samolotach znajdujących się bądź w powietrzu, bądź na lotniskach<sup>62</sup>.

Wraz z rozwojem lotnictwa pomysłowość terrorystów nabierało rozpędu. Ataki bombowe w formie umieszczenia na pokładach statków powietrznych ładunków wybuchowych okazały się skuteczną metodą terroryzmu powietrznego. Pierwszy z nich przeprowadzili Członkowie Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny w lutym 1970 roku, za cel obierając sobie szwajcarski samolot wracający z Izraela. Lata 70-te i 80-te XX wieku przyniosły łącznie 66 przypadków zamachów bombowych na pokładach samolotów, w których śmierć poniosło ponad półtora tysiąca osób<sup>63</sup>. Metoda wysadzania samolotów wraz z załogą i pasażerami za pomocą przeschmuglowanych na pokład materiałów wybuchowych nie zmieniła podejścia terrorystów do wypróbowanej metody uprowadzenia

---

<sup>60</sup> K. Hetman, *Ucieczki lotnicze z PRL*, [https://www.polot.net/pl/ucieczki\\_lotnicze\\_z\\_prl\\_dezercja\\_do\\_wolnosc\\_i\\_2015r](https://www.polot.net/pl/ucieczki_lotnicze_z_prl_dezercja_do_wolnosc_i_2015r) [dostęp: 31.05.2021].

<sup>61</sup> P. Rus, *Zbiegli funkcjonariusze...*, op. cit., s. 146.

<sup>62</sup> K. Liedel, *Zagrożenia terroryzmem lotniczym...*, op. cit., s. 33.

<sup>63</sup> M. Borejko, M. Ziółek, *Zjawisko Terroryzmu lotniczego...*, op. cit., s. 96.

samolotu podczas lotu. I tak, 6 września 1970 roku dwoje porywaczy, Layla Haled i jej partner, którzy już raz, w 1969 r., usiłowali bezskutecznie porwać samolot, podjęło kolejną próbę. Poddali się operacjom plastycznym i za pomocą fałszywych paszportów, uzbrojeni w pistolety i granaty ręczne, dostali się na pokład samolotu El Al Israel Airlines w rejsie na trasie Tel Awiw - Amsterdam - Nowy Jork. Podczas próby przejścia kontroli nad samolotem izraelska ochrona znajdująca się na pokładzie zabiła porywacza, a Layla Haled została obezwładniona. Samolot bezpiecznie wylądował w Londynie, gdzie terrorystka została przekazana lokalnym władzom<sup>64</sup>.

Rok 1972, w rejsie z Rzymu do Tel Awiwu kilka minut po starcie samolotu El Al Israel Airlines z rzymskiego lotniska Fiumicino doszło do eksplozji w luku bagażowym samolotu. Załodze udało się zawrócić maszynę i bezpiecznie wylądować w Rzymie. Śledztwo wykazało, że bomba umieszczona była w spreparowanym odpowiednio gramofonie, który znajdował się w bagażu dwóch młodych Brytyjek. Urządzenie zostało im przekazane przez znajomych arabskiego pochodzenia, którzy poprosili kobiety, aby te wwozły je na teren Izraela, nie informując o tym miejscowych służb celnych. Zastosowano tu po raz pierwszy nowy sposób działania, polegający na umieszczeniu bomby na pokładzie samolotu poprzez wykorzystanie bagażu nieświadomych pasażerów<sup>65</sup>. Za najbardziej spektakularny zamachem bombowym, który został przeprowadzony 21 grudnia 1988 r., należy uznać eksplozję ładunku wybuchowego na pokładzie samolotu Pan American World Airways lot 103 nad miasteczkiem Lockerbie w Szkocji. Zginęło wówczas 259 pasażerów i załoga oraz 17 mieszkańców, którzy ponieśli śmierć w wyniku upadku wraku samolotu na ziemię<sup>66</sup>. Głośna próba zamachu terrorystycznego wydarzyła się 17-stego kwietnia 1986 roku do odprawy na rejs LY 016 z Londynu do Tel Awiwu zgłosiła się 32-letnia Irlandka Anne-Marie Murphy. Kobieta, w szóstym miesiącu ciąży, podczas rozmowy z pracownikiem działu bezpieczeństwa El Al Israel Airlines nie wykazywała najmniejszych oznak zdenerwowania. W wyniku konwersacji prowadzonej zgodnie z procedurami agent zdecydował jednak o konieczności szczegółowej kontroli pasażerki i jej bagażu. W wyniku przeprowadzonych działań wykryto bombę, składającą się z około 1,5 kg semtexu umieszczonego w podwójnym dnie walizki i urządzenia inicjującego ukrytego w dużym

---

<sup>64</sup> M. Pruchniewicz, W. Zeller, *Doświadczenia linii lotniczych...*, op. cit., s. 99-100.

<sup>65</sup> *Ibidem*, s. 100.

<sup>66</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu...*, op. cit., s. 13-14.

kalkulatorze firmy Commodore. Śledztwo wykazało, że za próbą zamachu stały syryjskie służby specjalne<sup>67</sup>.

Nie za każdym razem za atakami terroru na samoloty jak i porty lotnicze stały zorganizowane grup terrorystyczne czy grupy paramilitarne. Ataków dokonywali zwykli ludzie nie związani z żadnymi grupami. Takim zdarzeniem był zamach z 7 grudnia 1987 na samolot pasażerski British Aerospace BAe-146-200, zarejestrowany jako N350PS, Pacific Southwest Airlines Flight 1771. Samolot odleciał z międzynarodowego lotniska w Los Angeles w Kalifornii (LAX) lotem krajowym na lotnisko w San Francisco w Kalifornii (SFO). Na wysokości 6700 metrów o godzinie 16:13 pilot zgłosił do Oakland ARTCC<sup>68</sup>, że miał awarię, a w samolocie padły strzały. W ciągu 25 sekund kontrolerzy Oakland CTR<sup>69</sup> zauważyli, że PSA1771 rozpoczął gwałtowne opadanie. Jeden z pasażerów - David Burke, wszedł do kokpitu, a następnie zastrzelił dwójkę pilotów z pistoletu Magnum 44. W ciągu 25 sekund samolot runął na pole w okolicach Paso Robles. Zginęło pięciu członków załogi i 38 pasażerów. Następnego dnia FBI<sup>70</sup> odnalazło pistolet Magnum 44, wciąż znajdował się w rękach Davida Burke, niedawno zwolnionego z linii lotniczych US Airways za kradzież gotówki. Wybór samolotu, do którego wsiadł Burke nie był przypadkowy. Połączeniem tym codziennie dolatywał do pracy jego przełożony Raymond F. Thomson, który osobiście zwolnił Burke'a kilka dni wcześniej. Wśród szczątków samolotu znaleziono list Burke'a do Thomsona wypominający mu brak wyrozumiałości i zapowiadający zemstę<sup>71</sup>.

Całkowicie nową spektakularną metodą terroryzmu powietrznego stały się próby uprowadzeń samolotów cywilnych i za ich pomocą niszczenia obiektów naziemnych. Pierwsze przesłanki wykazujące wykorzystanie tej metody terroryzmu powietrznego pojawiły się w 1994 roku. Incydent w czasie lotu FedEx Express 705 z 7-go kwietnia 1994 roku, pracownik FedEx miał zostać zwolniony za to, że złożył kłamliwy życiorys o swoim poprzednim doświadczeniu lotniczym w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych. Zajmował miejsce podczas regularnego lotu z Memphis (MEM) do San Jose (SJC). Zamierzał zamordować załogę samolotu młotkiem, a następnie użyć samolotu

---

<sup>67</sup> M. Pruchniewicz, W. Zeller, *Doświadczenia linii lotniczych...*, op. cit., s. 100-101.

<sup>68</sup> Centrum kontroli ruchu lotniczego (ang. Air Route Traffic Control Center, ARTCC).

<sup>69</sup> Strefa kontrolowana lotniska (ang. Control Zone, CTR) obejmuje przestrzeń powietrzną kontrolowaną poza obszarem kontrolowanym, rozciągająca się od powierzchni ziemi lub wody do określonej górnej granicy. Źródło: Polska Agencja Żegluga Powietrznej, <https://www.pansa.pl/asm1/know-how/> [dostęp: 12.12.2024].

<sup>70</sup> Federalne Biuro Śledcze (ang. Federal Bureau of Investigation, FBI).

<sup>71</sup> Aviation Safety Network, <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19871207-0> [dostęp: 10.03.2021].



do ataku kamikadze na kwaterę główną FedEx w Memphis. Zaatakował zaledwie kilka minut po starcie, brutalnie zranił załogę samolotu młotkiem i złamał czaszkę pierwszego oficera. Doszło do długiej walki z inżynierem pokładowym i kapitanem. Pierwszy oficer kontrolował samolot, podczas gdy pozostali walczyli w kokpicie. Za pomocą ekstremalnych manewrów powietrznych, mających na celu wytrącenie napastnika z równowagi, załogę lotniczej ostatecznie udało się go powstrzymać. DC-10 bezpiecznie wylądował na międzynarodowym lotnisku w Memphis<sup>72</sup>.

Urowadzenie samolotu linii lotniczych Air France, do którego doszło w przeddzień Bożego Narodzenia 1994 roku, kiedy po raz pierwszy ostatecznym celem ataku nie był sam statek powietrzny, ale miał on posłużyć jako środek do przeprowadzenia większego zamachu. Maszyna lecąca z Algieru do Marsylii została uprowadzona zaraz po starcie przez członków Zbrojnej Grupy Islamskiej. Zgodnie z planem porwany samolot miał rozbić się o wieżę Eiffla pozbawiając życia prawdopodobnie setek niewinnych przypadkowych turystów i niszcząc symbol Francji. Działania te zostały jednak udaremnione przez Grupę Interwencyjną Francuskiej Żandarmerii, której udało się zabić wszystkich czterech terrorystów podczas interwencji przeprowadzonej w czasie, gdy uzupełniano paliwo po wylądowaniu w Marsylii<sup>73</sup>.

Natomiast 11 września 2001 roku doszło do bezprecedensowego zamachu terrorystycznego, opierającego się na metodach uprowadzenia cywilnych statków powietrznych oraz rozbicia ich o budynki naziemne, w tym przypadku symbole amerykańskich wartości, otwierając nowy rozdział terroryzmu powietrznego. Wtedy to islamscy ekstremiści, członkowie organizacji Al-Ka'ida, porwali cztery amerykańskie samoloty - dwa z nich uderzyły w wieże World Trade Center, jeden w budynek Pentagonu, a czwarty uległ rozbiciu na bezludnym terenie w wyniku próby udaremnienia zamachu przez pasażerów. W wyniku ataku zginęło ok. 3 tys. osób<sup>74</sup>.

Nawet po atakach na World Trade Center porty lotnicze jako cel ataku nie straciły na swojej atrakcyjności dla terrorystów. Do kolejnego takiego ataku doszło w porcie lotniczym Los Angeles 4 lipca 2002 r., około godziny 11.30, dwie i pół godziny po otwarciu odprawy, do grupy oczekujących pasażerów zbliżył się niejaki Hesham Mohammad Hadayet. Wyciągnąwszy pistolet, oddał dwa strzały w kierunku pasażerów. W drugiej ręce trzymał nóż.

---

<sup>72</sup> Aviation Safety Network, <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19940407-0> [dostęp: 10.03.2021].

<sup>73</sup> M. Borejko, M. Ziółek, *Zjawisko Terroryzmu lotniczego...*, op. cit., s. 96.

<sup>74</sup> Ibidem, s. 96-97.

Zanim został zlikwidowany przez izraelską ochronę, zdążył zabić dwie osoby i ranić obezwładniającego go oficera<sup>75</sup>.

Z kolei, w Mombasie 28 listopada 2002 miała miejsce próba zestrzelenia samolotu linii Arkia. Atak nastąpił pół minuty po starcie samolotu. Maszyna z 261 pasażerami i 10 członkami załogi na pokładzie wystartowała o godzinie 8.25 i pół minuty po starcie pilot zaraportował izraelskiej ochronie, że samolot został ostrzelany dwoma raketami. Terrorysty do ataku na samolot użyli rakiet ziemia-powietrze produkcji radzieckiej. Zajęli pozycje w odległości ok. 500 metrów od ogrodzenia lotniska. Rakiety zostały wystrzelone jedna po drugiej, zbieg okoliczności i błąd terrorystów ocalił życie 271 osób znajdujących się na pokładzie. Terrorysty strzelali do samolotu ze zbyt bliskiej odległości, co spowodowało, że rakiety chybiły celu<sup>76</sup>.

Jednakże zamachy przy użyciu bomb na statki powietrzne pozostają nadal atrakcyjną formą terroryzmu powietrznego. I tak, w Rosji 24 sierpnia 2004 roku dochodzi do podwójnego samobójczego ataku na Tupolew Tu-134 i Tupolew Tu-154. Lot 1303 linii Volga-Aviaexpress Flight, Tupolew Tu-134, opuścił Moskwę około 22:30 i na wysokości 8100 m nastąpił wybuch w kabinie po prawej stronie rzędu siedzeń. Nastąpiła gwałtowna dekompresja i samolot zaczął zniżać. Następnie rozpadł się i rozbił, zabijając wszystkie 44 osoby na pokładzie<sup>77</sup>. Drugi samolot, Lot 1047 linii Sibir Airlines, Tupolew Tu-154, wyleciał z Moskwy około godziny 22:40 na krajowy lot pasażerski do Soczi w Rosji i podobnie na wysokości 12100 m nastąpił wybuch w kabinie po prawej stronie rzędu siedzeń. Nastąpiła gwałtowna dekompresja i samolot zaczął zniżać. Następnie rozpadł się i rozbił, zabijając wszystkich 46 pasażerów na pokładzie<sup>78</sup>. Samoloty rozbiły się prawie jednocześnie. Badania ujawniły we wrakach Tupolewów ślady Hexogenu, wysoce wyrafinowanego materiału wybuchowego znanego również jako RDX. Okazało się, że materiały wybuchowe były przemycone na pokład przez kobiety. Ustalono, że dwie samobójczynie przybyły do Moskwy tego samego dnia o 19:45 samolotem z Machaczkały w towarzystwie dwóch Czeczenów.

Do kolejnego ataku z ziemi na cywilny samolot dochodzi nad terytorium Ukrainy. Lot statku powietrznego oznaczonego numerem MH17 zakończył się zestrzeleniem przez kierowany pocisk raketowym ziemia-powietrze. 17 lipca 2014 roku w obwodzie donieckim

---

<sup>75</sup> Ibidem, s. 101.

<sup>76</sup> Ibidem.

<sup>77</sup> Aviation Safety Network, <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20040824-0> [dostęp: 10.03.2021].

<sup>78</sup> Ibidem.

na Ukrainie doszło do wypadku samolotu linii Malaysia Airlines lecącego z Amsterdamu do Kuala Lumpur. W wyniku katastrofy zginęło 298 osób. Do zdarzenia doszło w rejonie trwającego konfliktu, a samolot został najprawdopodobniej, zgodnie z doniesieniami prasowymi i wstępnymi analizami specjalistów, zestrzelony z ziemi<sup>79</sup>. Samolot przelatywał przez rejon konfliktu zbrojnego, tak że nie był to stricte atak terrorystyczny.

Równie atrakcyjnym celem dla terrorystów jest port lotniczy. W miejscowości Zaventem 22 marca 2016 roku terroryści przeprowadzają samobójczy zamach bombowy na Port lotniczy Bruksela. Około godziny 8.00 czasu lokalnego dwaj mężczyźni, Ibrahim el-Bakraoui i Najim Laachraoui, wysadzili się w tamtejszej hali odlotów. W wyniku zamachu zginęło 11 osób, a 76 odniosło obrażenia. Towarzyszący zamachowcom Mohamed Abrini uciekł z lotniska zaraz po wybuchach<sup>80</sup>. Do zorganizowania i przeprowadzenia ataku terrorystycznego przyznało się tzw. Państwo Islamskie (ang. Islamic State of Iraq and Syria, ISIS). Zwolennicy Państwa Islamskiego stwierdzili, że celem zamachu było zabicie jak największej ilości niewiernych.

W dniu 4 marca 2021 roku na pokładzie samolotu linii Iran Air rejs IR334 doszło do próby przejęcia kontroli nad samolotem. Irańska paramilitarna Gwardia Rewolucyjna twierdzi, że władze przeszkodziły w próbie porwania samolotu pasażerskiego, a na swojej oficjalnej stronie internetowej poinformowała, iż porwanie dotyczyło samolotu lecącego z Ahwaz do Meszhedu w Iranie. Samolot Iran Air wylądował awaryjnie na lotnisku Isfahan<sup>81</sup>. Podejrzanego terrorystę zidentyfikowano jako Mohammada Hosseina Haghghatmanasza. Próbował porwać samolot z 62 pasażerami i sześcioma członkami załogi na pokładzie. Mężczyzna przeszedł do przodu kabiny werbalnie pokazał swoje groźby. Pokazał coś, co wyglądało jak wybuchowy pas i zagroził, że go odpali<sup>82</sup>. Ostatecznie został obezwładniony.

Na podstawie powyższych przykładów aktów terrorystycznych wymierzonych w lotnictwo można stwierdzić, że dla terrorystów atrakcyjnymi obiektami ataku były i również nadal będą samoloty, pasażerowie oraz porty lotnicze, lotniska. Stwierdzenie to znajduje uzasadnienie m.in. w następujących danych: w ciągu 50 lat ogółem odnotowano

---

<sup>79</sup> M. Borejko, M. Ziółek, *Zjawisko Terroryzmu lotniczego...*, op. cit., s. 97.

<sup>80</sup> M. Osiecki, *Zamachy na port lotniczy w Brukseli - prawo międzynarodowe i europejskie wobec zdarzenia*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2017, nr 2(6), s. 63.

<sup>81</sup> Aviation Safety Network, <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20210304-0> [dostęp: 10.03.2021].

<sup>82</sup> N. Karimi, *Iran's Revolutionary Guard says airplane hijacking disrupted*, <https://www.nsnnews.com/world-news/irans-revolutionary-guard-says-airplane-hijacking-disrupted-3517286> [dostęp: 11.03.2021].

1098 ataków terrorystycznych na samoloty pasażerskie, 129 ataków na porty lotnicze i 246 incydentów w biurach linii lotniczych. Jak widać, porty lotnicze i biura przewoźników powietrznych nie były atakowane tak często<sup>83</sup>. W ujęciu historycznym dominującą formę ataku terrorystycznego stanowiły porwania samolotów. W latach 1947–1996 roku zanotowano 959 takich przypadków, czyli aż 87% wszystkich ataków na samoloty pasażerskie<sup>84</sup>. Równie ważne jest potencjalne zagrożenie ostrzelaniem statku powietrznego przy użyciu przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych. Z danych Centralnej Agencji Wywiadowczej oraz innych agencji rządowych Stanów Zjednoczonych wynika, że począwszy od 1970 roku, odnotowano co najmniej 43 ataki na statki powietrzne lotnictwa cywilnego przeprowadzone tym sposobem. Blisko 70% ataków było udanych, w wyniku czego śmierć poniosło ponad 900 pasażerów różnych linii lotniczych. Dane te nie uwzględniają incydentów związanych ze statkami powietrznymi należącymi do wojska<sup>85</sup>. Przytoczone przypadki terroryzmu, które zaistniały od 1931 roku do czasów obecnych, wykazują widoczną zmienność. Przez charakter ataku, pobudki po wykorzystanej metodzie. Jak i intensywność wykorzystanej metody przez terrorystów w danym okresie czasowym. A co za tym idzie można wysnuć wniosek, że terroryzm powietrzny jest procesem ciągłym. Wykorzystywane metody ciągle podlegają ewolucji. Jak i występuje zmienność metod. Terroryzm powietrzny wykazuje również istotną cechę medialno-propagandową, określającą że „współczesny terroryzm, zwłaszcza terroryzm powietrzny, kieruje się prostą zasadą: zabij jednego, przeraż dziesięć tysięcy”<sup>86</sup>.

Podsumowując lotnictwo było i jest dla terrorystów niezwykle atrakcyjnym celem. Przytoczone powyżej przykłady świadczą o korzyściach, które terrorystom przynoszą ataki na lotnictwo. Zamach na samolot jak i port lotniczy działa na wyobraźnię i przyciąga uwagę. Terrorysty wykorzystują całą paletę dostępnych środków oraz metod podczas ataków. Jak np.: ataki przy pomocy broni palnej, zestawów raketowych, rakiet ziemia powietrze, szmuglowanie i detonowanie bomb w statkach powietrznych, przejmowanie kontroli nad maszynami w locie, uprowadzenia, przejęcia kontroli nad statkami powietrznymi w celu rozbicia o budynki naziemne, brania zakładników na pokładzie samolotu. Z kolei, nie tylko statek powietrzny w locie zbudził ich zainteresowanie również często atakują infrastrukturę

---

<sup>83</sup> K. Załęski, *Terroryzm powietrzny – wyzwaniem dla lotnictwa i jego zagrożeniem*, „Kwartalnik Bellona” 2012, nr 2, s. 17.

<sup>84</sup> Ibidem, s. 17-18.

<sup>85</sup> Ibidem, s. 19.

<sup>86</sup> Ibidem, s. 7.

naziemną. W formie ataku na statki przebywające na ziemi, brania zakładników, niszczenia portów lotniczych, infrastruktury naziemnej oraz podkładając bomby.

Atak wymierzony w ten środek transportu ma też, ze swej natury, międzynarodowy charakter. Jeżeli terroryści zdecydują się porwać samolot z łatwością mogą go skierować do pożądanego miejsca przeznaczenia. Odbicie maszyny to operacja niezwykle trudna i ryzykowna, a na wrogim terytorium często wręcz niemożliwa. Jeżeli natomiast terroryści skutecznie spróbują zniszczyć samolot, śmierć pasażerów i załogi jest w zasadzie nieunikniona. Wszystkie te czynniki sprawiają, że jakakolwiek operacja wymierzona w lotnictwo ma również potężny wymiar psychologiczny. Stawia to również lotnictwo wysoko na liście potencjalnych celów zamachów terrorystycznych. Odkryty ostatnio przez amerykańskie służby plan zamachów z wykorzystaniem ładunków ukrytych w paczkach przesyłanych samolotami firm kurierskich pokazuje pomysłowość i determinację terrorystów. Powyższe świadczy o tym, że terroryści nie tylko wykorzystują doświadczenia poprzednich aktów terroryzmu powietrznego, udoskonalają stare pomysły, ale również bacznie obserwują rozwój systemów ochrony i przeciwdziałania. Kolejnym nowinkom technicznym i zwiększonym procedurom bezpieczeństwa przeciwstawiają coraz bardziej wymyślne plany<sup>87</sup>.

Swoistą ścieżkę ewolucyjną przeszła metoda uprowadzeń statków powietrznych. Od zwykłego przejmowania kontroli nad maszyną po wykorzystanie cywilnego samolotu jako tarana do niszczenia obiektów naziemnych i siania terroru. Ta obecna wykrystalizowana forma ataków terrorystyczny przy pomocy cywilnych samolotów wydaje się niezwykle wyrachowana oraz śmiercionośna w skutkach. Można stwierdzić, iż tradycyjne formy ataków terrorystycznych zrobią miejsce dla nowych typów ataków na lotnictwo.

W szczególności takich jak ataki z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych na samoloty w locie, ataki cybernetyczne na samoloty w locie oraz infrastrukturę naziemną skutkując zagrożeniem dla statku będącego w locie. Szybki rozwój technologii umożliwi powstanie jeszcze nieodnotowanych form ataków i wyznaczy nowe kierunki rozwoju terroryzmu powietrznego.

---

<sup>87</sup> S. Dygnatowski, *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym z powietrza typu „Renegade”*, [w:] Z. Piątek, A. Letkiewicz (red.), *Terroryzm a infrastruktura krytyczna państwa – zewnętrzne kraje Unii Europejskiej*, Szczytno 2010, s. 111.

## 2.2. Uwarunkowania i typologia zagrożeń terroryzmem powietrznym

Współczesny świat charakteryzuje szybkość: szybkość wymiany informacji, przemieszczania się, transportu towarów i ewolucji czynników, które kształtują nasze otoczenie. Dlatego tak istotnym elementem, który poniekąd definiuje sposób funkcjonowania otaczającej nas rzeczywistości, jest transport powietrzny, szczególnie zaś lotnictwo cywilne. Nic więc dziwnego, że szczególnie często było ono i jest nadal celem ataków terrorystycznych. Ochrona lotnictwa cywilnego - zarówno statków powietrznych, jak i portów lotniczych - pozostaje ważnym elementem systemu bezpieczeństwa antyterrorystycznego państwa<sup>88</sup>.

Trzeba zaznaczyć, iż terroryzm powietrzny to zjawisko wieloaspektowe oraz złożone. Andrzej Glen porządkuje, dzieląc go na mniejsze części co powoduje, że terroryzm powietrzny można łatwiej poddać analizie. Podzielono przedmiotowe obiekty ataku terroryzmem powietrznym na obiekty działalności lotniczej oraz obiekty działalności nie lotniczej. Poprzez powyższy podział zauważyć można, iż działania skierowane są na wykorzystywaną w działalności lotniczej aparaturę i personel ją obsługujący, jak i wykorzystanie potencjału lotnictwa do atakowania obiektów nieprowadzących działalności lotniczej<sup>89</sup>.

Obiekty działalności lotniczej zostały podzielone na przedmiot oddziaływań terroryzmu, z których wyróżniono: linie lotnicze, porty lotnicze, agencje żeglugi powietrznej oraz inne obiekty. Przedmiotowe obiekty oddziaływania terroryzmu to<sup>90</sup>:

1. Linie lotnicze, w których wyróżniono przedmiot ataku: statki powietrzne, personel latający, pasażerowie, biura linii lotniczych oraz inne obiekty linii lotniczych.
2. Porty lotnicze przedmiot ataku: infrastruktura portu, pasażerowie inne obiekty portu. W przypadku portu lotniczego podział ujawnia, że najbardziej podatne, wrażliwe na atak terroryzmu są elementy infrastruktury tego portu oraz masowo przebywająca w porcie lotniczym ludność.
3. Agencja żeglugi powietrznej podział na: infrastruktura agencji, personel agencji, inne obiekty agencji. Wyróżnione obiekty służą do zarządzania przestrzenią powietrzną, zarządzania przepływem ruchu lotniczego oraz zapewnienia służb kontroli ruchu lotniczego. Stanowią potencjalny przedmiot oddziaływania terroryzmu powietrznego.

---

<sup>88</sup> K. Liedel, *Zagrożenia terroryzmem lotniczym...*, op. cit., s. 31.

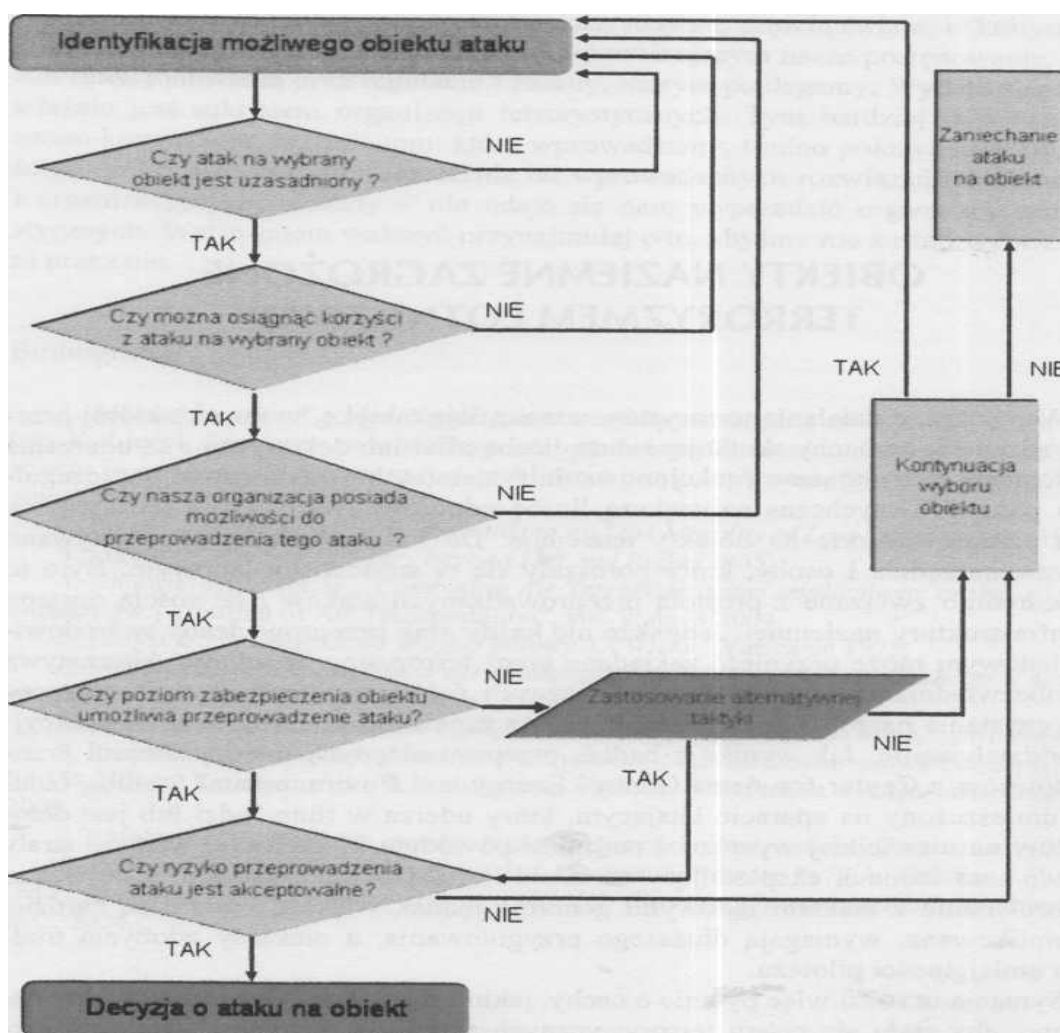
<sup>89</sup> A. Glen, *Terroryzm lotniczy Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, AON, Warszawa 2014, s. 12.

<sup>90</sup> Ibidem, s. 14.

Obiekty działalności nie lotniczej oddziaływania terroryzmu dzielą się na naziemne obiekty niechronione (niestrategiczne) jak obiekty komunikacyjne, handlowe, kultury, religii. Natomiast obiekty chronione (strategiczne) jak obiekty rządowe, elektrownie, elektrociepłownie (jądrowe), obiekty bezpieczeństwa społecznego, obiekty imprez masowych, miejsca produkcji przechowywania transportu materiałów niebezpiecznych<sup>91</sup>.

Istotne z perspektywy rozpatrywanego problemu staje się również zobrazowanie sposobu wyboru obiektów jako potencjalnych celów terroryzmu powietrznego. Jednym z możliwych rozwiązań jest prezentowany przez C.J.M Drake'a proces wyboru obiektów ataków terrorystycznych (rys. 1)<sup>92</sup>.

**Rys. 1. Algorytm wyboru obiektu ataku terroryzmu powietrznego**



Źródło: K. Dobija, *Obiekty naziemne zagrożone terroryzmem lotniczym*, [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia Terroryzmem*, AON, Warszawa 2010, s. 42.

<sup>91</sup> Ibidem, s. 16.

<sup>92</sup> K. Dobija, *Zagrożenia terroryzmem lotniczym w XXI wieku* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010, s. 31.

W pierwszej kolejności po wstępnej identyfikacji możliwego obiektu ataku rozpatrywane jest uzasadnienie przeprowadzenia zamachu. U jego podstaw tkwi świadome dążenie do realizacji określonych korzyści, które osiągnąć chcą terroryści. Działanie to może być np. skierowane przeciwko statkom powierzonym lub naziemnej infrastrukturze lotniczej. Jeżeli jednak wybrany obiekt z pewnych przyczyn nie spełnia zakładanego warunku, to twórcy zamachu przystępują do dalszych poszukiwań obiektów.

Kolejnym etapem postępowania terrorystów jest określenie możliwych korzyści z ataku na wybrany obiekt. Kluczowe staje się tutaj oszacowanie wartości obiektu, która postrzegana jest jako potencjał obiektu. Jego zakłócenie, obezwładnienie lub zniszczenie będzie zatem decydować o osiągnięciu celów terrorystycznych.

Następnym krokiem jest określenie przez terrorystów posiadania możliwości do przeprowadzenia tego ataku. Odpowiada ona potencjałowi materialnemu i wykonawczemu założonego przez terrorystów. Jej oszacowanie umożliwia przejście do kolejnego etapu lub powrót do wstępnej identyfikacji możliwego obiektu ataku.

Natomiast weryfikacja poziomu zabezpieczenia obiektu umożliwia przeprowadzenie ataku dostarcza niezbędnych danych do wyboru taktyki stosowanej przez terrorystów. Często trudna lub wręcz niemożliwa jest bowiem możliwość przedostania się zamachowców i narzędzi zamachów w rejon planowanego miejsca ataku, które może być otoczone strefami bezpieczeństwa, systemami ochrony i monitoringu. Wówczas sytuacja ta wymusza poszukiwanie nowych sposobów (taktyki) realizacji założonych celów.

Ostatnią czynnością procesu wyboru obiektu ataku terroryzmu powietrznego jest oszacowanie poziomu ryzyka przeprowadzenia ataku przyjętej koncepcji zamachu. Ryzyko to związane jest głównie z możliwym niepowodzeniem zamachu, które może zaistnieć zarówno w fazie planowania (np. podczas udaremnionej próby rozpoznania obiektu), jak również w trakcie jego realizacji (możliwość wystąpienia czynników zakłócających planowany przebieg zamachu). W sytuacjach, gdy oszacowany poziom ryzyka jest akceptowalny przez twórców zamachu i jednocześnie przyjęta taktyka wskazuje na możliwość przeprowadzenia uderzenia, spełniony zostaje ostatni warunek wyboru obiektu ataku i następuje decyzja o ataku na obiekt<sup>93</sup>.

Z powyższego wynika, iż zagrożenia terroryzmem dotyczą statki powietrze jak i lotniczą infrastrukturę naziemną. Skutki takiego też zaplanowanego i przeprowadzanego

---

<sup>93</sup> Ibidem, s. 43.



ataku mogą wywierać kolosalne nie do przewidzenia straty ludzkie, materialne jak i psychologiczne. Krzysztof Liedel zagrożenia ze strony terroryzmu powietrznego określa jako skutkujące:

- znaczoną liczbą ofiar i strat bezpośrednich w wyniku przeprowadzenia ataku,
- długofalowymi stratami ekonomicznymi, wynikającymi na przykład ze spadku liczby osób korzystających z transportu lotniczego,
- długofalowymi skutkami psychologicznymi,
- długofalowymi skutkami społecznymi i politycznymi<sup>94</sup>.

Należy podkreślić, iż najczęstszym celem zamachów terrorystycznych są samoloty latające na trasach międzynarodowych, ze szczególnym uwzględnieniem tras transatlantyckich. Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że pasażerami międzynarodowego lotu są obywatele więcej niż jednego państwa, a w związku z tym atak przeciwko takiemu rejsowi powietrznemu z punktu widzenia ugrupowania terrorystycznego gwarantuje:

- skupienie uwagi opinii publicznej co najmniej w kilku państwach,
- potencjalne incydenty dyplomatyczne w razie powstania wątpliwości co do tego, kto posiada jurysdykcję w zakresie reagowania w sytuacji kryzysowej wywołanej atakiem terrorystycznym,
- możliwość wywierania wpływu (nacisków) na więcej niż jeden rząd<sup>95</sup>.

W literaturze problemu eksperci i naukowcy zajmujący się problematyką bezpieczeństwa powietrznego przedstawiają różnorodne **podziały i klasyfikacje zagrożeń terroryzmu powietrznego**.

Tomasz Aleksandrowicz i Krzysztof Liedel klasyfikują zagrożenia terroryzmu powietrznego na cztery kategorie, w postaci ataku:

- na pokład samolotu (porwanie, zamach bombowy, wzięcie zakładników),
- dokonanego z powietrza (samoloty jako bomby, użycie bojowych środków lotniczych, użycie broni masowego rażenia, użycie parolotni, lotni, ultralekkich samolotów).
- na statek powietrzny (przeciwlotnicze środki walki: ręczne, stacjonarne, strzelcy wyborowi, zakłócanie elektroniczne),
- na infrastrukturę logistyczną (system kontroli lotów, system służby naziemnej, zakłady przemysłu lotniczego)<sup>96</sup>.

---

<sup>94</sup> K. Liedel, *Zagrożenia terroryzmem lotniczym...*, op. cit., s. 35.

<sup>95</sup> Ibidem, s. 38-39.

<sup>96</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu...*, op. cit., s. 15.

Również Bogdan Grenda i Jacek Nowak zaproponowali kilka typów zagrożeń terroryzmu powietrznego. Autorzy ze względu na okoliczności przeprowadzania ataków terrorystycznych wyróżnili:

- ataki z wykorzystaniem porwanego samolotu,
- ataki terrorystyczne z ziemi na samoloty znajdujące się w fazie startu lub lądowania,
- zagrożenie związane z wykorzystaniem statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza („Renegade”)<sup>97</sup>.

Jednocześnie Sławomir Dygnatowski rozróżnia zagrożenia w terroryzmie powietrznym, wśród których uwzględni również określone rodzaje terroryzmu powietrznego. Do przedmiotowych zagrożeń zalicza:

- porwanie statków powietrznych z pasażerami jako zakładnikami,
- stanowcze żądania po wylądowaniu samolotu na lotnisku wskazanym przez terrorystów,
- wysadzenie samolotu w powietrzu,
- przekazywanie żądań z pokładu uprowadzonego samolotu do rządu konkretnego kraju lub kilku krajów<sup>98</sup>.

Z kolei Jan Rajchel wyróżnia dwie kategorie zagrożeń terroryzmem lotniczym. Do pierwszej kategorii zalicza zagrożenia związane z lotniczym terroryzmem powietrznym, a do drugiej zagrożenia związane z terroryzmem naziemnym. W zagrożeniach związanych z terroryzmem powietrznym wyróżnia:

- porwania i uprowadzenia samolotów w przestrzeni powietrznej (hijacking<sup>99</sup> i skyjacking<sup>100</sup>),
- zamachy bombowe na znajdujące się w przestrzeni powietrznej statki powietrzne,
- użycie uprowadzonych statków powietrznych do ataku terrorystycznego na ważne obiekty infrastruktury lub startujący bądź lądujący samolot.

Do zagrożeń związanych z lotniczym terroryzmem naziemnym zalicza:

- użycie materiałów wybuchowych (w pozostawionych bagażach,

---

<sup>97</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 67.

<sup>98</sup> T. Kurowski, *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu Terrorystycznego*, „Security, Economy & Law” 2020, nr 1, s. 29.

<sup>99</sup> Ang. Hijacking uprowadzenie statku powietrznego. Należy go przedstawić jako bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym za pomocą groźby lub przemocy. Źródło: J. Nakonieczna, *Ochrona Lotnictwa Cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji i zagrożeniami o charakterze terrorystycznym*, „Roczniki Studenckie” 2017, rocznik 1(I), s. 124.

<sup>100</sup> Ang. skyjacking czyn polegająca na przejęciu kontroli nad lecącym statkiem powietrznym siłą, zwykle w celu wysunięcia żądań. Źródło: Cambridge Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/skyjacking> [dostęp: 30.03.2021].

z wykorzystaniem samochodu-pułapki),

– wykorzystanie przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych (PPZR) do niszczenia startujących i lądujących samolotów,

– wykorzystanie granatników i broni strzeleckiej oraz użycie środków przeciwpancernych do niszczenia samolotów na ziemi lub infrastruktury lotniczej,

– wykorzystanie laserów małej i średniej mocy do oślepienia pilotów lądujących samolotów,

– cyberterroryzm<sup>101</sup>.

Agata Lasota-Jądrzak wskazuje, iż w związku z rozwojem metod i sposobów wykonywania ataków przez terrorystów w obszarze powietrznym wyróżnia się obecnie cztery zasadnicze formy (sposoby) terroryzmu powietrznego:

– atak na pokładzie samolotu,

– atak dokonany z powietrza,

– atak na statek powietrzny,

– atak na infrastrukturę<sup>102</sup>.

Podział na cztery przyczynowe grupy, najbardziej popularnej formy terroryzmu powietrznego jaką są uprowadzenia samolotów zaproponowali Tomasz Aleksandrowicz i Krzysztof Liedel. Do przedmiotowej typologii zaliczyli:

– polityczną ucieczkę, uwzględniającą porwania samolotów z krajów socjalistycznych na Zachód,

– chorobę psychiczną - uprowadzenia dokonywane przez sprawców cierpiących na zaburzenia psychiczne,

– powietrzny bandytyzm - uprowadzenia dokonywane z chęci zysku, bez kontekstu politycznego,

– terroryzm międzynarodowy, który w formie uprowadzeń samolotów cywilnych stosowały organizacje arabskie<sup>103</sup>.

Atrakcyjność celu ataku terrorystycznego odnosi się również do lotnisk, portów lotniskowych, do których wejść może każdy, a przebywanie w nich nie wiąże się z kontrolą osobistą, ani też z kontrolą posiadanego bagażu. Warto podkreślić, że ładunki wybuchowe, niebezpieczne przedmioty, które mogą dostać się do statku powietrznego

---

<sup>101</sup> J. Rajchel, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, WSOSP, Dęblin 2010, s. 16.

<sup>102</sup> A. Lasota-Jądrzak, *Wybrane elementy zagrożenia terroryzmem powietrznym obiektów infrastruktury krytycznej*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2013, nr 3, s. 35.

<sup>103</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu...*, op. cit., s. 13.

jednak muszą w pierwszej kolejności przedostać się przez port lotniczy, lotnisko. Zdetonowanie silnego ładunku wybuchowego w takiej strefie może jednak spowodować ogromne straty w ludziach, zniszczyć infrastrukturę lotniska, a tym samym ograniczyć lub wyłączyć jego funkcjonalność na bardzo długi okres czasu.

Mariusz Zieliński do zagrożeń lotniczej infrastruktury naziemnej w aspekcie portów lotniczych, obiektów infrastruktury lotniczej i lotniskowej zalicza:

- bezprawne wtargnięcie do strefy zastrzeżonej,
- bezprawne wniesienie do strefy zastrzeżonej przedmiotów zabronionych,
- podłożenie bądź zagrożenie podłożenia materiałów i urządzeń wybuchowych w obiektach i urządzeniach portu lotniczego,
- użycie bądź zagrożenie zastosowania bioterroryzmu bądź tzw. brudnej bomby,
- atak zbrojny na osoby przebywające w obiektach portu lotniczego,
- wniesienie na pokład samolotu urządzenia wybuchowego bądź przedmiotów zabronionych do przewozu drogą lotniczą,
- wzięcie zakładników na obszarze portu lotniczego,
- zawładnięcie samolotem (z pasażerami bądź bez pasażerów) przebywającego w porcie lotniczym,
- lądowanie w porcie lotniczym samolotu z terrorystami na pokładzie,
- akty sabotażu bądź dywersji,
- niszczenie mienia przedsiębiorstwa<sup>104</sup>.

Bogdan Grenda i Jacek Nowak zagrożenia związane z terroryzmem powietrznym zaliczają do form ataków asymetrycznych, takich jak:

- zainstalowanie urządzenia wybuchowego na terenie lotniska lub w jego pobliżu, ataki samobójcze, atak z wykorzystaniem środka transportu (pojazdu lub statku powietrznego), ładunki wybuchowe mogą również być dostarczane na teren lotniska w formie przesyłek pocztowych lub w dostawach zaopatrzenia,
- krótkotrwałe oddziaływanie ogniowe z wykorzystaniem broni ręcznej, np. maszynowej, moździerzy oraz przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych do niszczenia startujących i lądujących samolotów oraz użycie środków przeciwpancernych do niszczenia infrastruktury lotniskowej i samolotów na ziemi,

---

<sup>104</sup> M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2010, nr 4(183), s. 161-162.

- porwania personelu w celu osiągnięcia korzyści majątkowych (okup) oraz statku powietrznego w celu użycia go jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
- zniszczenie statku powietrznego albo spowodowanie jego uszkodzeń, które uniemożliwią lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku, a także zniszczenie lub uszkodzenie urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłócenie ich działania,
- przekazywanie błędnej informacji,
- ataki z wykorzystaniem środków nuklearnych/radiacyjnych, biologicznych i chemicznych bezpośrednio na lotnisko lub w jego pobliżu, np. zniszczenie cysterny amoniaku na stacji kolejowej,
- ataki cybernetyczne na systemy informatyczne (w formie spamów), które mogą zakłócić funkcjonowanie systemów wymiany informacji, umożliwiając: łamanie zabezpieczeń sieci niejawnych, rozsyłanie fałszywych komunikatów alarmowych, dokonywanie kradzieży danych osobowych, fałszowanie i blokowanie informacji lub zmienianie bazy danych,
- zakłócanie prawidłowego funkcjonowania lotniska poprzez organizowanie blokad bram wjazdowych lub zamieszek w bezpośrednim otoczeniu lotniska<sup>105</sup>.

Wbrew ocenie autorów w wymienionych zagrożeniach przeplatają się zagrożenia terroryzmu powietrznego i lotniczego.

Natomiast Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization, ICAO) wprowadziła i zdefiniowała określenie „bezprawna ingerencja”<sup>106</sup>, które zawiera w zasadzie wszystkie możliwe czyny godzące w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, jednakże nie odnoszące się tylko do działań terrorystycznych. Przedmiotowe akty bezprawnej ingerencji zawierają m.in:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym,
- zniszczenie statku powietrznego,
- wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych lub na lotniskach,
- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,

<sup>105</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 125.

<sup>106</sup> Pojęcie „bezprawna ingerencja” obejmuje wszelkie działania zakłócające funkcjonowanie lotnictwa cywilnego bez względu na pobudki, motywy i cele, jakimi faktycznie kierowali się sprawcy. Źródło: E. Stafiej, Z. Ciekankowski, *Terroryzm jako nowe, globalne zagrożenie w ruchu lotniczym*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny, Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2018, nr. 1, s. 268.

- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych,
- użycie statku powietrznego w obsłudze w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwych informacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także bezpieczeństwu pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub całego społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub cywilnego obiektu lotniczego<sup>107</sup>.

W zaprezentowanych podziałach zagrożeń terroryzmem powietrznym można zauważyć niektóre elementy wspólne odnoszące się do ataków na statki powietrzne, do których należy zaliczyć:

- uprowadzenie i wykorzystanie statku powietrznego do ataku na obiekty infrastruktury naziemnej („Renegade”),
- porwanie/bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym,
- wzięcie zakładników/porwanie personelu,
- zamachy bombowe na statki powietrzne w przestrzeni powietrznej,
- zniszczenie statku powietrznego,
- przekazywanie błędnej/nieprawdziwej informacji,
- ataki terrorystyczne z ziemi na statki powietrzne w przestrzeni powietrznej,
- wysunięcie żądań przez terrorystów po uprowadzeniu statku powietrznego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

Natomiast do wspólnych elementów odnoszących się do lotniczej infrastruktury naziemnej należy zaliczyć:

- wzięcie zakładników w portach lotniczych, lotniskach,
- zamachy bombowe na terenie portu lotniczego, lotniska,
- bezprawne wniesienie materiałów zabronionych na port lotniczy, lotnisko,
- wtargnięcie do strefy zastrzeżonej,
- ataki na infrastrukturę lotniskową, uszkodzenie, urządzeń naziemnych.

Jednakże są również elementy odmienne, do których w aspekcie ataków na statki powietrzne należy zaliczyć:

---

<sup>107</sup> *Obwieszczenie nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2021, nr 16, poz. 39), s. 16.*

- użycie statku powietrznego w obsłudze w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego,
- lądowanie w porcie lotniczym samolotu z terrorystami na pokładzie.

Natomiast elementy odmienne odnoszące się do lotniczej infrastruktury naziemnej to:

- zakłócanie prawidłowego funkcjonowania lotniska poprzez organizowanie blokad bram wjazdowych lub zamieszek w bezpośrednim otoczeniu lotniska,
- niszczenie mienia przedsiębiorstwa,
- atak zbrojny na osoby przebywające w obiektach portu lotniczego,
- akty sabotażu bądź dywersji,
- ataki cybernetyczne na systemy,
- ataki z wykorzystaniem środków nuklearnych/radiacyjnych, biologicznych i chemicznych bezpośrednio na lotnisko lub w jego pobliżu, np. zniszczenie cysterny amoniaku na stacji kolejowej.

Powyższe pogrupowane elementy zagrożeń terroryzmu wymierzonego w lotnictwo zachowują swoje odrębne obszary i wskazują, że celowym wydaje się przyjęcie typologii ułatwiającej ocenę prawdopodobieństwa wystąpienia określonego zagrożenia terroryzmem powietrznym dotyczącym statku powietrznego i innych rodzajów zagrożeń oraz lotniczej infrastruktury naziemnej. Taka typologia pozwoliłaby również na doskonalenie działań zapewniających bezpieczeństwo powietrzne państwa czy realizację zadań planistycznych i szkoleniowych co jest istotnym wyzwaniem dla poprawienia bezpieczeństwa powietrznego. Wskazują również na przedmiotowe kryteria klasyfikacji zagrożeń terroryzmem powietrznym jak statek powietrzny, lotnicza infrastruktura naziemną jak również inne lotnicze elementy.

Dlatego też, uwzględniając wnioski z analizy literatury przedmiotu dotyczącej typologii zagrożeń terroryzmem powietrznym, zapisy w dokumentach normatywnych, aktach prawnych, analizy pojęcia „terroryzm powietrzny”, wydaje się, że optymalnym jest następujący podział na grupy zagrożeń terroryzmem powietrznym:

- **zagrożenia terrorystyczne statków powietrznych,**
- **inne zagrożenia terroryzmu powietrznego,**
- **zagrożenia terrorystyczne lotniczej infrastruktury naziemnej.**

Do grupy zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych należy zaliczyć:

- uprowadzenia statków powietrznych,

- ataki bombowe na pokładach statków powietrznych,
- ataki terrorystyczne z ziemi na statki powietrzne w fazie startu lub lądowania,
- użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych.

Natomiast do grupy innych zagrożeń terroryzmu powietrznego należy zaliczyć:

- ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne,
- wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych,
- atak poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji.

Do grupy zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej należy zaliczyć:

- atak na port lotniczy, lotnisko oraz obiekty lotnicze,
- atak na statki powietrzne na terenie portu lotniczego, lotniska,
- atak na infrastrukturę lotniczą i lotniskową.

Proponowana typologia oparta jest głównie na szczegółowej analizie źródeł przedmiotu, zaistniałych i podanych analizie przypadkach oraz form ataków, które z wysokim prawdopodobieństwem mogą zaistnieć. Należy zaznaczyć, iż według przyjętego uogólnienia zagrożenia z grupy zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych należy w całości zaliczyć do terroryzmu powietrznego. Z grupy innych zagrożeń terroryzmu powietrznego, zagrożenia są wspólne dla terroryzmu powietrznego i lotniczego. Natomiast z grupy zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej dotyczą terroryzmu lotniczego. Jednakże zagrożenia z tej grupy nie mogą zostać pominięta w dalszych rozważaniach nad współczesnymi aspektami zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce, ponieważ pośrednio wpływają na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie.

Jednocześnie należy podkreślić, że zaproponowany podział zagrożeń terroryzmem powietrznym w obecnych i przewidywalnych uwarunkowaniach, jest i zawsze będzie zbiorem otwartym. Akty terroryzmu powietrznego stanowią zdarzenia, które zawsze przyciąga media i uwagę opinii publicznej oraz społeczności międzynarodowej, ze względu na przypadkowość i bezradność ofiar. Ataki terroryzmu powietrznego charakteryzują się widowiskowością. Katastrofa dużych statków powietrznych spowodowana atakiem terrorystycznym, wywołuje w oczach ludzi strach i panikę oraz ma psychologiczny skutek oddziaływający na miliony potencjalnych pasażerów. Zakłóca funkcjonowanie nie tylko poszczególnych państw, ale może także wpływać na grupy państw zrzeszonych w związki gospodarczo-polityczne, ekonomiczne, polityczne, militarne. Sprowadzają niebezpieczeństwo powstania konfliktów regionalnych jak



i międzynarodowych mogących prowadzić do rozpadu relacji między państwowymi oraz zaostriżyć konflikt między społecznościami, państwami czy sojuszami polityczno-militarnymi.

### **2.3. Zagrożenia terrorystyczne statków powietrznych**

Zagrożenia terrorystyczne statków powietrznych odnoszą się bezpośrednio do statku powietrznego jako obiektu ataku, do których zaliczono formy ataków terrorystycznych jak: uprowadzenia statków powietrznych, ataki bombowe na pokładach statków powietrznych, ataki terrorystyczne z ziemi na statki powietrzne w fazie startu lub lądowania oraz użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych. Bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi w locie, ataki bombowe, ataki z ziemi na samolot w locie jak i wykorzystanie statku powietrznego do przeprowadzania ataku na cele naziemne. Ataki rzadko kierowane są przeciwko osobie (przywódcy kraju czy wysokiego rangą urzędnika), a w większości wypadku przeciwko danemu państwu, grupy państw, organizacji międzynarodowej bądź określone ugrupowaniu politycznemu, do którego należy statek powietrzny. Przyczyn ataków na statki powietrzne trzeba upatrywać w pobudkach religijnych, ideologicznych, etnicznych, ekonomicznych, gospodarczych czy polityczno-gospodarczych. Celem ataków terrorystycznych na statki powietrzne jest bezpośrednie zniszczenie statku powietrznego z załogą i pasażerami, jego uprowadzenie do realizacji wcześniej zaplanowanych zadań, np. jako element przetargowy w spełnieniu żądań terrorystów czy użycie jako narzędzia ataku terrorystycznego w celu spowodowania strat wśród ludności i infrastruktury.

**Uprowadzenia statków powietrznych** są jedną z pierwszych odnotowanych metod stosowanych przez terrorystów. W międzynarodowych i krajowych regulacjach prawa lotniczego definicja „aktu bezprawnej ingerencji” (ang. *act of unlawful interference*) opisano jako m.in. „porwanie statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego”. W potocznym rozumieniu akt bezprawnej ingerencji definiowany jest jako „uprowadzenie”, „porwanie”, „przechwycenie” lub „przejęcie” cywilnego statku powietrznego<sup>108</sup>.

Akt bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym w locie to czyn terrorystyczny, bezprawny, polegający na przejęciu nad nim kontroli albo usiłowanie popełnienia takiego czynu przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej

---

<sup>108</sup> P. Polek, *Neutralizacja cywilnego statku powietrznego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa w prawie polskim*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Warszawskiego” 2015, nr 1, s. 55.

formie zastraszania. Bezprawne zawładnięcie statkami powietrznymi w większości przypadków skierowane jest nie przeciwko konkretnej osobie (organizacji lotniczej), ale przeciwko państwu, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny lub do którego należy statek powietrzny. Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym odnosi się do statku powietrznego w służbie<sup>109</sup>. Jak już zostało wspomniane celem uprowadzenia cywilnego lub wojskowego statku powietrznego może być uzyskanie azylu politycznego, korzyści materialnych, wymuszenia konkretnego działania przez państwo czy społeczno-polityczny rozgłos.

Każdy przypadek bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym w locie stwarza poważne niebezpieczeństwo dla statku powietrznego oraz obiektów naziemnych. Użycie broni palnej i/lub materiałów wybuchowych podczas porwania zwiększa możliwość ewentualnej katastrofy lotniczej, która jest tragiczna w skutkach nie tylko dla pasażerów i załogi, ale także dla ludności oraz różnego rodzaju obiektów znajdujących się na powierzchni ziemi. Dlatego też piloci w takich wypadkach z reguły zmuszeni są do wykonywania bez oporu poleceń terrorystów, gdyż ewentualny sprzeciw może zakończyć się katastrofą<sup>110</sup>.

Bartłomiej Nowak wymienia ewentualne skutki jakie generuje uprowadzenie statku powietrznego, do których zalicza m.in.:

- wydatki z tytułu zużytego paliwa i opłaty lotnicze,
- konieczność zapewnienia dalszego transportu pasażerów i ładunku itp.,
- niebezpieczeństwo katastrofy,
- narażenie przewoźnika na ewentualną odpowiedzialność cywilną z tytułu szkód, jakie mogą ponieść pasażerowie i ładunek,
- utratę zaufania do konkretnych przewoźników bądź do podróżowania drogą powietrzną,
- regularne uprowadzenia statków powietrznych należących do konkretnego przewoźnika mogą prowadzić do wyeliminowania go z rynku,
- pojawienia się sytuacji niepożądanych tzn., poważnych konfliktów politycznych, w przypadku, kiedy pasażer może znaleźć się na terytorium państw, gdzie nie powinien bądź też nie może z różnych względów przebywać (przypadek na Białorusi),

---

<sup>109</sup> T. Compa, *Współczesne zagrożenia...*, op. cit., s. 91.

<sup>110</sup> B. Nowak, *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle Konwencji Haskiej z 1970 r.*, „Studia Europejskie” 2001, nr 3, s. 128.

– w przypadku zmiany kursu samolotu wzrasta również zagrożenie ogólnego bezpieczeństwa innych statków powietrznych znajdujących się w tym samym czasie w przestrzeni powietrznej,

– powstaje niebezpieczeństwo kolizji w powietrzu i pojawia się możliwość uszkodzenia obiektów na powierzchni ziemi<sup>111</sup>.

Urowadzenie statku powietrznego przez terrorystów ma swoje fazy przebiegu. Od zrodzenia się pomysłu do osiągnięcia zamierzonego celu. Przebieg działania terrorystów podczas uprowadzenia samolotu prawie zawsze bierze w taki sama sposób. Przemycenie broni lub innego niebezpiecznego narzędzia, imitacji bomby lub materiału wybuchowego na pokład samolotu, opanowanie kabiny pilotów, zmiana kursu lotu i wysunięcie żądań. W tym przypadku następuje silna ekspresja czynnika propagandowego, podkreślenie odwagi i determinacji porywaczy w oczach świata. Tak więc, incydent terrorystyczny w swojej formie wykazuje cechy spektakularności. Efekt ten najłatwiej uzyskać kierując swoje ataki na obiekty o charakterze globalnym. Na przykładzie palestyńskich terrorystów atakujących Izraelskiego przewoźnik lotniczego, uprowadzane samoloty wraz z pasażerami stanowiły kartę przetargową przede wszystkim w spełnieniu wysuwanych przez nich żądań, które dotyczyły uwolnienia osadzonych w więzieniach bojowników Organizacji Wyzwolenia Palestyny. Można uznać, że terroryści palestyńscy wskazali niejako drogę innym organizacjom, które miały zbliżone cele. Uprowadzając samolot cywilnych linii lotniczych z pasażerami na pokładzie można było łatwo wstrząsnąć opinią publiczną jak i osiągnąć zamierzony cel<sup>112</sup>.

Należy podkreślić, że nasilające się uprowadzenia statków powietrznych wpłynęły na opinie międzynarodową, skutkując wypracowaniem oraz ratyfikacją Konwencji w obszarze przeciwdziałania temu zagrożeniu. Począwszy od 14 września 1963 r., wprowadzano nowe regulacje w:

– *Konwencji o przestępstwach i niektórych innych czynach dokonanych na pokładzie statków powietrznych, podpisana w Tokio 14 września 1963 r.*, Konwencja Tokijska,

– *Konwencji o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych, podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r.*, Konwencja Haska,

---

<sup>111</sup> Ibidem, s. 128-129.

<sup>112</sup> B. Heide, *Zabezpieczenie lotów i portów lotniczych na wypadek ataków terrorystycznych*, WSPiA Rzeszowska Szkoła Wyższa, <https://wspia.eu/media/nwmp4po/28-heide-bogus%C5%82aw.pdf> [dostęp: 13.06.2021], s. 310-311.

– *Konwencji o ściganiu sprawców bezprawnych czynów naruszających bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, podpisana w Montrealu 1 października 1971 r., Konwencja Montrealska.*

Pomimo wprowadzenia w życie konwencji tokijskiej liczba incydentów uprowadzeń samolotów i przemocy na ich pokładzie ciągle utrzymywała się na wysokim poziomie<sup>113</sup>. Częstotliwość uprowadzeń statków powietrznych dynamicznie wzrastała na przełomie lat 60-tych i 70-tych. Rekord został pobity 6 września 1970 r., jak już było wspomniane, gdy w ciągu zaledwie godziny uprowadzono 4 samoloty należące do linii lotniczych różnych państw, w tym największy pasażerski samolot świata Boeing 747 – Jumbo z kilkuset pasażerami na pokładzie<sup>114</sup>.

Konwencje wprowadzają regulacje prawne odnoszące się do poszerzenia uprawnień dla dowódców statków powietrznych, którzy mogą użyć środków przymusu wobec osób na pokładzie przejawiających przesłanki terrorystyczne. Zwalniają z odpowiedzialności karnej pasażerów, którzy użyli siły przeciw terrorystom na pokładzie. Wprowadzają również obowiązek ścigania i ekstradycje sprawców czynów terrorystycznych popełnionych na pokładzie. Jednakże należy pamiętać, że nawet najlepiej skodyfikowany zapis w prawie międzynarodowym nie powstrzyma terrorystów, którzy motywowani pobudkami ideologicznym, finansowym czy moralnymi (np. z zemsty) posuną się do ataku na statek powietrzny. Każde uprowadzenie zazwyczaj niesie za sobą rezonans międzynarodowy skutkujący reakcją polityczną. Statek powietrzny sam w sobie posiada dużą wartość materialną oraz jest wysoko mobilny. Sprawia to, iż może przemieszczać się z dużą prędkością w dowolnym obranym kierunku bez obawy zatrzymania. Dodatkowo powiększa jego wartość jako celu ataku załoga, pasażerowie oraz towar znajdującego się na pokładzie. Powoduje to, iż statek powietrzny był, jest i będzie pożądanym celem terrorystów.

Kolejnym zagrożeniem terrorystycznym statków powietrznych są **ataki bombowe na pokładach statków powietrznych**. Należy podkreślić, że eksplozja materiałów wybuchowych wewnątrz statku powietrznego może doprowadzić do uszkodzenia konstrukcji, jak i do całkowitego zniszczenia samolotu. Spowodowane jest to wrażliwością konstrukcyjną statku powietrznego na takie zdarzenie. Wybuch bomby na stosunkowo niskich wysokościach może doprowadzić do rozerwania poszycia samolotu

---

<sup>113</sup> K. Gefert, *Europejski model ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem i innymi bezprawnymi ingerencjami na przykładzie Polski*, „Przegląd Bezpieczeństwa wewnętrznego” 2017, nr 17(9), s. 217.

<sup>114</sup> B. Węgliński, *Wybrane aspekty ewolucji systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w latach 1968-2009*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2009/2010, nr 4, s. 207.

i niemożności dalszego jego pilotażu lub całkowitego rozpadnięcia się maszyny. Z kolei, na dużych wysokościach lotu dochodzi również do dekompresji kadłuba. Takiego typu zdarzenie z wysokim prawdopodobieństwem skutkuje śmiercią wszystkich pasażerów oraz załogi jak i zniszczeniu statku powietrznego. Dotyczy to wszystkich cywilnych jak i wojskowych silnikowych statków powietrznych. Począwszy od małych samolotów do dużych cywilnych komunikacyjnych maszyn przewożących ludzi i towar. Powyższe ryzyko eksplozji materiału wybuchowego i idące za tym skutki dostrzegli terroryści, którzy przy pomocy improwizowanych ładunków wybuchowych, przemycanych do wnętrza samolotów dokonywali i dokonują brutalnych, śmiercionośnych w skutkach ataków bombowych.

Stosowane podczas ataku urządzenie wybuchowe określamy mianem bomby, która jest definiowana jako: przedmiot niebezpieczny (improwizowane urządzenie wybuchowe), skonstruowany w celu dokonania zamachu terrorystycznego, z przygotowanych doraźnie lub wykonanych fabrycznie elementów, zawierający urządzenie zapalające oraz materiał wybuchowy lub ładunek specjalny: zapalający, odłamkowy, dymny itp. Bombą może być każdy przedmiot uprzednio zakamuflowany przez sprawcę, jak również substancja ciekła i krystaliczna<sup>115</sup>. Obecnie wykorzystanie materiałów wybuchowych w terroryzmie powietrznym, nie wiąże się już przecież z prymitywnymi bombami, wniesionych na pokład samolotu. Dzisiaj trzeba liczyć się z tym, że poważne zagrożenie spowoduje nie mianak próbujący wnieść bombę na pokład samolotu, ale wykształcony i zdeterminowany człowiek, który niesie ze sobą zagrożenie rozłożone - w sensie dosłownym - na czynniki pierwsze, wnosząc na pokład samolotu substancje płynne lub sypkie, które zmieszane w odpowiednich proporcjach staną się śmiertelnym zagrożeniem<sup>116</sup>.

Przeważnie zamachy przy wykorzystaniu bomby dokonywane są przez pojedyncze osoby albo zorganizowane grupy terrorystów. Zawsze jednak przygotowanie do nich okryte jest tajemnicą, która dotyczy miejsca, metody, czasu i biorących udział w zamachu osób. Niekiedy przed realizacją terroryści przekazują sygnał ostrzegawczy, co związane jest ze strategią ugrupowań terrorystycznych, polegające na nie przeciwstawianiu sobie ogółu społeczeństwa podczas realizowania dążeń, np. separatystycznych<sup>117</sup>. W realizacji zamachu bombowego biorą udział specjaliści dwóch

---

<sup>115</sup> A. Mroczek, E. Głąbkowska, *Akty terroru w Polsce z udziałem „samotnego wilka”*, „Bezpieczeństwo Teoria i Praktyka” 2014, nr 4, s. 18.

<sup>116</sup> K. Liedel, *Zagrożenia terroryzmem lotniczym...*, op. cit., s. 35.

<sup>117</sup> M. Ilnicki, *Służby graniczne w walce z terroryzmem. Polskie warunki ustrojowo-prawne*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011, s. 34.

profesji - konstruktor i instalator. Konstruktor, pirotechnik musi wykazać się pomysłowością w zakresie budowy bomby, jej kamuflażu i niezawodności urządzenia detonującego. Wiedza instalatora ogranicza się do umiejętności właściwego umieszczenia, przymocowania i ewentualnego podłączenia materiałów wybuchowych.

Zamach bombowy na statek powietrzny od dłuższego już czasu jest regularnie stosowanym rodzajem terroryzmu powietrznego. Na jego częstotliwość wpływ mają:

1. Bezpieczeństwo wykonawcy zamachu (z wyjątkiem zamachów samobójczych), ponieważ detonacja następuje bez jego bezpośredniego udziału. Zapalniki mogą być aktywowane zdalnie przy pomocy fal elektromagnetycznych, zmian ciśnieniowych, wstrząsów, upływu czasu lub reakcji chemicznej. Detonacja może również nastąpić przy wykorzystaniu specjalnych konstrukcji, pułapek uruchamianych nieświadomie przez ofiarę zamachu.

2. Duża siła rażenia spowodowana eksplozją materiałów wybuchowych. Wielkość zniszczeń (liczba ofiar, straty materialne) daje terrorystom ewidentne argumenty przy wymuszaniu na decydentach oczekiwanych zachowań. Ogrom tragedii kojarzony z zamachem bombowym stwarza dogodne warunki do psychologicznego oddziaływania, nawet tylko na etapie groźby jego wystąpienia.

3. Możliwość prowadzenia negocjacji przed realizacją zamachu.

4. Dostępność materiałów wybuchowych bądź komponentów do ich produkcji, łatwość ich przechowywania i transportowania<sup>118</sup>.

Z sposobów wykorzystanych przez terrorystów do umieszczenia bomby/materiału wybuchowego na pokładzie samolotu można wyróżnić:

- przemycenie na pokład w bagażu, przez świadomego tego lub nie, pasażera,
- umieszczenie przez osoby nieuprawnione podczas postoju samolotu na lotnisku,
- umieszczenie w przesyłce kargo.

Atak bombowy na samolot polega na podłożeniu i zdetonowaniu na pokładzie statku powietrznego różnego rodzaju ładunków wybuchowych. Poprzez wykorzystanie materiałów wybuchowych takich jak Semtex, RDX czy C-4 lub przy pomocy IED<sup>119</sup>. Warto wspomnieć, iż Semtex w latach 70-tych był na szeroką skalę eksportowany przez

---

<sup>118</sup> Ibidem, s. 71-72.

<sup>119</sup> IED - Improvised explosive device (ang. *Improvised explosive device*, IED), pirotechniczne, zapalające, chemiczne przeznaczone do niszczenia, obezwładniania (nękania lub rozpraszania). Wyprodukowane w improwizowany sposób, które może zawierać specjalistyczne podzespoły bojowe ale zwykle jest opracowywany z komponentów niemilitarnych. Źródło: United Nations Minen Action Service *Improvised Explosive Device Lexicon*, [https://unmas.org/sites/default/files/unmas\\_ied\\_lexicon\\_0.pdf](https://unmas.org/sites/default/files/unmas_ied_lexicon_0.pdf) [dostęp: 20.07.2021].

Czechosłowację do państw wspierających terroryzm, takich jak Libia i Syria nasycając czarny rynek. Powyższe mogło prowadzić do nasilenia się ataków na statki powietrzne w tamtym okresie. Trzeba również wspomnieć, że 350 gramów tego specyfiku była wystarczająca, aby wysadzić w powietrze nad szkockim Lockerbie lot Pan American World Airways nr 103 w dniu 21 grudnia 1988 roku<sup>120</sup>.

Pierwszy zanotowany przypadek podłożenia bomby na pokładzie samolotu miało miejsce już w 1933 r., w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Samolot Boeing 247 linii United Airlines lecący na trasie z Cleveland do Chicago eksplodował w powietrzu i spadł nieopodal miasteczka Chesterton w stanie Indiana. Żadna z siedmiu osób znajdujących się na pokładzie nie przeżyła. Sprawcy zamachu nigdy nie zostali zidentyfikowani. Jak pisze Jan Laskowski na początku lat 70, szereg zamachów bombowych przeprowadzanych przez arabskie ugrupowania terrorystyczne skierowane było przeciwko samolotom izraelskich linii lotniczych El Al Israel Airlines, a także amerykańskich przewoźników, ze względu na wspieranie przez USA Izraela. Lata 80, przyniosły wzrost ilości zamachów bombowych na środki transportu powietrznego. W dniu 23 czerwca 1985 r., członkowie separatystycznej sikhijskiej organizacji Babbar Khalsa umieścili bombę na pokładzie lecącego z Montrealu do New Delhi indyjskiego Boeinga 747, w wyniku wybuchu śmierć poniosło aż 329 osób. Jak już zostało wspomniane, dramatyczny w skutkach był zamach na pokładzie samolotu Pan American World Airways nr 103 w dniu 21 grudnia 1988 r., nad miasteczkiem Lockerbie w Szkocji. Zginęło wówczas 259 pasażerów i załoga oraz mieszkańcy miasta, którzy ponieśli śmierć w wyniku upadku wraku samolotu na ziemię<sup>121</sup>.

W latach 70-tych wystąpiły 42 zamachy bombowe, które przyniosły 650 ofiar śmiertelnych, natomiast już w latach 80-tych tylko 24 zamachy bombowe spowodowały śmierć aż 1000 ofiar. Tendencja ta wynikała głównie z wyjątkowej podatności konstrukcji lotniczych na zniszczenia powodowane detonacją nawet małej ilości materiałów wybuchowych, atakowanie przez terrorystów maszyn przewożących dużą liczbę pasażerów (np. Boeing 747) oraz dostępność różnego rodzaju materiałów wybuchowych na czarnym rynku i ich ograniczona wykrywalność przez służby lotniskowe.

O wyjątkowej śmiertelności tego typu zamachów świadczą również dane statystyczne: 22 zamachy bombowe, które stanowiły zaledwie 11,1% ogólnej liczby występujących w latach 1968-2004 aktów terroryzmu (198 incydentów) przyniosły aż

---

<sup>120</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 148.

<sup>121</sup> Ibidem, s. 149-150.

1260 ofiar śmiertelnych, co stanowiło 25% wszystkich ofiar ww. incydentów (4965)<sup>122</sup>.

Z poważniejszych ataków przy pomocy IED na statki powietrzne można wyróżnić:

1. Próba przeprowadzenia masowego ataku na statki powietrzne startujące z Londynu. Planowana próba ataku została udaremniona.

2. Richard Colvin Reid – znany dziś jako „shoe bomber”, podjął próbę wysadzenia w powietrze izraelskiego statku powietrznego, jednak zaawansowany stopień systemu ochrony spowodował rezygnację z tego zamiaru i zmianę obiektu zainteresowań. Celem stał się statek amerykańskich linii, który odbywał rejs w grudniu 2001 roku z Paryża do Miami na Florydzie. Próba ataku zakończyła się udaremnieniem eksplozji IED.

3. Na Amsterdamskie lotnisko, przybył Umar Farouk Abdulmutallab. Ten sfrustrowany, pozbawiony sensu życia 25-latek, podjął próbę ataku terrorystycznego na statek powietrzny lecący z Amsterdamu do Detroit. Terrorysta wniósł na pokład statku powietrznego improwizowane urządzenie wybuchowe złożone z materiału wybuchowego przenieszonego w bieliznie oraz strzykawki z substancją chemiczną pełniącą rolę inicjatora reakcji. Doszło do niekontrolowanej inicjacji reakcji, w której wyzwoliło się dużo ciepła i nastąpił zapłon. Ugaszony pożar zamiast eksplozji uratował osoby przebywające na pokładzie statku powietrznego.

4. Bez jakiegos większego problemu na lotnisku Baltimore, pasażer wniósł reklamówkę z IED na pokład statku powietrznego<sup>123</sup>.

5. Początek roku 2010, doszło do tajemniczej eksplozji statku powietrznego w rejonie basenu Morza Śródziemnego. Boeing 737 spadł do wody po starcie w pobliżu wybrzeża Libanu z 90 osobami na pokładzie. Niezależne zespoły ekspertów od terroryzmu międzynarodowego wskazują, że mógł to być zamach terrorystyczny dokonany przez zamachowca samobójcę z Jemenu należącego do grupy powiązanej z Al Kaidą lub izraelski wywiad, który miał zadanie wyeliminowania terrorystów Hezbollahu<sup>124</sup>.

Duża ilość ataków bombowych na samoloty poprzez podłożenie i zdetonowanie wewnątrz maszyny różnego rodzaju ładunków wybuchowych m.in. jak Semtex, RDX, C-4 czy IED, świadczy o tym iż, dla terrorystów atak w tej formie jest atrakcyjny, ponieważ wykorzystują wrażliwości konstrukcyjne samolotu na takie ataki oraz wysokie prawdopodobieństwo spełnienia wysuniętych żądań. Podczas takiego też ataku

---

<sup>122</sup> Ibidem, s. 148-149.

<sup>123</sup> O. Paszkiewicz, *Współczesny terroryzm lotniczy*, [w:] M. Włodarczyk, A. Marjański (red.), *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe - uwarunkowania XXI wieku*, SWSPiZ, Łódź 2010, s. 66-67.

<sup>124</sup> Ibidem, s. 69.



prawdopodobieństwo zniszczenia statku powietrznego poniesienia śmierci wszystkich pasażerów i załogi jest prawie pewna. Rozbicie się statku powietrznego o ziemię może wiązać się dodatkowo z ofiarami i rannymi na ziemi oraz stratami materialnymi. Należy jeszcze wspomnieć, iż terroryści mogą się posłużyć szantażem zdetonowania przeschmuglowanej bomby, jeśli ich żądania nie zostaną spełnione.

**Użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych**, można to określić jako celowe pozyskanie i/lub uprowadzenie cywilnego jak i wojskowego statku powietrznego w celu rozbicia o naziemny obiekt cywilny i/lub wojskowy. Jak zauważa Tadeusz Zieliński do celów terrorystycznych mogą zostać wykorzystane w czasie pokoju m.in.: pasażerskie bądź towarowe statki powietrzne, prywatne samoloty średniej wielkości, prywatne małe samoloty, ultralekkie samoloty sterowane radiowo bądź zdalnie, bezzałogowe statki powietrzne. Z uwagi na intensywność ruchu lotniczego główne zagrożenie stanowią przede wszystkim statki powietrzne wraz z pasażerami bądź towarem na pokładzie, użyte jako narzędzie ataku terrorystycznego, powodujące znaczne szkody. Nie powinno również lekceważyć się małych i średnich samolotów (wypełnionych na przykład materiałami wybuchowymi lub substancjami chemiczno-biologicznymi), których dostępność jest powszechna<sup>125</sup>.

Flagowym przykładem terroryzmu powietrznego w formie wykorzystania statku powietrznego jako pocisku de facto lotu kamikadze<sup>126</sup>, a zarazem jedynym udanym do tej pory był zamach z 11 września 2001 r., przeprowadzony w Stanach Zjednoczonych za pomocą uprowadzonych samolotów na wieże World Trade Center oraz budynek Pentagonu. Jak już zostało wspomniane idea wykorzystania rejsowego samolotu jako latającej bomby nie była nowatorska. Próbowali go wdrożyć w życie członkowie algierskiej Islamskiej Grupy Zbrojnej w udaremnionym ataku na Paryż. Islamscy terroryści Osamy bin Ladena uprowadzili samoloty wykorzystując w tym celu plastikowe noże, stanowiące nieodłączny element podawanych pasażerom posiłków oraz noże do cięcia papieru (zgodnie z przepisami można było wnieść je oficjalnie na pokład samolotu). Porwane samoloty stały się nie tylko obiektami, ale również środkami dokonania ataku terrorystycznego. Terroryści użyli ich jako żywych bomb, uderzając nimi w wybrane cele. Eksplodujące maszyny,

---

<sup>125</sup> T. Zieliński, *Ochrona granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do przeciwdziałania statkom powietrznym zaklasyfikowanym do kategorii „RENEGADE”*, „Przegląd Policyjny” 2018, nr 1(129), s. 44.

<sup>126</sup> Kamikadze - pilot japońskiego samolotu bojowego, dokonujący samobójczego ataku na obiekt nieprzyjaciela podczas II wojny światowej, samolot o takim przeznaczeniu. Źródło: Słownik języka polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/slowniki/kamikadze%20kamikaze.html> [15.02.2021].

wypełnione łatwopalnym paliwem lotniczym dokonały olbrzymich zniszczeń<sup>127</sup>. Atak został przeprowadzony poprzez przejście kontroli nad czterema samolotami amerykańskich linii lotniczych na rejsach krajowych i skierowania ich na obiekty cywilne i wojskowe na terenie Stanów Zjednoczonych. W zamachu zginęło ok. 3 tys. osób. Zamach na World Trade Center był pierwszą skuteczną operacją tego typu i pociągnął za sobą więcej ofiar i strat materialnych niż jakikolwiek inny akt terroru w dotychczasowej historii Stanów Zjednoczonych i świata<sup>128</sup>.

Bogdan Grenda i Jacek Nowak zwracają uwagę, że zagrożenie związane z wykorzystaniem statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza jest nowym rodzajem zagrożenia, który może być użyty przede wszystkim przeciwko ludności i obiektom cywilnym w celu uzyskania porażającego efektu psychologicznego. Wykorzystanie dużych odrzutowych samolotów pasażerskich jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza może powodować wysoką liczbę ofiar wśród ludności cywilnej oraz skażenie toksycznymi środkami przemysłowymi. Zagrożenie powietrzne mogą stanowić również mniejsze załogowe cywilne statki powietrzne, takie jak samoloty sportowe, śmigłowce czy ultralekkie konstrukcje lotnicze. Mogą one wykonywać lot na skrajnie małych wysokościach, w obrębie dużych aglomeracji miejskich, startując z małych lotnisk bądź doraźnie zorganizowanych płaszczyzn startowych<sup>129</sup>.

Konsekwencją zaistnienia nowego typu zagrożenia terroryzmu powietrznego było opracowanie przez Państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego koncepcji obejmującej propozycję nowych norm prawnych oraz procedur, zgodnych z wymogami poszczególnych państw. Koncepcja stwarzała podstawy do wypracowania wspólnego podejścia do zagadnienia i zdefiniowania najodpowiedniejszych oraz najskuteczniejszych metod postępowania w przypadku pojawienia się sytuacji kryzysowej związanej z terroryzmem powietrznym. W 2002 r. zdefiniowano w *Koncepcji operacyjnego wzmocnienia obrony powietrznej Sojuszu w sytuacji wystąpienia ataków terrorystycznych (MCM-06202)* zagrożenia atakami terrorystycznymi z powietrza. W przedmiotowym dokumencie wyodrębniono cechy właściwe dla statków powietrznych cywilnych, używanych jako broń do przeprowadzania zamachów terrorystycznych, wraz z aspektami polityczno-wojskowymi, jakie może pociągać za sobą ich użycie. Ponadto zawarto w nim zalecenia, które należy przestrzegać w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej. Był to

---

<sup>127</sup> B. Węgliński, *Wybrane aspekty...*, op. cit., s. 213.

<sup>128</sup> W. Zubrzycki, *NATO - Rosja, wspólna...*, op. cit., s. 159-161.

<sup>129</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 67.

pierwszy dokument analizujący różnorodne typologie możliwych zamachów, podkreślający w szczególności fakt, że użycie uzbrojenia, celem wyeliminowania statku powietrznego zakwalifikowanego do kategorii RENEGADE wymaga interwencji właściwych władz krajowych oraz podlega prawodawstwu danego państwa, w którego przestrzeni powietrznej w danym momencie znajduje się statek powietrzny. Analogicznie do typologii przyjętej przez Sojusz Północnoatlantycki, w polskich aktach prawnych i dokumentach wykonawczych przyjęto definicję statku powietrznego zakwalifikowanego do kategorii RENEGADE<sup>130</sup>.

Zgodnie z polskim prawodawstwem obcy cywilny statek powietrzny, który przekroczył granicę państwową i nie zastosował się do wezwań lub poleceń oraz może być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym, uznaje się za obiekt powietrzny typu RENEGADE. Obiekt powietrzny typu RENEGADE kwalifikuje się do następujących kategorii:

- 1) „Podejrzany RENEGADE”,
- 2) „Prawdopodobny RENEGADE”,
- 3) „Potwierdzony RENEGADE”.

Kategoria „Podejrzany RENEGADE” oznacza wykrycie obcego cywilnego statku powietrznego o nieokreślonych intencjach albo spełniającego dwa lub więcej z poniżej wymienionych warunków:

- narusza plan lotu,
- nie wykonuje poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego lub Dyżurnego Dowódcy Obrony Powietrznej,
- niespodziewanie zmienia parametry lotu,
- nastąpiła przerwa w łączności radiowej, szczególnie w połączeniu ze zmianą parametrów lotu,
- nastąpiła zmiana kodów transpondera radaru wtórnego lub nadmierne wykorzystywanie sygnału identyfikacji bez uprzedniej zgody państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
- załoga używa niestandardowej terminologii lub odnotowano inne niezgodne z procedurą zmiany w łączności radiowej,

---

<sup>130</sup> T. Zieliński, *Ochrona granicy państwowej...*, op. cit., s. 45.

- nastąpił wybór w modzie 3/A kodu 7500 (uprowadzony statek powietrzny), kodu 7600 (utrata łączności), kodu 7700 (sytuacja awaryjna),
- nastąpił przekaz radiowy nie dotyczący procedur lotniczych,
- nastąpiło przerwanie lub zaprzestanie emitowania sygnałów z transpondera radaru wtórnego,
- otrzymano zawiadomienie od innych organów władzy publicznej, państw sąsiednich lub organizacji międzynarodowych albo instytucji pozarządowych o zamiarach obcego cywilnego statku powietrznego,
- otrzymano nieokreśloną groźbę użycia przemocy za pośrednictwem strony trzeciej,
- otrzymano zawiadomienie o umieszczeniu na pokładzie obcego cywilnego statku powietrznego przedmiotu, urządzenia, substancji lub innego materiału niebezpiecznego, które mogą zostać użyte do ataku o charakterze terrorystycznym.

„Prawdopodobny RENEGADE” w przypadku gdy jest spełniony przynajmniej jeden z poniżej wymienionych warunków:

- wykryto również inne obce cywilne statki powietrzne, które nie wykonują poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
- obcy cywilny statek powietrzny zakwalifikowany jako „Podejrzany RENEGADE” nie wykonuje poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym lub Dyżurnego Dowódcy Obrony Powietrznej,
- obcy cywilny statek powietrzny odmawia wykonania poleceń lub nie reaguje na polecenia i przekazywane znaki dowódcy statku przechwytyującego.

„Potwierdzony RENEGADE” – w przypadku gdy spełnia on jednocześnie poniżej wymienione warunki:

- przechwycony i rozpoznany obcy cywilny statek powietrzny nie wykonuje poleceń dowódcy statku przechwytyującego, państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz Dyżurnego Dowódcy Obrony Powietrznej,
- posiadane informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że obcy cywilny statek powietrzny ma być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym<sup>131</sup>.

Kwalifikacja następuje na podstawie informacji posiadanych przez Dyżurnego Dowódcę Obrony Powietrznej oraz przeprowadzonej przez niego analizy sytuacji. Dane informacje o sytuacji powietrznej pochodzą od państwowego organu zarządzania ruchem

---

<sup>131</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18bb.

lotniczym oraz o zagrożeniach od właściwych organów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub innych organów państwowych zapewniających bezpieczeństwo państwa. Jak i informacje od właściwych organów Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (ang. *North Atlantic Treaty Organization*, NATO) i innych organów międzynarodowych lub innych państw.

Podczas monitorowania stanu zagrożenia terrorystycznego z powietrza zakłada się, że każdy obiekt zbliżający się do przestrzeni powietrznej danego państwa narusza ją w niewiadomym celu i bez odpowiedniego zezwolenia, dlatego powinien być rozpatrywany jako obiekt potencjalnego zagrożenia. Takie założenie uznawane jest za właściwe i dotyczy wszystkich systemów obrony powietrznej, środków identyfikujących przynależność obiektów powietrznych i aktywnych środków udzielających pomocy. System obrony powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej funkcjonuje zgodnie z opracowaną przez NATO koncepcją działania w warunkach zagrożeń, jakie mogą być stworzone przez ataki terrorystyczne z wykorzystaniem cywilnych statków powietrznych<sup>132</sup>.

Precedens wykorzystania statków powietrznych do ataków terrorystycznych pierwszy raz wystąpił 11 września 2011 roku gdy terroryści przejęli kontrole, prawie równocześnie nad czterema maszynami rozbijając je o budynki naziemne. Po tym ataku Państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego wypracowały koncepcje obejmującą propozycję nowych norm prawnych i procedur na wypadek zaistnienia podobnego ataku. Zdefiniowano pojęcie „Renegade”, które określa zamierzone pozyskanie i/lub uprowadzenie cywilnego jak i wojskowego statku powietrzanego w celu rozbicia o naziemny obiekt cywilny i/lub wojskowy. W wypracowanej kwalifikacji wyróżniono trzy grupy do których może zostać zaliczony taki statek powietrzny „Podejrzany Renegade”, „Prawdopodobny Renegade” oraz „Potwierdzony Renegade”. Konsekwencjami ataku terrorystycznego w formie wykorzystania statku powietrznego jako narzędzia ataku z powietrza są m.in. gwałtowne niepokoje społeczne, długo terminowe oddziaływanie psychologiczne na pasażerów powodujące strach przed korzystaniem z transportu lotniczego, utrata zaufania do decydentów. Przekłada się to bezpośrednio na utratę przychodów z transportu lotniczego.

Kolejnym rodzajem zagrożenia terrorystycznego statków powietrznych są **ataki terrorystyczne z ziemi na statki powietrzne w fazie startu lub lądowania**. Statek powietrzny w tych fazach cechuje się tym, że ma małą prędkość lotu, znajduje się na relatywnej niskiej wysokości. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na zagrożenie jest to,

---

<sup>132</sup> T. Kurowski, *Statek powietrzny...*, op. cit., s. 33.

że statek powietrzny jest w zasięgu wzroku oraz poprzez ogólnie dostępny rozkład startów i lądowań na danym lotnisku oraz udostępnionych na stronach internetowych lotnisk można z dokładnością co do minuty śledzić procedurę startu czy lądowania z danego pasa. Powoduje to, że statek powietrzny wystawiony jest na bezpośredni atak z ziemi.

Literatura przedmiotu wyróżnia metody wykorzystane przez terrorystów podczas ataków na statki powietrzne z ziemi jak np.:

- ostrzał z broni palnej,
- pociskiem wystrzeliwanym z ręcznego granatnika przeciwpancernego typu RPG/ wyrzutnia stinger,
- zestawów rakietowych ziemia-powietrze.

W przypadku gdy zostaną wykorzystane przenośne przeciwlotnicze zestawy rakietowe, w tym: rakiety przeciwlotnicze i ręczne wyrzutnie przeciwlotnicze, ciężkie samoloty komunikacyjne w fazie startu i lądowania są praktycznie bezbronne w przypadku takiego ataku<sup>133</sup>.

Przypadków wykorzystania przenośnych zestawów rakietowych z (ang. Man portable air defence system, MANPADS) począwszy od lat 70 XX w., jest wiele. Metoda wykorzystania przenośnych wyrzutni rakietowych przypadła do gustów terrorystów z przyczyn typowo praktycznych. Niski koszt, dostępność na czarnym rynku, mały rozmiar, stosunkowa duża mobilność oraz łatwość w użyciu<sup>134</sup>, niszczycielskie skutki trafienia statku powietrznego przez pocisk. Możliwość wycelowania oraz trafienia statku powietrznego w fazie startu lub lądowania z poza terenu lotniska gdy samolot leci z małą prędkością oraz znajduje się relatywnie na niskiej wysokości.

Pierwszy zanotowany przypadek użycia przez terrorystów przenośnych rakietowych zestawów przeciwlotniczych MANPADS w celu zestrzelenia samolotu cywilnego miał miejsce 5 września 1973 r., na lotnisku Fiumicino w Rzymie, kiedy to pięciu Palestyńczyków z ugrupowania Czarny Wrzesień usiłowało odpalić w stronę kołującego do startu samolotu linii El Al Israel Airlines pocisk rakietowy SA-7. Próba ta nie powiodła się. Terrorysty zostali ujęci na gorącym uczynku przez włoską policję. Można zauważyć, iż powyższa próba ataku na samolot dożyła się jeszcze gdy samolot znajdował się na płycie lotniska, a nie w powietrzu lecz była to pierwsza odnotowana

---

<sup>133</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 67.

<sup>134</sup> Do obsługi wystarczy jeden człowiek, który nawet nie musi być przeszkolony inaczej wygląda obsługa mobilnych wyrzutni rakiet ziemia-powietrze, do której obsługi potrzebne jest kilku przeszkolonych operatorów.

próba trafienia samolotu pociskiem raketowym. Pierwszy udany zamach tego typu miał miejsce 12 lutego 1979 r., w okolicy miasta Kariba w Zimbabwie. Tuż po starcie samolot linii Air Rhodesia został trafiony pociskiem SA-7, w wyniku czego śmierć poniosło 59 osób. Zamachu dokonali terroryści z Rewolucyjnej Armii Ludowej Zimbabwe. Za najbardziej krwawy atak terrorystyczny z użyciem MANPADS uważa się zestrzelenie 8 listopada 1983 r., samolotu linii Angola Airlines, w wyniku którego śmierć poniosło aż 130 osób.

Innymi przypadkami wartymi odnotowania były:

1. Atak na Samolot Boeing 737 linii TAAG Angolan Airlines, samolot rozbił się trafiony pociskiem przeciw-lotniczym zaraz po starcie z lotniska w Lubango w południowej Angoli. Do zamachu przyznali się terroryści z ugrupowania Narodowego Związku na rzecz Całkowitego Wyzwolenia Angoli.

2. Atak na samolot z 28 listopada 2002 r., przeprowadzony przez członków Al Kaidy, atak na samolot Boeing 757-300 czarterowych linii Arkia Airlines, startujący z lotniska w Mombassie w Kenii. Terroryści rozmieszczeni po obu stronach pasa startowego wystrzelili w kierunku izraelskiego samolotu kilka pocisków Strela-2M (SA-7b Mod 1 Graal), lecz chybiły one cel (prawdopodobnie z powodu zbyt niskiego pułapu lotu maszyny), na pokładzie znajdowało się 261 pasażerów i 10 członków załogi<sup>135</sup>.

Według szacunków TSA (Transportation Security Administration) w okresie od 1979 do 2006 r., wystąpiło 35 ataków na samoloty cywilne z użyciem MANPADS, w których śmierć poniosło 640 osób, natomiast obejmujące lata 1975-1992 badania RAND Corporation wykazują wystąpienie aż 40 tego typu ataków, w których śmierć poniosło 760 osób<sup>136</sup>.

Atak terrorystów na samoloty transportowe Lockheed C-130 Hercules:

1. W sobotę 26 grudnia 1998 roku samolot Lockheed L-100-30 Hercules rozbił się w gęstej dżungli, 25 km od miasta Huambo. Na obszarze toczyły się ciężkie walki między rebeliantami Narodowego Związku na rzecz całkowitego wyzwolenia Angoli, a siłami rządu Angoli. Wrak został zauważony, ale walki w okolicy uniemożliwiły ONZ<sup>137</sup> dostęp do niego<sup>138</sup>. Samolot prawdopodobnie został zestrzelony.

---

<sup>135</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 151-152.

<sup>136</sup> Ibidem, s. 152.

<sup>137</sup> Organizacja Narodów Zjednoczonych (ang. United Nations Naciones Unidas, ONZ).

<sup>138</sup> *Aviation Safety Network*, <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19981226-0> [dostęp: 10.03.2021].

2. W sobotę 2 stycznia 1999 roku samolot Lockheed L-100-30 Hercules, wycarterowany przez ONZ został zestrzelony przez rebeliantów Narodowego Związku na rzecz Całkowitego Wyzwolenia Angoli około 20 minut po starcie z Huambo. Pilot próbował wrócić do Huambo, ale samolot najwyraźniej płonął i rozbił się na terytorium zajmowanym przez rebeliantów. Niepotwierdzone doniesienia sugerują, że lotu mógł służyć do próby zlokalizowania innego Herkulesa, który został zestrzelony 26 grudnia 1998 roku. Na pokładzie miał być syn zaginionego pilota<sup>139</sup>. Powyższy przykład ilustruje z jaką łatwością można zestrzelić duży samolot transportowy przy wykorzystaniu mało wyrachowanych broni. Władze Angoli winą za atak rebeliantów. Urzędnicy Narodowego Związku na rzecz Całkowitego Wyzwolenia Angoli zaprzeczyli zestrzeleniu samolotu<sup>140</sup>.

Z innych przypadków wyróżnić można:

1. Awaryjne lądowanie samolotu w Bagdadzie, Airbus należący do European Air Transport i eksploatowany w imieniu DHL, został trafiony przez wystrzelony z ramienia pocisk ziemia-powietrze 9K32 Strela-2 (znany również jako SA-7) podczas wznoszenia się na wysokość 8000 stóp krótko po wylocie z lotniska Bagdad. Pocisk uderzył w skrzydło i przebił zbiornik paliwa. Paliwo zapaliło się, spalając dużą część skrzydła. Co gorsza, samolot stracił całą hydraulikę i piloci musieli awaryjnie lądować z powrotem na lotnisku w Bagdadzie. Po nieudanym podejściu zostali zmuszeni do okrążenia, aż w końcu wylądowali ciężko na pasie startowym 33L. Airbus skręcił z lewej strony pasa startowego, przejechał około 600 metrów przez miękki piasek, uderzył w ogrodzenie z drutu kolczastego zatrzymując się na zboczu<sup>141</sup>.

2. We wtorek 29 września 1998 roku samolot linii Lion Air, lot 602 wyleciał z bazy lotniczej Jaffna-Palaly na 65-minutowy lot do Kolombo o 13:40. Samolot zniknął z ekranów radarów podczas wznoszenia się do FL140<sup>142</sup>, tuż po zgłoszeniu przez pilota dekompresji. Antonov An-24RV został wydzierżawiony od białoruskiej firmy Gomelavia. Wszystko wskazuje na to, że samolot został zestrzelony przez rebeliantów (organizację terrorystyczną Tygrysy Wyzwolenia Tamińskiego Ilmu)<sup>143</sup>.

---

<sup>139</sup> Ibidem.

<sup>140</sup> *Federation of American Scientists*, [https://fas.org/irp/threat/terror\\_chron.html](https://fas.org/irp/threat/terror_chron.html) [dostęp: 14.06.2021].

<sup>141</sup> *Aviation Safety Network*, <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20031122-0> [dostęp: 10.03.2021].

<sup>142</sup> Poziom lotu (ang. Flight level, FL).

<sup>143</sup> Ibidem.



Podsumowując zgodnie z *Aviation Safety Network* (Sieć Bezpieczeństwa Lotniczego) od 13 stycznia 1938 do 4 maja 2020 roku odnotowano 423 przypadki prób, zestrzeleń, statków powietrznych. Zagrożenie atakiem terrorystycznym z ziemi pojawia się gdy statek powietrzny wykonuje procedurę startu lub lądowania oraz zbliża się do lotniska. Ponieważ znajduje się na stosunkowo niskiej wysokości oraz przemieszcza się z małą prędkością. Terrorysty przy wykorzystaniu broni palnej, RPG/wyrzutni Stinger są w stanie w relatywny łatwy sposób zestrzelić maszynę. Dodatkowym udogodnieniem jest ogólnodostępny rozkład lotów. Terrorysty znając dokładny czas oraz miejsce startu lub lądowania nie muszą oczekiwać na samolot, ryzykując zdemaskowaniem zamiarów. Wystarczy, że podjadą vanem, pikapem w okolice lotniska w momencie startu lub lądowania maszyny. Po wystrzeleniu pocisku, mogą błyskawicznie oddalić się z miejsca ataku. Podczas takiego ataku terrorysty wykorzystują łatwy w obsłudze i stosunkowo dostępny, tani sprzęt. Inaczej wygląda wykorzystane zestawu raketowego ziemia-powietrze, do którego potrzebni są odpowiedni instruktorzy do przeszkolenia potencjalnych terrorystów, a pozyskanie takiego specjalistycznego bojowego sprzętu jest bardziej problematyczne i kosztowne.

#### **2.4. Inne zagrożenia terroryzmu powietrznego**

Do grupy innych zagrożeń terroryzmu powietrznego zaliczono: ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne, wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych oraz ataki poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji.

Oddziaływanie terrorystów na lotnictwo poprzez **ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne** niesie z sobą ogromne zagrożenie bezpieczeństwa całego szeroko rozumianego lotniczego systemu wymiany informacji. Zagrożeniem dla zabezpieczenia płynności ruchu lotniczego są akty bezprawnej ingerencji w system kierowania organizacjami lotniczymi, zarządzania ruchem lotniczym oraz obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego. Atak cyberterrorystyczny<sup>144</sup>, jako metoda terroryzmu powietrznego może

---

<sup>144</sup> Cyberterrorizm (ang. cyberterrorism) – metoda walki politycznej łącząca klasyczny terroryzm i cyberataki dla osiągnięcia celów politycznych. Określenie powstało z połączenia dwóch terminów: cyberprzestrzeń i terroryzm. Zostało po raz pierwszy użyte w 1979 r. w szwedzkim raporcie dotyczącym zagrożeń komputerowych. Autorzy dokumentu nazwali w ten sposób aktywność związaną z komputerami, prowadzącą do zniszczenia systemów teleinformatycznych, systemów nadzoru i kontroli, programów, danych itp. w celu zastraszenia rządów i społeczeństw, wywarcia na nich psychologicznej presji będącej zagrożeniem dla życia i prowadzącej do poważnych szkód. W latach 80. XX w. pojęcie „cyberterrorizm” zostało wykorzystane przez amerykańskie służby specjalne do określenia potencjalnego zagrożenia w postaci elektronicznego ataku na

wywoływać zakłócenia w pracy pomocy radionawigacyjnych, pomocy podejścia oraz w systemach łączności. Atak bardzo łatwo można doprowadzić do katastrofy lotniczej. W takim przypadku nie jest potrzebne podkładanie ładunków wybuchowych, uprowadzanie samolotów, aby osiągnąć zamierzony cel. Uważa się, że w najbliższej przyszłości działania terrorystów zostaną ukierunkowane na zakłócaniu częstotliwości nawigacyjnych pomocy elektronicznych lub zafałszowywanie istotnych z operacyjnego punktu widzenia informacji lotniczych. Wystarczy podać zniekształcone dane, które pilot wprowadza do systemu zarządzania lotem, aby doprowadzić do katastrofy lotniczej. W przeciwdziałaniu zjawiskom cyberterrorystycznym, w każdym państwie, specjalizują się odpowiednie służby, ale nie są one w stanie przewidzieć, czy terroryści zaatakują systemy informatyczne agend rządowych, banków, czy też systemy transportowe, w tym lotnicze<sup>145</sup>.

Wydaje się że, ukierunkowane zakłócenia w cyberprzestrzeni<sup>146</sup> na systemy informatyczne oraz poprzez takie działania przekazanie nieprawdziwych informacji mogą w ewidentny sposób prowadzić do poważnych konsekwencji związanych z zagrożeniem lotniczej infrastruktury naziemnej np. poprzez prowadzenie przez terrorystów walki informacyjnej<sup>147</sup> i konsekwentnie zagrażać statkowi powietrznemu w locie. Ataki cyberterrorystyczne na lotniczą infrastrukturę naziemną mogą być przeprowadzone m.in. poprzez:

1. Broń częstotliwości radiowej (ang. *electromagnetic pulse*, EMP) - urządzenie emitujące promieniowanie elektromagnetyczne należące do widma radiowego stosowane w celu zniszczenia technicznych urządzeń elektronicznych oraz zbiorów informatycznych.

2. Bomby logiczne (ang. *logic bomb*) - działanie polegające na aktywizacji nowych funkcji elementów logicznych urządzenia, co prowadzi do zniszczenia lub uszkodzenia sprzętu i oprogramowania. W odróżnieniu od konia trojańskiego nie uruchamia złośliwego

---

Stany Zjednoczone, który może być w przyszłości przeprowadzony przez wroga. Źródło: *Vademecum Bezpieczeństwa Informatycznego*, Tom I, Kraków 2019, s. 219-220.

<sup>145</sup> T. Compa, *Współczesne zagrożenia...*, op. cit., s. 96.

<sup>146</sup> Cyberprzestrzeń – mimo wielu prób nie została ustalona jedna, powszechnie akceptowana definicja tego pojęcia. Wynika to m.in. z różnych podejść do omawianego fenomenu, np. techniczno-technologicznego, społecznego, kulturowego, pragmatycznego czy metaforycznego. W potocznym rozumieniu cyberprzestrzeń traktowana jest jako przestrzeń społeczna, w której spotykają się (komunikują) internauci za pośrednictwem komputerów przyłączonych do globalnej sieci Internet. Stanowi ona sieć powiązań jednostek w celu wymiany informacji, prowadzenia biznesu, kreowania sztuki czy prowadzenia polityki. Określa się w ten sposób kompleks zjawisk związanych z szeroko pojętymi technologiami informacyjno – komunikacyjnymi. Źródło: *Vademecum Bezpieczeństwa Informatycznego*, Tom I, Kraków 2019, s. 210.

<sup>147</sup> Walka informacyjna wpisuje się w dyskurs nad zagrożeniami ze strony społeczeństwa informacyjnego oraz procesów globalizacyjnych, zagrożeniami związanymi z zarządzaniem bezpieczeństwem informacji, w tym szczególnie z ochroną przed nieuprawnionym dostępem, zniszczeniem, zniekształceniem wynikającym z jej elektronicznego sposobu zapisu. Łączy się je ze zjawiskiem cyberterrorystycznym. Źródło: *Vademecum Bezpieczeństwa Informatycznego*, Tom II, Kraków 2019, s. 502.

oprogramowania od razu, ale w określonym czasie, np. po uruchomieniu pewnej aplikacji lub po zajściu danego zdarzenia.

3. Spam - anonimowa, nieoczekiwana, masowo rozsyłana wiadomość tekstowa. Spam może przeciążyć sieci dostawców usług sieciowych, serwery pocztowe oraz komputery użytkowników. Powoduje blokadę miejsca na dyskach twardych, przeciążenia serwerów, wyludzanie danych, zainfekowanie urządzeń złośliwym oprogramowaniem, emisję materiałów niepożądanych przez użytkownika itp.<sup>148</sup>

Wykorzystanie powyższych metod jako narzędzia ataku terrorystycznego na lotnicze systemy informatyczne jak i przekazanie nieprawdziwych informacji może zakłócić i/lub całkowicie zniszczyć urządzenia lotniczej infrastruktury naziemnej co może skutkować np. paraliżu systemów informacji takich jak:

- stała służba lotnicza (ang. Aeronautical Fixed Service, AFS)<sup>149</sup>,
- stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (ang. Aeronautical fixe telecommunicationnetwork, AFTN)<sup>150</sup>,
- satelita meteorologiczny (ang. Meteorological satellite)<sup>151</sup>,
- nawigacja obszarowa (ang. Area navigation, RNAV)<sup>152</sup>.

---

<sup>148</sup> *Vademecum Bezpieczeństwa Informacyjnego*, (red.) O.Wasiuta, R.Klepka. Wydawnictwo AT- Libron. Tom 1 – A-M, Kraków 2019, s. 223.

<sup>149</sup> Stała służba lotnicza - służba telekomunikacyjna między określonymi punktami stałymi, przeznaczona głównie do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz regularnego, sprawnego i ekonomicznego działania służb lotniczych. Źródło: *Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66), s. 29.

<sup>150</sup> Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza - ogólnosiwiatowy system stałych łącz lotniczych, stanowiący część stałej telekomunikacyjnej służby lotniczej, przeznaczony do wymiany depesz i/lub danych cyfrowych pomiędzy stałymi telekomunikacyjnymi stacjami lotniczymi, posiadającymi identyczne lub zgodne charakterystyki. Źródło: *Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66), s. 29.

<sup>151</sup> Satelita meteorologiczny - sztuczny satelita Ziemi wykonujący obserwacje meteorologiczne i przekazujący je na Ziemię. Źródło: *Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66), s. 28.

<sup>152</sup> Nawigacja obszarowa - metoda nawigacji, która pozwala na loty statków powietrznych po dowolnie określonym torze lotu w zasięgu naziemnych lub umieszczonych w przestrzeni urządzeń nawigacyjnych, lub w granicach możliwości urządzeń autonomicznych, lub przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń. Uwaga - Nawigacja obszarowa obejmuje nawigację opartą o charakterystyki systemu, jak również inne operacje, które nie mieszczą się w definicji nawigacji opartej o charakterystyki systemu. Źródło: *Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66), s. 26.

Do prowadzenia bezpiecznych operacji lotniczych oraz zapewnienia ruchu lotniczego niezbędna jest stała komunikacja oraz prawidłowa wymiana informacji pomiędzy służbami lotniczymi, a statkami powietrznymi. Ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne mogą rzutować na funkcjonowanie sieci AFTN co z kolei, może zatrzymać lub zaburzyć przepływ danych dotyczących m.in. informacjami o warunkach na lotnisku (ang. Notice To AirMen, NOTAM)<sup>153</sup>, informacjami dotyczącymi warunków panujących na nawierzchni, opady śniegu czy oblodzenie (ang. Snow Notice to Airmen, SNOWTAM)<sup>154</sup>. Wymiany planów lotów czy informacji pomiędzy liniami lotniczymi. Atak może również utrudnić a nawet zablokować komunikacje między statkami powietrznymi a służbą AFS. Najdalej idące skutki takiego ataku cybernetycznego mogą zaistnieć w przestrzeni nad lotniskowej często w znacznym stopniu nasyconej dużą ilością statków powietrznych.

Rozsyłaniem fałszywych komunikatów takich jak:

- depesza meteorologiczna (ang. Meteorological Aerodrome Report, METAR)<sup>155</sup>,
- informacja (ang. Significant Meteorological Information, SIGMET)<sup>156</sup>,
- informacja meteorologiczna dla statków powietrznych w locie (ang. Meteorological information for aircraft in flight, VOLMET)<sup>157</sup>.

---

<sup>153</sup> NOTAM - wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi. Źródło: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, [https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP\\_GEN\\_2\\_2\\_en.pdf](https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP_GEN_2_2_en.pdf) [dostęp: 08.11.2021].

<sup>154</sup> SNOWTAM to: NOTAM oddzielnej serii zawiadamiający, przy użyciu specjalnego formularza, o zaistnieniu lub usunięciu warunków niebezpiecznych w obrębie pola naziemnego ruchu lotniczego, powodowanych przez śnieg, lód, śnieg topniejący lub stojącą wodę związaną ze śniegiem. Źródło: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, [https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP\\_GEN\\_2\\_2\\_en.pdf](https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP_GEN_2_2_en.pdf) [dostęp: 08.11.2021].

<sup>155</sup> METAR - lotniskowy regularny komunikat meteorologiczny (w kodzie meteorologicznym). Źródło: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, [https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP\\_GEN\\_2\\_2\\_en.pdf](https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP_GEN_2_2_en.pdf) [dostęp: 08.11.2021].

<sup>156</sup> SIGMET - informacja wydana przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotycząca określonych zjawisk meteorologicznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie i innych zjawisk w atmosferze, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych. Źródło: *Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66), s. 25.

<sup>157</sup> VOLMET - łącze danych VOLMET (D-VOLMET)/Data link - VOLMET (D-VOLMET). Dostarczanie aktualnych regularnych komunikatów meteorologicznych (METAR), komunikatów specjalnych dla lotniska (ang. Aerodrome special meteorological report, SPECI), prognoz dla lotniska (ang. Aerodrome forecast, TAF), informacji SIGMET, informacji specjalnych z powietrza nie uwzględnionych w SIGMET oraz, jeśli są dostępne, informacje dotyczące zjawisk pogody na trasie, które mogą oddziaływać na bezpieczeństwo statków powietrznych wykonujących loty na małych wysokościach (ang. Airmen's Meteorological Information, AIRMET), poprzez łącze danych. Audycja VOLMET/VOLMET broadcast. Dostarczanie aktualnych komunikatów METAR, SPECI, TAF oraz SIGMET, poprzez ciągłe i powtarzalne nadawanie transmisji fonicznej. Źródło: *Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66), s. 30.

Ataki cybernetyczne wymierzone na systemy informacji, skutkować mogą zafałszowaniem informacjami pogodowymi panujących na trasach przelotów statków powietrznych czy panujących warunków na lotniskach. Stwarza to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz procedury lądowania.

Przykładem ataku na lotnicze systemy informatyczne może być paraliż połączeń rodzinnego przewoźnika Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., w dniu 21 czerwca 2015 roku. PLL LOT SA niespodziewanie przerwały wykonywanie lotów. Łącznie odwołano 11 lotów ucierpiało na tym ponad 1400 pasażerów. Jeszcze tego samego dnia przedstawiciele spółki PLL LOT S.A., wydali komunikat, że przyczyną paraliżu lotów był atak hakerów na informatyczną infrastrukturę przedsiębiorstwa. Hakerzy rzekomo mieli uniemożliwić drukowanie planów lotów<sup>158</sup>. Celem ataku był system naziemny, odpowiadający za ustawianie planów lotu, bez których samolot nie może wystartować. Szef PLL LOT wyjaśnił, że atak polegał na zatrzymaniu ruchu na serwerach i uniemożliwił generowanie nowych danych. Dowiedzenie czy był to atak terrorystyczny czy błąd nie jest istotne w powyższych rozważaniach. Powyższy przykład obrazuje skutki jakie może wywołać atak terrorystyczny na lotnicze systemy informatyczne.

Podsumowując ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne sprowadzają ogromie zagrożenie na statki powietrze w locie. Atak na sieć AFTN czy służbę AFS uszkodzenie RNAV rzutuje bezpośrednim zagrożeniem na bezpieczeństwo lotów oraz ruchu nad lotniskowego. Konsekwencją takiego ataku może być uszkodzenie samolotów jak i katastrofa lotnicza, która ciągnie za sobą znaczną ilość ofiar i strat materialnych. Trzeba pamiętać, iż informacje w tym pogodowe w lotnictwie m.in. takie jak warunki na trasach przelotu, ruch statków powietrznych nad lotniskiem oraz panujące warunki na lotnisku są kluczowe do prowadzenia bezpiecznych operacji lotniczym. Każda ingerencja, nawet niewielka może skutkować uszkodzeniem lub katastrofą statków powietrznych.

**Atak terrorystyczny w formie wzięcia zakładników na pokładzie statków powietrznych** odbywa się w trakcie uprowadzenia środka transportu powietrznego wraz z osobami (załoga, pasażerowie) bądź też w dowolnym miejscu (na terenie portu lotniczego, terminalu, lotniska) umożliwiającym odseparowanie się terrorystów i ich ofiar od sił porządkowych, a ponadto stwarzającym dogodne warunki do negocjowania

---

<sup>158</sup> Interpelacja nr 33645 do prezesa Rady Ministrów w sprawie paraliżu połączeń PLL LOT SA w dniu 21 czerwca 2015 r. i podania przez spółkę komunikatu o ataku hakerów na system informatyczny, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=1A79812C> [dostęp: 03.05.2021].

swoich żądań lub upublicznienia własnych idei. Oprócz przedstawionych zaplanowanych okoliczności terroryści biorą zakładników również w momencie znalezienia się w potrzasku skutkującym nieuchronnym poniesieniem konsekwencji karnych za dokonane przestępstwo lub jego usiłowanie. Zachowanie takie obliczone jest na zapewnienie możliwości ucieczki z miejsca popełnienia przestępstwa. Przetrzymanywianie osób jako zakładników jest terrorystycznym spektaklem z rzeczywistym tragizmem, obejmującym zniewolonych ludzi oraz społeczeństwo informowane na bieżąco o: przebiegu pertraktacji, oddziaływaniu terrorystów na swoje ofiary, postanowieniach decydentów wobec stawianych żądań, reakcjach sił bezpieczeństwa, a przede wszystkim o traumatycznych przeżyciach zakładników i osób im najbliższych<sup>159</sup>.

Trzeba zaznaczyć, iż wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego bezpośrednio nie musi wiązać się z przejęciem kontroli nad samolotem. Wiąże się to z tym, iż porywacze mogą nie dostać się do kokpitu samolotu, a wyłącznie opanować pokład statku powietrznego. Z kolei, przejęcie całkowitej kontroli nad samolotem wiąże się z wzięciem zakładników. Wynika to z tego, że terroryści przemocą lub groźbą użycia przemocy zawładnęli załogą i dowódcą statku powietrznego. Skazując pasażerów na łaskę terrorystów i zarazem czyniąc z nich zakładników. Samolot podczas ataku może znajdować się na płycie lotniska lub być w fazie lotu.

Gdy atak zostanie przeprowadzony podczas lotu nie można przewidzieć rozwoju wydarzeń spowodowanych wzięciem zakładników, ponieważ samolot jest w trakcie lotu i może przemieszczać się w zasadzie bez ograniczeń oraz lądować w dowolnym miejscu globu jedyne ograniczenie to ilość dostępnego paliwa. Sprawa wygląda prościej gdy terroryści wezmą zakładników na lotnisku w porcie lotniczym czy terminalu. Ponieważ scenariusz wzięcia zakładników toczy się typowo tylko miejscem ataku jest lotnisko, port lotniczy czy terminal.

Pierwszy zanotowany przypadek wzięcia zakładników dla okupu miał miejsce 4 czerwca 1970 r., na lotnisku Dulles w Wirginii, kiedy to porywacz opanował samolot i zażądał od rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki 100 mln dolarów w zamian za uwolnienie zakładników. Próba porwania nie udała się, agenci FBI przestrzelili opony w samolocie uniemożliwili jego start, po czym pojмали zamachowca. Spektakularnym atakiem w formie wzięcia zakładników był atak z 24 listopada 1971 r., przeprowadzony przez Dana Coopera. Nakazał on załodze Boeing 727 lecieć do Seattle, gdzie zażądał

---

<sup>159</sup> M. Ilnicki, *Shużby graniczne...*, op. cit., s. 73.

200 tys. dolarów okupu i czterech spadochronów. Po zwolnieniu zakładników i zabranii łupów nakazał załodze lecić na małej wysokości i niskiej prędkości do Meksyku. Gdzieś w pobliżu granicy stanu Waszyngton–Oregon Dan Cooper wyskoczył ze spadochronem z tylnych schodów Boeinga 727, zabierając pieniądze. Dalsze losy porywacza pozostają nieznane, jednakże historia ta za sprawą mediów zyskała status legendy i zachęcała innych do naśladownictwa<sup>160</sup>.

Marian Żuber przedstawia wybrane przykłady ataków terroryzmu powietrznego, z których wyróżnić trzeba te skutkujące wzięciem zakładników. Atak z 22 lipca 1968r., Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny dokonał pierwszego w swej historii uprowadzenia samolotu. Terrorysty porwali w Rzymie samolot Boeing 707 izraelskich linii lotniczych El Al i skierowali go do Algierii. W charakterze zakładników przez 5 tygodni przetrzymywano 32 żydowskich pasażerów. Kolejny przykład to wzięcie zakładników z 14 czerwca 1985r., gdy dwaj terrorysty z libańskiego ugrupowania Hezbollah uprowadzili samolot Boeing 727 linii Trans World Airlines lecący z Rzymu do Aten i zmusili pilotów do skierowania go do Bejrutu. Przez 17 dni przetrzymywali 8 członków załogi i 145 pasażerów. Zakładnicy zostali uwolnieni po tym, jak rząd Izraela w wyniku nacisków Stanów Zjednoczonych, spełnił żądania porywaczy i wypuścił 435 więźniów libańskich i palestyńskich.

Z kolei, 17 września 1973 r., palestyńscy terrorysty podłożyli bombę w biurze linii lotniczych Pan American World Airways na lotnisku Fiumicino w Rzymie, zabijając 32 osoby i raniąc 50. Następnie terrorysty, biorąc jako zakładników 7 włoskich policjantów, porwali samolot do Aten. Po zabiciu jednego z zakładników Palestyńczycy odlecieli do Kuwejtu, gdzie oddali się w ręce policji<sup>161</sup>. W tym przypadku terrorysty wykorzystali kilka form terroryzmu. W literaturze przedmiotu można znaleźć określone „ataku kombinowanego” określający wykorzystania kilku metod podczas jednego ataku w tym wzięcie zakładników.

Atak z dnia 27 czerwca 1976 r., gdy pięciu terrorystów arabskich, udając zwykłych pasażerów, zajęło wykupione zawczasu i dokładnie określone miejsca na pokładzie samolotu A-300, należącego do Air France. Dramat 246 pasażerów i 12 członków załogi rozpoczął się na wysokości 9000 m niedaleko Koryntu. Stamtąd dowódca załogi zmuszony został do przyjęcia kursu i lądowania na ugandyjskim lotnisku Entebbe. Po wylądowaniu,

---

<sup>160</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 136.

<sup>161</sup> M. Żuber, *Infrastruktura Krytyczna Państwa jako obszar potencjalnego oddziaływania terrorystycznego* „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2014, Tom 8, nr 2, s. 189-190.

porywacze zażądali uwolnienia 53 bojowników więzionych w Republice Federalnej Niemiec, Francji, Izraelu, Szwajcarii i Kenii, za cenę życia pasażerów i wartości samolotu. Prowadzone negocjacje doprowadziły do stopniowego uwolnienia pasażerów poszczególnych narodowości. Na pokładzie porywacze pozostawili jedynie 103 pasażerów pochodzenia żydowskiego. Izrael podjął wtedy samodzielną decyzję o próbie przeprowadzania akcji oswobodzenia swoich pasażerów<sup>162</sup>. We wrześniu 1970 r., członkowie Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny wzięli 310 zakładników. Większość z nich uwolniono 11 września, w niewoli pozostało jedynie 56 osób, wśród których byli pasażerowie narodowości żydowskiej, załogi porwanych samolotów i amerykańscy urzędnicy państwowi, którzy 12 września po negocjacjach również zostali zwolnieni<sup>163</sup>.

W odróżnieniu do wzięcia zakładników na pokładzie statków powietrznych, wzięcie zakładników na terenie portu lotniczego czy lotniska nie jest aż tak popularną formą ataku wykorzystywaną przez terrorystów. Świadczy o tym niewielka ilość takiego rodzaju ataków. Najczęściej wzięcie zakładników i przetrzymywanie ich w porcie lotniczym czy na lotnisku występuje wraz z innymi formami terroryzmu w tzw. ataku kombinowanym, a nie w czystej formie zaplanowanego oraz przeprowadzonego ataku na dany port lotniczy czy lotnisko z zamiarem wzięcia zakładników. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy, może być to, iż port lotniczy i lotnisko dla terrorystów jest wartościowo podobnym celem jak dworzec kolejowy czy inny duży obiekt użyteczności publicznej. A sposób przeprowadzania ataku jest taki sam. Co jest istotne, zazwyczaj port lotniczy jak i lotnisko jest o wiele lepiej chronione. Ponadto w portach lotniczych znajdują się służby mundurowe odpowiedzialne za bezpieczeństwo obiektu w odróżnieniu do np. dworców kolejowych.

Definicyjnie atak w formie wzięcia zakładników mieści się w przyjętej definicji aktu bezprawnej ingerencji, który określa, iż są to akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, w których zawiera się między innymi: wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych lub na lotniskach<sup>164</sup>.

Z najbardziej spektakularnych ataków w formie wzięcia zakładników na terenie portu lotniczego czy lotniska pośrednio lub bezpośrednio rozgrywanego na terenie portu lotniczego wyróżnić można atak z 27 czerwca 1976 r. Z lotniska w Tel Awiwie wystartował

---

<sup>162</sup> T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie...*, op. cit., s. 92-93.

<sup>163</sup> *Homeland Security Digital Library*, <https://www.hsdl.org/c/tl/dawsons-field-hijackings> [dostęp: 05.08.2021].

<sup>164</sup> *Obwieszczenie nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.U.L.C. 2021, nr 16, poz. 39), s. 16.



rejsowy samolot francuskich linii lotniczych Air France do Paryża z międzylądowaniem w Atenach. W Grecji wylądował zgodnie z planem. Na jego pokład wsiadło około pięćdziesięciu nowych pasażerów, m.in. dwóch mężczyzn pochodzenia niemieckiego z paszportami południowoafrykańskimi oraz dwie kobiety pochodzenia arabskiego. Samolot wystartował w kierunku Paryża. Nastąpił atak terrorystów. Załoga została sterroryzowana przy użyciu broni palnej oraz groźby wysadzenia samolotu za pomocą ładunków wybuchowych. Terrorysty podali się za członków Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny. Dwoje Niemców - Kuhlman i Bose, było członkami organizacji Baader-Mein-hoff pracującymi dla Palestyńczyków. Maszyna została skierowana do Libii. Po wylądowaniu w Benghazi na pokład wsiadli oczekujący terrorysty z Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny. Po uzupełnieniu paliwa samolot poleciał w kierunku Entebbe w Ugandzie. Na ugandyjskim lotnisku oczekiwała kolejna grupa Palestyńczyków. Na lotnisku pasażerowie zostali zmuszeni do opuszczenia samolotu i przejścia na teren budynku starego terminalu portu lotniczego. Porywacze postawili ultimatum: w zamian za uwolnienie pasażerów oraz załogi żądają wypuszczenia z więzień izraelskich czterdziestu terrorystów palestyńskich, ponadto wypuszczenia z więzień europejskich dwudziestu Palestyńczyków. 30 czerwca terrorysty uwolnili wszystkich zakładników niebędących Izraelczykami. Rząd Izraela, w obliczu tego faktu, podjął decyzję o przeprowadzeniu operacji ratunkowej. Stuosobową grupę uderzeniową wybrano spośród komandosów wojskowej jednostki antyterrorystycznej „Sayeret Mat'kal”. 3 lipca władze Izraela podjęły ostateczną decyzję o realizacji operacji uwolnienia zakładników. Na terytorium Ugandy przeprowadzono rajd w ramach operacji ratunkowej uwolnienia zakładników. W operacji strona izraelska poniosła niewielkie, jak na ogrom przedsięwzięcia, straty. Zginął dowódca zespołu szturmowego, kilku komandosów zostało rannych. Oprócz jednego zakładnika, który poniósł śmierć podczas akcji, zginęła również zakładniczka, którą ze względów na zły stan zdrowia wcześniej zabrano do ugandyjskiego szpitala<sup>165</sup>.

Podsumowując transport lotniczy jest najszybszym i najbezpieczniejszym środkiem lokomocji, dzięki któremu w ciągu 24 godzin można znaleźć się w dowolnym punkcie globu ziemskiego. Dla terrorystów zawładnięcie takim środkiem transportu jak samolot daje większe możliwości przemieszczania się z dużą liczbą zakładników w dowolne miejsce na

---

<sup>165</sup> K. Jałoszyński, *Przesłanki identyfikacji uprowadzenia statku powietrznego jako aktu terroryzmu lub terroruss*, [w:] *Przez PZ do terroryzmu*, (red.) W. Zubrzycki, WSPoI, Szczytno 2015, s. 33-34.

kuli ziemskiej<sup>166</sup>. Trzeba zaznaczyć, iż dla terrorystów wzięcie zakładników w trakcie lotu statku powietrznego czy w porcie lotniczym jest wymarzoną sytuacją dającą podczas wysuwania żądań przewagę oraz prowadzenie rozmów z pozycji siły, która umożliwia egzekwować wysunięte żądania. Samolot w locie z zakładnikami na pokładzie wywiera tak znaczący wpływ emocjonalny na opinie publiczną oraz decydentów, że organizacje lub poszczególne państwa skłonne są spełnić wysunięte żądania terrorystów. Odbicie zakładników podczas lotu statku powietrznego jest w zasadzie niewykonalne. Operacja odbicia zakładników może zostać przeprowadzona, gdy samolot stoi na płycie lotniska lub terroryści wraz z zakładnikami przebywają w porcie lotniczym. Trzeba zaznaczyć, iż w historii ataków terroryzmu powietrznego takie akcje odbicia zakładników zostały przeprowadzone z sukcesem.

**Terrorystyczny atak poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji** niesie z sobą potencjalnie ogromne zagrożenie dla samolotów w trakcie lotu oraz obiektów naziemnych i konsekwentnie na statek powietrzny w locie. Jak ważna jest komunikacja w lotnictwie może świadczyć to, iż samolot w trakcie lotu większość ważnych informacji potrzebnych do bezpiecznego lotu pozyskuje z ziemi. Lotnictwo to jedna z tych działalności człowieka, która stawia szczególnie wysokie wymagania przed osobami zaangażowanymi w proces przygotowania i realizacji zadań. Poza pilotami nie mniej istotną rolę odgrywa tu personel techniczny oraz kontrolerzy ruchu lotniczego. Całość tworzy system odpowiedzialny za sprawne i pewne funkcjonowanie, które pozwala bezpiecznie wykonywać zadania lotnicze przez załogi lotnicze. Załoga samolotu to formalna grupa stworzona do wykonania ściśle określonego zadania w określonych standardach, zgodnie z określonymi procedurami<sup>167</sup>.

Przykładem potencjalnego ataku terrorystycznego oraz możliwych skutków takiego działania terrorystów, poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji może stanowić przykład katastrofy lotniczej na Teneryfie w dniu 27 marca 1977 r. Boeing 747 holenderskich linii KLM Royal Dutch Airlines podczas startu w gęstej mgle uderzył w kołującego Boeinga 747 amerykańskich linii Pan American World Airways. W owym czasie były to największe pasażerskie samoloty cywilne. W obu maszynach zginęły 583 osoby, ocalało tylko 61 osób. Do katastrofy przyczyniły

---

<sup>166</sup> J. Zawisza, *Terroryzm lotniczy zagrożeniem bezpieczeństwa państwa*, „Przestępczość i zarządzanie” 2016, tom XVII, zeszyt 5, część III, s. 246.

<sup>167</sup> T. Goździcki, *Bezpieczeństwo lotów a komunikacja w załodze lotniczej*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 2017, vol 30, no 2, s. 219.

się liczne błędy komunikacyjne występujące w obydwu doświadczonych załogach oraz we współpracy kontrolerów koordynujących ich działania. Najważniejsze z nich to: brak radaru do obserwowania samolotów w trakcie kołowania na ziemi oraz samochodów „Follow me”, co w warunkach gęstej mgły na lotnisku skutkowało koniecznością składania błędnych meldunków pozycyjnych przez załogi statków powietrznych i brakiem skutecznej reakcji kontrolerów; problemy z prawidłowym wypowiedaniem słów w języku angielskim w komunikowaniu się z obydwoma załogami: załoga samolotu Pan American World Airways nie mogła zrozumieć poleceń kontroli, czy mają opuścić podczas kołowania pas startowy zjazdem pierwszym (first) czy może trzecim (third), natomiast załoga KLM Royal Dutch Airlines z tego samego powodu wykonała całe kołowanie po pasie startowym; brak standaryzowanej frazeologii, co sprzyjało ich błędnemu odczytowi (dana osoba mogła użyć przestarzałego zwrotu, trudno zrozumiałego kolokwializmu itp.); brak obowiązku powtarzania komunikatu kontrolera przez pilota, co często skutkowało używaniem słów „Dobrze”/”Przyjąłem” (czyli „OK” lub „Roger”) i rozpoczęciem czynności według własnego uznania; brak zgody przez kontrolera na start dla załogi KLM Royal Dutch Airlines, – błędne zarządzanie zasobami załogi KLM Royal Dutch Airlines, – efekt interferencji równocześnie nadanych sygnałów radiowych z wieży i samolotu Pan American World Airways do pilotów KLM Royal Dutch Airlines<sup>168</sup>.

Atak w formie celowego przekazania nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji zagraża bezpieczeństwu i może mieć katastrofalne następstwa, doprowadzając do wyżej przedstawionej katastrofy.

Ataki terrorystyczne na naziemne i powietrzne systemy wymiany informacji mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu m.in. poprzez:

- niemożność zapewnienia służb: Zarządzania ruchu lotniczego (ang. Air traffic management, ATM), Służby ruchu lotniczego (ang. Air traffic services, ATS), Zarządzania przestrzenią powietrzną (ang. Airspace management, ASM) lub Zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego (ang. Air Traffic Flow and Capacity Management, ATFCM)<sup>169</sup>,
- uszkodzenia funkcji komunikacyjnych,
- uszkodzenia funkcji nadzoru,
- uszkodzenia funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,

---

<sup>168</sup> Ibidem, s. 218-219.

<sup>169</sup> Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, [https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP\\_GEN\\_2\\_2\\_en.pdf](https://www.ais.pansa.pl/aip/pliki/EP_GEN_2_2_en.pdf) [dostęp: 08.11.2021].

- uszkodzenia funkcji nawigacyjnych,
- naruszenia zabezpieczeń systemu ATM.

Powyższe skutki działań terrorystów z kolei, mogą skutkować dostarczaniu nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez organ naziemny, w tym: organy ATS, służbę automatycznej informacji lotniskowej (ang. *Automatic terminal information service*, ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne, bazy danych, mapy, arkusze, podręczniki. Co z kolei, skutkować może: wydaniem zezwolenia na wykonanie lotu na wysokości nad terenem mniejszej niż dopuszczalna; dostarczeniem nieprawidłowych danych dotyczących ciśnienia atmosferycznego (dotyczy ustawień wysokościomierza); nieprawidłowym nadawaniem, odbiorem lub interpretacji ważnych komunikatów; niezgodną z prawem transmisją radiokomunikacyjną; uszkodzeniem naziemnych lub satelitarnych instalacji lotniczego systemu nawigacyjnego<sup>170</sup>.

Atak terrorystyczny może zostać przeprowadzony w jednym z środowisk wymiany informacji, takich jak: Zarządzania Ruchem Lotniczym ATM, Łączność, nawigacji i dozoru (ang. *Communications, navigation and surveillance*, CNS), systemów ATC, służby kontroli ruchu lotniczego, pomocy nawigacyjnej, systemów radaru, satelitów nawigacyjnych, Służb Ruchu Lotniczego<sup>171</sup>.

Atak terrorystyczny o charakterze celowym przekazaniu nieprawidłowych/ nieprawdziwych informacji w lotnictwie określany jest również aktem bezprawnej ingerencji. Zgodnie z Załącznikiem 17 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* (tzw. konwencji chicagowskiej) akty bezprawnej ingerencji są to akty lub próby dokonania takich aktów, do których można zaliczyć „przekazanie nieprawdziwej informacji mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu, a także pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub całego społeczeństwa”<sup>172</sup>. Cechą powyższego działania są jasne i negatywne intencje osoby popełniającej taki akt lub próbującej go popełnić. Przeciwdziałanie jest połączeniem środków oraz zasobów ludzkich i materialnych

<sup>170</sup> Decyzja nr 363/MON Ministerstwa Obrony Narodowej z dnia 3 grudnia 2013 r. w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013) (Dz.U. 2013, 365/MON, poz. 326), s. 27-28.

<sup>171</sup> Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych (tzw. „Occurrence Category”) wg systematyki ICAO ADREP oraz ECCAIRS 5 dla organizacji lotniczych, zgodny z wymogami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/podrecznik\\_occurrence\\_category.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/podrecznik_occurrence_category.pdf) [dostęp: 16.11.2023], s. 6-7.

<sup>172</sup> Obwieszczenie nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2021, nr 16, poz. 39), s. 16.

mających na celu zapobieganie popełnianiu aktów bezprawnej ingerencji i reagowanie na takie akty, czyli umyślne i nieuprawnione działanie człowieka, które ma na celu ingerowanie w operacje lotnicze i stwarzanie zagrożenia<sup>173</sup>.

Zauważono, iż w trakcie analizy wypadków lotniczych załóg wieloosobowych odnotowano niebezpieczne zjawisko braku koordynacji działań i przepływu informacji pomiędzy członkami załogi wykonującymi określone zadanie lotnicze. Kolejnym krokiem było stwierdzenie takiej samej zależności pomiędzy załogą, a personelem naziemnym wchodzącym w skład zabezpieczenia lotu (mechanikami, kontrolerami, nawigatorami). Spośród dokonanych analiz 60 wypadków lotniczych 70% z nich spowodowanych było błędem załogi w wyniku niewłaściwej współpracy jej członków i zarządzania dostępnymi informacjami na pokładzie. Przyczyną źródłową była zła komunikacja na pokładzie statku powietrznego lub między komórkami organizacji lotniczych. Analiza ta uzmysławia, jak złożonym i wieloaspektowym procesem jest komunikacja załogi lotniczej<sup>174</sup>. Podczas lotu aspekty takie jak podział obowiązków i delegowanie zadań w załodze, proces podejmowania decyzji, stres załogi i świadomość sytuacyjna oraz udział komunikacji w procesach decyzyjnych mających wpływ na bezpieczeństwo lotnicze. Mogą sprawić podczas operacji lotniczej, negatywny wpływ na wymianę korepetycji oraz komunikacji. Stwarzając luki oraz pole do ataków w formie celowego przekazania nieprawidłowych informacji.

Podsumowując terrorystyczny atak poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/ nieprawdziwych informacji mieści się w definicji aktu bezprawnej ingerencji, a przede wszystkim w przyjętej definicji terroryzmu powietrznego. Celem ataku jest statek powietrzny i/lub obiekt naziemny. Metodami ataku mogą być m.in. wprowadzenie w obieg informacji nieprawidłowej/nieprawdziwej dotyczącej ważnych komunikatów m.in. jak panującego ciśnienia atmosferycznego na poziomie lotniska, wydania zezwolenia na lot na wysokości poniżej dopuszczalnej. Zafałszowanie transmisji radiokomunikacyjnej, które w istotny sposób zagrażają bezpieczeństwu statków powietrznych w locie i obiektów naziemnych. Skutkiem takiego też ataku terrorystycznego może być uszkodzenie statku powietrznego lub katastrofa lotnicza.

---

<sup>173</sup> P. Galej, *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] K. Łuczak (red.), *Zarządzanie Bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, UŚwK, Katowice 2016, s. 34.

<sup>174</sup> T. Goździcki, *Bezpieczeństwo lotów...*, op. cit., s. 228.

## 2.5. Zagrożenia terrorystyczne lotniczej infrastruktury naziemnej

Zagrożenia terrorystyczne lotniczej infrastruktury naziemnej stanowią następną grupę zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych, która odnosi się bezpośrednio do lotniczej infrastruktury naziemnej jako obiektu ataku. Do tej grupy zaliczono formy ataków jak atak na port lotniczy, lotnisko oraz obiekty lotnicze, atak na statki powietrzne na terenie portu lotniczego, lotniska oraz atak na infrastrukturę lotniczą i lotniskową. Zazwyczaj teren portu lotniczego, lotniska jest rozległy i złożony. W skład obszaru portu lotniczego, lotniska można wliczyć część aeronautyczna, czyli płyty (drogi) startowe/ładowania i pasy kołowania lotniska. Takie obiekty jak wieża kontroli ruchu lotniczego, magazyny paliw i smarów, urządzenia naprowadzające itp. Zaliczyć należy również ogólnodostępną część portu lotniczego - terminale pasażerskie. Pasażerów i ich bagaże, przewożone ładunki, a także statki powietrzne wraz z obsługującym je personelem pokładowym i naziemnym. Urządzenia i obiekty znajdujące się poza terenem portu lotniczego, lotniska stanowiące elementy systemów radiowych, nawigacyjnych, zaopatrzenia oraz serwisu statków powietrznych<sup>175</sup>. Sprawia to problem zabezpieczenia tych wszystkich urządzeń i obiektów przed potencjalnymi atakami terrorystów.

Należy zwrócić uwagę na to, iż **atak na port lotniczy, lotnisko oraz obiekty lotnicze** niesie w sobie nie do oszacowania skutki, straty w ludziach, towarze oraz mieniu. Jak również strach oraz utratę zaufania do takiej formy przemieszczania się. Teren portu lotniczego jest obszarem szczególnie narażonym na takie ataki, ponieważ charakteryzuje się:

- dużym obszarem, trudnym do kontrolowania,
- rozległym rozmieszczeniem obiektów,
- dużą ilością zatrudnionych osób, dlatego też nie ma możliwości ich całkowitej kontroli,
- dużym przepływem osób i bagażu z różnych kierunków świata,
- obecnością osób medialnych, znanych szerokiemu gronu ludzi,
- nagromadzeniem w magazynach i samolotach substancji i materiałów łatwopalnych,
- dużym uzależnieniem stopnia i poziomu bezpieczeństwa od szeroko rozumianej techniki lotniczej,
- współzależnością poszczególnych służb lotniczych,

---

<sup>175</sup> M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie...*, op. cit., s. 172.

- łatwością dezorganizacji funkcjonowania lotniska i lotów poprzez m.in. zakłócenie częstotliwości lotniczych czy podszycie się pod kontrolera,
- stałym zagęszczeniem dużej ilości osób na stosunkowo niedużej powierzchni,
- ogólną dostępnością do większości obiektów,
- łatwością stworzenia zagrożenia, np. poprzez podłożenie ładunku niebezpiecznego<sup>176</sup>.

Z kolei, jak zaznacza Bogdan Grenda lotnisko wojskowe to jeden z najważniejszych strategicznych obiektów militarnych. Ze względu na swoje znaczenie dla systemu obronnego państwa stanowi główne źródło oddziaływania terrorystów<sup>177</sup>. Lotnisko wojskowe składa się z obiektów oraz urządzeń zlokalizowanych zarówno na jego terenie, jak i poza nim. W jego obrębie można wyróżnić część służącą technicznej obsłudze samolotów w czasie startów i lądowań: pasy startowe, drogi kołowania, płyty postoju samolotów, hangary, wieżę kontroli lotów, urządzenia naprowadzające, a także administracyjno-logistyczne czyli magazyny sprzętu transportowego itp.

Obiekty poza terenem lotniska to: lotnicze urządzenia naziemne (w szczególności elementy systemu lądowania), radiolatarnie ogólnokierunkowe VHF (ang. *VHF omnidirectional radio range*, VOR), radiolatarnie bezkierunkowe (ang. *nondirectional beacon*, NDB), systemy elektroświatlne, generatory prądu, stacje meteorologiczne oraz magazyny uzbrojenia itp.

Bogdan Grenda dzieli lotnisko wojskowe na cztery strefy: peryferyjną - wydzielony obszar terenu poza ogrodzeniem zewnętrznym lotniska; zewnętrzną obwodową - obszar terenu znajdujący się między zewnętrznym i wewnętrznym ogrodzeniem lotniska; zewnętrzną bezpośrednią - obszar terenu bezpośrednio przylegający do poszczególnych magazynów, budynków w obiekcie wojskowym; wewnętrzną - obszar wewnątrz magazynów, budynków wraz ze wszystkimi otworami okiennymi, drzwiowymi, wywietrznikami itp.<sup>178</sup>

Duża ilość obiektów nasycających rozległy teren lotniska oraz poza lotniskiem odpowiadających za prawidłowe funkcjonowanie, nieustanny przepływ osób i bagażu, obecność osób medialnych, którzy stanowią potencjalne cele terrorystów, nagromadzenie w magazynach substancji i materiałów łatwopalnych powoduje zwiększoną wrażliwość na

---

<sup>176</sup> B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy...*, op. cit., s. 64.

<sup>177</sup> B. Grenda, *Bezpieczeństwo lotnisk*, „Przegląd Sił Powietrznych” 2013, nr 03(063), s. 35.

<sup>178</sup> Ibidem, s. 35-36.

ataki terrorystyczne. Atak może wywołać daleko idące skutki w funkcjonowaniu lotniska straty wśród ludzi oraz mieniu.

Na terytorium Polski potencjalnymi celami terrorystów mogą być duże jak i małe regionalne porty lotnicze oraz małe lokalne lotniska. Na podstawie lotniczych danych statystycznych systematyzuje się lotniska ze względu na wielkość przewozów pasażerskich i towarowych, liczbę wykonywanych operacji lotniczych, odległość od innych portów lotniczych oraz prognozy ruchowo-przewozowe.

Według tej klasyfikacji wyróżnia się porty centralne (international connecting point) oraz regionalne (community connecting point) i lokalne (regional and accessibility point)<sup>179</sup>. Obecnie na terenie Polski funkcjonuje 14 portów lotniczych w tym: port lotniczy centralny (Warszawa–Okęcie), główny regionalny port lotniczy (Kraków)<sup>180</sup>.

Zgodnie z Rejestrem Lotnisk Cywilnych prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w chwili obecnej w Polsce znajdują się 65 lotniska.

- 14 certyfikowanych lotnisk użytku publicznego,
- 9 lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji,
- 25 lotniska użytku publicznego niepodlegających certyfikacji oraz 20 lotnisk użytku wyłącznego,
- 17 Lotniska użytku wyłącznego<sup>181</sup>.

Z tej liczby Aeroklub Polski jest zarządzającym na 24 lotniskach. Ponadto w ewidencji lądowisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego wpisanych jest 135 lądowisk samolotowych<sup>182</sup>.

Natomiast symptomem potencjalnej próby ataku terrorystycznego może być m.in.:

- bagaż bez opieki,
- osoby bez przepustki w strefie zastrzeżonej,
- samochód bez kierowcy zaparkowany w niedozwolonym miejscu,
- osoba lub osoby przejawiające nietypowe zachowanie na terenie portu lotniczego<sup>183</sup>.

---

<sup>179</sup> E. Zabłocki, *Zasoby obronne lotnictwa cywilnego*, „Zeszyty Naukowe AON” 2005, nr 2(59), s. 210.

<sup>180</sup> Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/lotniska> [dostęp: 12.01.2023].

<sup>181</sup> *Urząd Lotnictwa Cywilnego*, [www.ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/regulacje\\_europejskie/Rejestr\\_Lotnisk\\_Cywilnych\\_17.06.2021.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/regulacje_europejskie/Rejestr_Lotnisk_Cywilnych_17.06.2021.pdf) [dostęp: 21.10.2021].

<sup>182</sup> *Urząd Lotnictwa Cywilnego*, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/lotniska/kontrola-nadzorczy/Wykaz\\_ladowisk\\_cyw\\_18\\_10\\_2021.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/kontrola-nadzorczy/Wykaz_ladowisk_cyw_18_10_2021.pdf) [dostęp: 21.10.2021].

<sup>183</sup> M. Żmigrodzka, E. Krakowiak, *System zabezpieczeń technicznych w ochronie portu lotniczego*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2018, zeszyt 122, s. 101.



Za pierwszy zanotowany przypadek ataku na cywilny port lotniczy uznać należy atak na lotnisko w Monachium 10 lutego 1970 r., kiedy to trzech terrorystów Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny zaatakowali za pomocą karabinów maszynowych i granatów pasażerów linii lotniczych El Al Israel Airlines będących w drodze do samolotu. W wyniku tego zamachu jeden pasażer zginął, a 11 zostało rannych.

W literaturze przedmiotu można natrafić na częste przytaczanie trzech przykładów ataków terrorystycznych na porty lotnicze przy użyciu materiałów wybuchowych, które wywarły wpływ na opinie publiczną oraz zmieniły patrzenie na zagrożenia terroryzmem na porty lotnicze: zamach na lotnisku Domodiedowo w 2011 roku, zamach na lotnisko w Stambule w 2016 roku oraz zamach na lotnisko Zaventem w Brukseli w 2016 roku.

Zamach na lotnisku Domodiedowo w 24 stycznia 2011 roku jest typowym przykładem wykorzystania materiałów wybuchowych do ataku na terminal lotniczy. O godzinie 16:30 w hali przylotów, przy wyjściu z zielonej strefy w dużym skupisku pasażerów obok jednej z kawiarni doszło do ataku bombowego. Międzynarodowe lotnisko Domodiedowo jest zlokalizowane 42 kilometry na południowy wschód od centrum Moskwy. Ówczesnie było to największe lotnisko w Rosji, zdolne obsłużyć ponad 20 milionów pasażerów rocznie. 8 lutego 2011 roku do ataku przyznała się organizacja terrorystyczna Emirat Kaukaski, za pośrednictwem nagrania wideo udostępnionego w Internecie przez jej przywódcę Doku Umarova. Samobójczego zamachu dokonał Magomed Yevloyev. W wyniku ataku zginęło 37 osób, a 173 zostały ranne. Komitet Śledczy Federacji Rosyjskiej rok po ataku na lotnisko Domodiedowo ustalił, że zamachu dokonała grupa Emirat Kaukaski. Atak był bardzo dobrze zaplanowany. Terrorysta wniósł na teren portu lotniczego pakunek kilku kilogramów materiałów wybuchowych. Mijając kontrole wysadził się w skupisku podróżnych. Akt terroru nastąpił w szczycie przylotów i odlotów. W tym czasie planowane było lądowanie ok. 30 samolotów, w tym 15 z zagranicy. W hali przylotów był tłum oczekujących pasażerów<sup>184</sup>.

Z kolei, w Stambule 28 czerwca 2016 roku poprzez wykorzystanie materiałów wybuchowych przeprowadzono zamach terrorystyczny na Międzynarodowy port lotniczy Stambuł-Atatürk. Zginęło 36 osób, a niemal 150 zostało rannych. Jak podają tureckie władze, trzech zamachowców przyjechało taksówką na lotnisko Stambuł-Atatürk ok. godz. 22. Następnie dwaj z nich otworzyli ogień z broni maszynowej, a następnie zdetonowali ładunki wybuchowe przed wejściem do terminala 2, w którym obsługiwane są połączenia

---

<sup>184</sup> A. Olech, *Ataki terrorystyczne w Federacji Rosyjskiej w XXI wieku*, „Nowa Polityka Wschodnia” 2019, nr 4(23), s. 117-118.

międzynarodowe. Trzeci zamachowiec, znajdujący się na parkingu w pobliżu lotniska także użył broni, a następnie wysadził się w powietrze. W oficjalnym komunikacie premier Turcji Binali Yildirim poinformował, że w zamachu zginęło 36 osób, a 147 zostało rannych. Wśród ofiar są Turcy i obywatele innych krajów. Początkowo wszystkie operacje lotnicze w porcie Sztambuł-Atatürk zostały wstrzymane do odwołania. Swoje loty do stolicy Turcji odwołali m. in. przewoźnicy z Stanów Zjednoczonych Ameryki i Kanady. Sztambuł-Atatürk to największy międzynarodowy port lotniczy Turcji. Położony jest w europejskiej części państwa, 15 km na południowy zachód od centrum Sztambułu. Rok przed atakiem obsłużono w nim ponad 61 mln pasażerów<sup>185</sup>.

Atak terrorystyczny na brukselskim lotnisku w Zavenlem został przeprowadzony 22 marca 2016 roku. Eksplozje miały miejsce w porcie lotniczym około godziny 8.00 czasu lokalnego dwaj mężczyźni, wysadzili się w tamtejszej hali odlotów. W wyniku zamachu zginęło 11 osób, a 76 odniosło obrażenia<sup>186</sup>. Zamachowcy przemieszczali się po porcie lotniczym pchając przed sobą wózki na bagaż dla pasażerów, na których umieścili walijski z materiałami wybuchowymi wzmocnionymi elementami metalowymi jak gwoździe, śruby. Gdy znajdowali się w hali odlotów wcześniej przygotowane ładunki wybuchowe eksplodowały. Pierwsza eksplozja miała miejsce między odprawami linii lotniczych British Airways oraz Iberia. Kilka sekund później druga między lokalem Starbucks, a odprawą przed odlotem samolotu Brussels Airlines. Oba wybuchy zostały zainicjowane przed odprawą, a więc w miejscach, gdzie swobodnie poruszali się pasażerowie<sup>187</sup>.

Podsumowując porty lotnicze, lotniska oraz obiekty lotnicze znajdują się wysoko na liście potencjalnych celów terrorystów zaraz za statkami powietrznymi. Można zauważyć, iż w okresie powojennym (od 1947 do 2007 r.) odnotowano (...), ok. 150 ataków na porty lotnicze, oraz ok. 278 ataków na biura linii lotniczych. W zestawieniu do ilości ataków na statki powietrzne oznacza to, że dla terrorystów porty lotnicze i biura linii lotniczych są mało atrakcyjne ze względu na mniejszy efekt medialny. Ale musimy pamiętać, że drogą do samolotu jest przejście przez port lotniczy, w którym obowiązują bardzo restrykcyjne procedury bezpieczeństwa<sup>188</sup>. Detonacja ładunku w porcie lotniczym skutkuje znacząco większą liczbą ofiar oraz rannych, stratami ekonomicznymi oraz gospodarczymi.

---

<sup>185</sup> Agencja Lotnicza ALTAIR, [https://www.altair.com.pl/news/view?news\\_id=19763](https://www.altair.com.pl/news/view?news_id=19763) [dostęp: 25.04.2021].

<sup>186</sup> M. Osiecki, *Zamachy na port...*, op. cit., s. 63.

<sup>187</sup> Z. Kozak, *Przeobrażenie zabezpieczenia portów lotniczych w kontekście zagrożenia terrorystycznego*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2018, zeszyt 3, s. 199.

<sup>188</sup> T. Compa, *Współczesne zagrożenia...*, op. cit., s. 99.

Zauważyć należy, że w lotnictwie zagrożenia terrorystyczne w formie **ataku na statki powietrzne na terenie portu lotniczego, lotniska** występują w miejscach, w których w głównej mierze koncentruje się działalność lotnictwa, czyli np. przy terminalach. Obiektem ataku mogą być wszystkie samoloty przebywające w danym dniu na terenie portu lotniczego, lotniska. Procedury bezpieczeństwa nie są w stanie zapewnić całkowitej pewności, że nic złego się nie stanie. Najczarniejszym scenariuszem jest oczywiście uderzenie wielopunktowe, na które tak naprawdę nie jest przygotowany chyba nikt. Jeśli do tego doliczyć panikę, jaka może wybuchnąć na lotniskach, sytuacja wydać się może nie do opanowana<sup>189</sup>.

Do ataku terrorystycznego na statki powietrzne przebywające na ziemi może dojść w takich miejscach jak: część aeronautyczna, przy terminalu pasażerskim, na płytach postojowych statków powietrznych, hangarach.

A metody, które mogą zostać wykorzystane do ataku terrorystycznego to m.in.: ostrzał z broni palnej, obrzucenie statku powietrznego granatami, ostrzał z przenośnych zestawów raketowych, zdetonowanie ładunku wybuchowego oraz wykorzystanie bezzałogowego statku powietrznego kamikadze.

Nową metodą skutecznego ataku terrorystycznego, która okazuje się realnym zagrożeniem jest bezzałogowy statek powietrzny wykorzystany do ataku terrorystycznego na samoloty przebywające na lotnisku. Do takiego aktu doszło 10 lutego 2021 roku. Bojownicy Huti z Jemenu przeprowadziła udany atak poprzez wykorzystanie bezzałogowego statku powietrznego-kamikadze na międzynarodowe lotnisko Abha w Arabii Saudyjskiej. W ataku został uszkodzony samolot cywilny Airbus A320-214 (WL), należący do taniej saudyjskiej linii lotniczej Flyadeal. Bezzałogowiec wleciał na teren lotniska i uderzył w tył samolotu. Wybił otwór w tylnej części jego kadłuba i wywołał pożar<sup>190</sup>.

Kolejny udany przeprowadzony atak na cywilny samolot znajdujący się na ziemi w porcie lotniczym, który warty jest przytoczenia to atak na lotnisku w Rzymie. 17 grudnia 1973 r., pięciu terrorystów zaatakowali Pan American 707 zmierzający do Bejrutu i Teheranu, niszcząc go granatami zapalającymi i zabijając 29 osób, w tym 4 wyższych urzędników marokańskich i 14 amerykańskich pracowników Saudi Aramco (ang. *Saudi*

---

<sup>189</sup> B. Heide, *Zabezpieczenie lotów i portów lotniczych na wypadek ataków terrorystycznych*, WSPiA Rzeszowska Szkoła Wyższa, <https://wspia.eu/media/nwmp4po/28-heide-bogus%C5%82aw.pdf> [dostęp: 13.06.2021], s. 304.

<sup>190</sup> Agencja Lotnicza ALTAIR, [https://www.altair.com.pl/news/view?news\\_id=32719](https://www.altair.com.pl/news/view?news_id=32719) [dostęp: 25.04.2021].

*Arabian Oil Company, ARAMCO*)<sup>191</sup>. Forma tego ataku terrorystycznego była złożona<sup>192</sup> ponieważ terroryści nie tylko zniszczyli samolot znajdujący się na płycie lotniska ale również zastrzelili dwie osoby znajdujące się w porcie lotniczym oraz uprowadzili samolot przewoźnika Lufthansy. W tym przypadku atak został przytoczony jako atak na statek powietrzny znajdujący się na ziemi.

Statek powietrzny, który przebywa na terenie portu lotniczego czy lotniska jest dużym odsłoniętym, widocznym celem, którego łatwo dostrzec nawet z poza terenu lotniska. Stwarza to zagrożenie dla samego statku powietrznego, który jest bezbronny na ostrzał z broni palnej czy pocisków raketowych, a tym bardziej uderzenia bezzałogowego statku powietrznego wypełnionego materiałem wybuchowym. Wymierzony w ten sposób atak w statek powietrzny, w którym znajduje się paliwo lotnicze skutkować może uszkodzeniem lub całkowitym zniszczeniem samolotu oraz śmiercią pasażerów i załogi znajdujących się na pokładzie, jak i ludzi znajdujących się w bliskiej odległości od samolotu.

Zgodnie z art. 187. *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* wydano akt wykonawczy w postaci *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*. W § 2 określono, iż za działania podejmowane w ramach Krajowego Programu odpowiada między innymi pkt 9 zarządzający lotniskiem. Program wymienia najważniejsze obiekty infrastruktury portowej podlegających szerszej ochronie. Terrorystyczne **ataki na infrastrukturę lotniczą i lotniskową** określone zgodnie z ww. ustawą mogą dotyczyć takich obiektów wrażliwych jak:

- terminal pasażerski i inne terminale,
- wieżę kontroli ruchu lotniczego,
- generatory energetyczne,
- magazyny paliw i smarów,
- systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne,
- bocznicę kolejową,
- ujęcia wody,
- płyty postojowe statków powietrznych,
- hangary,

---

<sup>191</sup> Federation of American Scientists, [https://fas.org/irp/threat/terror\\_chron.html](https://fas.org/irp/threat/terror_chron.html) [dostęp: 14.06.2021].

<sup>192</sup> W literaturze przedmiotu natrafić można na określenie „ataku kombinowanego”, określającego wykorzystaniu podczas jednego ataku terrorystycznego kilku metod terroryzmu powietrznego.

– inne urządzenia lub obiekty uznane przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub zarządzającego lotniskiem za kluczowe dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji np. oświetlenie ścieżki podejścia, urządzenia radionawigacyjnego (ang. *instrument landing system*, ILS), itp.

Atak terrorystyczny na jeden lub kilka ww. obiektów infrastruktury lotniczej i lotniskowej może być przeprowadzony w formie:

1. Terminal pasażerski - atak poprzez: zdetonowanie materiału wybuchowego, ostrzelanie z broni palnej, ostrzelanie z przenośnej wyrzutni raketowej, wysadzenie samochodu wypełnionego materiałami wybuchowymi, bezzałogowy statek latający kamikadze.

2. Wieża kontroli ruchu lotniczego - atak poprzez: ostrzelanie z broni palnej, ostrzelanie z przenośnej wyrzutni raketowej, zakłócenie elektromagnetyczne, odcięcie wierzy poprzez cyberatak, bezzałogowy statek latający kamikadze.

3. Generatory energetyczne - atak poprzez: podłożenie i zdetonowanie ładunku wybuchowego, uszkodzenie manualne (sabotaż).

4. Systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne - atak poprzez: wprowadzenie do obiegu klimatyzacji bojowych środków chemicznych, biologicznych, radiacyjnych.

5. Bocznic kolejowe - atak poprzez: zdetonowanie dużej ilości ukrytego w wagonie materiału wybuchowych lub substancji chemicznej.

6. Ujęcia wody - atak poprzez: skażenie bojowymi środkami chemicznym, biologicznymi, radiacyjnymi.

7. Płyty postojowe statków powietrznych – atak poprzez: bezzałogowy statek latający kamikadze.

8. Hangary – atak poprzez: podłożenie i zdetonowanie materiałów wybuchowych, ostrzał z broni palnej, bezzałogowy statek latający kamikadze, ostrzał z przenośnych zestawów raketowych.

Ze skutków, które mogą wystąpić bezpośrednio po ataku terrorystycznego na infrastrukturę lotniczą i lotniskową wymienić należy:

- wyłączenie portu lotniczego, lotniska z użycia (na dłuższy czas),
- paraliż przepływu ludzi i towaru,
- straty materialne poniesione przez zarządcę portu lotniczego, lotniska oraz linie lotnicze,
- ofiary i ranni podczas ataku.

Jak potężne oddziaływanie na lotnictwo mogą mieć ataki terrorystyczne na infrastrukturę lotniczą i lotniskową mogą świadczyć ataki terrorystyczne, które już miały miejsce, jak na przykład:

1. Atak na infrastrukturę lotniczą i lotniskową międzynarodowego lotniska Abha w Arabii Saudyjskiej 12 czerwca 2019 roku<sup>193</sup> przy wykorzystaniu pocisku raketowego (ang. military projectile). Pocisk wystrzelony z Jemenu przeleciał około 200 km po czym uderzył w halę przylotów lotniska raniąc co najmniej 26 osób, w tym trzy kobiety i dwoje dzieci.

2. Do kolejnego ataku terrorystycznego na lotnisko Abha w Arabii Saudyjskiej doszło 23 czerwca 2019 roku<sup>194</sup> tym razem ucierpiała infrastruktura parkingowa na zewnątrz głównego terminalu lotniska. Śmierć poniosła jedna osoba, a siedem została rannych. Do ataku wykorzystano bezzałogowy statek latający kamikadze.

Podsumowując terrorystyczny atak na infrastrukturę lotniczą i lotniskową np. na wieże kontroli, generatory czy płyty postojowe. W formie ostrzału z broni palnej, zdetonowania ładunku wybuchowego czy użycia bezzałogowych statków powietrznych. Skutkować może konsekwencjami ekonomiczno-gospodarczymi, wyłączeniem portu lotniczego, lotniska z użytkowania, ale przede wszystkim spowodowaniem zagrożeniem dla statków powietrznych w locie. Trzeba zaznaczyć, iż atak na infrastrukturę krajowych portów lotniczych, lotnisk może dotknąć ich w takim samym stopniu jak innych na świecie, ponieważ składają się z tych samych elementów infrastruktury.

## 2.6. Wnioski

Zjawisko terroryzmu powietrznego pojawiło się w latach 30. XX wieku wraz z rozwojem ruchu lotniczego i trwa do dnia dzisiejszego. W tym okresie zjawisko to przechodziło różne fazy ewolucji. Początek tego zjawiska dotyczył **uprowadzeń statków powietrznych** poprzez przejęcia przez terrorystów kontroli nad samolotem, następnie zmuszenia pilota do zmiany kursu i wylądowania w wybranym państwie. Terrorysty przejmowali kontrolę nad statkiem powietrznym przy pomocy broni palnej czy granatów ręcznych. Porywając statek powietrzny z pasażerami terrorysty w zamian za ich uwolnienie zażądali wypuszczenia z więzień swoich współtowarzyszy, wypłacenia ogromnych środków

---

<sup>193</sup> Ministry of Foreign Affairs & International Cooperation, <http://www.wam.ae/en/details/1395302767399> [dostęp: 03.05.2021].

<sup>194</sup> Saudi Press Agency, <https://www.spa.gov.sa/viewfullstory.php?lang=en&newsid=1937367> [dostęp: 03.05.2021].

finansowych czy spełniania innych żądań, zazwyczaj politycznych.

Kolejną atrakcyjną formą terroryzmu powietrznego były **ataki bombowe** na statki powietrzne w locie, których apogeum przypadło na lata 60-te i 70-te XX wieku. Atak bombowy realizowany był poprzez umieszczenie na pokładzie statku powietrznego ładunku wybuchowego jak Semtex, RDX, C-4 czy improwizowane urządzenie wybuchowe. Ładunek wybuchowy był przemywany na pokład w formie przesyłek lub w bagażu przez terrorystów-samobójców. Metoda wysadzania samolotów wraz z załogą i pasażerami była i jest skutecznym rodzajem terroryzmu powietrznego powodującym nie tylko śmierć dużej ilości przypadkowych osób, zniszczenie statku powietrznego, ale również strach przed korzystaniem z tego rodzaju środka komunikacji.

Również atrakcyjną formą terroryzmu powietrznego były i są **ataki na samoloty podczas startu i lądowania**, ale i ataki terrorystyczne na **statki powietrzne stojące na płycie lotniska** oraz **infrastrukturę lotniskową**. Dla terrorystów atrakcyjnymi obiektami ataku były i również nadal będą samoloty, pasażerowie oraz porty lotnicze, lotniska. Samoloty mogą zostać ostrzelane rakietami przeciwlotniczymi i innymi środkami ogniowymi, natomiast infrastruktura głównie jest narażona na ataki bombowe.

Stosunkowo nową metodą terroryzmu powietrznego stały się **uprowadzenia statków powietrznych i za ich pomocą niszczenie celów naziemnych**. Apogeum tej metody miało miejsce 11 września 2001 r, kiedy to terroryści uprowadzili cztery samoloty amerykańskich linii lotniczych. Trzy z nich celowo skierowano na zawczasu wybrane cele naziemne, dwa samoloty na World Trade Center w Nowym Jorku, a jeden na Pentagon w Waszyngtonie, natomiast czwarty samolot rozbił się na polach Pensylwanii w wyniku działań pasażerów. W wyniku tych zamachów zginęło ponad 3000 osób. Należy zauważyć, że metoda związana z uprowadzeniem statków powietrznych przybrała swoistą ewolucję, od zwykłych uprowadzeń po wykorzystania cywilnego statku powietrznego jako narzędzia do niszczenia obiektów naziemnych i siania terroru. Ta obecna wykrystalizowana forma ataków terrorystyczny przy pomocy cywilnych statków powietrznych wydaje się niezwykle wyrachowana oraz śmiertelna w skutkach.

Należy zauważyć, że rozwój technologii i zmiany w środowisku bezpieczeństwa będą powodowały powstanie dzisiaj jeszcze nie upowszechnionych przez terrorystów czy nie znanych nowych metod terroryzmu powietrznego. W szczególności należy liczyć z wykorzystaniem przez terrorystów bezzałogowych statków powietrznych, mogących zaatakować startujący lub lądujący statek powietrzny lub wrażliwy element systemu bezpieczeństwa portu lotniczego. Z pewnością groźną metodą będą ataki cybernetyczne

na samoloty w locie oraz kluczowe elementy infrastruktury naziemnej obsługujące te loty. Należy się spodziewać, że tradycyjne materiały wybuchowe przemycane na pokład statku powietrznego w celu realizacji zamachu bombowego zostaną zastąpione przez wnoszone na pokład płynne lub sypkie substancje, które zmieszane w odpowiednich proporcjach będą śmiertelnym zagrożeniem. Jednocześnie nie można wykluczyć innych, nowych, dzisiaj jeszcze nieznanymi form terroryzmu powietrznego.

Terroryzm powietrzny jest jednym z najgroźniejszych zagrożeń terrorystycznych, ponieważ może skutkować ogromną liczbą niewinnych ofiar, znacznymi i długofalowymi stratami trudnymi do oszacowania w sferze ekonomicznej, negatywnymi skutkami społecznymi, politycznymi czy psychologicznymi. Skutkuje również zmianami prawnymi np. w zakresie nadawania dodatkowych uprawnień służbom specjalnym czy porządkowym oraz wymuszenia zmian organizacyjnych dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego. Ważnym negatywnym jego skutkiem może być szeroki rezonans międzynarodowy, zwłaszcza gdy akt terroryzmu powietrznego byłby związany z wydarzeniem o charakterze masowym czy międzynarodowym. Każdy udaremniony czy przeprowadzony atak terroryzmu powietrznego może mieć międzynarodowy charakter, ponieważ zazwyczaj dotyka więcej niż jednej organizacji czy państwa a skutki mogą oddziaływać na międzynarodową opinię publiczną, globalną gospodarkę, a nawet na międzynarodowe działania polityczno-militarne, jak te po ataku z 11 września 2001 roku w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Atrakcyjność terroryzmu powietrznego wynika również z czynnika śmiertelności podczas ataku. Można z prawie pewnością założyć, iż podczas ataku na statek powietrzny w locie zginą wszyscy członkowie załogi, pasażerowie jak i postronni ludzie na ziemi. Zakładając, że samolot może rozbić się o obiekty infrastruktury krytycznej państw, centrum gospodarczo-finansowe, stacje kolejową czy w stadion podczas meczu, ilość ofiar może być duża. A należy pamiętać, że działania terrorystów zazwyczaj polegają na przeprowadzaniu zamachów, w których zginie i ucierpi jak największa ilość niewinnych ludzi.

Celem ataków terroryzmu powietrznego są uprowadzenia statków powietrznych zazwyczaj z zamiarem wymuszenia uwolnienia zatrzymanych terrorystów czy otrzymania okupu czy realizacji innych, zazwyczaj politycznych żądań lub użycia porwanego statku powietrznego jako środka ataku na ważny cel naziemny. Uprowadzenie statku powietrznego może być związane z wzięciem zakładników, którzy są kluczowym elementem negocjacji żądań terrorystów. Ważnym celem jest również zagrożenie czy pozbawienie życia niewinnych osób, które ma wywołać strach, poczucie niepewności



i braku bezpieczeństwa we wrogim środowisku terrorystów, ale również wykazać słabość jego systemów bezpieczeństwa. Celem ataków terrorystycznych jest również spowodowanie zniszczeń w sprzęcie lotniczym i infrastrukturze portu lotniczego oraz osłabienia potencjału gospodarczego wrogiego państwa np. poprzez bezpośrednie ataki ważnych elementów gospodarki czy zniechęcanie potencjalnych kooperantów lub klientów. Takowe ataki mogą utrudniać funkcjonowanie linii lotniczych, wymuszać inwestowanie w systemy bezpieczeństwa czy wydłużać czas i podnosić koszty podróży. Ataki terroryzmu powietrznego wywołują również szeroki wydzźwięk medialny i konsekwentnie generują powszechne przerażenie społeczeństwa co odbija się negatywnie na ocenie politycznych władz czy systemów politycznych. Należy podkreślić, terroryzm powietrzny obecnie jest jednym z kluczowych zagrożeń dla ludzkiego życia, powoduje ogromne straty moralne i materialne, jest nieprzewidywalny, zwiększa swój zasięg i zmienia formy.

Terroryzm powietrzny jest zjawiskiem w ramach, którego można wyodrębnić dwie główne grupy zagrożeń takie jak: zagrożenia terrorystyczne statków powietrznych oraz inne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Należy również wskazać grupę zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej, która zawiera zagrożenia obiektów naziemnych, pośrednio wpływając na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie i dlatego nie można pominąć tej grupy na kartach niniejszej dysertacji. W ramach **zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych** należy wyodrębnić: uprowadzenia statków powietrznych, ataki bombowe na pokładach statków powietrznych, ataki terrorystyczne z ziemi na statki powietrzne w fazie startu lub lądowania, użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych. W grupie **innych zagrożeń terroryzmu powietrznego** należy uwzględnić: ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne, wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych, atak poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji. Natomiast do **zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej** celowym jest zaliczenie: ataków na port lotniczy, lotnisko oraz obiekty lotnicze, ataków na statki powietrzne na terenie portu lotniczego, lotniska oraz ataków na infrastrukturę lotniczą i lotniskową.

Należy podkreślić, że w obecnych i przewidywalnych uwarunkowaniach środowiska bezpieczeństwa, powyższy zbiór zagrożeń terroryzmu powietrznego jest, ale również zawsze będzie zbiorem otwartym. Nie zawsze w pełni i jednoznacznie pozwalającym oddzielić od siebie poszczególne zagrożenia. Powyższe rodzaje zagrożeń terroryzmu powietrznego należy rozpoznawać, poznawać i badać, bo tego wymaga

doskonalenie i sprawność systemu bezpieczeństwa powietrznego. Rozpoznanie występujących zagrożeń, zwłaszcza terminowe rozpoznanie, jest podstawą planowania działań prewencyjnych i profilaktycznych w ramach przedmiotowego systemu, a zwłaszcza reagowanie i wyeliminowanie czynnika sprawczego, a gdyby to okazało się niemożliwe przynajmniej ograniczenie skutków tych zagrożeń. Przede wszystkim chodzi o możliwie precyzyjną identyfikację, systematyzację, ocenę i wartościowanie zagrożeń jako przesłanek inicjujących każdą sytuację zagrażającą, która może skutkować śmiercią niewinnych osób czy stratami materialnymi. Dlatego ważna jest znajomość charakterystyk poszczególnych zagrożeń, która jest jednym z elementów pozwalających doskonalić system bezpieczeństwa powietrznego, m.in. poprzez opracowanie i uaktualnienie stosownych działań prewencyjnych i profilaktycznych, planów reagowania, koncepcji i procedur działania w sytuacji zagrożenia oraz sił i środków, które można użyć w wypadku pojawienia się zagrożenia.

Dlatego też, w celu uniknięcia lub zmniejszenia skutków tak szerokiej gamy zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego państwa należy: inwestować w rozwój i poprawę bezpieczeństwa, wdrażać nowoczesne systemy informatyczne jak np.: sztucznej inteligencji (SI) (ang. *artificial intelligence*, AI), profilowanie, rozpoznawanie twarzy, gestów „mowy ciała”, poprawiać bezpieczeństwo informatyczne, wprowadzać nowe rozwiązania techniczne poprawiające bezpieczeństwo czy ciągle udoskonaląc procedury przeciwdziałania powstawaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz ułatwiające je zwalczanie. Ponadto niezbędnym jest systematycznie szkolić personel latający oraz naziemny na wypadek ataków terroryzmu powietrznego, edukować potencjalnych pasażerów oraz społeczeństwa pod kontem rozpoznawania przesłanek planowanych ataków terrorystycznych na lotnictwo, monitorować i zwalczać pojawiające się przesłanki, które mogą przejawiać planowany atak, inwigilować grupy terrorystyczne, w których obserwuje się zainteresowanie terroryzmem powietrznym, realizować przedsięwzięcia prowadzące do deprecjacji potencjalnych korzyści płynących z ataku terroryzmu powietrznego. Jednocześnie w celu realizacji powyższych zadań niezbędnym jest rozwijanie współpracy i wymiany informacji między państwami oraz organizacjami międzynarodowymi zajmującymi się rozpoznawaniem, przeciwdziałaniem i zapobieganiem atakom terroryzmu powietrznego i ściganiem sprawców.

### **Rozdział III.**

#### **Podstawy prawne zwalczania terroryzmu powietrznego oraz bezpieczeństwo powietrzne w krajowych strategiach i programach**

Lotnictwo jest najbezpieczniejszym środkiem transportu, dochodową gałęzią globalnej gospodarki oraz obecnie jedną z głównych dziedzin militarnych, niemniej jednak zdarzają się katastrofy i wypadki lotnicze spowodowane atakiem terroryzmu powietrznego. Zaznaczyć trzeba, iż terroryzm powietrzny jako zjawisko wieloaspektowe dotyka statków powietrznych przemieszczających się nad powierzchnią lądów, mórz i oceanów, a w obecnych czasach gwałtownego rozwoju nowych technologii cyfrowych jak również rozwoju lotniczej infrastruktury informatycznej i telekomunikacyjnej, cybernetycznej oraz satelitarnej wzrasta zagrożenie terrorystyczne wymierzone w te systemy. Taki stan rzeczy powinien determinować organizacje międzynarodowe oraz państwowe do wprowadzania w aktach normatywnych, kluczowych regulacji prawnych umożliwiających zwalczanie terroryzmu powietrznego.

Terroryzm powietrzny stanowi poważne zagrożenie dla międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Ze względu na swoją postrzeganą bezbronność celów, grupy terrorystyczne obierają lotnictwo za cel popełniania aktów terroru. Przemysł lotniczy pozostaje ulubionym celem terrorystów z kilku powodów. Po pierwsze, ataki na samoloty mają duży ładunek symboliczny i pokazują siłę terrorystów. Po drugie, ataki przyciągają uwagę całego świata i są szeroko relacjonowane w mediach. Po trzecie, udane ataki mogą spowodować ogromne straty finansowe dla linii lotniczych i poważne problemy polityczne dla rządów, powodując osłabienie wizerunku, obnażając niezdolność do zapewnienia bezpieczeństwa. I po czwarte, prowadzą do politycznej kompromitacji i poczucia zagrożenia, a ponadto są po prostu skuteczne<sup>195</sup>.

Pierwsze regulacje prawa lotniczego powstały pod koniec XIX w. W początkowym okresie dotyczyły tworzenia podstawowych norm prawnych odnoszących się od całej dziedziny lotnictwa wraz z biegiem czasu kodyfikacja prawa lotniczego poruszyła kwestie zwalczania terroryzmu powietrznego. Spowodowane było to gwałtowny rozwojem tego zjawiska. Akty terroru wymusiły na społeczności międzynarodowej opracowanie oraz przyjęcie norm prawnych, umożliwiających zwalczanie terroryzmu powietrznego.

---

<sup>195</sup> *The Threat Among Us Insiders Intensify Aviation Terrorism*, August 2016, [https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical\\_reports/PNNL-25689.pdf](https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-25689.pdf) [dostęp: 16.12.2023], s. 6.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyczyniła się do powstania fundamentalnych konwencji pozwalających na zwalczanie aktów terroru oraz rzutowała na powstanie wspólnotowych i państwowych regulacji prawnych w tym aspekcie.

Zaznaczyć należy, iż na gruncie państwowym oprócz odpowiednich skodyfikowanych regulacji prawnych w procesie zwalczania terroryzmu powietrznego niezbędne są również właściwe służby, którym ustawowo nadano uprawnienia oraz szczególne kompetencje do działań w walce z terroryzmem powietrznym. W polskim porządku prawnym takimi służbami są: ABW, AW, SKW, SWW, Straż Graniczna, Policja, Siły Zbrojne RP, Służba Ochrony Lotniska, Państwowa Straż Pożarna oraz Państwowe Ratownictwo Medyczne.

Opracowane strategie, programy oraz plany zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego powinny bazować na charakterystyce poszczególnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz nadać za dynamicznym rozwojem nowych technologii, a co za tym idzie nowych rodzajów, sposobów przeprowadzania ataków terroryzmu powietrznego oraz wdrażania skutecznych metod zwalczania, działań prewencyjnych i profilaktycznych oraz przeciwdziałania tym atakom.

Podkreślić należy, iż szczegółowa analiza aktów prawa międzynarodowego, regionalnego i krajowego odnoszącego się do zwalczania jak i współpracy w tym: współpracy międzynarodowej, kompetencji służb oraz metod rozpoznawania, zapobiegania i zwalczania ataków terroryzmu powietrznego, pozwala zidentyfikować niedostatki, wskazać nowe rozwiązania umożliwiające zapewnianie bezpieczeństwa powietrznego. W obecnym dynamicznym postępie technologicznym, legislacja związana z zwalczaniem terroryzmu powietrznego powinna wykraczać poza tradycyjne myślenie, utarte schematy oraz zakładane ramy. Przepisy powinny działać zapobiegawczo, a obowiązujące obecnie regulacje skutecznie zwalczają akty terroryzmu powietrznego oraz umożliwiać doskonalenie i przeciwdziałania tym zagrożeniom.

### **3.1. Zwalczanie terroryzmu powietrznego w aktach prawa międzynarodowego**

Historyczny początek prawa lotniczego, a zarazem legislacji pozwalających zwalczać terroryzm powietrzny zwykle kojarzony jest z datą 1889 r., kiedy to w trakcie Powszechnej Wystawy Międzynarodowej w Paryżu zebrał się Międzynarodowy Kongres Aeronautyczny, który zajął się m.in. zagadnieniami przyszłego prawa lotniczego<sup>196</sup>. Pierwszą

---

<sup>196</sup> A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Wolters Kluwer SA, Warszawa 2014, s. 15.

Międzynarodową Konwencje, w której regulacje prawne odnoszą się do lotnictwa jest *Konwencja z dnia 13 października 1919 r. zarządzającej żeglugę powietrzną*, z fundamentalnych zapisów zawartych w artykułach wymienić należy:

- Strony umawiające się uznają, że każde Państwo posiada całkowite i wyłączone zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną ponad swoim terytorium,
- każde z Państw umawiających się zobowiązuje się przyznać w czasie pokoju swobodę przelotu ponad swoim terytorium niemającym zamiarów zaczepnych statkom powietrznym innych Państw, a zarazem każde umawiające się Państwo ma prawo zabronić ze względów natury wojskowej lub w interesie bezpieczeństwa publicznego, przelotu statkom powietrznym, należącym do innych umawiających się Państw,
- statki powietrzne mają przynależność państwową tego Państwa, do którego rejestru przynależą (lub w którym rejestrze są uwzględnione), a zarazem statek powietrzny nie może być zarejestrowany w kilku Państwach jednocześnie,
- za państwowe statki powietrzne uważa się statki powietrzne wojskowe, przeznaczone wyłącznie do służby państwowej Poczty, Celnictwa, Policji,
- ustanowiona zostanie Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej - stała Komisja Międzynarodowa, pozostająca pod władzą Ligi Narodów<sup>197</sup>.

Powyższe regulacje nadają Państwom narodowym pełną władzę nad przestrzenią powietrzną nad lądem, co rozszerza obszar jurysdykcji oraz działania danego państwa. W tym możliwości zwalczania terroryzmu powietrznego. Ponadto określają, że dany statek powietrzny może być zarejestrowany tylko w jednym państwie i nie może być jednocześnie zarejestrowany w innym, co wyklucza powstanie chaosu administracyjnego oraz możliwe nadużycia ułatwiając np. organizację potencjalnego powietrznego ataku terrorystycznego.

Kwestie problematyki terroryzmu w prawie karnym pierwszy raz zostały poruszone na forum sześciu międzynarodowych Konferencji dla unifikacji Prawa Karnego, z których pierwsza odbyła się w Warszawie 1927 r. Konferencje te zwróciły uwagę światowej opinii publicznej na zagadnienie zwalczania terroryzmu międzynarodowego, dokonały próby skatalogowania przestępstw wchodzących w skład tego zjawiska, jak również pośrednio przyczyniały się do wprowadzenia w niektórych umowach ekstradycyjnych postanowień

---

<sup>197</sup> *Konwencja podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. zarządzająca żeglugę powietrzną* (Dz.U. 1929, nr 6, poz. 54), art. 1, 2, 3, 6, 8, 30, 34.

wyłączających pewne akty terrorystyczne z grupy nie podlegających ekstradycji przestępstw politycznych<sup>198</sup>.

Pewną próbę wprowadzenia Konwencji poświęconej zwalczaniu terroryzmu powietrznemu wykazała Liga Narodów. Powołana ona specjalny komitet ekspertów z jedenastu państw (w tym także z Polski) dla opracowania projektu konwencji międzynarodowej, która byłaby skierowana przeciwko przestępstwom popełnionym w celach politycznych i terrorystycznych. Rezultatem pracy tego organu był *Projekt Konwencji przyjęty w Genewie w 1937 r. o zapobieganiu i zwalczaniu terroryzmu*<sup>199</sup>. Konwencja jednak nigdy nie weszła w życie. Zgodnie z literaturą przedmiotu wiele propozycji dotyczących zwalczania terroryzmu nigdy nie nabrało mocy prawnej, przyczyn należy upatrywać w braku zgody wśród państw co do definiowania terroryzmu w tym terroryzmu powietrznego.

Pierwszą umową międzynarodową, w której użyto pojęcie „piractwo powietrzne” zawierające wspólne cechy z terroryzmem powietrznym była *Konwencja z 29 kwietnia 1958 r. o morzu pełnym* podpisana w Genewie. Konwencja dotyczy w zasadzie żeglugi morskiej, jednakże w kwestii zwalczania terroryzmu powietrznego uwzględnia także ściganie piractwa w żegludze powietrznej. Użycie terminu „piractwo powietrzne” było pierwszym krokiem społeczności międzynarodowej, definiującym czyn przestępczy wymierzony w statek powietrzny, co zarazem zdeterminowało kodyfikację przepisów prawnych, pozwalających zwalczać terroryzm powietrzny oraz pewne usystematyzowanie w prawie, czynu terroryzmu wymierzonego w lotnictwo.

Za piractwo Konwencja uznaje wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelaki rabunek dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany: na pełnym morzu przeciwko innemu statkowi lub samolotowi albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku lub samolotu; przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego Państwa.

Dodatkowo wszelkie akty dobrowolnego uczestnictwa w korzystaniu ze statku lub samolotu, o ile ten, który ich dokonuje, ma świadomość faktów, nadających temu statkowi lub samolotowi charakter piracki oraz wszelka akcja mająca na celu podżeganie do

---

<sup>198</sup> Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo UW, Warszawa 1980, s. 15-16.

<sup>199</sup> Ibidem, s. 16.

popęlnienia czynów określonych albo świadomie podjęta w celu ich ułatwienia<sup>200</sup>. Zaznaczyć należy, iż identyczne przesłanki piractwa powietrznego zawarte są w *Konwencji Narodów Zjednoczonych z dnia 10 grudnia 1982 r. o prawie morza*<sup>201</sup>.

W opinii Krzysztofa Liedela, Konwencja jest bezużyteczna do celów zwalczania uprowadzeń cywilnych statków powietrznych, wskutek wyłączenia spod jej przepisów niemalże wszystkich tego rodzaju przypadków. Wynika to z tego, iż akt piractwa powietrznego zgodnie z konwencją musi wypełniać następujące przesłanki: za piractwo może być uznany akt popełniony na morzu pełnym lub miejscu niepodlegającym władzy żadnego państwa; konwencja jako akt piractwa określa „każdy bezprawny akt przemocy, zatrzymania statku lub jakiegokolwiek akt grabieży popełniony dla celów osobistych”; piractwem jest akt skierowany przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciw osobą lub rzeczą na ich pokładzie<sup>202</sup>.

Należy zgodzić się z tą tezą, ponieważ tak skodyfikowane przesłanki jakimi musi wykazać się czyn przestępczy, aby zostać określony jako „piractwa powietrzne” w praktyce prawie we wszystkich możliwych przypadkach, które mogą wystąpić, całkowicie to wyklucza, a zarazem sprawia, że zapisy Konwencji, który miały pozwalać zwalczać ataki terrorystyczne w formie uprowadzenia statków powietrznych są bez celowe. Zastrzeżenie należy poczynić również do terminu „statek prywatny”, ponieważ we współczesnej terminologii ma on nieco inne znaczenie. Otóż wówczas, tak jak w okresie międzywojennym, dzielono statki powietrzne na prywatne i państwowe. Do państwowych należały statki używane przez policję, wojsko i służby celne. Wszelkie pozostałe to statki prywatne, a więc takie, które uważa się dziś za należące do lotnictwa cywilnego. Ponadto, postanowienia konwencji genewskiej nie są praktycznie wykorzystywane, gdyż zostały ustanowione inne umowy międzynarodowe traktujące wyłącznie o sytuacjach w lotnictwie cywilnym.

Od końca lat 40 ubiegłego wieku funkcjonuje wyspecjalizowana instytucja, której jednym z statutowych celów funkcjonowania jest opracowywanie międzynarodowych regulacji prawnych, dotyczących zwalczania terroryzmu w lotnictwie cywilnym. Jest to Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO<sup>203</sup>, która została ustanowiona

---

<sup>200</sup> *Konwencja sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. o morzu pełnym* (Dz.U. 1963, nr 33, poz. 187, 188), art. 15.

<sup>201</sup> *Konwencja Narodów Zjednoczonych z dnia 10 grudnia 1982 r. o prawie morza* (Dz. U. WE L 179/3 23.6.1998), [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=PL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=PL) [dostęp: 23.08.2021], art. 101.

<sup>202</sup> K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego...*, op. cit., s. 24.

<sup>203</sup> G. Zając, *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące...*, op. cit., s. 108-109.

na podstawie *Konwencji z 7 grudnia 1944 r. o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym* podpisanej w Chicago. Sama Konwencja *de facto* nie jest poświęcona tematyce zwalczania terroryzmu powietrznego jako takiego, ale powołuje organizację, która uczestniczy w procesie tworzenia przepisów prawnych pozwalających zwalczać terroryzm powietrzny. Zatem Konwencja tworzy organizację pod nazwą: Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Ponadto precyzuje, że celem i przedmiotem działalności Organizacji jest rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego przewozu lotniczego w taki sposób, aby: zapewnić bezpieczny i prawidłowy rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie; zwiększać bezpieczeństwo lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej<sup>204</sup>.

Co istotne, Konwencja chicagowska posiada 19 załączników, które są stale aktualizowane, a kolejne wydania zastępują poprzednie obowiązujące. Wyróżnić należy załącznik 17 „Ochrona lotnictwa” odnoszący się do ochrony międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji. Z podstawowych regulacji wymieniłem należy zapis określający, że celem nadrzędnym każdego Umawiającego się Państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, załóg, personelu naziemnego oraz bezpieczeństwa publicznego we wszystkich kwestiach związanych z ochroną przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Ponadto Każde Umawiające się Państwo ustanawia środki mające na celu zapobieganie wnoszeniu w jakikolwiek sposób na pokład statków powietrznych wykonujących operacje w lotnictwie cywilnym broni, materiałów wybuchowych i innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów i substancji, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji i których przewóz lub posiadanie są niedozwolone<sup>205</sup>. Załącznik porusza również kwestie podmiotów, na które oddziaływa terroryzm powietrzny. Takich jak statek powietrzny, pasażerowie i ich bagaż kabinowy, bagaż rejestrowany, ładunek, poczta i inne towary, krytyczne systemy technologii informacyjno-komunikacyjne i dane wykorzystywane w lotnictwie. Regulacje załącznika nr 17 do konwencji chicagowskiej nie są wprost dedykowane zwalczaniu terroryzmu powietrznego, niemniej poruszają kwestie ochrony podmiotów, które są bezpośrednio

---

<sup>204</sup> *Konwencję z 7 grudnia 1944r. o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym* (Dz.U. 1959, nr 35, poz. 212), art. 43, 44.

<sup>205</sup> *Obwieszczenie nr 16 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.U.L.C. 2021, nr 16, poz. 39), s. 20, 27.



narażone na taki atak oraz zawierają się w wytypowanych grupach zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych i innych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Trzeba również zaznaczyć, że załącznik stworzył standardy i zalecane praktyki dotyczące międzynarodowej współpracy państw w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, a także wdrożenia i respektowania krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego. Istotną kwestią jest także, aby w danym państwie prawidłowo funkcjonował system ścigania i karania sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lotniczym<sup>206</sup>.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przyczyniła się do powstania fundamentalnych konwencji i protokołów odnoszących się do zwalczania terroryzmu powietrznego, z których chronologicznie należy wymienić:

- *Konwencję z 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych zwaną Konwencją Tokijską,*
- *Konwencję z 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi zwaną Konwencją Haską,*
- *Konwencję z 23 września 1971 r. w sprawie zwalczania bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego zwaną Konwencją Montrealską,*
- *Protokół z dnia 24 lutego 1988 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r.,*
- *Konwencja z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania,*
- *Konwencję z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego zwaną Konwencją Pekijską,*
- *Protokół uzupełniający Konwencję z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r. zwany protokołem Pekijski,*
- *Protokół zmieniający Konwencję z dnia 4 kwietnia 2014 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych zwany protokołem Montrealski.*

---

<sup>206</sup> M. Polkowska, *Międzynarodowe prawo lotnicze - publiczne i prywatne*, s. 38-39, <http://ateneum.edu.pl/assets/Dziedkanat/ELEARNING/Polkowska/ateneum-2014.doc> [dostęp: 19.11.2021].

Zaznaczyć trzeba, iż wszystkie wymienione konwencje mają zastosowanie wyłącznie do lotnictwa cywilnego, a nie państwowego. System ten nie obejmuje statków powietrznych używanych w służbie policyjnej, celnej i wojskowej.

I tak, *Konwencja Tokijska z 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*<sup>207</sup> zakładała w zamyśle tworzenie norm mających na celu zwalczanie terroryzmu bez definiowania tego zjawiska, pozwoliła na wykorzystaniu już istniejących w tym zakresie rozwiązań<sup>208</sup>.

Z zapisów Konwencji wyróżnić należy te aspekty wprost odnoszące się do zwalczania terroryzmu powietrznego, wymienić należy:

1. Konwencja ma zastosowanie do przestępstw przewidzianych w prawie karnym.
2. Obejmuje czyny które niezależnie od tego, czy są przestępstwami w prawie karnym ale mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby mienie znajdujące się na pokładzie lub porządek i dyscyplinę na pokładzie.
3. Konwencję stosuje się do przestępstw lub czynów popełnionych przez osobę na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w Umawiającym się Państwie w czasie, gdy statek ten znajduje się w locie bądź nad powierzchnią morza pełnego lub obszaru leżącego poza terytorium jakiegokolwiek Państwa.
4. Państwo rejestracji statku powietrznego jest właściwe do wykonywania jurysdykcji w sprawach o przestępstwa i czyny popełnione na pokładzie.
5. Każde umawiające się Państwo podejmuje takie środki, jakie będą konieczne dla ustanowienia swej jurysdykcji, jako państwa rejestracji, w sprawach o przestępstwa popełnione na pokładzie statków powietrznych zarejestrowanych w tym Państwie.
6. Umawiające się Państwo nie będące Państwem rejestracji nie może przeszkodzić kontynuowaniu lotu przez statek powietrzny, w celu wykonania jurysdykcji karnej w stosunku do przestępstwa popełnionego na pokładzie, z wyjątkiem wypadków, przypadków m.in. gdy przestępstwo wywarło skutek na terytorium tego Państwa, przestępstwo zostało popełnione przez obywatela tego Państwa.
7. Określa uprawnieniami dowódcy statku powietrznego.
8. Sankcjonuje sytuacje bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym<sup>209</sup>.

---

<sup>207</sup> *Konwencja sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych* (Dz.U. 1971, nr 15, poz. 147).

<sup>208</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu...*, op. cit., s. 20.

<sup>209</sup> Szerzej: *Konwencja sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych* (Dz.U. 1971, nr 15, poz. 147).

Kamil Gefert wymienia zapisy, które są istotne dla bezpieczeństwa oraz poszerzają uprawnienia dowódcy statku powietrznego, do których zalicza:

- wprowadzenie regulacji odnoszących się do bezpieczeństwa międzynarodowego w lotnictwie cywilnym i jego zapewnienia,
- możliwość zastosowania środków przymusu bezpośredniego przez załogę, a w szczególnych przypadkach - przez pasażerów wobec osoby, która usiłuje popełnić czyn zagrażający bezpieczeństwu statku powietrznego,
- prawo dowódcy statku powietrznego do usunięcia pasażera, który naraża lot na niebezpieczeństwo lub w inny sposób dopuścił się popełnienia przestępstwa na pokładzie statku powietrznego, oraz przekazania go w ręce organów ścigania na terenie tego państwa, gdzie dowódca zdecydował się na przymusowe lądowanie,
- zwolnienie z odpowiedzialności karnej każdej osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego, która podjęła niezbędne środki do zapewnienia bezpieczeństwa tego statku, natomiast użycie siły wobec sprawcy powinno być proporcjonalne do zagrożenia i okoliczności<sup>210</sup>.

Zatem Konwencja dotyczy przestępstw i czynów mogących narażać lub narażających na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie oraz czynów, które naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie samolotu<sup>211</sup>. Konwencja Tokijska weszła w życie dopiero 4 grudnia 1969 r. Długi okres, jaki upłynął od podpisania tej konwencji do momentu nabrania przez nią mocy wiążącej i wejścia w życie uwarunkowany został postanowieniem, które przewidywało, że umowa wejdzie w życie „dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu do depozytu dwunastego dokumentu ratyfikacyjnego”. Warunek ten został spełniony dopiero sześć lat po podpisaniu konwencji<sup>212</sup>. Jak można zauważyć w tamtym okresie nasilający się proceder aktów terroryzmu powietrznego nie przyspieszył woli decydentów odnośnie ratyfikacji.

Podsumowując, była to pierwsza Konwencja legitymująca zwalczanie terroryzmu powietrznego, jednakże nie odpowiada na żadne z wytypowanych grup, a zarazem typów zagrożeń terroryzmu powietrznego. Sankcjonuje jedynie ogólnie użycie przemocy na pokładzie statku powietrznego.

---

<sup>210</sup> K. Gefert, *Europejski model...*, op. cit., s. 217.

<sup>211</sup> K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego aspekty prawnomiędzynarodowe*, Jurysta, Warszawa 2003, s. 26-27.

<sup>212</sup> *Ibidem*, s. 44.

Następnie *Konwencja Haska z 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, której początki miały miejsce na XXIV sesji, w grudniu 1969 r., gdzie Zgromadzenie Ogólne ONZ, „uznając za niezbędne zalecenie podjęcia skutecznych środków przeciwko hijackingowi we wszystkich jego formach lub przeciwko jakiegokolwiek innemu bezprawnemu zawładnięciu statkiem powietrznym albo sprawowaniem nad nim kontroli”, wezwano do udzielania pełnego poparcia wysiłkom ICAO zmierzającym do szybkiego opracowania konwencji, która określałaby bezprawne zagarnięcie statku powietrznego jako odrębne przestępstwo oraz ustanowiła obowiązek ścigania osób winnych popełnienia takiego przestępstwa<sup>213</sup>. Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego wezwała również państwa do podjęcia odpowiednich środków w celu zapewnienia w ich ustawodawstwach wewnętrznych skutecznych sankcji karnych przeciwko wszelkim rodzajom bezprawnego zawładnięcia, zakłócenia lub innego bezprawnego przejścia kontroli nad statkiem powietrznym w locie<sup>214</sup>.

Zatem Konwencja we wstępie określa, iż Państwa sygnatariusze zgadzają się, iż bezprawne czyny zawładnięcia statkami powietrznymi w locie lub sprawowania nad nimi kontroli narażają na niebezpieczeństwo osoby i mienie, poważnie zagrażają eksploatacji linii lotniczych i podrywają zaufanie do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, aby zapobiec takim czynom potrzeba podjęcia właściwych środków zmierzających do ukarania ich sprawców. Zarazem określa, że każda osoba, która na pokładzie statku powietrznego będącego w locie bezprawnie, przemocą lub groźbą dokonuje zawładnięcia statkiem powietrznym lub przejścia nad nim kontroli albo też usiłuje popełnić taki czyn, lub współdziała z osobą, która popełnia lub usiłuje popełnić taki czyn, popełnia przestępstwo<sup>215</sup>.

Z głównych aspektów zawartych w Konwencji odnoszących się do zwalczania terroryzmu powietrznego wymienić trzeba:

1. Państwa sygnatariusze Konwencji uznają przestępstwa za podlegające surowej karze.
2. Podjęcie środków prawnych w sprawach o przestępstwo oraz każdego innego czynu użycia przemocy w stosunku do pasażerów lub załogi popełnionego na pokładzie statku powietrznego oraz wydzierżawionego statku powietrznego bez załogi.

---

<sup>213</sup> Ibidem, s. 45.

<sup>214</sup> *Konwencja sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi* (Dz.U. 1972, nr 25, poz. 181), art. 3, 4.

<sup>215</sup> *Konwencja sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi* (Dz.U. 1972, nr 25, poz. 181), art. 1.

3. Zatrzymanie lub zastosowanie innych środków względem sprawcy przestępstwa powinno być zgodne z prawem danego Państwa i może trwać jedynie przez okres konieczny dla przeprowadzenia postępowania karnego lub dokonania ekstradycji.

4. Przedłożenia sprawy właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego, gdy Państwo na terytorium którego znajduje się domniemany sprawca przestępstwa nie wydaje go.

5. Podjęcie wszelkich właściwych środków dla przywrócenia lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez prawowitego dowódcę.

6. Podjęcie środków, aby statek powietrzny, pasażerowie lub załoga po przymusowym lądowaniu tak szybko jak tylko to będzie możliwe, kontynuowali podróży oraz bez zwłoki zwrócono osobom uprawnionym statek powietrzny i jego ładunek.

7. Udzielanie między państwami jak najdalej idącej pomocy prawnej w postępowaniu karnym prowadzonym w związku z przestępstwem.

8. Nie wyklucza się zobowiązań wynikających z postanowień innych dwustronnych lub wielostronnych umów, które regulują lub będą regulować wzajemną pomoc prawną w sprawach karnych.

9. Przekazywanie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zgodnie z jego prawem wewnętrznym wszelkich istotnych informacji znajdujących się w jego posiadaniu dotyczących okoliczności przestępstwa, środków podjętych, środków zastosowanych względem sprawcy lub domniemanego sprawcy przestępstwa oraz wyników postępowania ekstradycyjnego<sup>216</sup>.

Natomiast w odróżnieniu od Konwencji Tokijskiej doprecyzowano zapisy wprowadzając m.in: na nowo zdefiniowano „zawładnięcie statkiem powietrznym w locie”; wprowadzono regulacje odnoszącą się do uprowadzeń statków powietrznych; określono fazy lotu w taki sposób, iż statek powietrzny jest w locie od chwili gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedno z tych drzwi zostały otwarte w celu wyładowania, zaś w przypadku przymusowego lądowania przyjmuje się, że lot trwa nadal aż do chwili przejęcia przez właściwe władze odpowiedzialności za statek powietrzny oraz osoby i mienie znajdujące się na pokładzie;

---

<sup>216</sup> Szerzej: *Konwencja sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi* (Dz.U. z 1972, nr 25, poz. 181).

zobowiązano każde państwo do zatrzymania sprawcy przestępstwa, który zagrażał bezpieczeństwu lotu gdy statek powietrzny wylądował na jego terytorium<sup>217</sup>.

Więc Konwencja haska została ratyfikowana przez 175 krajów należących do ICAO, w tym Polskę 21 marca 1972 r<sup>218</sup>. Była niejako odpowiedzią na niedostatki Konwencji Tokijskiej, która w żadnym ze swych przepisów nie stwarzała dla umawiających się państw obowiązku ekstradycji osób, które dokonały, usiłowały lub zamierzały dokonać aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym. Jedyne, co przewidywała, to uznanie, że przestępstwa popełniane na pokładzie statku powietrznego, zarejestrowanego w umawiającym się państwie, mają być dla celów ekstradycji traktowane tak, jakby były one popełnione na terytorium państwa rejestracji statku<sup>219</sup>.

Podsumowując Konwencja wypełnia częściowo niedostatki Konwencji Tokijskiej pozwalając zwalczać uprowadzenia statków powietrznych, więc zaledwie odpowiada na jeden z wytypowanych zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych. Natomiast należy zaznaczyć, że zdefiniowanie stanu lotu statku powietrznego wypełnia lukę pomiędzy fizycznym lotem, a niebędącym w użyciu statkiem powietrznym, który zgodnie z zapisem jest w stanie lotu choć znajduje się jeszcze na ziemi. Kodyfikując zapis w taki sposób spowodowano, iż odpowiada on na zagrożenia terrorystyczne statków powietrznych i zagrożenia terrorystyczne lotniczej infrastruktury naziemnej, co wydaje się odpowiednie.

Przechodząc do ***Konwencji Montrealskiej z 23 września 1971 r. w sprawie zwalczania bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego***, w odróżnieniu do dwóch poprzednich Konwencji rozbudowano i dodatkowo zdefiniowano akty terroryzmu powietrznego, takie jak:

1. Dokonanie aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie jak i zagrażający bezpieczeństwu statku powietrznego.

2. Niszczenie statku powietrznego będącego w służbie lub powodujące jego uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do lotu lub może stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie.

3. Umieszczenie lub spowodowanie umieszczenia w jakikolwiek sposób na statku powietrznym będącym w służbie urządzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć

---

<sup>217</sup> Szerzej: *Konwencja sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi* (Dz.U. z 1972, nr 25, poz. 181).

<sup>218</sup> K. Gefert, *Europejski model...*, op. cit., s. 218.

<sup>219</sup> B. Nowak, *Problemy bezpieczeństwa...*, dz. cyt., s. 129-130.

albo spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdolnym do lotu lub mogące stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie.

4. Niszczenie lub uszkodzenie lotniczych urządzeń nawigacyjnych lub zakłócania ich działania, jeżeli czyn taki może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w locie.

5. Przekazanie informacji, które są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie<sup>220</sup>.

Ponadto tak jak w poprzednich wymienionych konwencjach również i ta określa, że każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do poddania surowym karom wymienione przestępstwa. Wskazuje również, iż popełnia także przestępstwo każda osoba, która usiłuje popełnić którekolwiek z ww. przestępstw lub współdziała z osobą, która popełnia lub usiłuje popełnić takie przestępstwo. Zawiera regulacje prawne definiując, dany stan, w który znajduje się statek powietrzny. Należy zwrócić uwagę, że Konwencja wprowadza nowe pojęcie, służby statku powietrznego. Określając, że statek powietrzny jest w służbie od chwili, w której personel naziemny lub załoga rozpoczyna przygotowywanie go do określonego lotu aż do upływu dwudziestu czterech godzin po każdym lądowaniu<sup>221</sup>.

Co więcej porusza kwestie jurysdykcji określając, że Każde Umawiające się Państwo podejmie takie środki, jakie będą konieczne do ustanowienia jego jurysdykcji w następujących przypadkach:

- gdy przestępstwo zostało popełnione na terytorium tego Państwa,
- gdy przestępstwo zostało popełnione przeciwko statkowi powietrznemu zarejestrowanemu w tym Państwie lub na pokładzie takiego statku powietrznego,
- gdy statek powietrzny, na pokładzie, którego przestępstwo zostało popełnione, ląduje na jego terytorium z domniemanym sprawcą przestępstwa znajdującym się jeszcze na pokładzie,
- gdy przestępstwo zostało popełnione przeciwko statkowi powietrznemu lub na pokładzie statku powietrznego wydzierżawionego bez załogi osobie, której główna siedziba przedsiębiorstwa, a w przypadku braku takiej siedziby - miejsce jej stałego pobytu znajduje się w tym Państwie<sup>222</sup>.

---

<sup>220</sup> Konwencja sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1976, nr 8, poz. 37), art. 1.

<sup>221</sup> Szerzej: Konwencja sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1976, nr 8, poz. 37).

<sup>222</sup> Konwencja sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1976, nr 8, poz. 37), art. 5.

Podsumowując, Konwencja Montrealska diametralnie rozszerza wachlarz czynów penalizowanych wymierzonych w statek powietrzny jak i w urządzenia nawigacyjne oraz precyzuje, że przekazanie fałszywych informacji stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie jest działaniem przestępczym. Obejmuje swoimi regulacjami kwestie wytypowanych grup zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych i innych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej. Z grupy zagrożeń terrorystycznych statków powietrznych obejmuje takie typy ataków jak uprowadzenia statków powietrznych, ataki bombowe na pokładach statków powietrznych. Dodatkowo poprzez zdefiniowanie stanów lotu i służby statku powietrznego uwzględnia również ataki terrorystyczne z ziemi na statki powietrzne w fazie startu lub lądowania. Natomiast nie odnosi się do użycia statku powietrznego do przeprowadzenia ataków terrorystycznych. Zaś z grupy innych zagrożeń terroryzmu powietrznego częściowo tylko obejmuje atak poprzez celowe przekazanie nieprawidłowych/nieprawdziwych informacji. Nie wprowadza zapisów odnoszących się do ataków cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne i wzięcia zakładników na pokładzie statków powietrznych. Brak kodyfikacji odnoszących się do ataków cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne, wydaje się naturalne gdyż w tamtym okresie zagrożenia takie na lotnictwo nie występowało. Poza tym nie przewidziano tak gwałtownego rozwój globalnych centrystycznych sieci informatycznych wykorzystywanych przez lotnictwo.

W kwestii zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej obejmuje częściowo atak na statki powietrzne na terenie portu lotniczego, lotniska i atak na infrastrukturę lotniczą i lotniskową. Nie uwzględnia ataku na port lotniczy, lotnisko oraz obiekty lotnicze mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie.

***Protokół z dnia 24 lutego 1988 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r.*** Zgodnie z protokołem, popełnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie używając jakiegokolwiek narzędzia, substancji lub broni: dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne, który to akt powoduje lub może spowodować poważne uszkodzenia ciała lub śmierć tej osoby; niszczy lub poważnie uszkadza urządzenia w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne lub statki powietrzne niebędące w użyciu, a znajdujące



się w tym porcie, albo powoduje przerwę w działalności tego portu lotniczego, jeśli czyn taki zagraża lub może zagrozić bezpieczeństwu w tym porcie lotniczym<sup>223</sup>.

Konwencja uzależnia uznanie za przestępstwo wszelkich wymienionych w niej czynów, czy to aktów przemocy na pokładzie statku powietrznego w locie, czy też aktów sabotażu lotniczego od zaistnienia wspólnego dla wszystkich tych przypadków elementu, jakim jest zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie<sup>224</sup>.

Podsumowując, protokół uzupełnia braki Konwencji Montrealskiej odnosząc się do grupy zagrożenia terrorystycznego lotniczej infrastruktury naziemnej, w tym ataku na port lotniczy, lotnisko oraz obiekty lotnicze, ataku na infrastrukturę lotniczą i lotniskową, który może zagrozić bezpieczeństwu statkowi powietrznemu w locie. Zaznaczyć należy, że nie precyzuje wzięcia zakładników lecz ogólnie odnosi się do aktu przemocy skierowanym przeciwko osobie w porcie lotniczym.

Jednakże legislatorzy wprowadzili zapis o uznaniu za przestępstwa ww. czyny uzależniając popełnienie ich od zaistnienia wspólnego elementu, jakim jest zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie. Warunek ten rozdziela ataki na port lotniczy, lotnisko czy ludzi w nich się znajdujących od terroryzmu powietrznego. Ponieważ gdy nie występuje zagrożenie statku powietrznego w locie nie ma przesłanek do stosowania zapisów protokołu, a więc jest to czyn przestępczy. Jednakże gdy poprzez taki czyn zagrożony jest statek powietrzny w locie, zapisy protokołu mają moc i można uznać taki czyn za zagrożenie terroryzmu powietrznego. Zapisy protokołu bezpośrednio korelują między zagrożeniem z grupy zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej, a terroryzmem powietrznym.

Należy również zwrócić uwagę na *Konwencję z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania*. Warto podkreślić, że samą inicjatywą wprowadzenia w życie konwencji odzwierciedla wstęp, w którym określono, iż Sygnatariusze zgadzają się z bezpośrednim wpływem ataków terroryzmu na bezpieczeństwo międzynarodowe. Wyrażają głębokie zaniepokojenie w związku z aktami terroryzmu, celem których jest zniszczenie statków powietrznych, dokonywane poprzez wykorzystanie plastycznych materiałów wybuchowych. Uwzględniają, że znakowanie materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania będzie

---

<sup>223</sup> Protokół sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz.U. 2006, nr 48, poz. 348), art. 1 bis.

<sup>224</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu...*, op. cit., s. 32.

w znacznym stopniu sprzyjać zapobieganiu takim bezprawnym aktom. Uznają, że w celach powstrzymania takich bezprawnych aktów istnieje nagląca potrzeba wydania międzynarodowego aktu prawnego, nakładającego na państwa obowiązek podejmowania odpowiednich działań w celu właściwego znakowania plastycznych materiałów wybuchowych<sup>225</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że konwencja była odpowiedzią społeczności międzynarodowej na ataki przy użyciu materiałów wybuchowych na m.in. statki powietrzne, porty lotnicze, infrastrukturę lotniczą oraz wykorzystaniu materiałów wybuchowych do wymuszania woli terrorystów. I tak, każde Państwo-Strona Konwencji przede wszystkim podejmuje niezbędne i skuteczne działania w celu:

1. Zakazu i zapobieganiu wytwarzania na jego terytorium nie oznakowanych materiałów wybuchowych.

2. Zakazania wwozu na jego terytorium lub wywozu z jego terytorium nie oznakowanych materiałów wybuchowych oraz zapobiegania takim praktykom.

3. Ścisłej i skutecznej kontroli nad posiadaniem i przekazywaniem nieoznakowanych materiałów wybuchowych.

4. Zapewnienia, tak szybko jak to możliwe, zniszczenia na swoim terytorium nie oznakowanych materiałów wybuchowych.

5. Wykonywania ścisłej i skutecznej kontroli nad posiadaniem i przekazywaniem materiałów wybuchowych, aby zapobiec ich przekazaniu lub użyciu w celach sprzecznych z Konwencją<sup>226</sup>.

Dodatkowo Konwencja powołuje Komisję Techniczną ds. Materiałów Wybuchowych, składającą się z członków, wyznaczonych przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z osób nominowanych przez Państwa - Strony Konwencji<sup>227</sup>.

Podsumowując, regulacje konwencji mają na celu powstrzymanie nielegalnej produkcji i dystrybucji materiałów wybuchowych, co ściśle koreluje z ilością prób i/lub przeprowadzonych ataków terrorystycznych na lotnictwo. Akt prawa międzynarodowego ma przyczynić się do zwalczania m. in ataków bombowych na pokładach statków powietrznych jak i wykorzystywania w jakikolwiek inny sposób plastycznych materiałów

---

<sup>225</sup> Szerzej: *Konwencja z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania* (Dz.U. 2007, nr 135, poz. 948).

<sup>226</sup> *Konwencja z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania* (Dz.U. z 2007 nr 135 poz. 948), art. 2, 3, 4.

<sup>227</sup> *Ibidem*, art. 5.

wybuchowych do przeprowadzenia ataków terroru na lotnictwo. Konwencja jest odmienna od dotychczasowych analizowanych konwencji, ponieważ dedykowana jest zwalczaniu narzędzia wykorzystywanego do przeprowadzenia ataków terroryzmu powietrznego, a nie samego typu zagrożenia.

Z kolei, *Konwencja z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego* wraz z *Protokół uzupełniający Konwencję z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r.*, sporządzonym w Pekinie zastępuje *Konwencję z dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego* sporządzoną w Montrealu<sup>228</sup>. Nadmienić należy, iż tzw. Konwencja Pekńska oparta została na Konwencji Montrealskiej, jednakże rozszerzono w niej katalog czynów zabronionych i zwiększono krąg podmiotów, które mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej. Zaś Protokół pekiński, wraz z Konwencją haską z 1970 r., stanowi jeden dokument, który nie będzie mógł być interpretowany oddzielnie. Konwencja i Protokół są częścią implementacji Globalnej Strategii Przeciwdziałania Terroryzmowi przyjętej przez Organizację Narodów Zjednoczonych w dniu 8 września 2006 r.<sup>229</sup>.

Znaczącą zmianą, jaką wprowadza konwencja pekińska jest wykluczenie z kręgu przestępstw politycznych tych czynów, które mogą zagrozić bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, zgodnie z którą „wniosek o ekstradycję lub o udzielenie wzajemnej pomocy prawnej złożony w związku z takim przestępstwem nie może zostać odrzucony wyłącznie na tej podstawie, że dotyczy przestępstwa politycznego lub przestępstwa związanego z przestępstwem politycznym albo przestępstwa inspirowanego motywami politycznymi”<sup>230</sup>.

Ostatnią wymienioną generalną regulacją międzynarodową odnoszącą się do zwalczania terroryzmu powietrznego utworzoną przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest *Protokół zmieniający Konwencję z dnia 4 kwietnia 2014 r.*

---

<sup>228</sup> *Konwencja z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego* wraz z *Protokół uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r.*, [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_final\\_act\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_final_act_multi.pdf) [dostęp: 21.10.2021].

<sup>229</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego, <https://ulc.gov.pl/pl/component/content/article?id=2570:rozpoczal-sie-proces-ratyfikacji-konwencji-pekińskiej-i-protokolu-pekińskiego> [dostęp: 21.10.2021].

<sup>230</sup> M. Osiecki, *Zamachy na port...*, op. cit., s. 70.

*w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych* sporządzony w Montrealu, zwany protokołem Montrealski<sup>231</sup>.

Mianowicie, Protokół w szczególności rozszerza katalog czynów zabronionych. Ponadto określa m.in., że sygnatariusz jest również właściwy do sprawowania jurysdykcji nad przestępstwami i czynami zabronionymi popełnionymi na pokładzie, gdy: jest państwem lądowania statku powietrznego, na pokładzie którego popełniono przestępstwo lub czyn zabroniony a domniemany sprawca nadal znajduje się na pokładzie; jako państwo operatora, gdy przestępstwo lub czyn zabroniony popełniono na pokładzie wydzierżawionego statku powietrznego bez załogi od leasingobiorcy.

Dodatkowo wskazuje, że sygnatariusze podejmują niezbędne środki do ustanowienia swojej jurysdykcji w odniesieniu do przestępstw popełnionych na pokładzie statku powietrznego. W przypadkach gdy jest państwem lądowania statku powietrznego, ma ostatnie miejsce odlotu lub następny punkt planowanego lądowania na jego terytorium, a domniemanym przestępcą nadal znajduje się na pokładzie oraz gdy zagrożone jest bezpieczeństwo statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób, mienia, lub porządek i dyscyplina na pokładzie. Jako państwo użytkownika, gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego wydzierżawionego bez załogi.

W dodanym zapisie wprowadza pewien porządek w kwestie jurysdykcji. Konkretyzując m. in., że jeżeli Umawiające się Państwo, sprawuje jurysdykcję nad statkiem powietrznym, a zostało powiadomione lub w inny sposób ma informacje o tym, że jedno lub więcej umawiających się państw prowadzi dochodzenie, ściga lub prowadzi postępowanie sądowe w odniesieniu do tych samych przestępstw lub czynów zabronionych. Państwo, w stosownych przypadkach, konsultuje się z innymi Umawiające się Państwa w celu skoordynowania ich działań.

Na uwagę zasługuje również regulacja, która określa, że Każde Umawiające się Państwo podejmuje takie środki karne, administracyjne, sądowe, jakie są konieczne przeciwko każdej osobie, która popełnia na pokładzie statku powietrznego przestępstwo lub czyn, wymieniony w Protokole oraz w szczególności: napaść fizycznej lub groźbę popełnienia takiej napaści na członka załogi; odmawia wykonania instrukcji wydanych

---

<sup>231</sup> Szerzej. Protokół zmieniający Konwencję z dnia 4 kwietnia 2014 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final\\_act\\_mu.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final_act_mu.pdf) [dostęp: 27.08.2021].

przez dowódcę statku powietrznego lub w jego imieniu celem ochrony bezpieczeństwa statku powietrznego, osób lub mienia na pokładzie<sup>232</sup>.

Protokół jest obecnie najnowszym aktem prawa międzynarodowego dotyczącego zwalczania terroryzmu powietrznego, natomiast nie obejmuje swoimi zapisami kwestii ataków cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne, użycia statków powietrznych do ataków terrorystycznych oraz wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych do ataku na inny statek powietrzny lub infrastrukturę lotniczą.

Podsumowując, poddane analizie akty prawa międzynarodowego odnoszą się do większości wytypowanych grup oraz typów zagrożeń terroryzmu powietrznego. Wyjątkiem są współczesne zagrożenia w postaci ataków cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne, użycia statków powietrznych do ataków terrorystycznych oraz wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych do ataku na inny statek powietrzny lub infrastrukturę lotniczą. Warto podkreślić, iż Konwencje nakładają obowiązek oraz sankcjonują wykorzystanie wszystkich dostępnych metod operacyjnych, prawnych i sądowych na Państwa strony umożliwiając poprzez to zwalczanie terroryzmu powietrznego. Brak zapisów umożliwiających podjęcie wysiłków w zwalczaniu współczesnych form ataków terroru powietrznego wymierzonych w lotnictwo wydaje się największą bolączką Konwencji i Protokołów karnych.

Z powyższego wynika, że Konwencje i Protokoły prawa międzynarodowego są generalnie kierowane do już zaistniałych i wykorzystanych metod przez terrorystów. Wydaje się, że Konwencje i Protokoły ICAO powinny wybiegać poza typy poznanych już zagrożeń terroryzmu powietrznego, co może przyczynić się do skuteczniejszych działań umożliwiających zwalczanie terroryzmu powietrznego.

Na przestrzeni lat tworzyły się inne międzynarodowe inicjatywy i porozumienia, które w swoim założeniu wprowadzają regulacje, a przede wszystkim wymuszają działania prawne pozwalające zwalczać terroryzm powietrzny, wyróżnić należy:

1. XXIV Kongres Międzynarodowej Federacji Związków Pilotów cywilnych z 26 marca 1969 roku, który odbył się w Amsterdamie z udziałem przedstawicieli pilotów cywilnych z 41 państw. Przyjęto jednomyślnie rezolucję, na mocy której piloci mogą ogłosić światowy 12 lub 24 godziny strajk powszechny w przypadku bezkarności sprawców uprowadzenia statku powietrznego lub niezwolnienia w ciągu 48 godzin uprowadzonej jego

---

<sup>232</sup> Protokół zmieniający Konwencję z dnia 4 kwietnia 2014 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final\\_act\\_mu.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final_act_mu.pdf) [dostęp: 27.08.2021], art. 3 bis, 3 bis, 15 bis.

załogi. Rezolucja ta przewiduje również sankcje wobec państw winnych uprowadzenia w postaci:

a) wstrzymania wszelkiej komunikacji lotniczej z takim państwem,

b) skoordynowanej akcji mającej na celu ograniczenie ruchu samolotów i ładunków z tymi państwami zarówno drogą powietrzną jak i lądową.

2. Międzynarodową komisję do spraw Piractwa Morskiego i Powietrznego powołaną przez Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego<sup>233</sup> w czerwcu 1969 roku.

3. Rezolucje wzywającą do zwalczania „piractwa powietrznego” przyjęta na IV Konferencji Światowej „Pokój i Prawo” w Bangkoku we wrześniu 1969 roku.

4. Uchwałę, w której m.in. wzywano rządy i organizacje międzyrządowe oraz towarzystwa lotnicze, do pilnego podjęcia skutecznych środków indywidualnych i zbiorowych w celu położenia kresu piractwu powietrznemu. Przyjęta na XXV Sesji Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowego Zrzeszenia Transportu Lotniczego w Amsterdamie w dniu 23 października 1969 roku.

5. Rezolucje wzywającą rządy do wprowadzania surowych sankcji wobec sprawców uprowadzania samolotów i porwania zakładników uchwaloną na 58 Konferencji Unii Międzyparlamentarnej w dniu 9 października 1970 roku<sup>234</sup>.

Należy zwrócić uwagę, iż same w sobie inicjatywy nie mają skutków prawnych, natomiast, umożliwiając środowisku lotniczemu na prowadzenie oddolnych inicjatyw umożliwiających reagowanie na zagrożenia. Ponadto mogą wywierać wpływ na decydentów oraz organy legislacyjne do tworzenia nowych norm prawnych, umożliwiających zwalczanie terroryzmu powietrznego.

Warto w tym miejscu podać przykład Deklaracji z Bonn z 1978 r. W dniach 16-17 lipca 1978 r., liderzy rządów Francji, Japonii, Kanady, Północnej Irlandii, Republiki Federacji Niemiec, Stanów Zjednoczonych Ameryki, Wielkiej Brytanii, Włoch i Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich. Postanowili podjąć wspólne wysiłki w walce

---

<sup>233</sup> Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego, ang. International Law Association w skrócie ILA, organizacja międzynarodowa, pozarządowa, założona w 1873, z siedzibą w Londynie. Celem ILA jest popieranie rozwoju i kodyfikacji prawa międzynarodowego publicznego i prywatnego, badanie prawa porównawczego, wysuwanie propozycji w rozwiązywaniu konfliktów między systemami prawnymi i ujednolicanie prawa. ILA organizuje co 2 lata kongresy i publikuje obszernie sprawozdania (*Reports*), opracowuje wiele projektów umów międzynarodowych i innych aktów normatywnych, niektóre z nich wywarły wpływ na rozwój prawa międzynarodowego, m.in. projekt konwencji o ekstradycji, reguły haskie, członkami ILA są grupy narodowe z około 45 państw (m.in. z Polski), zrzesza nie tylko prawników, lecz również armatorów, ubezpieczeniowców, handlowców. Źródło: Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/Stowarzyszenie-Prawa-Miedzynarodowego;3980108.html> [dostęp: 20.08.2021].

<sup>234</sup> K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego...*, op. cit., s. 28-29.

z terroryzmem. Deklaracja zobowiązała państwa do narzucenia różnego typu embarga (m.in. ekonomicznego i dyplomatycznego) na państwa, które będą chroniły czy udzielały azylu terrorystom. Restrykcje te wywoływały krytykę niektórych delegatów, którzy powoływali się na niezgodność takich zapisów (o traktowaniu państw sprzeciwiających się postanowieniom konwencji karnych) z normami międzynarodowymi stanowionymi przez ICAO, w szczególności z konwencją wiedeńską o prawie traktatów z 1969 r., konwencją chicagowską i układem o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych z 1944 r.<sup>235</sup>.

Z innych inicjatyw należ zwrócić uwagę na umowy oraz porozumienia dwustronne zawarte pomiędzy państwami, które zawierają regulacje prawne odnoszące się do zwalczania terroryzmu powietrznego, wymienić należy:

– *Konwencje dodatkową do Konwencji ekstradycyjnej z 6 stycznia 1909 roku* pomiędzy Stanami Zjednoczonymi Ameryki, a Francją podpisaną 12 lutego 1970 roku, uznającej, że ekstradycji podlegają m.in. sprawcy takich czynów jak „bunt na pokładzie statku powietrznego przeciwko władzy dowódcy, jakiegokolwiek zawładnięciem lub wykonywanie kontroli statku powietrznego siłą lub przemocą albo groźbą użycia siły lub przemocy”,

– *umowę ekstradycyjną między Stanami Zjednoczonymi i Hiszpanią z 29 maja 1970 r.*, w której uznano za przestępstwo podlegające ekstradycji piractwo, określając jako „bunt lub rewolta na pokładzie statku powietrznego lub morskiego, jakiegokolwiek zawładnięcie lub wykonywanie kontroli statku powietrznego siłą lub przemocą albo groźbą użycia siły lub przemocy”,

– *dwustronne porozumienie o współpracy w zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi*, podpisane 10 lipca 1972 r. pomiędzy Związkiem Radziecki i Afganistan, przewidujące wydawanie sprawców państwu, którego statek powietrzny został uprowadzony<sup>236</sup>.

Jak również *porozumienie amerykańsko-kubańskie z 15 lutego 1973 r.*, dokonane w formie wymiany not w sprawie uprowadzania statków powietrznych i morskich. Porozumienie to było rezultatem ponad dziesięcioletniej praktyki nieformalnych stosunków amerykańsko-kubańskich w zakresie wzajemnego zwrot uprowadzonych statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunku. Porozumienie amerykańsko-kubańskie wpłynęło również na inne państwa pozostające w sytuacji analogicznej do Kuby w kierunku

---

<sup>235</sup> M. Polkowska, *Międzynarodowe prawo lotnicze - publiczne i prywatne*, s. 37, <http://ateneum.edu.pl/assets/Dzieknanat/ELEARNING/Polkowska/ateneum-2014.doc> [dostęp. 19.11.2021].

<sup>236</sup> Podaję za: Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 50.

rozważania możliwości zawarcia odpowiednich układów dwustronnych. Zawarte zostały zbliżone w swej treści porozumienia między Kubą i Meksykiem oraz między Kubą i Kanadą<sup>237</sup>.

Należy sądzić, że ww. oddolne inicjatywy były powodowane nasilającymi się atakami terrorystycznym w okresach gdy Konwencje Karne były już obowiązującym prawem. Zaznaczały problem terroryzmu powietrznego, a zarazem miały wpłynąć na działania legislacyjne w tej materii oraz współpracy między poszczególnymi państwami w zwalczaniu terroryzmu powietrznego.

Należy zaznaczyć, iż na przykładzie Unii Europejskiej kwestia zwalczania terroryzmu powietrznego wykracza poza jedną instytucję czy organizację, a także państwo wspólnotowe. Choć nie ma europejskich konwencji w zakresie zwalczania terroryzmu powietrznego, to wiele z aktów różnych organizacji odnosi się do tej materii, traktując ogólnie o zjawisku terroryzmu. Jednym z ważniejszych elementów budowy wspólnej polityki lotniczej Unii Europejskiej jest zagwarantowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym zarówno dla użytkowników, jak i usługodawców.

W kilka dni po 11 września 2001 r., została zwołana nadzwyczajna sesja Rady Unii Europejskiej w celu omówienia zagadnienia ochrony lotnictwa na świecie i w Unii Europejskiej. Uznano, że nie tylko loty międzynarodowe są podatne na akty terroryzmu, lecz również w takim samym stopniu loty krajowe. W związku z tym podjęto zobowiązania do wprowadzenia wspólnych rozwiązań legislacyjnych i ustanowienia skutecznego mechanizmu współpracy. Ochrona przed terroryzmem powietrznym została ustanowiona zarówno na poziomie unijnym, jak i na poziomie poszczególnych państw członkowskich. W tym pierwszym przypadku, uchwalono ważny akt normatywny z dziedziny ochrony lotnictwa, tj. *Rozporządzenie 2320/2002 z 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego*. Określało ono przede wszystkim podstawowe przepisy i wspólne standardy w celu zapobiegania aktom bezprawnych ingerencji w lotnictwie. Ustanowiono na jego mocy specjalny system inspekcji portów lotniczych i krajowych programów ochrony lotnictwa<sup>238</sup>.

Natomiast Europejski model zwalczania terroryzmu powietrznego to przede wszystkim *Europejska Konwencja z dnia 27 stycznia 1977 r. o zwalczaniu terroryzmu* sporządzona

---

<sup>237</sup> Ibidem, s. 50-51.

<sup>238</sup> G. Zając, *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące...*, op. cit., s. 118.



w Strasburgu<sup>239</sup>, która weszła w życie 4 sierpnia 1978 roku. Istotnym postanowieniem konwencji jest nieuznawanie aktów terrorystycznych za przestępstwo polityczne, bądź powiązane z politycznymi, czy też inspirowane politycznymi motywami. Konwencja zwraca uwagę na ekstradycje osób, które dopuścili się przestępstwa ujętego w *Konwencji z dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi* i *Konwencji z dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*<sup>240</sup> ponadto, która dopuściła się uprowadzania, wzięcia zakładników, użycia bomby, granatu, rakiety, automatycznej broni palnej albo bomby w formie listu lub paczki. Konwencja uznaje usiłowanie popełnienia przestępstw, a także pomocnictwo lub udział w ich dokonaniu, jednak nie mówi nic o podżeganiu do przestępstwa terroryzmu powietrznego. Równocześnie Konwencja uznaje porwanie statku powietrznego jako przestępstwo terrorystyczne<sup>241</sup>.

Należy również wymienić *Protokół do Europejskiej Konwencji otwarty do podpisu w Strasburgu 15 maja 2003 r. o zwalczaniu terroryzmu*<sup>242</sup>. Protokół ten wprowadza do tekstu Konwencji kilka istotnych postanowień. Po pierwsze, uzupełnia listę międzynarodowych konwencji antyterrorystycznych o kolejne umowy, które od czasu wejścia w życie Europejskiej Konwencji zostały w omówionej dziedzinie zawarte oraz wprowadza uproszczoną procedurę późniejszego aktualizowania tej listy, kiedy zajdzie taka potrzeba. Po drugie, za przestępstwa podlegające ekstradycji pomiędzy Państwami-Stronami Konwencji będą uważane nie tylko przestępstwa wymienione lecz także usiłowanie ich popełnienia, współsprawstwo, przygotowanie oraz sprawstwo kierownicze<sup>243</sup>. Co więcej, *Konwencja Rady Europy z dnia 16 maja 2005 r. o zapobieganiu terroryzmowi*<sup>244</sup> podpisana w Warszawie w części Jurysdykcje odnosi się do zwalczania terroryzmu powietrznego m.in. udzielając Stronę wolną rękę do podejmowania takich środków, jakie będą konieczne do ustanowienia swojej jurysdykcji w odniesieniu do przestępstw wymienionych w niniejszej Konwencji, jeżeli przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego zgodnie z prawem tej strony<sup>245</sup>.

---

<sup>239</sup> Szerzej. *Europejska konwencja sporządzona w Strasburgu dnia 27 stycznia 1977 r. o zwalczaniu terroryzmu* (Dz.U. 1996, nr 117, poz. 557).

<sup>240</sup> T. Compa, *Ochrona lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji*, WSOSP, Dęblin 2021, s. 100.

<sup>241</sup> *Ibidem*, s. 100-101.

<sup>242</sup> Szerzej. *Ustawa z dnia 1 lipca 2004 r. o ratyfikacji Protokołu zmieniającego do Europejskiej konwencji o zwalczaniu terroryzmu sporządzonego w Strasburgu dnia 15 maja 2003 r.* (Dz.U. 2004, nr 172, poz. 1803).

<sup>243</sup> T. Compa, *Ochrona lotnictwa...*, op. cit., s. 103.

<sup>244</sup> Szerzej. *Konwencja Rady Europy sporządzona w Warszawie dnia 16 maja 2005 r. o zapobieganiu terroryzmowi* (Dz.U. 2008, nr 161, poz. 998).

<sup>245</sup> *Konwencja Rady Europy sporządzona w Warszawie dnia 16 maja 2005 r. o zapobieganiu terroryzmowi* (Dz.U. 2008, nr 161, poz. 998), art. 14.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na zapis, który nadaje prawo każdemu państwu na ustanowienie swojej jurysdykcji w odniesieniu do wymienionych przestępstw jeśli takie przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego używanego przez rząd<sup>246</sup>. Jest to istotna regulacja ponieważ w generalnych Konwencjach i Protokołach prawa międzynarodowego zapisy obejmowały wyłącznie lotnictwo cywilne. Dodatkowo z Konwencji Rady Europy można wyróżnić regulacje dotyczące m.in. międzynarodowej współpracy, odpowiedzialności, sankcji, ekstradycji, wyłączenia klauzuli wyjątku politycznego. Jak również penalizację współsprawstwa, organizowania, kierowania innymi osobami jak i przyczynienie się do popełnienia jednego lub więcej przestępstw wymienionych w Konwencji.

Z innych inicjatyw Unii Europejskiej, które pośrednio lub bezpośrednio odnoszą się do zwalczania terroryzmu powietrznego. Wymienić należy m.in. Traktaty zawarte w obszarze „Przestrzeń wolności bezpieczeństwa i sprawiedliwości”, które jest pojęciem charakterystycznym dla *acquis communautaire*<sup>247</sup>. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że znaczeniowo odpowiada on znanym z prawa wewnętrznego terminom „wymiar sprawiedliwości” i „sprawy wewnętrzne”<sup>248</sup>. Traktaty nadają wielkie znaczenie utworzeniu przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości. W roku 2009 wprowadzono kilka ważnych nowych elementów: skuteczniejszą i bardziej demokratyczną procedurę podejmowania decyzji, która jest odpowiedzią na zlikwidowanie wcześniejszej struktury opartej na filarach. Rozszerzenie uprawnień Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej oraz nową rolę parlamentów narodowych jak i wzmocnienia praw podstawowych. Podstawą prawną w tym przypadku jest V Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a mianowicie regulacje poświęcone przestrzeni, wolności, bezpieczeństwu i sprawiedliwości. Poza przepisami ogólnymi tytuł ten zawiera szczegółowe rozdziały poświęcone: polityce dotyczącej kontroli granicznej, współpracy sądowej w sprawach cywilnych, współpracy sądowej w sprawach karnych, współpracy policyjne<sup>249</sup>.

---

<sup>246</sup> T. Compa, *Ochrona lotnictwa...*, op. cit., s. 108.

<sup>247</sup> *Acquis communautaire* - wspólnotowy dorobek prawny, termin stosowany w kontekście prawa Wspólnot Europejskich i Unii Europejskiej. Źródło: Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/acquis-communautaire;3865549.html> [dostęp: 20.08.2021].

<sup>248</sup> J. Kociubiński, *Przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości – powstanie, ewolucja, perspektywy. Wybrane zagadnienia reformy wprowadzonej Traktatem lizbońskim*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2010, tom 26, s. 77.

<sup>249</sup> M. Maciejewski, *Przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości: aspekty ogólne*, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/150/przestrzen-wolnosci-bezpieczenstwa-i-sprawiedliwosci-aspekty-ogolne> [dostęp: 24.08.2021].

Ponadto należy jeszcze uwzględnić kwestię wewnętrznej współpracy sądowej w sprawach karnych w Unii Europejskiej w kontekście zwalczania terroryzmu powietrznego, która opiera się na zasadzie wzajemnego uznawania wyroków i orzeczeń sądowych oraz obejmuje środki dotyczące zbliżenia przepisów państw członkowskich w kilku dziedzinach. Traktat z Lizbony zapewnił silniejszą podstawę rozwoju przestrzeni wymiaru sprawiedliwości w sprawach karnych, a Parlamentowi Europejskiemu nowe uprawnienia. Przyjęto specjalne środki mające na celu zwalczanie przestępczości międzynarodowej i terroryzmu oraz zadbanie o ochronę praw ofiar, podejrzanych i więźniów w całej Unii Europejskiej<sup>250</sup>.

Należ zwrócić uwagę na akty prawne ustanowione w unijnym prawodawstwie przyjęte w ramach walki z terroryzmem powietrznym, z których wyróżnić należy:

– *dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania,*

– *dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW.*

I tak, dyrektywa 2016/681 wprowadza regulacje odnoszące się do zbierania danych dotyczących przelotu pasażera w celach zapobiegania przestępstwom terrorystycznym oraz ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych i ścigania. Dane określone w dyrektywie, dotyczą podróży każdego pasażera, informacji o rezerwacji, które są przetwarzane i weryfikowane przez przewoźników lotniczych obsługujących rezerwację i lot. Dyrektywa nakazuje każdemu państwu członkowskiemu ustanowienie lub wyznaczenie organu właściwego do zapobiegania przestępstwom terrorystycznym. Co więcej, wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych lub ścigania albo działań organu, który pełni role jednostki do spraw informacji o pasażerach. Dodatkowo regulacje umożliwiają wymianę pozyskanych informacji między państwami członkowskimi<sup>251</sup>.

---

<sup>250</sup> A. Davoli, *Współpraca sądowa w sprawach karnych*, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/155/wspolpraca-sadowa-w-sprawach-karnych> [dostęp: 24.08.2021].

<sup>251</sup> *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania* (Dz. U. UE L 119 2016), art. 1, 3, 4.

Natomiast dyrektywy 2017/541 ustanawia normy dotyczące definicji przestępstw i ich sankcje. Sankcjonuje czyny terroru m.in. takie jak: ataki na życie ludzkie, porwania lub branie zakładników, spowodowanie rozległych zniszczeń obiektów użyteczności publicznej, systemu transportowego, infrastruktury, a przede wszystkim zajęcie statku powietrznego. Powiela regulacje *Konwencji z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania*, sankcjonując wytwarzanie, posiadanie, nabywanie, przewożenie, dostarczanie lub używanie materiałów wybuchowych lub broni. Dodatkowo uznaje również za przestępstwo, grożenie popełnieniem jednego z czynów wymienionych, publiczne nawoływanie do popełnienia przestępstwa, werbowanie na rzecz terroryzmu oraz pomocnictwo, podżeganie jaki i usiłowanie popełnienia wymienionego przestępstwa.

Zaznaczyć należy, że w dyrektywie skonkretyzowano aspekt wymiany informacji między organami, a agencjami Unii Europejskiej. Regulacja precyzuje, że dla skutecznego zwalczania terroryzmu zasadnicze znaczenie ma prowadzenie między właściwymi organami, a agencjami Unii efektywnej wymiany informacji, które właściwe organy uznają za istotne z punktu widzenia zapobiegania przestępstwom terrorystycznym, wykrywania tych przestępstw, prowadzenia postępowań przygotowawczych lub oskarżenia w ich sprawie. Państwa członkowskie powinny zapewnić, by wymiana informacji prowadzona była w sposób skuteczny i terminowy<sup>252</sup>. Nie ulega wątpliwości, że jest to istotna regulacja prawa wspólnotowego, określająca mechanizm, pozwalający zwalczać terroryzm powietrzny.

Wspólnotowe regulacje prawne częściowo powielają Konwencje karne, nie mniej jednak penalizują czyny takie jak wzięcie zakładników oraz porwanie statku powietrznego i określają je jako terrorystyczne. Wprowadzają zapisy o uznaniu za przestępstwo usiłowanie popełnienia przestępstwa, pomocnictwo lub udział w ich dokonania. Co więcej penalizują współsprawstwo, organizowanie, kierowanie innymi osobami, jak i przyczynienie się do popełnienia jednego lub więcej wymienionych czynów zawartych w wspólnotowych aktach prawnych. W przepisach unijnych są jeszcze dwie niezmiernie ważne aspekty. Pierwszy to, nałożenie obowiązku zbierania danych dotyczących przelotu pasażera w celach zapobiegania przestępstwom terrorystycznym. A drugi - to prowadzenie między właściwymi organami, a agencjami Unii efektywnej wymiany informacji, które właściwe

---

<sup>252</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego w Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz. U. EU L 88 2017), art. 1, 3, 14.

organy uznają za istotne z punktu widzenia zapobiegania przestępstwom terrorystycznym, wykrywania ich, prowadzenia postępowań przygotowawczych lub oskarżenia w ich sprawie.

Oprócz powyższych przeanalizowanych aktów prawnych, należy wymienić również Unijne akty niższej rangi, które nie są *stricte* dedykowane zwalczaniu terroryzmu powietrznego, lecz odnoszą się do ochrony, przyczyniając się do zwalczania tak wieloaspektowego zagrożenia jakim jest atak terrorystyczny wymierzony w lotnictwo. Wymienić należy m.in:

– *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r, ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,*

– *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,*

– *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady,*

– *Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.*

Głównym determinantem powstania pierwszego wskazanego rozporządzenia nr 2320/2002 były ataki terrorystyczne dokonane w 2001 roku w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Głównym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i wykonanie właściwych środków wspólnotowych w celu zapobieżenia aktom bezprawnych ingerencji w lotnictwie cywilnym. Zarazem rozporządzenie narzuca Państwom Członkowskim wprowadzenie Krajowego Programu Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego w celu zapewnienia stosowania wspólnych norm prawnych. Strony mogą zastosować zgodnie z prawem wspólnotowym bardziej rygorystyczne środki zapewniające bezpieczeństwo od ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu. Rozporządzanie ponadto obejmuje przepisy odnoszące się m.in. do: bezpieczeństwa portu lotniczego, bezpieczeństwa statków

powietrznych, kontroli pasażerów i bagaży, kontroli towarów, przesyłek kurierskich, lotnictwa cywilnego nieregularnego, klasyfikacji przedmiotów zakazanych<sup>253</sup>.

Należy zaznaczyć, iż rozporządzenie nr 2320/2002 zostało zaktualizowane poprzez rozporządzenie nr 300/2008. Głównym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanawianie wspólnych zasady ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Zawarte regulacje stosuje się do wszystkich portów lotniczych lub części portów lotniczych znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego, które nie są wykorzystywane jedynie do celów wojskowych, wszystkich operatorów, w tym przewoźników lotniczych, świadczących usługi w portach lotniczych, wszystkich podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa, którzy działają z terenów usytuowanych wewnątrz portu lotniczego lub poza terenem portu lotniczego i dostarczają towary lub świadczą usługi dla portów lotniczych. Zarówno rozporządzenie nr 2320/2002 jak i nr 300/2008 posługuje się podobnymi środkami do osiągnięcia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Ponadto w rozporządzeniu określono, nakaz wprowadzenia programów szczegółowych takich jak:

1. Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego - program ten określa obowiązki w zakresie wdrażania wspólnych podstawowych norm i opisuje środki wymagane w tym celu przez operatorów i podmioty.

2. Krajowy Program Kontroli Jakości - program ten umożliwia państwu członkowskiemu sprawdzanie jakości ochrony lotnictwa cywilnego w celu monitorowania przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Program Ochrony Portu Lotniczego - program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez operatora portu lotniczego w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, w którym znajduje się port lotniczy.

4. Program Ochrony Przewoźnika Lotniczego - program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez przewoźnika lotniczego w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, z którego terytorium świadczy on usługi.

---

<sup>253</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r, ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.U.EU L 355 2002), art. 1, 5.

5. Program Ochrony Podmiotu - program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez podmiot w celu przestrzegania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego w odniesieniu do działalności prowadzonej przez niego w tym państwie członkowskim<sup>254</sup>.

Poszczególne programy zostaną poddane analizie pod kątem przydatności w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego na dalszych etapach badawczych.

Z kolei, rozporządzenie nr 272/2009 przewiduje, ogólne środki mające uzupełnić wspólne podstawowe normy określone w załączniku do rozporządzenia nr 300/2008 m.in. w celu dopuszczenia metod kontroli bezpieczeństwa oraz rozszerzenia przedmiotów zakazanych. I tak, dozwolone metody kontroli bezpieczeństwa poszerzono w odniesieniu do: bezpieczeństwa osób; bezpieczeństwa bagażu kabinowego, przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami, poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego; bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, a także poczty przewoźnika powietrznego i materiałów przewoźnika powietrznego, które mają być załadowane do luku bagażowego statku powietrznego.

Rozszerzono kategorie przedmiotów zabronionych oraz dopuszczono metody sprawdzania pojazdów, sprawdzenia i przeszukania statków powietrznych pod kątem ochrony. Określono kryteria krytycznych części stref zastrzeżonych lotniska<sup>255</sup>.

Rozporządzenie 2015/1998 w swoich regulacjach porusza m.in. takie kwestie jak: ochrona portu lotniczego, w tym dostępu do strefy operacyjnej lotniska, dostępu do stref zastrzeżonych, wymogi dotyczące przepustek samochodowych. Wykaz przedmiotów zakazanych, ochrona statku powietrznego oraz kontrole pasażerów i bagażu. Ponadto reguluje kwestię szkolenia osób, które:

- wykonują czynności kontroli bezpieczeństwa,
- kontroli dostępu lub innych środków kontroli w zakresie ochrony w strefie zastrzeżonej lotniska lub sprawowania odpowiedzialności za prowadzenie tych kontroli,
- kontroli w innym miejscu niż strefa zastrzeżona lotniska, lub sprawowania odpowiedzialności za przeprowadzanie tych kontroli,

---

<sup>254</sup> 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.EU L 97 2008), art. 1, 2, 10, 11, 12, 13, 14.

<sup>255</sup> Szerzej: Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U.EU L 91 2009).

- osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego,
- posiadających przepustkę,
- zajmujących się ochroną statków powietrznych,
- osób innych niż pasażerowie wymagających dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska,
- personelu lotniskowego odpowiedzialnego za szkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa ładunku i poczty.

Dodatkowo w zakresie znajomości wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń, które ma na celu zdobycie przez te osoby odpowiednich kompetencji<sup>256</sup>.

Reasumując dotychczasowe rozważania, pod koniec XIX wieku rozpoczęto próby legislacyjne w normalizacji przepisów prawa lotniczego odpowiedzialnego m.in. za zwalczanie terroryzmu powietrznego. Poszczególne wchodzące w życie Konwencje wprowadzały nowe normy prawa lotniczego. Od nadania jurysdykcji państwom za przestrzeń powietrzną nad ich terytorium poprzez określenie przynależności statku powietrznego do danego państwa, aż do regulacji prawnych odnoszących się do kwestii problematyki terroryzmu w prawie karnym oraz regulacji umożliwiających zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Konwencja *o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r.*, zawiera zapis o powołaniu ICAO więc organizacji tworzącej międzynarodowe normy prawne umożliwiające zwalczanie terroryzmu powietrznego. Bezpośrednio przyczyniło się to do powstania konwencji karnych obowiązujących do dnia dzisiejszego, uzupełnionymi protokołami. Natomiast Konwencja Tokijska to przede wszystkim określenie państwa rejestracji statku powietrznego jako kompetentnego do wykonywania jurysdykcji wobec sprawców przestępstw popełnionych na pokładzie statku powietrznego oraz nadanie uprawnień dowódcy statku powietrznego. Z kolei, Konwencja Haska to już regulacje kwalifikujące bezprawne zagarnięcie statku powietrznego jako przestępstwo oraz ustanowienia obowiązku ścigania osób winnych popełnienia takiego przestępstwa. Co więcej zdefiniowanie stanu lotu statku powietrznego pozwoliło na

---

<sup>256</sup> Szerzej: *Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego* (Dz.U.EU L 299/1 2015).



rozszerzenie działania konwencji na statek powietrzny, który zgodnie z zapisem jest w stanie lotu choć fizycznie znajduje się jeszcze na ziemi.

Natomiast Konwencja Montrealska to już widoczne zmiany w legislacji, rozszerzenie zbioru czynów przestępczych kierowanych w statek powietrzny, w tym dokonanie aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie, niszczenie statku powietrznego będącego w służbie, umieszczenie lub spowodowanie umieszczenia w jakikolwiek sposób na statku powietrznym będącym w służbie urządzeń lub substancji niebezpiecznych oraz niszczenie statku. Ataki na urządzenia nawigacyjne oraz określenie przekazania fałszywych informacji stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie działaniem przestępczym. Zdefiniowanie służby statku powietrznego powodujące szersze objęcie statku powietrznego zapisami konwencji karnych.

Jednakże po przeprowadzonej analizie można wyróżnić istotne braki legislacyjne w konwencjach karnych. Małgorzata Polkowska wymienia liczne niedostatki w zapisach legislacyjnych oraz procedur wdrażania w zapisach formułując tezę, że Międzynarodowe konwencje do walki z terroryzmem tylko częściowo spełniły pokładane w nich nadzieje. Trudności w stosowaniu konwencji wynikają z kilku powodów. Pierwszym z nich jest kwestia braku wystarczającej ilości ratyfikacji konwencji przez państwa. Często zdarza się, iż dopiero wypadki terrorystyczne motywują dane państwo do przystąpienia do konwencji (tak było w odniesieniu do Włoch). Drugą słabością lotniczych konwencji karnych jest brak w nich wystarczających i skutecznych środków przymusu wobec państw, które nie stosują przyjętych zasad konwencji (np. Egipt). Trzecią bolączką jest brak definicji przestępstw terrorystycznych dokonanych z motywów politycznych (które często są motywem zbrodni). Wreszcie kary za przestępstwa nie są wystarczająco surowe i system kar nie jest prawidłowo nadzorowany przez państwa (dobrym wzorem jest tu konwencja o prawie morza z 1988r.)<sup>257</sup>.

Pewnym rozwiązaniem wymuszania na państwach poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie może być wprowadzenie międzynarodowych inspekcji technicznych, czyli innymi słowy audytów systemów bezpieczeństwa, które wzywają państwa do usunięcia ujawnionych braków. ICAO, jako organ międzynarodowy, powinien być uprawniona do dokładnego sprawdzania wdrażanych norm bezpieczeństwa i ochrony oraz do przeprowadzania regularnych inspekcji. Paul Wilkinson opowiada się za utworzeniem (*International Aviation Security Inspectorate*), Międzynarodowego Inspektoratu

---

<sup>257</sup> M. Polkowska, Międzynarodowe prawo lotnicze - publiczne i prywatne, s. 39, Źródło: <http://ateneum.edu.pl/assets/Dziedkanat/ELEARNING/Polkowska/ateneum-2014.doc> [dostęp: 19.11.2021].

Bezpieczeństwa Lotniczego, działającym pod auspicjami ICAO. Proponuje ustalić środki egzekwowania minimalnych standardów ICAO. Każdy kraj, który uparczywie nie dostosowywał swoich środków bezpieczeństwa do standardów ICAO, może zostać poddany sankcjom międzynarodowej społeczności lotniczej<sup>258</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że głównym determinantem tworzenia nowych lotniczych norm prawnych umożliwiających zwalczanie terroryzmu powietrznego były już zaistniałe akty terroru. Braki w regulacjach powinny być uzupełnione zapisami umożliwiającymi zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, z których wymienić należy:

- nowatorskie rozwiązania prawne w obecnym dynamicznym procesie rozwoju technologicznym, pozwalające wykrywać, zapobiegać i zwalczać nowe typy zagrożeń terroryzmu powietrznego,

- szczegółowe regulację odnoszące się do ataków terroru powietrznego nowej generacji jak np. wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do ataków na statek powietrzny lub infrastrukturę naziemną, ataków cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne i statki powietrzne w locie,

- odpowiednie zapisy umożliwiające tworzenie wyspecjalizowanych służb międzynarodowych oraz nadające im specjalne uprawnienia w wykrywaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów terroryzmu powietrznego,

- przepisów prawnych odnoszących się do tworzenia międzynarodowych organów powołanych w celu zbierania informacji, koordynowania działań oraz współpracy międzynarodowej w procesie zwalczania terroryzmu powietrznego,

- odpowiednich form prawnych zapobiegających jak i eliminujących zagrożenie użycia statku powietrznego do ataku terrorystycznego,

- nakładania na państwa strony obowiązku współdziałania organów krajowych w przeciwdziałaniu zagrożeniom terroryzmu powietrznego np. wymiany informacji, udzielania pomocy prawnej, współdziałania służb oraz wymiany doświadczeń.

### **3.2. Zwalczanie terroryzmu powietrznego w polskim prawodawstwie**

Decydenci Rzeczypospolitej Polskiej w procesie legislacyjny tworzą własne regulacje, odnoszące się do zwalczania terroryzmu powietrznego. Dodatkowo ratyfikacja konwencji karnych i protokołów ICAO, przynależność do Unii Europejskiej oraz innych organizacji

---

<sup>258</sup> P. Wilkinson, B. M. Jenkins, *Aviation terrorism and security*, Frank Cass Publisher, London 1999, s. 165.

międzynarodowych skutkują m.in. przenoszeniem, dostosowaniem i ujednoliceniem lotniczych przepisów krajowych do norm prawa międzynarodowego i wspólnotowego. Problematyka zwalczania terroryzmu powietrznego regulowana jest w aktach prawnych obowiązujących powszechnie, takich jak ustawy, rozporządzenia oraz akty prawa miejscowego, choć te ostatnie obowiązują jedynie na obszarze działania uprawnionego do ich wydania organu. Przepisy dotyczące problematyki terroryzmu powietrznego należą do dwóch gałęzi prawa: karnego i administracyjnego<sup>259</sup>.

W gałęzi Prawa Karnego należy zwrócić uwagę, iż literatura problemu zawiera określenie „lotnicze prawo karne” odnoszące się do przepisów zawartych w Polskim prawie karnym. Prawodawstwo polskie nie przewiduje osobnej ustawy karnej zawierającej lotnicze przepisy karne, pozwalające zwalczać terroryzm powietrzny. Natomiast lotniczym prawem karnym określa się normy prawne dotyczące ścigania i karania przestępstw i wykroczeń związanych z działalnością lotniczą<sup>260</sup>.

Podstawowym aktem polskiego prawodawstwa karnego jest ***Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny***, którego przepisy odnoszą się do zwalczania terroryzmu powietrznego stanowiąc, iż polską ustawę karną stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na polskim statku powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej. Kodeks Karny sankcjonuje również czyny terroryzmu powietrznego wymierzone w lotnictwo.

I tak, w art. 166. § 1 penalizuje, iż kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 15. Natomiast kto umieszcza na statku powietrznym urządzenie lub substancję zagrażającą bezpieczeństwu osób lub mieniu znacznej wartości, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Ponadto tej samej karze podlega sprawca, który niszczy, uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku urządzenie nawigacyjne albo uniemożliwia jego obsługę<sup>261</sup>. Wymienione przepisy karne mają zastosowanie do wytypowanych grup zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Kodeks karny nie zawiera skodyfikowanej definicji aktu terroryzmu powietrznego. Szcątkowo odnosi się do terroryzmu powietrznego ustanawiając, że Kto sprowadza katastrofę w ruchu powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu

---

<sup>259</sup> B. Janusz-Pawletta, *Podstawy prawne reagowania na zagrożenia terroryzmem lotniczym* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010, s. 61.

<sup>260</sup> J. Rajchel, *Bezpieczeństwo w porcie...*, op. cit., s. 91.

<sup>261</sup> *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny* (Dz.U. 2022, poz. 1138, 1726, 1855, 2339, 2600, 2023, poz. 289, 403, 818, 852, 1234, 1834, 1860, 1963), art. 5, 166, 167.

w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10. Zaostrza wymiar kary, gdy następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 15. Dodatkowo doprecyzowuje, że jeżeli sprawca działa nieumyślnie, a następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8<sup>262</sup>. Zaś art. 174 § 1 konkretyzuje, iż Kto sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8, a gdy sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. Co więcej ten Kto czyni przygotowania do przestępstwa, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3<sup>263</sup>.

Należy zwrócić uwagę, iż zapisy lotniczego prawa karnego w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego, zawierają jednoznaczne przepisy odnoszące się do grupy zagrożeń terrorystycznych statków powietrzny, natomiast pozostałe kwestie sankcjonowania karnego innych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz grupy zagrożeń terrorystycznych lotniczej infrastruktury naziemnej nie są w należyty sposób uwzględniane. Nie uwzględniono również np. sprowadzenia niebezpieczeństw w ruchu lotniczym poprzez wykorzystanie bezzałogowego statku powietrznego. Co więcej ataku cybernetycznego na lotnicze systemy informacyjne czy bezpośrednio na statek powietrzny w locie. Uwzględnienie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego powinno być priorytetowym działaniem prac legislatorów. Wydaje się, że efekt surowej i nieuchronnej kary może być argumentem odstraszającym.

Natomiast *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego* zawiera regulacje określające, że miejscowo właściwy do rozpoznania sprawy jest sąd, w którego okręgu popełniono przestępstwo. Ponadto doprecyzowano, że jeżeli przestępstwo popełniono na polskim statku powietrznym, a powyższy przepis nie może mieć zastosowania, właściwy jest sąd macierzystego portu statku<sup>264</sup>.

Ponadto art. 589b. § 1 uściśla, iż Pomoc prawna w postępowaniu przygotowawczym między polskimi organami uprawnionymi do prowadzenia tego postępowania oraz właściwymi organami państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub innego państwa jest

---

<sup>262</sup> *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny* (Dz.U. 2022, poz. 1138, 1726, 1855, 2339, 2600, 2023, poz. 289, 403, 818, 852, 1234, 1834, 1860, 1963), art. 173.

<sup>263</sup> *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny* (Dz.U. 2022, poz. 1138, 1726, 1855, 2339, 2600, 2023, poz. 289, 403, 818, 852, 1234, 1834, 1860, 1963), art. 174, 175.

<sup>264</sup> *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego* (Dz.U. 2022, poz. 1375, 1855, 2582, 2600, 2023, poz. 289, 535, 818, 1606, 1860), art. 31.

prowadzona, jeżeli pozwala na to umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, albo na zasadach wzajemności, może także polegać na wykonywaniu czynności śledztwa w ramach wspólnego zespołu śledczego. Przedmiotowy zespół, w ramach którego współpraca odbywa się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej można powołać w szczególności, gdy w toku prowadzonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej postępowania przygotowawczego w sprawie o przestępstwo o charakterze terrorystycznym sprawca działał lub następstwa jego czynu wystąpiły na terytorium innego państwa i zachodzi potrzeba wykonania czynności śledztwa na terytorium tego państwa lub z udziałem jego organu<sup>265</sup>.

Co więcej Kodeks Postępowania Karnego w art. 607 w., ustala, że gdy nakaz europejski dotyczy osoby niebędącej obywatelem polskim i okoliczność popełnionego czynu w świetle polskiego prawa nie stanowią przestępstwa, nie stanowi to przeszkody do wykonania nakazu europejskiego, o ile dotyczy on czynu zagrożonego w państwie jego wydania karą co najmniej 3 lat pozbawienia wolności albo czynu, za który może być orzeczony co najmniej w tym samym wymiarze inny środek polegający na pozbawieniu wolności, będącego przestępstwem: o charakterze terrorystycznym; przeciwko ochronie danych gromadzonych, przechowywanych, przetwarzanych lub przekazywanych w systemie informatycznym; bezprawnego pozbawienia człowieka wolności; uprowadzenia człowieka dla okupu; wzięcia lub przetrzymywania zakładnika; popełnionym z powodów narodowościowych, etnicznych, rasowych, wyznaniowych albo ze względu na bezwyznaniowość; porwania statku powietrznego; sabotażu<sup>266</sup>.

Regulacje upraszczają postępowania karne pomiędzy Rzeczpospolitą Polską, a poszczególnymi państwami objętymi wspólnymi umowami międzynarodowymi, powodując bardziej przejrzyste stosowanie przepisów, a zarazem łatwiejsze egzekwowanie procesu karnego. Wywierając skutek nieuchronności kary za ww. czyny przestępcze wymierzone w lotnictwo.

Podsumowując, kary zawarte w Kodeksie karnym powinny być dotkliwe i nieuchronne, aby skutecznie odstraszać i prowadzić do zaniechania przygotowań czy przeprowadzenia ataku terroryzmu wymierzonego w lotnictwo. Należy zaznaczyć, iż Kodeks Postępowania Karnego ma na celu kodyfikację procesu postępowania

---

<sup>265</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. 2022, poz. 1375, 1855, 2582, 2600, 2023, poz. 289, 535, 818, 1606, 1860), art. 589b, 589c.

<sup>266</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. 2022, poz. 1375, 1855, 2582, 2600, 2023, poz. 289, 535, 818, 1606, 1860), art. 607w.

w zwalczaniu terroryzmu powietrznego na poziomie karno-prawnym w polskim prawodawstwie przez m. in. określenie miejscowej właściwości sądu, pomocy prawnej w procesie przygotowawczym, współpracy między polskimi organami uprawnionym do prowadzenia postępowania, a właściwymi organami międzynarodowymi.

Natomiast w gałęzi prawa administracyjnego fundamentalnym aktem dedykowany lotniczym przepisom prawnym w zakresie zwalczania terroryzmu powietrznego jest *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*. Problem zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie, przede wszystkim bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statków powietrznych w czasie lotu wymaga szczegółowych regulacji, ponieważ nie można w tym czasie korzystać z ochrony i bezpośredniej pomocy policyjnych służb państwowych. Wymaga to ustanowienia odpowiednich uprawnień i obowiązków dowódcy statku powietrznego i innych członków załogi<sup>267</sup>. Dlatego też ustawa precyzuje oraz reguluje uprawnienia dowódcy statku powietrznego, który może wykorzystać je podczas każdorazowego przypadku wystąpienia zagrożeń terrorystycznych podczas lotu. I tak, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do: zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich normalnego zakresu obowiązków; wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.

Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego są zobowiązane wypełniać polecenia dowódcy, który ma prawo decydować o: zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego; zatrzymaniu osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na statku powietrznym albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, do czasu przekazania jej właściwym organom<sup>268</sup>.

Wyjątkiem od powyższych zasad są kompetencje funkcjonariuszy Straży Granicznej, które to w przypadku gdy nie jest możliwe podjęcie decyzji przez dowódcę, funkcjonariusz Straży Granicznej wchodzący w skład warty ochronnej na pokładzie statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka, w razie bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotu, zdrowia lub życia pasażerów lub członków załogi, w celu unieszkodliwienia osoby niebezpiecznej stosuje niezbędne środki, łącznie z użyciem środków przymusu

---

<sup>267</sup> J. Rajchel, *Bezpieczeństwo w porcie...*, op. cit., s. 88.

<sup>268</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 115.

bezpośredniego i broni palnej<sup>269</sup>. Zapewnienie warty ochronnej pełnionej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej jest obowiązkiem przewoźnika lotniczego, w przypadku, gdy wykonuje loty określone przez Prezesa Urzędu jako loty wysokiego ryzyka<sup>270</sup>.

Ustawa odnosi się również do bezzałogowych statków powietrznych, który to może zostać zniszczony, unieruchomiony albo nad jego lotem może zostać przejęta kontrola, w przypadku, gdy przebieg lotu lub działanie bezzałogowego statku powietrznego stwarza uzasadnione podejrzenie, że może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego. Do zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem są uprawnieni funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej, strażnicy Straży Marszałkowskiej, żołnierze Żandarmerii Wojskowej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz pracownicy specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych<sup>271</sup>. Należy zwrócić uwagę, że ustawa odsyła do innych aktów prawnych precyzując, iż ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa oraz bezpieczeństwu osób i mienia w związku z jego działalnością podlega odrębnym ustawom, umowom i przepisom międzynarodowym oraz szczególnym przepisom Prawa lotniczego<sup>272</sup>.

W ocenie Jana Rajchela *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* „stanowi swoistą „konstytucję lotniczą” uwzględniając w swojej materii także historie porwań statków powietrznych, akty sabotażu przeciwko samolotom cywilnym i portom lotniczym oraz inne akty terroryzmu międzynarodowego”. Podkreśla również, że „nasilanie się działań terrorystycznych może w najbliższej przyszłości wymusić na polskim ustawodawstwie ponowne zmiany przepisów prawa lotniczego”<sup>273</sup>.

W aspekcie zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego ustawa zawiera zapisy, które m.in.: przewidują działanie Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego; ustalają Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz wydanie rozporządzenia dotyczącego organizacji, działań zapobiegawczych, działań w przypadkach bezprawnej ingerencji,

---

<sup>269</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 115.

<sup>270</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186a.

<sup>271</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 126a.

<sup>272</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186.

<sup>273</sup> J. Rajchel, *Bezpieczeństwo w porcie...*, op. cit., s. 87-88.

współpracy organów i służb jak również wykonywania kontroli przewożonych osób i towarów; nakazują realizowanie programów ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych oraz państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

Należy zwrócić uwagę na obszerny dział IX poświęcony w całości ochronie lotnictwa, z którego w aspekcie zwalczania zagrożeń mogących bezpośrednio spowodować niebezpieczeństwo na statek powietrzny w locie, przyznanie uprawnień Straży Granicznej w zakresie samodzielnego podejmowania działań polegających na:

- obserwacji i rejestrowania funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa,
- kontrolowania liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska,
- niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska,
- niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach,
- dokonywania kontroli posiadanych certyfikatów, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa,
- niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.

Warto podkreślić, że Służba Ochrony Lotniska uzyskuje możliwości prowadzenia czynności w zapewnieniu bezpieczeństwa na obszarze lotniska m.in. poprzez kontrole bezpieczeństwa, ochronę osób i mieni. Ponadto wykonuje powierzone zadania zarządzającego lotniskiem oraz współpracuje podczas wykonywaniu tych zadań z właściwymi służbami lub organami.

Należy również zwrócić uwagę, iż określono obowiązek przekazywania Prezesowi Urzędu, informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego też aktu przez organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą. Wyznaczono odpowiednio Ministra do spraw transportu, który w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program



Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym m.in. organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji. Współpracy, w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych<sup>274</sup>.

Podsumowując, *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze* jest obszernym aktem prawnym w całości poświęconym przepisom lotniczym. W aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego, odnosi się do aktów bezprawnej ingerencji, wykorzystania bezzałogowego statku powietrznego do ataku terrorystycznego jednocześnie nadając uprawnienia poszczególnym służbom do zniszczenia takiego też bezzałogowego statku powietrznego. Należy zaznaczyć, że z ustawy bezpośrednio wynikają kompetencje Służby Ochrony Lotniska oraz Straży Granicznej, której funkcjonariusze pełnią wart ochronne na pokładach statków powietrznych. Natomiast w obecnej ustawie brak jest nawet ogólnych regulacji dotyczących zagrożeń cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne.

Przechodząc do *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej*, która porządkuje takie kwestie jak zwalczanie terroryzmu powietrznego w formie użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych. I tak, statek powietrzny typu Renegade należy rozumieć jako cywilny statek powietrzny, który przekroczył powietrzną granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia i nie zastosował się do wezwań oraz może być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym<sup>275</sup>.

W domenie wojskowej wymienione zezwolenie, wydawane jest przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych i dotyczy przekroczenie granicy państwowej i lotu obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej<sup>276</sup>. Natomiast wezwania kierowane do statku powietrznego określa ustawa. Zatem obcy wojskowy statek powietrzny, który przekroczył granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez przedmiotowego zezwolenia lub niezgodnie z warunkami tego zezwolenia oraz obcy

---

<sup>274</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186b, 186b, 186f, 186g, 187.

<sup>275</sup> *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18bb.

<sup>276</sup> *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18a.

cywilny statek powietrzny, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z przepisami *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* lub umowami międzynarodowymi, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym do:

- opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej,
- odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu,
- lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku,
- wykonania innych poleceń, mających na celu zaprzestanie naruszania przestrzeni powietrznej<sup>277</sup>.

Uwzględniając powyższe, *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* poprzez zawartą procedurę, określa tryb postępowania oraz metody, które mogą być wykorzystane do zwalczania terroryzmu powietrznego typu użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych.

Zatem gdy statek powietrzny nie zastosuje się do wezwań i poleceń może być:

- przechwycony<sup>278</sup>,
- ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący, a w przypadku dalszego niestosowania się do wezwania - zniszczony,
- zniszczony w sytuacji, gdy jest użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym<sup>279</sup>.

Należy zaznaczyć, iż powyższa procedura jest stosowana również do obcego cywilnego statku powietrznego z zastrzeżeniem spełnienia łącznie następujące przesłanki: z okoliczności zdarzenia wynika, że obcy cywilny statek powietrzny zostanie wykorzystany jako środek ataku o charakterze terrorystycznym; atakowi temu nie można zapobiec za pomocą innych dostępnych środków; obcy cywilny statek powietrzny nie posiada żadnych osób na pokładzie lub na jego pokładzie znajdują się wyłącznie osoby

---

<sup>277</sup> *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18b.

<sup>278</sup> Podczas przechwycenia wykorzystany jest wojskowy statek powietrzny. Przechwycenie polega na identyfikacji statku powietrznego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku. Statek przechwytyjący należy rozumieć jako wojskowy statek powietrzny wydzielony z Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub państwa Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, który wykonuje zadania nadzoru przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. Źródło: *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18b, 18bc.

<sup>279</sup> *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18b.

zamierzające użyć tego statku jako środka ataku o charakterze terrorystycznym<sup>280</sup>.

Decyzję o zastosowaniu środków, podejmuje Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych. Warto podkreślić, że Wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego zakwestionowana została regulacja, która przewidywała możliwość zniszczenia pasażerskiego statku powietrznego, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa oraz uznania przez organ dowodzenia obroną powietrzną, iż dany statek został użyty do działań sprzecznych z prawem w szczególności do dokonania ataku terrorystycznego<sup>281</sup>.

Podsumowując należy zaznaczyć, iż ustawa obszernie reguluje kwestie typu zagrożenia użycie statków powietrznych do ataków terrorystycznych. Wydaje się, że regulacje w tej kwestii nie budzą wątpliwości.

Kolejne regulacje prawne odnoszące się do zwalczania terroryzmu powietrznego zawarte są w *Ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*. Ustawa przede wszystkim określa, że ABW odpowiada za zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym. Wskazuje, iż Minister właściwy do spraw wewnętrznych odpowiada za przygotowanie do przejmowania kontroli nad zdarzeniami o charakterze terrorystycznym w drodze zaplanowanych przedsięwzięć, reagowanie w przypadku wystąpienia takich zdarzeń oraz odtwarzanie zasobów przeznaczonych do reagowania na te zdarzenia. Co więcej, w celu realizacji zadania ABW z zachowaniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych, prowadzi wykaz zawierający informacje o:

- osobach podejmujących działalność na rzecz organizacji terrorystycznych lub organizacji związanych z działalnością terrorystyczną lub członkach tych organizacji,
- poszukiwanych osobach prowadzących działalność terrorystyczną lub osobach podejrzewanych o popełnienie przestępstw o charakterze terrorystycznym,
- osobach, wobec których istnieje uzasadnione podejrzenie, że mogą prowadzić działania zmierzające do popełnienia przestępstwa o charakterze terrorystycznym, w tym o osobach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- osobach uczestniczących w szkoleniach terrorystycznych lub podejmujących podróże w celu popełnienia przestępstwa o charakterze terrorystycznym<sup>282</sup>.

---

<sup>280</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18bf.

<sup>281</sup> Wyrok z 30 września 2008 r., K 44/07, *Możliwość zestrzelenia samolotu pasażerskiego w sytuacji niebezpieczeństwa użycia go do działań sprzecznych z prawem oraz zagrożenia bezpieczeństwa państwa*, Źródło: Trybunał Konstytucyjny, [https://trybunal.gov.pl/fileadmin/content/omowienia/K\\_44\\_07\\_PL.pdf](https://trybunal.gov.pl/fileadmin/content/omowienia/K_44_07_PL.pdf) [dostęp: 09.11.2021].

<sup>282</sup> Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 3, 6.

Ustawa nadaje uprawnienia kierującemu działaniami podczas zdarzenia o charakterze terrorystycznego, który jeżeli jest to uzasadnione sytuacją na miejscu zdarzenia, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa osób i mienia, w zakresie oraz na czas niezbędny do skutecznego prowadzenia działań antyterrorystycznych:

- zarządza ewakuacją osób lub mienia z miejsca zdarzenia o charakterze terrorystycznym i z jego otoczenia do wskazanego miejsca, obiektu lub obszaru,
- wstrzymuje albo ogranicza ruch pieszych, wprowadza zakaz przebywania osób postronnych w miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym i w jego pobliżu,
- zażąda od organu kierującego ruchem lotniczym wstrzymania albo ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku będącym miejscem zdarzenia o charakterze terrorystycznym<sup>283</sup>.

Podsumowując, ustawa wskazuje ABW jako podmiot uprawniony za zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym. Ponadto nadaje dodatkowe uprawnienia kierującemu działaniami na miejscu ataku terrorystycznego, w tym prawo do zarządzania ewakuacją osób lub mienia, wstrzymywania albo ograniczenia ruchu pieszych oraz wprowadzania zakazu przebywania osób. Co więcej, otrzymuje uprawnienia do wstrzymania albo ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku. Warto podkreślić, iż kierujący działaniami na miejscu ataku terrorystycznego powinien posiadać informacje o rzeczywistym stanie zagrożenia i podejmować decyzje bez zbędnej zwłoki, a ustawa nadaje mu takie kompetencje.

Następnie aspekty prawne zwalczania terroryzmu powietrznego zawarte są w *Ustawie z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*, z których należy wyróżnić po pierwsze, wymóg sporządzania raportów o zagrożeniach przez ministrów kierujących działaniami administracji rządowej, kierowników urzędów centralnych oraz wojewodów na potrzeby Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego. Koordynację przygotowania Raportu w części dotyczącej zagrożeń o charakterze terrorystycznym, mogących doprowadzić do sytuacji kryzysowej zapewnia Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, a w części dotyczącej zagrożeń cyberbezpieczeństwa mogących doprowadzić do sytuacji kryzysowej – Pełnomocnik Rządu do spraw Cyberbezpieczeństwa<sup>284</sup>. Po drugie, na podstawie zapisów ustawy tworzy się Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, będące państwową jednostką budżetową podległą Prezesowi Rady Ministrów. Co więcej, ustala się, że Centrum zapewnia obsługę Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów, Zespołu i ministra właściwego do spraw

---

<sup>283</sup> Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 20. 1.

<sup>284</sup> Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. 2023, poz. 122), art. 5a.

wewnętrznych w sprawach zarządzania kryzysowego oraz pełni funkcję krajowego centrum zarządzania kryzysowego.

Do zadań Rządowego Centrum Bezpieczeństwa w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego należy: współdziałanie z podmiotami, komórkami i jednostkami organizacyjnymi Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej oraz innych organizacji międzynarodowych, odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe i ochronę infrastruktury krytycznej; realizacja zadań z zakresu zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym; współdziałanie z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym<sup>285</sup>.

Należy podkreślić, że ustawa porusza kwestie bezpieczeństwa cybernetycznego, wprowadza wymóg sporządzania raportów zagrożeń cybernetycznych. Natomiast kompetencje w przygotowaniu raportów należą do Pełnomocnik Rządu do spraw Cyberbezpieczeństwa. Przy tak dynamicznym rozwoju technicznym, a zarazem mogących występować zagrożeniach atakami cybernetycznymi na lotnictwo, kwestia rozpoznawania jest niezmiernie istotna. Dodatkowo na podstawie przedmiotowej ustawa tworzy się Rządowe Centrum Zarządzania Kryzysowego, odpowiedzialne za współdziałanie z partnerami zagranicznym i krajowymi poprzez m.in. wymianę informacji i doświadczeń, które mogą prowadzić do podejmowania skutecznych działań w zapobieganiu, przeciwdziałaniu i usuwania skutków ataków terroryzmu powietrznego.

Z kolei, z *Ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej* wymienić należy jedynie regulacje legitymizującą wykorzystanie broni palnej w przypadku konieczności podjęcia działania, którego celem jest zniszczenie lub unieruchomienie bezzałogowego statku powietrznego z zastrzeżeniem tylko przypadków określonych w *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*<sup>286</sup>. Przedmiotowe uprawnienie przysługuje wybranym podmiotom odpowiedzialnym za zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce.

Reasumując dotychczasowe rozważania, dokonano przeglądu i analizy polskich aktów prawa karnego i administracyjnego w kontekście współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego i ich zwalczania. Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż w polskim prawodawstwie karnym regulacje generalnie odnoszą się do sankcjonowania aktów

---

<sup>285</sup> Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. 2023, poz. 122), art. 10.

<sup>286</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz.U. 2023, poz. 202, 547, 1053, 1088, 1489, 1963), art. 47.

terroryzmu powietrznego. Dlatego też w analizie prawa karnego odniesiono się do grup terroryzmu powietrznego, a w prawie administracyjnym do typów zagrożeń terroryzmu powietrznego. W opinii Jana Raichela „w polskim prawie lotniczym przepisy karne ograniczają się w zasadzie do przestępstw i wykroczeń przeciwko określonym nakazom i zakazom zawartym w tym prawie”<sup>287</sup>. Natomiast Tadeusz Compa i Krzysztof Załęski oceniają, że „problemów prawnych związanych z walką z terroryzmem w lotnictwie jest znacznie więcej, mają one charakter ogólny i odnoszą się najczęściej do generalnych zagadnień terroryzmu. (...). Poza wewnętrznymi problemami prawnymi i prawem obowiązującym w Polsce, pozostaje jeszcze konieczność realizacji przepisów międzynarodowych, dotyczących przeciwdziałania terroryzmowi powietrznemu. Możliwe zagrożenie terrorystyczne dla Polski każą zastanowić się nad szerszą legislacją w tym zakresie. Dobre prawo jest najważniejszym orężem w walce z terroryzmem, zwłaszcza powietrznym. Nie ulega wątpliwości, że prawo musi nadążać za rozwojem sytuacji, za zagrożeniami, w takim stopniu i w takim zakresie, aby ułatwić skuteczną walkę z terroryzmem, a nie w przysłowiowy sposób wiązać ręce odpowiedzialnym służbom, jak to często ma jeszcze miejsce”<sup>288</sup>. Powyższe tezy autorów należy uzupełnić aspektem kodyfikacji prawa karnego, które powinno określać wysokie zagrożenia pozbawienia wolności i surowy wymiar kary dla sprawcy popełniających czyn zabroniony wobec statkowi powietrznemu oraz nieuchronność jej wykonania tak, aby skutecznie odstraszać potencjalnych terrorystów, a przynajmniej tych, którzy z pobudek, medialnych, chęci uzyskania korzyści mogą dopuścić się przygotowań lub popełnienia fizycznego aktu terrorystycznego jak i ataku cybernetycznego na lotnictwo.

Jednocześnie należy podkreślić, że nastąpił dynamiczny rozwój zagrożeń związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi, które wypełnione materiałem wybuchowym mogą być użyte do ataku na statek powietrzny w locie, jak i tych znajdujących się na terenie portu lotniczego, lotniska i obiektów naziemnych oraz cyberataków niosących zagrożenia dla lotniczych systemów informatycznych. Trendy rozwojowe współczesnych zagrożeń powinny wpływać na decydentów i legislację determinując ich do wcielania w życie odpowiednich regulacji prawnych, pozwalających zwalczać zagrożenia oraz umożliwiać przeciwdziałanie nowym typom ataków terroryzmu powietrznego.

Ponadto należy stwierdzić, że z niedostatków polskiego prawodawstwa dotyczącego kwestii zwalczania terroryzmu powietrznego jest:

---

<sup>287</sup> J. Rajchel, *Bezpieczeństwo w porcie...*, op. cit., s. 94.

<sup>288</sup> T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie...*, op. cit., s. 109-110.

- brak skonkretyzowanych regulacji dotyczących zwalczania zagrożeń ataków cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne,
- rozproszenie przepisów pozwalających zwalczać terroryzm powietrzny po wielu aktach prawnych polskiego ustawodawstwa,
- brak kompleksowego aktu prawnego zawierającego przepisy umożliwiające zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Zebranie aspektów prawnych obnoszących się bezpośrednio do zagrożeń terrorystycznych wymierzonych w lotnictwo oraz ich zwalczania, a zarazem kompetencji służb w ich zwalczaniu w Ustawie Prawo lotnicze. Powinno spowodować transparentność zawartych przepisów oraz łatwiejszy i dynamiczny proces wprowadzania nowelizacji legislacyjnych i dopasowaniu nowych przepisów do aktualnych wyzwań oraz trendów rozwojowych współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w dynamicznym procesie rozwoju lotnictwa. Podstawą zwalczania terroryzmu powietrznego powinny być fazy: rozpoznawania, przeciwdziałania, zapobiegania, zwalczania oraz odbudowy.`

Natomiast z aspektów, które pozwalają zwalczać ataki terroryzmu powietrznego w polskim lotniczym prawie karnym i administracyjnym jest:

- określenie miejscowej właściwości sądu,
- pomoc prawna w procesie przygotowawczym, współpraca międzynarodowa pomiędzy polskimi organami uprawnionym do prowadzenia postępowania, a właściwymi organami międzynarodowymi,
- sankcjonowanie karne aktów bezprawnej ingerencji,
- nadanie uprawnień służbą do przejęcia kontroli lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego,
- regulacje odnoszące się do zwalczania statku powietrznego typu Renegade,
- wskazanie ABW jako podmiotu odpowiedzialnego za zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym,
- nadanie uprawnień kierującemu działaniami na miejscu ataku terrorystycznego, w tym prawo do zarządzania ewakuacją, wstrzymywania albo ograniczenia ruchu pieszych, wprowadzania zakazu przebywania osób oraz wstrzymania albo ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku.

### **3.3. Przepisy prawne dotyczące użycia wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego**

Celem tego podrozdziału jest analiza polskich regulacji prawnych dotyczących wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego. Terroryzm powietrzy jest zjawiskiem wieloaspektowym, a jego oddziaływanie na lotnictwo jest niebywale szkodliwe. Wydaje się, że prowadzone działania w zwalczaniu terroryzmu powietrznego muszą być podejmowane przez szereg wyspecjalizowanych służb, a regulacje prawne umożliwiające im zwalczanie powinny być tak skodyfikowane, aby predysponować współpracę między tymi służbami, w tym współpracę cywilno-wojskową oraz ciągle udoskonalanie procedur w zwalczaniu ataków terroru. Należy zaznaczyć, iż w tym wieloaspektowym, złożonym oraz skomplikowanym procesie zwalczania terroryzmu powietrznego przepisy prawne muszą być spójne, zrozumiałe oraz wzajemnie niewykluczające się.

Z analizy literatury przedmiotu oraz aktów normatywnych wynika, że zadania zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce realizują: służby specjalne<sup>289</sup>, Straż Graniczna (SG), Policja, Siły Zbrojne RP (SZ RP), Służba Ochrony Lotniska (SOL), Państwowa Straż Pożarna (PSP) oraz Państwowe Ratownictwo Medyczne (PRM). Powyższe służby, straż i podmioty ratownicze funkcjonują i realizują zadania w oparciu o podstawy prawne zawarte w obowiązujących ich ustawach, rozporządzeniach i innych branżowych dokumentach normatywnych. Podlegają różnym resortom, organom oraz instytucjom państwowym i w codziennym działaniu realizują zadania w zakresie właściwym i niezbędnym dla danego resortu, instytucji czy organu. Natomiast w ramach zwalczania terroryzmu powietrznego realizują swoje zadania w określonym zakresie, w zależności od rodzaju zagrożenia, według potrzeb i zgodnie z decyzjami stosownego decydenta. Każdy z powyższych podmiotów realizuje zadania zwalczania terroryzmu powietrznego stosownie do jego przeznaczenia, posiadanego sprzętu i zasobów ludzkich. Do przedmiotowych zadań w zakresie zwalczania terroryzmu powietrznego zaliczyć należy: monitorowanie zagrożeń terroryzmem powietrznym, pozyskiwanie i analizowanie informacji dotyczących tych zagrożeń, ochronę bezpieczeństwa użytkowników statków

---

<sup>289</sup> Służby specjalne - instytucje pozyskujące i chroniące informacje kluczowe dla bezpieczeństwa i państwa poprzez działalność operacyjno-rozpoznawczą, głównie o charakterze niejawnym. Przeważnie są to służby związane z wywiadem i kontrwywiadem. Źródło: J. Pawłowski, B. Zdrodowski, M. Kuliczkowski, *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2020, s. 206-207.



powietrznych oraz ochronę obiektów i urządzeń infrastruktury lotniczej. Przeciwdziałanie zagrożeniom atakami terrorystycznymi i likwidowanie czynnika sprawczego tych ataków, a ponadto realizacja działań ratowniczych wynikających z ataków terrorystycznych.

Zgodnie z *Ustawą z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* do służb specjalnych w Polsce zalicza się: Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), Agencję Wywiadu (AW), Służbę Kontrwywiadu Wojskowego (SKW), Służbę Wywiadu Wojskowego (SWW) oraz Centralne Biuro Antykorupcyjne (CBA). Jednakże należy zauważyć, że Centralne Biuro Antykorupcyjne jest służbą specjalną powołaną do zwalczania korupcji w życiu publicznym i gospodarczym, w szczególności w instytucjach państwowych i samorządowych, a więc konsekwentnie użyteczność tej służby w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego jest marginalna.

**Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego** w ustawodawstwie polskim jest główną służbą specjalną, realizującą zadania związane z zwalczaniem terroryzmu powietrznego. Na podstawie *Ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu*, ABW zwalcza szeroko pojęty terroryzm, w tym terroryzm powietrzny m.in. poprzez rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw terroryzmu oraz innych przestępstw godzących w bezpieczeństwo państwa<sup>290</sup>.

W ramach realizacji powyższego zadania funkcjonariusze ABW, posiadają kompetencje do dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży i sprawdzania ładunków w miejscach odprawy podróżnych, środkach transportu powietrznego, w razie istnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary lub w związku z realizacją zadań. Przeglądanie zawartości bagaży lub sprawdzanie ładunków w miejscach odprawy podróżnych lub w środkach transportu powietrznego polega na: wzrokowej i manualnej kontroli zawartości bagaży lub ładunków, w tym manualnym sprawdzeniu ładunków, elementów konstrukcyjnych bagaży oraz znajdujących się w nich przedmiotów; sprawdzeniu bagaży i ładunków z wykorzystaniem psa służbowego lub wykorzystaniem środków technicznych niezbędnych do wykrywania materiałów i urządzeń zabronionych, w szczególności broni i materiałów wybuchowych<sup>291</sup>.

---

<sup>290</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 1, 5.

<sup>291</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 23, 23b.

Ustawa nadaje uprawnienia funkcjonariuszom ABW do zwalczania aktów terroryzmu wymierzonych w systemy i sieci teleinformatyczne, które są niezwykle istotne dla bezpieczeństwa powietrznego. W celu zapobiegania i przeciwdziałania oraz zwalczania zdarzeń o charakterze terrorystycznym dotyczących istotnych z punktu widzenia ciągłości funkcjonowania państwa systemów teleinformatycznych organów administracji publicznej lub sieci teleinformatycznych, lub danych przetwarzanych, w tych systemach oraz zapobiegania i wykrywania przestępstw o charakterze terrorystycznym, w tym obszarze oraz ścigania ich sprawców ABW może: przeprowadzać ocenę bezpieczeństwa tych systemów teleinformatycznych; wdrażać w tych podmiotach system wczesnego ostrzegania o zagrożeniach występujących w sieci Internet; w przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu zdarzenia o charakterze terrorystycznym dotyczącego systemów lub danych, Szef ABW może żądać od podmiotów, przedstawienia informacji o budowie, funkcjonowaniu oraz zasadach eksploatacji posiadanych systemów teleinformatycznych, w celu zapobiegania, reagowania na zdarzenia o charakterze terrorystycznym dotyczących systemów lub danych, a także zapobiegania i wykrywania przestępstw o charakterze terrorystycznym, w tym obszarze oraz ścigania ich sprawców<sup>292</sup>.

Przedmiotową ocenę bezpieczeństwa systemów teleinformatycznych, ABW realizuje zgodnie z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2016 r. w sprawie przeprowadzania oceny bezpieczeństwa związanej z zapobieganiem zdarzeniom o charakterze terrorystycznym*. Wykonywanie czynności polegają na: pasywnym zbieraniu informacji (zbieranie w sieci Internet informacji związanych z funkcjonowaniem systemu, wpływających na jego bezpieczeństwo); półpasywnym zbieraniu informacji (zbieranie w systemie informacji związanych z funkcjonowaniem tego systemu, wpływających na jego bezpieczeństwo, na zasadach właściwych dla użytkownika tego systemu); aktywne zbieranie informacji (zbieranie w systemie informacji związanych z funkcjonowaniem tego systemu, wpływających na jego bezpieczeństwo, w sposób przekraczający uprawnienia użytkownika systemu); identyfikacja podatności architektury systemu i usług sieciowych (podejmowanie czynności mających na celu identyfikację podatności oraz informacji na temat architektury systemu udostępnionych przez podmiot zarządzający systemem)<sup>293</sup>.

---

<sup>292</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 32a, 32aa, 32b.

<sup>293</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2016 r. w sprawie przeprowadzania oceny bezpieczeństwa związanej z zapobieganiem zdarzeniom o charakterze terrorystycznym (Dz.U. 2016, poz. 1076), § 3.

Koleją kwestią są uprawnienia ABW odnośnie zwalczania bezzałogowego statku powietrznego przez funkcjonariuszy wykonujących zadania w zakresie ochrony, w granicach chronionych obszarów i obiektów. Funkcjonariusze mają prawo do zniszczenia, unieruchomienia lub przejścia kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego, w tym modelu latającego – jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa chronionych urządzeń, a także obszarów, obiektów oraz przebywających w nich osób<sup>294</sup>. Należy podkreślić, że funkcjonariusze ABW nie ochraniają statków powietrznych w portach lotniczych i lotniczej infrastruktury naziemnej, więc konsekwentnie przedmiotowe uprawnienia mogą mieć jedynie marginalne zastosowanie w zwalczaniu terroryzmu powietrznego. Jednakże celowym wydaje się, aby powyższe uprawnienie posiadali funkcjonariusze Straży Granicznej, którzy wykonują swoje ustawowe zadania w portach lotniczych i poprzez nadanie im dodatkowych uprawnień mogą być odpowiedzialni za zwalczanie bezzałogowych statków powietrznych na terenie lotnisk.

Natomiast zgodnie z *Ustawą z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa* Szef ABW prowadzi Zespół Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego (CSIRT GOV), który jest właściwy w zakresie incydentów związanych ze zdarzeniami o charakterze terrorystycznym, działa na poziomie krajowym, jest jednym z elementów Krajowego Systemu Cyberbezpieczeństwa do, którego zadań należy m.in.: monitorowanie zagrożeń cyberbezpieczeństwa i incydentów na poziomie krajowym; szacowanie ryzyka związanego z ujawnionym zagrożeniem cyberbezpieczeństwa oraz zaistniałymi incydentami; przekazywanie informacji dotyczących incydentów i ryzyka podmiotom krajowego systemu cyberbezpieczeństwa; wydawanie komunikatów o zidentyfikowanych zagrożeniach cyberbezpieczeństwa; reagowanie na zgłoszone incydenty<sup>295</sup>.

Zespół Reagowania na incydenty Bezpieczeństwa komputerowego rozpoznaje, zapobiega i wykrywa zagrożenia, które mogą być wymierzone w lotnicze systemy informatyczne, statki powietrzne oraz lotniczą infrastrukturę naziemną. Dodatkowo wypracowane przez Zespół wnioski z badań lotniczych systemów informatycznych mogą być użyte do doskonalenia tych systemów. Jednocześnie eksperci i pracownicy lotniczych

---

<sup>294</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 43.

<sup>295</sup> Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz.U. 2023, poz. 913, 1703), art. 2, 26, 27.

systemów informatycznych mogą współpracować z Zespołem w zakresie rozwiązań edukacyjnych w obszarze cyberbezpieczeństwa.

Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w ramach współpracy międzynarodowej wykonuje zadania punktu kontaktowego do wymiany danych z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw, szczególnie w zapobieganiu i zwalczaniu terroryzmu<sup>296</sup>. Zgodnie z *Ustawą z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* ABW w ramach współpracy, stosownie do potrzeb, przekazuje informacje, w postaci bieżących analiz stanu zagrożenia zdarzeniem o charakterze terrorystycznym m.in. podmiotom i służbom specjalnym oraz innym organom administracji publicznej. Jednocześnie zgodnie z przedmiotową ustawą, Szef ABW odpowiada za zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym i w przypadku powzięcia informacji o możliwości wystąpienia takowego zdarzenia zagrażającego m.in. infrastrukturze krytycznej, życiu lub zdrowiu ludzi, mieniu w znacznych rozmiarach może wydawać polecenia organom i podmiotom zagrożonym tymi zdarzeniami w podejmowaniu działań w przeciwdziałaniu zagrożeniom, usunięcia ich albo minimalizację ryzyka. Jak również przekazywać im informacje niezbędne do tego celu. Ponadto w celu zapobiegania zdarzeniom o charakterze terrorystycznym Szef ABW może uzyskać dostęp do danych i informacji zgromadzonych w rejestrach publicznych i ewidencjach prowadzonych m.in. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego<sup>297</sup>.

Ponadto w *Ustawie z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* zobowiązano organy administracji rządowej, organy samorządu terytorialnego, instytucje państwowe oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej, do współdziałania z Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencją Wywiadu, a w szczególności udzielania pomocy w realizacji zadań Agencji<sup>298</sup>.

Podsumowując zakres ustawowych regulacji umożliwiających użycie ABW w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego jest szeroki i dotyczy rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania zagrożeń terroryzmu powietrznego. Pozyskane przez ABW informacje dotyczące źródeł zagrożeń, potencjalnych grup terrorystycznych, jak i planowanych sposobów przeprowadzenia ataków terrorystycznego na statki

---

<sup>296</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 5.

<sup>297</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 3, 4, 6, 11.

<sup>298</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 10.

powietrzne, lotnicze systemy informatyczne czy lotniczą infrastrukturę naziemną, umożliwiają nie tylko likwidację czynnika sprawczego tych ataków, ale również doskonalenie systemu bezpieczeństwa powietrznego państwa.

Podkreślić należy, że uprawnienia funkcjonariuszy ABW do kontrolowania podróży oraz bagażu w portach i środkach transportu lotniczego, uprawnienia dotyczące zwalczaniu aktów terroryzmu wymierzone w lotnicze systemy informatyczne i możliwości przeprowadzania oceny bezpieczeństwa tych systemów są ważnym elementem ustawodawczym w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego. Jednocześnie wydaje się celowym, aby właściciel lotniczych systemów informatycznych był zobowiązany do zgłaszania wniosków ABW dotyczących sprawdzenia i certyfikacji przez CSIRT GOV nowych elementów lotniczych systemów informatycznych czy ich udoskonaleń, przed wprowadzeniem ich do użytkowania. Ponadto, wątpliwości budzi marginalnie potraktowanie i bez czytelnego charakteru w ustawach i rozporządzeniach wykonawczych, problematyki organizacji współdziałania ABW z innymi podmiotami uczestniczącymi w zwalczaniu terroryzmu powietrznego. Należy podkreślić, że zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu wymaga zaangażowania wielu różnorodnych podmiotów, co jednocześnie wymusza precyzyjne określenie delegacji prawnych umożliwiających skuteczne użycie ABW w zwalczaniu terroryzmu powietrznego.

**Agencja Wywiadu** zgodnie z *Ustawą z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* jest służbą specjalną właściwą w sprawach ochrony bezpieczeństwa zewnętrznego państwa. Do ustawowych zadań agencji użytecznych w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego należy przede wszystkim rozpoznawanie międzynarodowego terroryzmu, ekstremizmu oraz międzynarodowych grup przestępczości zorganizowanej. Co więcej, rozpoznawanie, przeciwdziałanie i zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym wymierzonym przeciwko obywatelom lub mieniu Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa, z wyłączeniem zdarzeń o charakterze terrorystycznym wymierzonych przeciwko personelowi lub mieniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej<sup>299</sup>.

Warto podkreślić, iż w kompetencjach Szef Agencji w zakresie swojej właściwości i w celu realizacji zadań Agencji należy podejmowanie współdziałania z właściwymi organami i służbami innych państw. Analogicznie jak w przypadku ABW ustawa nakłada obowiązek współpracy organów administracji rządowej, organów samorządu terytorialnego,

---

<sup>299</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 6.

instytucji państwowych oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej do współdziałania z AW, a w szczególności udzielania pomocy w realizacji zadań Agencji<sup>300</sup>. Z powyższego obowiązku ustawowego wynika, że organy administracji rządowej przekazują Szefowi AW informacje istotne dla bezpieczeństwa zewnętrznego m.in. dotyczące międzynarodowego terroryzmu i ekstremizmu oraz międzynarodowych grup przestępczości zorganizowanej<sup>301</sup>. Na podstawie ustawy AW współdziała z krajowymi jednostkami odpowiedzialnymi za zapobieganie zagrożeniom terrorystycznym oraz ich zwalczaniem m.in. z ABW, Ministerstwem Obrony Narodowej (MON), SWW, SKW, SG, Ministerstwem Spraw Zagranicznych (MSZ), SOL oraz z Policją<sup>302</sup>.

Podsumowując należy zwrócić uwagę na dwa ustawowe aspekty umożliwiające użycie AW w zwalczaniu terroryzmu powietrznego. Po pierwsze, uprawnienie do rozpoznawania międzynarodowego terroryzmu i ekstremizmu oraz grup przestępczości zorganizowanej, które mogą zagrażać lotnictwu krajowemu. Po drugie, możliwość prowadzenia czynności w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zdarzeniom o charakterze terroryzmu powietrznego wymierzonego przeciwko obywatelom lub mieniu RP znajdujące się poza granicami państwa czyli konsekwentnie statkom powietrznym w locie i pasażerom na ich pokładach oraz współdziałania z ABW, MON, SWW, SKW, SG, SOL oraz Policją w działaniach zwalczających terroryzm.

**Służba Kontrwywiadu Wojskowego** na mocy *Ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego* jest służbą specjalną, właściwą w sprawach ochrony przed zagrożeniami wewnętrznymi dla obronności Państwa, bezpieczeństwa i zdolności bojowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SZ RP) oraz innych jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej<sup>303</sup>. Do ustawowych zadań SKW należy rozpoznawanie, zapobieganie, wykrywanie zdarzeń oraz przestępstw o charakterze terrorystycznym godzących w bezpieczeństwo potencjału obronnego państwa, SZ RP oraz jednostek organizacyjnych MON<sup>304</sup>.

---

<sup>300</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 8, 10.

<sup>301</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 41.

<sup>302</sup> A. Glen, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 67.

<sup>303</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 1.

<sup>304</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 5.

**Służba Wywiadu Wojskowego** zgodnie z *Ustawą z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego* jest służbą specjalną właściwą w sprawach ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi dla obronności Państwa, bezpieczeństwa i zdolności bojowej SZ RP oraz innych jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej<sup>305</sup>. Do głównych zadań SWW należy rozpoznawanie i przeciwdziałanie zagrożeniom międzynarodowego terroryzmu. Co więcej, rozpoznawanie, przeciwdziałanie i zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym wymierzonym przeciwko personelowi i mieniu SZ RP poza granicami państwa oraz zwalczanie skutków takich zdarzeń<sup>306</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że przepisy prawne upoważniają Szefów SKW i SWW, każdego w zakresie swojej właściwości, w celu realizacji zadań podległych sobie służb podejmowania współpracy z właściwymi organami i służbami innych państw. Obydwie służby specjalne przy realizacji swoich zadań mogą współpracować z:

- Sztabem Generalnym Wojska Polskiego i innymi komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Dowódcą Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcą Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcą Wojsk Obrony Terytorialnej, Szefem Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, dowódcami garnizonów wojskowych i jednostek wojskowych,

- odpowiednimi organami, służbami i instytucjami podległymi ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, spraw finansów publicznych oraz spraw zagranicznych,

- innymi organami, służbami i instytucjami uprawnionymi do wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych<sup>307</sup>.

Istotną kwestią jest również ustawowo określone współdziałanie pomiędzy SKW i SWW, której formy i tryb ustala Minister Obrony Narodowej w drodze zarządzenia niepodlegającego ogłoszeniu. Analogicznie jak w poprzednich analizowanych przypadkach też i tym razem ustawa nakłada obowiązek organom administracji rządowej, samorządowej jak i instytucją państwowym oraz przedsiębiorcą prowadzącym działalność w zakresie

---

<sup>305</sup> *Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego* (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 2.

<sup>306</sup> *Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego* (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 6.

<sup>307</sup> *Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego* (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 9, 10.

użyteczności publicznej do współdziałania z SKW i SWW, a w szczególności do udzielania pomocy w realizacji zadań SKW i SWW<sup>308</sup>.

Należy również zaznaczyć, iż organem zwierzchnim analizowanych służb specjalnych w kontekście uregulowań prawnych umożliwiających użycie ich w zwalczaniu terroryzmu powietrznego jest Minister właściwy do Koordynacji służb specjalnych, który posiada kompetencje m.in. w zakresie koordynowania działalności służb specjalnych, do których należy przede wszystkim: podejmowanie działań służących zapewnieniu współdziałania służb specjalnych w ramach przyznanych im kompetencji i postawionych przed nimi zadań, a także organizowanie i zapewnienie współpracy służb specjalnych z innymi służbami i instytucjami realizującymi zadania w zakresie bezpieczeństwa państwa; zapewnianie optymalnych warunków dla współpracy służb specjalnych ze służbami specjalnymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi; wyrażanie zgody na współdziałanie Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencji Wywiadu z właściwymi organami i służbami innych państw<sup>309</sup>.

Podsumowując przepisy prawne umożliwiają użycie SKW w zwalczaniu terroryzmu powietrznego głównie w domenie wojskowej. Należy jednak pamiętać, iż na terytorium RP lotnictwo wojskowe oraz cywilne w licznych przypadkach korzysta z tych samych lotnisk jak np. lotnisko w podkrakowskich Balicach. W analogiczny sposób przepisy prawne umożliwiają użycie SWW, która wykonuje zadania w rozpoznawaniu i przeciwdziałaniu zagrożeniom międzynarodowego terroryzmu.

Warto podkreślić, że wspólne przepisy pozwalające użyć obydwu służb są rozbudowanymi regulacjami umożliwiającymi współpracę SKW i SWW z właściwymi organami i służbami innych państw. Należy sadzić, że istotnie mogą wpływać na sprawne wykonywanie działań w zwalczaniu zagrożeń terrorystycznych wymierzonych w lotnictwo. Niemniej istotne są zapisy o współdziałaniu pomiędzy tymi dwoma służbami. Ogólnie rzecz ujmując SKW jak i SWW prowadzą swoje mandatowe zadania w domenie wojskowej, jednakże obydwie służby wpisują się w szerszy kontekst zwalczania terroryzmu powietrznego.

**Straż Graniczna** swoje kompetencje w zwalczaniu terroryzmu powietrznego uzyskuje na podstawie *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej*. Ustawa przede

---

<sup>308</sup> *Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego* (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 8, 12.

<sup>309</sup> *Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra – Członka Rady Ministrów Mariusza Kamińskiego – Koordynatora Służb Specjalnych* (Dz.U. 2019, poz. 2273), § 4.



wszystkim określa zadania, do których w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego należy rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców, a w szczególności przestępstw i wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, pozostających w związku z wykonywaniem komunikacji lotniczej. Do kompetencji SG należy również przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa w środkach transportu, w komunikacji międzynarodowej oraz w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

Natomiast kluczowym przepisem prawnym umożliwiającym użycie SG w zwalczaniu terroryzmu powietrznego jest zapis odnoszący się do zapewniania bezpieczeństwa na pokładach statków powietrznych, wykonujących przewóz lotniczy pasażerów, a ponadto współdziałania z innymi organami i służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń terrorystycznych i przeciwdziałania tym zagrożeniom<sup>310</sup>.

Przepisy prawne umożliwiające realizację współdziałania SG w zwalczaniu terroryzmu powietrznego należą podzielić na te dotyczące współpracy cywilnej oraz wojskowej.

Po pierwsze, regulacje nakładają obowiązek współdziałania organów administracji rządowej, jednostek samorządu terytorialnego oraz państwowych jak i innych jednostek organizacyjnych z organami SG oraz zapewnianiu im niezbędnych warunków do wykonywania zadań określonych w ustawie<sup>311</sup>.

Po drugie, SG współdziała ze służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń terrorystycznych i przeciwdziałania tym zagrożeniom.

I po trzecie, współdziałanie SG z SZ RP wykonywane jest w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa publicznego lub zakłócenia porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, w szczególności zagrożenia przestępstwem o charakterze terrorystycznym lub jego dokonania w stosunku do obiektów lub urządzeń, mogących skutkować niebezpieczeństwem dla życia ludzkiego. W sytuacji gdy użycie sił SG okaże się niewystarczające lub uzasadnia to stopień zagrożenia<sup>312</sup>, w takich wypadkach do pomocy SG mogą być użyte oddziały i pododdziały SZ RP<sup>313</sup>.

---

<sup>310</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 1.

<sup>311</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 2.

<sup>312</sup> Stopień zagrożenia określa organ koordynujący działania podejmowane przez oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych na podstawie przewidywanego rozwoju sytuacji, w tym zagrożenia popełnieniem przestępstwa o charakterze terrorystycznym, oraz z uwzględnieniem aktualnego poziomu dostępności sił i środków pozostających w dyspozycji Straży Granicznej. Źródło: Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 11b.

<sup>313</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 11b, 11b.

Warto również wspomnieć o zapisach umożliwiających współdziałanie Straży Granicznej z Siłami Powietrznymi RP w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP, które polega na utrzymywaniu stałej łączności i przekazywaniu przez jednostki współdziałające informacji dotyczących wykrycia statków powietrznych – pilotowych i bezpilotowych aparatów latających, w szczególności: samolotów, śmigłowców, szybowców, lotni, balonów, sond, przelatujących przez granicę państwową na wysokości do 500 m<sup>314</sup>. Wydaje się, że przepisy prawne umożliwiające prowadzenie ww. współdziałania, przyczynia się do wykrycia obiektów mogących potencjalnie zostać wykorzystane do przeprowadzenia ataków terrorystycznych z powietrza np. małych samolotów, bezzałogowych statków powietrznych lub śmigłowców lecących na stosunkowo niskich wysokościach.

Straż Graniczna posiada również ustawowe kompetencje w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru w stosunku do punktu kontroli bezpieczeństwa i pracowników SOL, która jest uprawniona m. in. do samodzielnego podejmowania działań polegających na: kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska; dokonywania kontroli posiadanych certyfikatów, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa; niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska<sup>315</sup>.

Należy również zwrócić uwagę na *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego*, które to pozwala funkcjonariuszom Straży Granicznej pełnić „warty ochronne” na pokładzie statków powietrznych. Rozporządzenie określa warunki, jakie muszą spełniać funkcjonariusze SG, wchodzący w skład wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego, zwanych „wartami ochronnymi”. Sposób pełnienia służby na pokładzie statku powietrznego oraz wyposażenie funkcjonariuszy wchodzących w skład wart ochronnych.

Przedmiotową decyzje o wprowadzeniu warty ochronnej na pokładzie statku powietrznego wprowadza Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Natomiast skład warty

---

<sup>314</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 19.

<sup>315</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186b.

ochronnej, w tym dowódcę warty ochronnej określa Komendant Główny Straży Granicznej lub z jego upoważnienia kierownik jednostki organizacyjnej właściwej w sprawach wart ochronnych, każdorazowo po otrzymaniu decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wprowadzeniu warty ochronnej na pokład określonego statku powietrznego<sup>316</sup>.

Podsumowując regulacje prawne nadają Straży Granicznej szerokie spektrum uprawnień w walce z terroryzmem powietrznym. Ogólnie rzecz biorąc z kluczowych zapisów w aktach normatywnych umożliwiających użycie SG do zwalczania terroryzmu powietrznego należy uprawnienie do wykonywania wart ochronnych na pokładach samolotów powietrznych przez funkcjonariuszy SG. Należy zaznaczyć, że SG jest jedyną służbą posiadającą takie kompetencje. Ponadto wyróżnić należy uprawnienie do zapewniania bezpieczeństwa w międzynarodowej komunikacji lotniczej poprzez prowadzenie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagaży, ładunków i statków powietrznych realizujących loty wysokiego ryzyka oraz prowadzenie działań minersko-pirotechnicznych. Co więcej, współdziałanie w sprawowaniu nadzoru nad innymi podmiotami lotniskowymi. SG posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez inne podmioty lotniskowe, w tym SOL.

**Policja** na mocy *Ustawy z 6 kwietnia 1990 r. o Policji* posiada uprawnienia do inicjowania i organizowania działań mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw, w tym o charakterze terrorystycznym oraz współdziałania, w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi i organizacjami społecznymi. Ponadto prowadzenie działań kontrterrorystycznych w rozumieniu *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*<sup>317</sup>.

W ustawie zawarto szereg zapisów umożliwiających użycie Policji w zwalczaniu terroryzmu powietrznego, z których wymienić należy: prawo do dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży i sprawdzania ładunków w portach oraz w środkach transportu powietrznego, w razie istnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego. W celu znalezienia broni lub innych niebezpiecznych przedmiotów mogących służyć do popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary lub

---

<sup>316</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz.U. 2017, poz. 2108), § 1, 5.

<sup>317</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 1.

przedmiotów, których posiadanie jest zabronione. Policjanci uzyskują prawo do dokonywania sprawdzenia prewencyjnego, w celu zapobiegania zdarzeniom o charakterze terrorystycznym, osób w związku z ich dostępem na teren obiektów lub obszarów ochraniających przez Policję, a także środków transportu, powietrznego lub pojazdów, którymi się poruszają w związku z dostępem do tych obiektów lub obszarów<sup>318</sup>.

Przedmiotowy zapis umożliwia Policji przeglądanie zawartości bagaży lub sprawdzania ładunków w portach oraz w środkach transportu powietrznego polegających na: wzrokowej i manualnej kontroli zawartości bagaży lub ładunków, w tym manualnym sprawdzeniu ładunków, elementów konstrukcyjnych bagaży oraz znajdujących się w nich przedmiotów; sprawdzeniu bagaży i ładunków z wykorzystaniem psa służbowego lub z wykorzystaniem środków technicznych niezbędnych do wykrywania materiałów i urządzeń zabronionych w szczególności broni, materiałów wybuchowych<sup>319</sup>.

Zaznaczyć należy, że Policja uczestniczy w systemie reagowania kryzysowego państwa, w odniesieniu do zagrożeń infrastruktury krytycznej, w tym lotnisk. Na każdym poziomie zarządzania w wymiarze krajowym, wojewódzkim, powiatowym także gminnym. Siły policyjne mają zdefiniowane zadania do wykonania, stanowiąc element szerszego systemu działającego pod kierownictwem przedstawicieli administracji rządowej lub samorządowej zgodnie z poziomem reagowania<sup>320</sup>.

Należy zaznaczyć, iż użycie Centralnego Pododdziału Kontrterrorystycznego Policji „BOA” oraz samodzielnego pododdziału kontrterrorystycznego Policji, odpowiedzialnych za prowadzenie działań kontrterrorystycznych oraz wspieranie działań jednostek organizacyjnych Policji w warunkach szczególnego zagrożenia lub wymagających użycia specjalistycznych sił i środków oraz specjalistycznej taktyki działania<sup>321</sup> następuje zgodnie z ustawą.

Z kolei, współpracy Policji podczas zwalczania terroryzmu powietrznego z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za zwalczanie zagrożeń terrorystycznych, określa po pierwsze, *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji*, której zapisy umożliwiają w razie zagrożenia bezpieczeństwa publicznego wywołanego zagrożeniem o charakterze terrorystycznym, gdy użycie oddziałów lub pododdziałów Policji okaże się lub może okazać

---

<sup>318</sup> *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 15.

<sup>319</sup> *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 15e.

<sup>320</sup> T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie...*, op. cit., s. 141.

<sup>321</sup> *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 5c.

się niewystarczające udzielenia pomocy przez oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Pomoc może być udzielona również w formie prowadzonego samodzielnie przez oddziały i pododdziały SZ RP przeciwdziałania zagrożeniu, w przypadku gdy oddziały i pododdziały Policji nie dysponują możliwościami skutecznego przeciwdziałania tym zagrożeniom<sup>322</sup>.

Po drugie, *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 roku o działaniach antyterrorystycznych* określa, iż w przypadku, gdy zostanie wprowadzony trzeci lub czwarty stopień alarmowy<sup>323</sup> i jeżeli użycie oddziałów i pododdziałów Policji okaże się niewystarczające lub może okazać się niewystarczające do pomocy mogą być użyte oddziały i pododdziały SZ RP, stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, posiadanego sprzętu i uzbrojenia oraz zaistniałych potrzeb. Organem koordynującym działania podejmowane przez oddziały i pododdziały Policji oraz oddziały i pododdziały SZ RP jest właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji lub Komendant Główny Policji w przypadku gdy działania podejmowane są na obszarze większym niż jedno województwo<sup>324</sup>.

Należy zwrócić uwagę, iż rozdział 4, *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* nadaje szerokie uprawnienia do użycia Policji, które odnoszą się do działania antyterrorystycznego na miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym, w tym działania kontrterrorystycznego.

I tak, kierującym działaniami antyterrorystycznymi w ramach ustawowych zadań na miejscu zdarzenia jest funkcjonariusz Policji wyznaczony przez Komendanta Głównego Policji, a w przypadkach niecierpiących zwłoki przez właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Policji, w szczególności w przypadku obecności na miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym innych służb i organów.

Jak już było zaznaczone w Rozdziale 3. 2., na podstawie *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* jeżeli jest to uzasadnione sytuacją na miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym, kierujący działaniami, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa osób i mienia, w zakresie oraz na czas niezbędny do skutecznego prowadzenia działań antyterrorystycznych, może:

---

<sup>322</sup> *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 18.

<sup>323</sup> W przypadku zagrożenia wystąpieniem zdarzenia o charakterze terrorystycznym albo w przypadku wystąpienia takiego zdarzenia można wprowadzić jeden z czterech stopni alarmowych: pierwszy stopień alarmowy (stopień ALFA), drugi stopień alarmowy (stopień BRAVO), trzeci stopień alarmowy (stopień CHARLIE), czwarty stopień alarmowy (stopień DELTA). Źródło: *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 15.

<sup>324</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 22.

- zarządzić ewakuację osób lub mienia z miejsca zdarzenia o charakterze terrorystycznym,
- wstrzymać albo ograniczyć ruch pieszych, ruch pojazdów, ruchu kolejowego, jednostek pływających, w miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym i w jego pobliżu,
- zażądać od organu kierującego ruchem lotniczym wstrzymania albo ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku będącym miejscem zdarzenia o charakterze terrorystycznym,
- żądać nieodpłatnego korzystania z nieruchomości lub nieodpłatnego przejęcia do używania ruchomości, w tym środków transportu, a także przedmiotów i urządzeń, koniecznych do przeprowadzenia działań kontrterrorystycznych,
- żądać udzielenia pomocy od instytucji, organizacji, przedsiębiorców i osób fizycznych lub wydawać im polecenia zmierzające do minimalizacji lub usunięcia skutków zdarzenia o charakterze terrorystycznym, zapobieżenia powstaniu kolejnych zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub wykrycia i ujęcia osób odpowiedzialnych za spowodowanie tych zdarzeń<sup>325</sup>.

Podsumowując użycie Policji w zwalczaniu terroryzmu powietrznego wynika z *Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* oraz *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* i polega na inicjowaniu i organizowaniu działań zapobiegawczych popełnianiu przestępstw o charakterze terrorystycznym oraz współdziałaniu w tym zakresie z organami państwowymi. Warto podkreślić, że współpraca może być prowadzona przez oddziały lub pododdziały Policji z oddziałami i pododdziałami SZ RP podczas przeciwdziałania zagrożeniu, w przypadku gdy oddziały i pododdziały Policji nie dysponują możliwościami skutecznego przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Należy zaznaczyć, że Policja posiada kompetencje do prowadzenia działań kontrterrorystycznych. Ponadto w ustawie określono, że kierującym działaniami antyterrorystycznymi na miejscu zdarzenia jest funkcjonariusz Policji, w szczególności w przypadku obecności na miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym innych służb i organów.

Jednakże przepisy prawne umożliwiające użycie Policji w zwalczaniu terroryzmu powietrznego wydaje się dość ograniczone biorąc pod uwagę możliwości operacyjne jakie posiada Policja. Wydaje się, że kompetencje policji należy rozszerzyć o aspekty działań w rozpoznawaniu i zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz zachodzącej podczas

---

<sup>325</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 18, 20.

tych czynności współpracy. Regulacje powinny zawierać współpracę i wspólne szkolenia z SOL. Poszerzenie uprawnień w prowadzeniu działań w cyberprzestrzeni ukierunkowanych na rozpoznanie i zwalczanie zagrożeń oraz współdziałanie w tym obszarze z ABW. Ponadto współprace i wspólne szkolenia z innymi służbami odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotniczych systemów teleinformatycznych. Rozszerzenie kompetencji w prowadzeniu działań operacyjnych, pozwalających wykrywać niezarejestrowane bezzałogowe starty powietrzne jak i nielegalny obrót nimi.

**Sił Zbrojnych RP** na podstawie *Ustawy z dnia 11 marca 2022 o Obronie ojczyzny*, stoją na straży bezpieczeństwa, są zhierarchizowaną, umundurowaną formacją uzbrojoną, stanowiącą wyodrębnioną organizacyjnie część systemu obronnego państwa. SZ RP mogą brać udział w działaniach antyterrorystycznych, działaniach z zakresu ochrony mienia, akcjach ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego, ochronie i obronie cyberprzestrzeni. Warto podkreślić, że w skład Sił Zbrojnych RP wchodzi jako jej rodzaje Wojska Lądowe, Siły Powietrzne, Marynarka Wojenna, Wojska Specjalne oraz Wojska Obrony Terytorialnej. W skład Sił Zbrojnych RP wchodzi również Żandarmeria Wojskowa jako ich wyodrębniona i wyspecjalizowana służba oraz Wojska Obrony Cyberprzestrzeni jako specjalistyczny komponent Sił Zbrojnych, które są właściwe do realizacji pełnego spektrum działań w cyberprzestrzeni, w szczególności w zakresie proaktywnej ochrony oraz aktywnej obrony elementów i zasobów cyberprzestrzeni kluczowych z punktu widzenia Sił Zbrojnych. Zgodnie z ustawą Siły Zbrojne mają prawo do stosowania środków przymusu bezpośredniego, użycia broni i innego uzbrojenia, z uwzględnieniem konieczności i celu wykonania tych zadań, w sposób adekwatny do zagrożenia oraz w granicach zasad określonych w wiążących Rzeczpospolitą Polską ratyfikowanych umowach międzynarodowych oraz międzynarodowym prawie zwyczajowym<sup>326</sup>.

Dodatkowo z delegacji prawnych dotyczących użycia SZ RP w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego należy wymienić:

- *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji*, która to określa, że w razie zagrożenia bezpieczeństwa publicznego lub zakłócenia porządku publicznego, jeżeli użycie oddziałów lub pododdziałów Policji okaże się lub może okazać się niewystarczające, do pomocy oddziałom i pododdziałom Policji mogą być użyte oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych RP, zwłaszcza poprzez sprowadzenie:

- niebezpieczeństwa powszechnego dla życia, zdrowia lub wolności obywateli,

---

<sup>326</sup> *Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny* (Dz.U. 2022, poz. 655), art. 11, 15.

– bezpośredniego zagrożenia dla mienia w znacznych rozmiarach, obiektów lub urzędzeń ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, siedzib centralnych organów państwowych albo wymiaru sprawiedliwości, obiektów gospodarki lub kultury narodowej, a także obiektów dozorowanych przez uzbrojoną formację ochronną utworzoną na podstawie odrębnych przepisów.

Powyższe przesłanki legitymizują wykorzystanie SZ RP, a użycie następuje na podstawie postanowienia Prezydenta RP wydanego na wniosek Prezesa Rady Ministrów. Pomoc może być udzielona również w formie prowadzonego samodzielnie przez oddziały i pododdziały SZ RP przeciwdziałania zagrożeniu, w przypadku gdy oddziały i pododdziały Policji nie dysponują możliwościami skutecznego przeciwdziałania tym zagrożeniom<sup>327</sup>.

- *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* która, określa, że zarządzanie ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej jest realizowane przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, który określa, w drodze rozporządzenia, sposób współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi RP tak, aby zapewniona była szczególna rola systemu obrony powietrznej, w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa z powietrza w czasie pokoju<sup>328</sup>.

- *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*, która stanowi, że w przypadku wprowadzenia trzeciego lub czwartego stopnia alarmowego jeżeli użycie oddziałów i pododdziałów Policji okaże się niewystarczające lub może okazać się niewystarczające, do pomocy oddziałom i pododdziałom Policji mogą być użyte oddziały i pododdziały SZ RP, stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, posiadanego sprzętu i uzbrojenia oraz zaistniałych potrzeb. Przygotowanie do użycia SZ RP, w szczególności rozpoczęcie planowania, pozyskiwania informacji i współpracy z organami administracji publicznej, może nastąpić po wprowadzeniu trzeciego lub czwartego stopnia alarmowego i przed wydaniem decyzji.

Decyzję o użyciu Sił Zbrojnych RP niepodlegającą ogłoszeniu, wydaje Minister Obrony Narodowej, na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych określający zakres i formę pomocy. Minister Obrony Narodowej informuje niezwłocznie Prezydenta RP i Prezesa Rady Ministrów o wydaniu decyzji. Przedmiotowa decyzja określa:

---

<sup>327</sup> *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 18.

<sup>328</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 121.



skład oddziałów i pododdziałów oraz ich zadania i liczebność; obszar, na jakim oddziały i pododdziały będą wykonywały zadania oraz czas ich wykonywania; ewentualne ograniczenia dotyczące użycia posiadanych środków własnych będących w wyposażeniu oddziałów i pododdziałów.

Oddziały i pododdziały SZ RP użyte do pomocy oddziałom i pododdziałom Policji mogą użyć i wykorzystać środki przymusu bezpośredniego i broń palną na zasadach przewidzianych dla żołnierzy Żandarmerii Wojskowej<sup>329</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że powyższe zapisy zawarte w ustawach w głównej mierze odnoszą się do udzielania pomocy przez oddziały i pododdziały SZ RP w sytuacjach wystąpienia zagrożenia. Natomiast z goła inaczej wygląda kwestia uwarunkowań prawnych pozwalających wykorzystać poszczególne rodzaje SZ RP w zwalczaniu terroryzmu powietrznego. Ustawy wprowadzają pewne regulacje umożliwiające użycie poszczególnych rodzajów SZ RP, z których wymienić należy:

1. Wojska Obrony Terytorialnej, której żołnierze na mocy *Ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny* mogą być wezwani do stawienia się w trybie natychmiastowego stawiennictwa do pełnienia terytorialnej służby wojskowej rotacyjnie w celu udziału jednostek wojskowych w działaniach antyterrorystycznych i z zakresu ochrony mienia, akcjach ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego, oczyszczaniu terenów z materiałów wybuchowych i niebezpiecznych oraz ich unieszkodliwianiu<sup>330</sup>.

2. Wojska Specjalne na podstawie *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*, w przypadku wprowadzenia trzeciego lub czwartego stopnia alarmowego jeżeli użycie oddziałów i pododdziałów Policji okaże się niewystarczające lub może okazać się niewystarczające, do pomocy oddziałom i pododdziałom Policji mogą być użyte oddziały i pododdziały SZ RP, stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, posiadanego sprzętu i uzbrojenia oraz zaistniałych potrzeb. Oddziały i pododdziały Wojsk Specjalnych użyte do pomocy oddziałom lub pododdziałom Policji mogą użyć i wykorzystać w działaniach kontrterrorystycznych środki przymusu bezpośredniego i broń palną<sup>331</sup>.

Zatem do wyspecjalizowanych wojskowych oddziałów mogących zostać użytych w zakresie zwalczania terroryzmu należy zaliczyć: Jednostkę Wojskową GROM, Jednostkę

---

<sup>329</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 22.

<sup>330</sup> *Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny* (Dz.U. 2022, poz. 655), art. 175.

<sup>331</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 22.

Wojskową KOMANDOSÓW, Jednostkę Wojskową FORMOZA, Jednostkę Wojskową AGAT, Jednostkę Wojskową NIL oraz 7. Eskadrę Działań Specjalnych, która znajduje się w strukturach Sił Powietrznych RP ale podporządkowana jest tak jak jednostki specjalne Dowództwu Komponentu Wojsk Specjalnych.

3. Siły Powietrzne RP swoje mandatowe zadanie w kwestii zwalczania terroryzmu powietrznego wykonują na podstawie *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* w sytuacji gdy obcy wojskowy statek powietrzny przekroczył granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej RP bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami tego zezwolenia oraz obcy cywilny statek powietrzny, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z przepisami *Ustawy Prawo lotnicze* lub umowami międzynarodowymi gdy nie stosuje się do wezwań i poleceń przez państwowy organ ruchu lotniczego, może być przechwycony przez wojskowy statek powietrzny<sup>332</sup>. Siły Zbrojne RP są przygotowane do przeciwdziałania naruszeniom integralności przestrzeni powietrznej oraz zagrożeniom terroryzmu powietrznego typu „Renegade”. Co istotne jest to jedyna sytuacja podczas zagrożeń o charakterze niemilitarnym, kiedy siły zbroje odgrywają rolę pierwszoplanową<sup>333</sup>.

4. Żandarmeria Wojskowa na podstawie *Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* prowadzi zadania w ochronie porządku publicznego na terenach i obiektach jednostek wojskowych oraz w miejscach publicznych, ochronę życia i zdrowia ludzi oraz mienia wojskowego przed zamachami naruszającymi te dobra. Może prowadzić działania antyterrorystyczne w rozumieniu *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* na obszarach lub w obiektach należących do komórek i jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowanych albo administrowanych przez te komórki i jednostki organizacyjne. Współdziała z polskimi oraz zagranicznymi organami i służbami właściwymi w sprawach bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz policjami wojskowymi. Wykonuje czynności operacyjno-rozpoznawcze oraz przeprowadza kontrole ochrony obszarów, obiektów i urządzeń<sup>334</sup>.

---

<sup>332</sup> *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18b.

<sup>333</sup> Z. Piątek, *Siły zbroje w walce z terroryzmem lotniczym* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010, s. 131.

<sup>334</sup> *Ustawą z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* (Dz.U. 2023, poz. 1266, 1860), art. 4.

Zgodnie z *Ustawą z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* Kierującym działaniami antyterrorystycznymi na miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym może być żołnierz Żandarmerii Wojskowej wyznaczony przez Ministra Obrony Narodowej, a w przypadkach niecierpiących zwłoki przez Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej w przypadku zdarzenia o charakterze terrorystycznym na obszarach lub w obiektach należących do komórek i jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej<sup>335</sup>. Tym samym żołnierz Żandarmerii Wojskowej jeżeli jest to uzasadnione sytuacją na miejscu zdarzenia o charakterze terrorystycznym mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa osób i mienia, w zakresie oraz na czas niezbędny do skutecznego prowadzenia działań antyterrorystycznych może m. in:

- zarządzić ewakuację osób lub mienia,
- wstrzymać albo ograniczyć ruch pieszych, a także wprowadzić zakaz przebywania osób postronnych,
- wstrzymać albo ograniczyć ruch pojazdów, a także kursowanie środków publicznego transportu zbiorowego,
- zażądać od organu kierującego ruchem lotniczym wstrzymania albo ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku będącym miejscem zdarzenia o charakterze terrorystycznym<sup>336</sup>.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż żołnierz Żandarmerii Wojskowej posiada tożsame uprawnienia co funkcjonariusz Policji na miejscu ataku terrorystycznego.

Ponadto z *Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* wymienić należy możliwość dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży i sprawdzania ładunków w portach oraz w środkach transportu powietrznego przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, która polega na:

- wzrokowej i manualnej kontroli zawartości bagaży lub ładunków, w tym manualnym sprawdzeniu ładunków, elementów konstrukcyjnych bagaży oraz znajdujących się w nich przedmiotów,

---

<sup>335</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 12, 18.

<sup>336</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 20.

– sprawdzeniu bagaży i ładunków z wykorzystaniem psa służbowego lub z wykorzystaniem środków technicznych niezbędnych do wykrywania materiałów i urządzeń zabronionych, w szczególności broni oraz materiałów wybuchowych<sup>337</sup>.

Z kolei, *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji określa*, że w razie zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego, jeżeli siły Policji są niewystarczające lub mogą okazać się niewystarczające do wykonania ich zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej, może zarządzić użycie żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji<sup>338</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że trzy podstawowe ustawy determinują użycie ww. rodzajów SZ RP, *Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny*, *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* oraz *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*. Na ich podstawach prawnych poszczególne rodzaje SZ RP mogą same lub współdziałając z innymi podmiotami uczestniczyć w zwalczaniu terroryzmu powietrznego.

Podsumowując po przeprowadzonej analizie przepisów prawnych zawartych w aktach normatywnych w aspekcie zwalczania terroryzmu powietrznego, należy stwierdzić, że obecne regulacje prawne umożliwiające użycie poszczególnych rodzajów SZ RP nie budzą wątpliwości. Jednakże wydaje się, że obecna legislacja powinna szerzej regulować zapisy umożliwiające pogłębianie współpracy SZ RP z służbami i organami cywilnymi oraz umożliwiać wykonywanie działań połączonych. Przedmiotowa współpraca, a tym bardziej działania połączone wydają się niezmiernie pożądane w zwalczaniu terroryzmu powietrznego. Należy zaznaczyć, iż terroryzm powietrzny jest zagrożeniem nie militarnym i zwalczanie tego typu zagrożenia nie powinno należeć do priorytetowych działań SZ RP z wyjątkiem zwalczania zagrożeń typu Renegade, gdzie SZRP prowadzą wiodącą rolę.

Działania legislacyjne w aspekcie zwalczania terroryzmu powierzanego nie powinny nadawać coraz to nowych uprawnień SZ RP, jak i przenosić uprawnień z służb cywilnych. Zaś wprowadzane zmiany powinny przyczyniać się do pogłębiania współpracy cywilno-wojskowej umożliwiając m.in. wyminę informacji, wspólne szkolenia czy wypracowanie

---

<sup>337</sup> *Ustawą z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* (Dz.U. 2023, poz. 1266, 1860), art. 17, 17b.

<sup>338</sup> *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 18a.

wspólnych standardów oraz cywilno-wojskowych działań połączonych w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego.

**Służba Ochrony Lotniska** w rozumieniu przepisów *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* jest wewnętrzną służbą ochrony lub specjalistyczną uzbrojoną formacją ochronną działającą na podstawie *Ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*, realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem<sup>339</sup>.

Przedmiotowe ustawy upoważniają SOL, w związku z wykonywaną przez nią kontrolą bezpieczeństwa do:

- 1) prowadzenie kontroli bezpieczeństwa,
- 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska,
- 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem,
- 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
  - osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
  - osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
  - osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,
  - osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny.
- 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref.

Ustawa umożliwia SOL współdziałanie z właściwymi służbami lub organami podczas wykonywania zadań<sup>340</sup>. Co więcej, według przedmiotowej ustawy Pracownik SOL przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 *Ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*, ma prawo do:

- niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegających ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegających ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień,
- dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu,
- sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska,

---

<sup>339</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 2.

<sup>340</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186b.

– korzystania z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystania psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny<sup>341</sup>.

Podstawą działań SOL jest plan i program, w tym plan ochrony portu lotniczego z obiektami i urządzeniami towarzyszącymi. Dokument ten ma klauzulę „Poufne” i dostępny jest w kancelarii tajnej przedsiębiorstwa eksploatującego port lotniczy, a jego dysponentem jest szef SOL, a także program ochrony portu lotniczego przed atakami bezprawnej ingerencji. SOL za pomocą różnych rozwiązań technicznych takich jak: czujniki ruchu, kamery, systemy dostępu oraz fizycznych, czyli: patrole, bariery, ogrodzenia z koncentriną, chroni strefę zastrzeżoną przed bezprawną ingerencją<sup>342</sup>.

Podsumowując nie ulega wątpliwości, że przedmiotowe ustawy nadają szczególne kompetycje pracowników SOL, które umożliwiają m.in. prowadzenie kontroli bezpieczeństwa, kontrole i ochronę dostępu do stref zastrzeżonych lotniska. Działania mają na celu zwalczanie zagrożeń wymierzonych w lotnictwo przyczyniając się do zapobiegania wystąpienia ataku terroryzmu powietrznego na statki powietrzne będące w locie. Natomiast wydaje się, że działania legislacyjne powinny być ukierunkowane na zawarcie regulacji umożliwiających rozwijanie zdolności SOL w aspektach współpracy i współdziałania z innymi podmiotami odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego. Kolejną kwestią, może być zawarcie w zapisach obowiązku przeprowadzania cyklicznych szkoleń pracowników SOL, pozwalających rozwijać zdolności przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń, a w aspekcie współpracy i współdziałania podnoszenie wiedzy i skuteczność prowadzonych działań w zapobieganiu zaistnienia zagrożeń terroryzmu powietrznego.

**Państwowa Straż Pożarna** szczegółowo regulowana jest przepisami *Ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej*. PSP jako zawodowa, umundurowana i wyposażona w specjalistyczny sprzęt formacja, przeznaczona jest do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami<sup>343</sup>. W aspekcie zwalczania terroryzmu kluczowe dla PSP są uprawnienia do zwalczania innych miejscowych zagrożeń, w których zawarte jest m. in. zwalczanie terroryzmu. Wynika to z *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej*

---

<sup>341</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186f.

<sup>342</sup> W. Konieczny, *Służby zapewniające bezpieczeństwo na lotnisku*, [w:] M. Lorek, T. Olejarz (red.), *Bezpieczeństwo w transporcie lotniczym*, Politechnika Rzeszowska, Rzeszów 2018, s. 79.

<sup>343</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o Państwowej Straży Pożarnej* (Dz.U. 2022, poz. 1969, 2023, poz. 240, 347, 641, 1088, 1560), art. 1.

organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, które precyzuje w wykazie przyczyn powstania miejscowych zagrożeń, akcje terrorystyczne<sup>344</sup>.

Do podstawowych zadań realizowanych przez PSP podczas miejscowych zagrożeń, należy w szczególności: rozpoznawanie innych miejscowych zagrożeń; organizowanie i prowadzenie akcji ratowniczych w czasie likwidacji miejscowych zagrożeń; wykonywanie pomocniczych specjalistycznych czynności ratowniczych w czasie likwidacji miejscowych zagrożeń przez inne służby ratownicze; współdziałanie ze strażami pożarnymi i służbami ratowniczymi innych państw oraz ich organizacjami międzynarodowymi na podstawie wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych oraz odrębnych przepisów; realizacja innych zadań wynikających z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych na zasadach i w zakresie w nich określonych<sup>345</sup>.

Podkreślić należy, że podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym w okolicznościach uzasadnionych stanem wyższej konieczności strażak kierujący akcją ratowniczą ma prawo zarządzenia: ewakuacji ludzi i mienia z terenu objętego akcją ratowniczą; wstrzymania komunikacji w ruchu lądowym; udostępnienia pojazdów, środków i przedmiotów niezbędnych do akcji ratowniczej; zakazu przebywania osobom postronnym w rejonie akcji ratowniczej<sup>346</sup>.

Na podstawie *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego* określono szczegółową organizację Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG)<sup>347</sup>, którego naczelnym organem jest Państwowa Straż Pożarna. W skład wchodzi również inne służby, inspekcje, straże, instytucje i podmioty, które dobrowolnie w drodze umowy cywilnoprawnej zgodziły się współdziałać podczas zdarzeń nadzwyczajnych, w tym podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym. Centralnym organem administracji rządowej w sprawach organizacji KSRG jest Komendant Główny

---

<sup>344</sup> *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego* (Dz.U. 2021, poz. 1737). s. 54.

<sup>345</sup> *Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej* (Dz.U. 2022, poz. 1969, 2023, poz. 240, 347, 641, 1088, 1560), art. 1.

<sup>346</sup> *Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej* (Dz.U. 2022, poz. 1969, 2023, poz. 240, 347, 641, 1088, 1560), art. 21.

<sup>347</sup> Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy to integralna część organizacji bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, mający na celu ratowanie życia, zdrowia, mienia lub środowiska, prognozowanie, rozpoznawanie i zwalczanie pożarów, klęsk żywiołowych lub innych miejscowych zagrożeń. Źródło: Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, <https://www.gov.pl/web/kgpsp/organizacja-ksrg> [dostęp: 04.04.2022].

PSP. Podlega on ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, który pełni nadzór nad funkcjonowaniem KSRG<sup>348</sup>.

Głównym celem KSRG jest m.in. zapewnienie ochrony życia, zdrowia, mienia w ramach działań podejmowanych przez PSP oraz innych podmiotów ratowniczych poprzez: likwidację miejscowych zagrożeń (działania ratownicze), ratownictwo techniczne, ratownictwo medyczne w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy. KSRG w ramach posiadanych sił i środków, współpracuje z właściwymi organami i podmiotami podczas zdarzeń nadzwyczajnych w tym podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym<sup>349</sup>.

KSRG współpracuje z właściwymi organami i podmiotami podczas zdarzeń nadzwyczajnych przede wszystkim wywołanych zagrożeniem o charakterze terrorystycznym, które polega na: udzieleniu pomocy przez podmioty KSRG w zakresie prowadzonych działań w celu zachowania ich ciągłości i skuteczności; wymianie informacji z właściwymi organami i podmiotami o występujących zagrożeniach, wymaganych środkach ochrony osobistej oraz o sposobie zabezpieczeniu terenu działań<sup>350</sup>.

Należy zaznaczyć, że PSP odgrywa ważną rolę na etapie neutralizacji skutków zamachów terrorystycznych. (...) Działania podejmowane przez PSP mają na celu ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę mienia, dorobku narodowego i środowiska poprzez prowadzenie czynności ratowniczych. (...) Udział PSP w sytuacjach kryzysowych związanych z wystąpieniem aktów terroru dotyczyć będzie przede wszystkim likwidacji ich skutków: oczyszczania terenu, jego zabezpieczania i szybkiego przywrócenia poprzedniego stanu<sup>351</sup>.

Podsumowując regulacje prawne umożliwiają PSP niesienie pomocy poszkodowanym, likwidację miejscowych zagrożeń. Natomiast uczestnicząc w KSRG, PSP udziela pomocy, prowadzi wymianę informacji z właściwymi organami i podmiotami o występujących zagrożeniach, wymaganych środkach ochrony osobistej oraz o sposobie zabezpieczeniu terenu działań. Przepisy umożliwiające użycie PSP w zwalczaniu skutków i niesienia pomocy ofiarą terroryzmu powietrznego nie budzą wątpliwości. Ogólnie rzecz ujmując przepisy prawne powinny być rozwijane w takich aspektach jak wymian informacji

---

<sup>348</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. 2021, poz. 1737), § 1.

<sup>349</sup> Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, <https://www.gov.pl/web/kgpsp/organizacja-ksrg> [dostęp: 04.04.2022].

<sup>350</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. 2021, poz. 1737), § 31.

<sup>351</sup> A. Glen, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 75-76.



z ABW, współpraca i współdziałanie z innymi podmiotami ratowniczymi, w tym z PRM oraz działań ratowniczych na miejscu zdarzenia terrorystycznego.

**Państwowe Ratownictwo Medyczne** zgodnie z *Ustawą z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* realizuje zadania państwa, polegające na zapewnieniu pomocy każdej osobie znajdującej się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, w ramach systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. Z systemu wyróżnić należy te elementy, które odpowiedzialne są za niesienie pomocy poszkodowanym atakiem terroryzmu powietrznego jak: szpitalne oddziały ratunkowe<sup>352</sup>; zespoły ratownictwa medycznego, w tym lotnicze zespoły ratownictwa, wchodzące w skład podmiotu leczniczego, który ma zawarty kontrakt z Narodowym Funduszem Zdrowia<sup>353</sup>; dyspozytornie medyczne<sup>354</sup>.

Przedmiotowa ustawa reguluje również kwestie współpracy PRM z innymi jednostkami mogącymi uczestniczyć w akcjach ratowniczych na miejscu ataku terrorystycznego udzielając pomocy ofiarą terroryzmu powietrznego. Współpraca zachodzi m.in. z:

- jednostkami organizacyjnymi PSP,
- jednostkami ochrony przeciwpożarowej włączonych do KSRG,
- jednostkami organizacyjnymi Policji i SG,
- jednostkami podległymi Ministrowi Obrony Narodowej,
- jednostkami organizacyjnymi Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- podmiotami oraz społecznymi organizacjami, które w ramach swoich zadań ustawowych lub statutowych są obowiązane do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, które uzyskały wpis do rejestru jednostek współpracujących z systemem<sup>355</sup>.

---

<sup>352</sup> Szpitalny oddział ratunkowy - komórka organizacyjna szpitala w rozumieniu przepisów o działalności leczniczej, stanowiącą jednostkę systemu, udzielającą świadczeń opieki zdrowotnej osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego. Źródło: *Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 3.

<sup>353</sup> Zespół ratownictwa medycznego - jednostka systemu, podejmująca medyczne czynności ratunkowe w warunkach pozaszpitalnych. Źródło: *Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 3.

<sup>354</sup> Dyspozytornia medyczna - komórka organizacyjna urzędu wojewódzkiego wskazaną w wojewódzkim planie działania systemu, utworzoną w celu przyjmowania i obsługi zgłoszeń alarmowych przekazywanych z centrów powiadamiania ratunkowego, o których mowa w art. 3 ust. 2 *Ustawy z dnia 22 listopada 2013 r. o systemie powiadamiania ratunkowego* (Dz.U. 2023, poz. 748), przyjmowania powiadomień o zdarzeniach oraz wykonywania zadań przez dyspozytorów medycznych. Źródło: *Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 3.

<sup>355</sup> *Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 15.

PRM współdziała z podmiotami KSRG, na mocy *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego*. Wykonywana współpraca, podczas ratowania osób znajdujących się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego na miejscu zdarzenia polega na przeprowadzaniu segregacji wtórnej, również w punkcie lub obszarze pomocy medycznej.

Zaznaczyć należy, iż istotnym elementem systemu PRM, są zespoły ratownictwa medycznego, w tym lotnicze zespoły ratownictwa. Mogą one dotrzeć w relatywnym krótkim czasie w wybrane miejsce lub miejsce katastrofy spowodowanej atakiem terroryzmu powietrznego i podejmować akcje niesienia pomocy poszkodowanym. Zgodnie z ustawą zespoły ratownictwa medycznego dzielą się na:

- zespoły specjalistyczne, w skład których wchodzi co najmniej trzy osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych, w tym lekarz systemu oraz pielęgniarka systemu lub ratownik medyczny,
- zespoły podstawowe, w skład których wchodzi co najmniej dwie osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych będące pielęgniarką systemu lub ratownikiem medycznym.
- lotniczy zespół ratownictwa medycznego składa się co najmniej z trzech osób, w tym co najmniej z jednego pilota zawodowego, lekarza systemu oraz ratownika medycznego lub pielęgniarki systemu<sup>356</sup>.

Ponadto według ustawy wykonywanie zawodu ratownika medycznego polega na realizacji zadań zawodowych, które polegają w szczególności na: udzielaniu świadczeń zdrowotnych, w tym medycznych czynności ratunkowych udzielanych samodzielnie lub na zlecenie lekarza; zabezpieczeniu osób znajdujących się w miejscu zdarzenia oraz podejmowaniu działań zapobiegających zwiększeniu liczby osób w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego; transportowaniu osób w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego; udzielaniu wsparcia psychicznego w sytuacji powodującej stan nagłego zagrożenia zdrowotnego<sup>357</sup>.

Powyższe zadania zawodowe ratownik medyczny wykonuje w podmiotach leczniczych, na lotniskach, w ramach działań antyterrorystycznych realizowanych przez służby podległe

---

<sup>356</sup> Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 36, 37.

<sup>357</sup> Ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o zawodzie ratownika medycznego oraz samorządzie ratowników medycznych (Dz.U. 2023, poz. 2187), art. 33.

lub nadzorowane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz w Centralnym Pododdziale Kontrterrorystycznym Policji „BOA” oraz w samodzielnych pododdziałach kontrterrorystycznych Policji<sup>358</sup>.

Na podstawie ustawy w sytuacji wystąpienia zdarzeń o charakterze terrorystycznym, które według *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* należy rozumieć jako sytuację, co do której istnieje podejrzenie, że powstała na skutek przestępstwa o charakterze terrorystycznym<sup>359</sup> kierujący akcją medyczną koordynuje medyczne czynności ratunkowe i wspomaga kierującego działaniami antyterrorystycznymi<sup>360</sup>. Nie ulega wątpliwości, że wskazanie kwestii kompetencji kierowania akcją medyczną na miejscu zdarzenia powoduje zmniejszenie ryzyka pojawienia się chaosu kompetencyjnego. Ponieważ chwili przybycia na miejsce zdarzenia zespołu ratownictwa medycznego lub lotniczego zespołu ratownictwa medycznego koordynację medycznych działań ratowniczych przejmuje kierujący akcją medyczną, o którym mowa w *Ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym*<sup>361</sup>. Zapis jest klarowny i nie wprowadza chaosu kompetencyjnego podczas dynamicznych akcji zwalczania skutków terroryzmu powietrznego.

Podsumowując obecne rozwiązania prawne umożliwiają Państwowemu Ratownictwu Medycznemu uczestnictwo i sprawne wykonywanie zadań podczas ataków terroru powietrznego. Co więcej, wykonywanie współpracy podczas akcji ratowniczych z innymi służbami. Niemniej jednak zmiany legislacyjne powinny wprowadzać rozszerzone szkoleń teoretycznych i praktycznych dla wydzielonych zespołów ratowniczych, których rejon odpowiedzialności obejmuje duże i średnie porty lotnicze i lotniska. Z zakresu m.in. ogólnej wiedzy o możliwych skutkach aktów terroryzmu powietrznego, jak i zgrywających z innymi służbami podczas ataku terrorystycznego. Natomiast podstawowe szkolenia powinno obejmować zespoły ratownicze działające w dużych aglomeracjach miejskich oraz w rejonach gdzie znajdują się ważne obiekty infrastruktury krytycznej.

Reasumując z dotychczasowych rozważań nad polskim systemem prawnym determinującym użycie wybranych podmiotów w zwalczaniu terroryzmu powietrznego wynika, iż

---

<sup>358</sup> *Ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o zawodzie ratownika medycznego oraz samorządzie ratowników medycznych* (Dz.U. 2023, poz. 2187), art. 36.

<sup>359</sup> *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 2.

<sup>360</sup> *Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 42.

<sup>361</sup> *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego* (Dz.U. 2021, poz. 1737), § 17. 3, 18. 3.

w obowiązujących normach prawnych przepisy dotyczą wąskich, branżowych obszarów odpowiedzialności, w tym zakresie. Ponadto kompetencji osób funkcyjnych oraz ogólnych zasad dotyczących realizacji zwalczania zagrożeń.

I tak, do podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego należy zaliczyć po pierwsze, ABW i AW na mocy *Ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu*.

ABW uzyskuje uprawnienia do wykonywania działań w rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego. Posiada możliwość wykonywania działań dotyczących zwalczania aktów terroryzmu wymierzonych w lotnicze systemy informatyczne oraz możliwości przeprowadzania oceny bezpieczeństwa tych systemów. Posiada uprawnienia do ochrony obszarów i obiektów przed bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz do kontrolowania podróży i bagażu w portach i środkach transportu lotniczego.

Natomiast AW na podstawie ustawy wykonuje działania w rozpoznawaniu międzynarodowego terroryzmu i ekstremizmu oraz grup przestępczości zorganizowanej. Uzyskuje możliwość wykonywania czynności w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zdarzeniom terroryzmu, wymierzonego przeciwko obywatelom lub mieniu RP znajdującego się poza granicami państwa oraz współdziałania z ABW, MON, SWW, SKW, SG, SOL oraz Policją w działaniach zwalczających terroryzm.

Po drugie, SKW i SWW zgodnie z *Ustawą z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego*. SKW posiada kompetencje w wykonywaniu działań w rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu zdarzeń oraz przestępstw o charakterze terrorystycznym godzących w bezpieczeństwo potencjału obronnego państwa oraz jednostek organizacyjnych MON. Natomiast SWW w rozpoznawaniu i przeciwdziałaniu zagrożeniom międzynarodowego terroryzmu. Ponadto w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zdarzeniom o charakterze terrorystycznym wymierzonym przeciwko personelowi i mieniu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa oraz zwalczania skutków takich zdarzeń.

Po trzecie, Straż Graniczna na mocy *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej* uzyskuje prawo do wykonywania wart ochronnych na pokładach statków powietrznych. Co więcej, do zapewniania bezpieczeństwa w międzynarodowej komunikacji lotniczej poprzez prowadzenie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagaży, ładunków i statków powietrznych realizujących loty wysokiego ryzyka.

Po czwarte, Policja zgodnie z *Ustawą z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* oraz *Ustawą z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* inicjuje i organizuje działania zapobiegające popełnianiu przestępstw o charakterze terrorystycznym oraz współdziała, w tym zakresie z organami państwowymi. Ustawy nadają szerokie uprawnienia w wykonywaniu działań kontrterrorystycznych oraz prowadzeniu współpracy przez oddziały lub pododdziały Policji z oddziałami i pododdziałami SZ RP podczas przeciwdziałania zagrożeniom w przypadku, gdy oddziały i pododdziały Policji nie dysponują możliwościami skutecznego przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Po piąte, zgodnie z *Ustawą z dnia 11 marca 2022 o Obronie ojczyzny*, Siły Zbrojne RP mogą zostać użyte do działań antyterrorystycznych, akcji ratowniczych lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego oraz ochrony i obrony cyberprzestrzeni. Ponadto *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* upoważnia Siły Zbrojne RP do udzielenia pomocy oddziałom i pododdziałom Policji w razie zagrożenia bezpieczeństwa publicznego. Analogiczny zapis o udzieleniu pomocy występuje w *Ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* w przypadku wprowadzenia trzeciego lub czwartego stopnia alarmowego. Natomiast *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* określa współpracę Sił Powietrznych PR w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa z powietrza w czasie pokoju z instytucjami zapewniającej służby ruchu lotniczego.

Po szóste, *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* nadaje kompetycje Służbie Ochrony Lotniska do wykonywania działań zapobiegawczych m.in. jak prowadzenie kontroli bezpieczeństwa, kontrole i ochronę dostępu do stref zastrzeżonych lotniska. Przepisy prawne umożliwiają użycie SOL do wykrywania i zwalczania zagrożeń, przyczynia się do zapobiegania zagrożeniom atakiem terroryzmu powietrznego na statki powietrzne będące w locie.

Po siódme, na mocy *Ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej*, Państwowa Straż Pożarna organizuje i prowadzi akcje ratownicze oraz wykonuje pomocnicze specjalistyczne czynności ratownicze. Przepisy prawne umożliwiają niesienie pomocy poszkodowanym i likwidację miejscowych zagrożeń oraz skutków ataków terroryzmu powietrznego.

Warto podkreślić, iż podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym strażak kierujący akcją ratowniczą ma prawo do zarządzenia ewakuacji ludzi i mienia z terenu objętego akcją ratowniczą oraz wprowadzenia zakazu przebywania osobom postronnym w rejonie akcji ratowniczej.

I w końcu po ósme, przepisy prawne *Ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym* umożliwiają Państwowemu Ratownictwu Medycznemu podczas wystąpienia zdarzeń o charakterze terrorystycznym, zapewniać pomoc każdej osobie znajdującej się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, w tym udzielać medycznych czynności ratunkowych, zabezpieczać osoby znajdujące się w miejscu zdarzenia oraz transportować poszkodowanych w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego. Na mocy ustawy kierujący akcją medyczną, koordynuje medyczne czynności ratunkowe i wspomaga kierującego działaniami antyterrorystycznymi.

Uzupełniając to, co zostało stwierdzone przepisy prawne odnoszące się do użycia wybranych podmiotów w działaniach zwalczających terroryzm powietrzny w krajowym systemie administracyjno-prawnym, dotyczą obszarów odpowiedzialności i kompetencji, innym słowy akty prawne poruszają problematykę organizacji współdziałania i koordynacji działań oraz szkolenia podmiotów uczestniczących w zwalczaniu terroryzmu. Wydaje się, że aspekty organizacji współdziałania i koordynacji działań, jak i organizacji szkolenia i zgrywania podmiotów w ramach zwalczania terroryzmu powietrznego nie powinna być rozproszone po wielu aktach prawnych. Problem ten należało by rozwiązać uwzględnić stosowne delegacje dotyczące obszarów zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego w *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*. Natomiast w obecnych regulacjach prawnych może wystąpić wysokie prawdopodobieństwo dublowania się kompetencji, brak współpracy między służbami czy nieskoordynowane działania służb podejmujących czynności nad tym samym zagrożeniem, może to doprowadzać do chaosu kompetencyjnego oraz wpływać negatywnie na proces zwalczania terroryzmu powietrznego.

### **3.4. Bezpieczeństwo powietrzne w krajowych strategiach i programach**

Lotnictwo cywilne stawia przed państwem, jak i większością podmiotów branży lotniczej ciągle nowe wyzwania i zadania mające na celu zapewnienie możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa przez maksymalne zredukowanie oraz kontrolowanie ryzyka związanego z działalnością lotniczą<sup>362</sup>. Lotnictwo jest specyficzną dziedziną, w której procedury powinny być poddane ujednoczeniu oraz systematyzacji. Natomiast Strategie powinny wyznaczać możliwe kierunki zmian i rozwoju metod poprawy

---

<sup>362</sup> *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. Projekt z dnia 5.07.2021r.*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2021, s. 59.

bezpieczeństwa powietrznego oraz eliminacji zagrożeń, w tym zagrożeń terroryzmu powietrznego. Lotnicze programy bezpieczeństwa odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa powietrznego powinny regulować, realizować i kontrolować kwestie dotyczące szeroko rozumianego bezpieczeństwa powietrznego oraz kwestię możliwych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

*Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030* przedstawia wyzwania, jakie stoją przed polską gospodarką, a także zarysowuje przykładowe instrumenty gospodarcze, finansowe i instytucjonalne<sup>363</sup>. Wskazuje zasady organizujące proces jej programowania i realizacji od określania celów i kierunków interwencji po procesy wdrażania, monitorowania i oceny uzyskanych rezultatów, tj. współpracy, partnerstwa i współodpowiedzialność podmiotów publicznych, biznesu i obywateli przy realizacji polityk publicznych<sup>364</sup>. W Strategii wśród wyzwań stojących przed Polską w perspektywie krótkookresowej określono m.in. zagrożenie terroryzmem, niezawodną komunikację w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa czy aktów terroru oraz zapobieganie i przygotowanie do reagowania na zagrożenia terrorystyczne<sup>365</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że Strategia, zagrożenia związane z terroryzmem powietrznym traktuje praktycznie marginalnie. Sygnalizując jedynie o możliwości zaistnienia takiego też ataku terroru, nie wymienia ani nie rozgranicza zagrożeń mogące wpływać na polską branżę lotniczą czy działalność poszczególnych podmiotów lotniczych.

*Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2020* określa kompleksową wizję kształtowania bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej we wszystkich jego wymiarach. Uwzględnia aspekt podmiotowy jak wymiar wewnętrzny bezpieczeństwa narodowego oraz środowisko międzynarodowe, jak i przedmiotowy uwzględniając wszystkie wymiary funkcjonowania systemu bezpieczeństwa narodowego. Cele strategiczne w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego zostały sformułowane w zgodzie z wartościami narodowymi określonymi w Konstytucji RP<sup>366</sup>. Strategia odnosi się do zagrożeń terroryzmu powietrznego, jak i globalnej niepewności, której sprzyja m.in.: podważanie traktatów i porozumień rozbrojeniowych, proliferacja broni masowego rażenia oraz zagrożenie terroryzmem i przestępczością zorganizowaną<sup>367</sup>.

---

<sup>363</sup> *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.*, Warszawa 2017, s. 4.

<sup>364</sup> *Ibidem*, s. 7.

<sup>365</sup> *Ibidem*, s. 361.

<sup>366</sup> *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2020*, Warszawa 2020, s. 5.

<sup>367</sup> *Ibidem*, s. 7.

W wskazanej strategii określono obszary odnoszące się do zapewniania bezpieczeństwa powietrznego, z których wymienić należy:

- zarządzanie bezpieczeństwem narodowym,
- odporność państwa i obrona powszechna,
- Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej,
- cyberbezpieczeństwo.

Strategia uwzględnia działania w obszarze zarządzania bezpieczeństwem narodowym, które powinno polegać na:

1. Zintegrowaniu system zarządzania bezpieczeństwem narodowym, w tym kierowania obroną państwa, umożliwiając połączenie procesów, procedur i praktyk działania, poprzez scalenie dotychczas funkcjonujących systemów, w szczególności kierowania bezpieczeństwem narodowym, zarządzania kryzysowego oraz cyberbezpieczeństwa. Zapewnienia zdolność do szybkiej adaptacji wobec pojawiających się nowych wyzwań i zagrożeń oraz identyfikacji szans.

2. Stworzenia ponadresortowego mechanizmu koordynacji zarządzania bezpieczeństwem narodowym poprzez utworzenie komitetu Rady Ministrów, odpowiedzialnego na poziomie strategicznym za rozpatrywanie spraw z zakresu polityk, strategii i programów w obszarze zarządzania bezpieczeństwem narodowym, w sposób zapewniający spójność i konsekwentną ich realizację oraz jego powiązanie z nową rolą i kompetencjami Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego i Rządowego Centrum Bezpieczeństw<sup>368</sup>.

W aspekcie bezpieczeństwa powietrznego kluczowe wydaje się połączenie systemów kierowania bezpieczeństwem narodowym, zarządzania kryzysowego oraz cyberbezpieczeństwa przy jednoczesnym zapewnianiu zdolność do szybkiej adaptacji wobec pojawiających się nowych wyzwań i zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Z kolei, podejmowane działania w obszarze odporność państwa i obrony powszechnej w aspekcie zapewniania bezpieczeństwa powietrznego powinny polegać na:

1. Rozwijaniu zdolności państwa w zakresie zapobiegania i reagowania na zagrożenia o charakterze terrorystycznym oraz zwalczania przestępczości zorganizowanej, z uwzględnieniem działalności przestępczej w cyberprzestrzeni.

---

<sup>368</sup> Ibidem, s. 13.



2. Rozwijania zdolności służb specjalnych państwa na rzecz wczesnej identyfikacji zagrożeń<sup>369</sup>.

Podobnie jak w poprzednim obszarze strategia ukierunkowuje działania na rozwijaniu zdolności w zapobieganiu, reagowaniu na akty terrorystyczne oraz ataki w cyberprzestrzeni jednocześnie przy rozwijaniu zdolności służb specjalnych we wczesnej identyfikacji zagrożeń.

W obszarze Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej zapewnienie bezpieczeństwa powietrznego powinno polegać przede wszystkim na:

1. Zbudowaniu narodowego, zintegrowanego systemu świadomości sytuacyjnej, opartego na różnych rodzajach środków rozpoznania, łączności, dowodzenia, w tym krajowych systemach satelitarnej obserwacji Ziemi i systemach bezzałogowych statków powietrznych działających w strukturach sieciocentrycznych, przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa kryptograficznego oraz budowy narodowych zdolności w zakresie komunikacji satelitarnej.

2. Zapewnianiu zdolność państwa do skutecznej obrony powietrznej.

3. Rozwijaniu zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych RP, w szczególności Wojsk Specjalnych, do zwalczania zagrożeń, w tym o charakterze hybrydowym i działań kontrterrorystycznych, we wszystkich stanach nadzwyczajnych i stanach gotowości obronnej państwa.

4. Uzyskaniu zdolności operacyjnych do prowadzenia pełnego spektrum działań militarnych w cyberprzestrzeni, rozwijaniu Wojsk Obrony Cyberprzestrzeni oraz zbudowaniu zdolności do prowadzenia działań w przestrzeni kosmicznej, jak również do działań informacyjnych<sup>370</sup>.

Strategia w obszarze Sił Zbrojnych RP stawia przede wszystkim nacisk na dominację w cyberprzestrzeni, ciągłego zapewniania zdolność do skutecznej obrony powietrznej oraz wykorzystywania Wojsk Specjalny do zwalczania zagrożeń i działań kontrterrorystycznych.

Natomiast w obszarze cyberbezpieczeństwa, Strategia przede wszystkim koncentruje się na zwiększaniu poziom odporności systemów informacyjnych wykorzystywanych w sferze publicznej i prywatnej oraz cywilnej i wojskowej. Ponadto do osiągnięcia zdolność w skutecznym zapobieganiu, zwalczaniu oraz reagowaniu na cyberzagrożenia<sup>371</sup>.

---

<sup>369</sup> Ibidem, s. 16-17.

<sup>370</sup> Ibidem, s. 19.

<sup>371</sup> Ibidem, s. 20.

Podsumowując, strategia trafnie identyfikuje zagrożenia terroryzmu powietrznego. Zawiera istotne kierunki poprawy bezpieczeństwa powietrznego, w tym zdolność do szybkiej adaptacji wobec pojawiających się nowych wyzwań i zagrożeń terrorystycznych. Kładzie nacisk na rozwijanie zdolności w zapobieganiu oraz reagowaniu na ataki w cyberprzestrzeni jednocześnie przy zwiększaniu zdolności służb specjalnych do wczesnej identyfikacji zagrożeń. Należy zauważyć, iż strategia determinuje Sił Zbrojnych RP do działań w cyberprzestrzeni oraz wykorzystywania Wojsk Specjalny do zwalczania zagrożeń i działań kontrterrorystycznych.

Należy sądzić, że priorytetowe działania powinny być prowadzone w obszarze cyberbezpieczeństwa. Wynika to, z gwałtownego rozwoju digitalizacji lotnictwa, a zarazem niskich kosztów potrzebnych do przeprowadzania ataków, jak i potencjalnie wysokich korzyści uzyskanych przez terrorystów. Skutkuje to wysokim ryzykiem ataków terrorystycznych na lotniczą infrastrukturę informatyczną. Dlatego też, tak ważne wydaje się ciągle udoskonalanie odporności lotniczych systemów. Co więcej, zapewnianie bezpieczeństwa lotniczym systemom informatycznym, narażonym na ataki cybernetyczne. Należy jeszcze uwzględnić rozwijanie zdolności w identyfikacji, zapobieganiu oraz reagowaniu na ataki cybernetyczne przy pomocy odpowiednio wyspecjalizowanych podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo powietrzne.

*Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* jest dokumentem planistycznym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą Strategii jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r., możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)<sup>372</sup>. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym<sup>373</sup>. Ponadto w Strategii wskazano ogólne kierunki poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie.

W Strategii zawarto szereg aspektów umożliwiających zapewnianie bezpieczeństwa powietrznego m.in. w obszarze ochrona lotnictwa oraz cyberbezpieczeństwo.

---

<sup>372</sup> Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. 2019, nr 105, poz. 1054), s. 11.

<sup>373</sup> Ibidem, s. 13.

I tak, działania w obszarze ochrona lotnictwa powinny polegać na zapobieganiu aktom bezprawnej ingerencji przeciw statkom powietrznym, pasażerom i załodze, poprzez uniemożliwianie wnoszenia do samolotów obiektów niebezpiecznych, takich jak broń i materiały wybuchowe. Co więcej, przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji wymaga stosowania różnorodnych przedsięwzięć organizacyjnych i technicznych bazujących na odpowiednich rozwiązaniach prawnych. Natomiast istotą działań organizacyjnych mających na celu ochronę lotnictwa przed aktami terrorystycznymi jest ustanowienie zorganizowanego systemu ochrony i kontroli, aby skutecznie uniemożliwić występowanie aktów bezprawnej ingerencji. Głównym działaniem podejmowanym w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w portach lotniczych będą inwestycje w zakresie modernizacji infrastruktury portu lotniczego oraz zakup sprzętu dla zapewnienia ochrony w obszarze obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego<sup>374</sup>.

Strategia ogólnikowo traktuje zagrożenia terroryzmu powietrznego jednakże określa działania i kierunki zmian, których celem jest poprawa bezpieczeństwa powietrznego. Wskazane są działania, które powinny być prowadzone m.in. na: uniemożliwieniu wnoszenia do samolotów obiektów niebezpiecznych oraz wdrażaniu zorganizowanego systemu ochrony i kontroli. Ponadto ustanawianiu odpowiednich rozwiązań prawnych oraz inwestycji w zakresie modernizacji infrastruktury portu lotniczego odpowiadającej za kontrolę i obsługę ruchu pasażerskiego i towarowego.

Następnie Strategia uwzględnia zapewnianie cyberbezpieczeństwa, które determinowane jest nasilającymi się zagrożeniami związanymi z atakami cybernetycznymi na systemy informatyczne. Ataki cybernetyczne wymuszają prowadzenie skoordynowanych działań służących zapobieganiu, wykrywaniu, zwalczaniu oraz minimalizacji skutków incydentów naruszających bezpieczeństwo tych systemów.

Zapewnianie cyberbezpieczeństwa systemów w sektorach usług mających kluczowe znaczenie dla utrzymania krytycznej działalności społeczno-gospodarczej, takiej jak transport lotniczy. Wymaga działania związanego m.in. z instytucjonalną organizacją spraw cyberbezpieczeństwa, harmonizacji przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, a także koniecznością poszukiwania wspólnych rozwiązań i zacieśniania międzynarodowej współpracy w celu zapewnienia skutecznej ochrony przed tymi zagrożeniami<sup>375</sup>.

Natomiast z ogólnych kierunków poprawy bezpieczeństwa w transporcie lotniczym wymienić należy m.in. wdrażanie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotów

---

<sup>374</sup> Ibidem, s. 136.

<sup>375</sup> Ibidem, s. 137.

i zarządzania ryzykiem mającego na celu zmianę podejścia do kwestii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym z „reaktywnego” na „proaktywny”. Uzupełnianie weryfikacji poziomu bezpieczeństwa w podmiocie lotniczym o działania zarządzającego tym podmiotem poprzez wprowadzenie dodatkowego wewnętrznego nadzoru organizacji nad bezpieczeństwem jako uzupełnienie nadzoru państwowego, promowanie bezpieczeństwa i budowanie świadomości bezpieczeństwa, m.in. poprzez szkolenia z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wyszkolenia i podnoszenia kompetencji personelu. Ponadto zapewnienie warunków bezpiecznego wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych w cywilnej przestrzeni powietrznej poprzez wdrożenie optymalnych rozwiązań legislacyjnych, a także technologicznych w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną oraz wdrożenie systemów zapobiegających bezprawnemu wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych na terenie lotniska tzw. systemy antydozostepowe<sup>376</sup>.

W odróżnieniu do dwóch poprzednich analizowanych Strategii, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* zawiera szereg działań w poprawie bezpieczeństwa powietrznego, przede wszystkim w odniesieniu do aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie. Nie ulega wątpliwości, że działania mające na celu uniemożliwienie przedostania się do statków powietrznych oraz stref zastrzeżonych lotniska obiektów niebezpiecznych, broni i materiałów wybuchowych, zapobiega zagrożeniom i poprawia bezpieczeństwo statków powietrznych w locie. Promowanie bezpieczeństwa i budowanie świadomości bezpieczeństwa poprzez szkolenia z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, jak i zapewnienie odpowiedniego poziomu wyszkolenia i podnoszenie kompetencji personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo, również jest niezmiernie istotne. Jak zostało zaznaczone, zapewnianie prawidłowego poziomu bezpieczeństwa jest uzależnione od inwestycji w narzędzia oraz infrastrukturę odpowiedzialną za zapewnianie bezpieczeństwa na terenie portu lotniczego, jak i statków powietrznych.

Nie ulega wątpliwości, że zawarte w Strategii aspekty poprawy bezpieczeństwa, w tym wdrożenia systemów zapobiegających bezprawnemu wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych na terenie lotniska przy wykorzystaniu systemów antydozostepowych, wydaje się skuteczną metodą zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego. Natomiast w obszarze cyberbezpieczeństwa działania w zapobieganiu, wykrywaniu i zwalczaniu oraz minimalizacji skutków ataków cybernetycznych i dostosowanie przepisów krajowych do

---

<sup>376</sup> Ibidem, s. 137.

zagrożeń, jak i poszukiwanie wspólnych rozwiązań i zacieśniania międzynarodowej współpracy również są odpowiednią metodą w poprawie bezpieczeństwa powietrznego.

**Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym** (KPBwLC) określa standardy obowiązujące na terytorium Polski w obszarze zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Program jest zbiorem regulacji i działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa, służących zarządzaniu bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym i zintegrowaniu działań podejmowanych na poziomie państwa w zakresie legislacji i polityki. Związany jest również z promowaniem bezpieczeństwa oraz nadzorem nad systemami zarządzania bezpieczeństwem SMS<sup>377</sup> podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą<sup>378</sup>.

Odpowiedzialność za KPBwLC spoczywa zarówno na Ministrze właściwym ds. transportu jako naczelnym organie administracji rządowej, który właściwy jest w sprawach lotnictwa cywilnego oraz na Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego pełniącym funkcję organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego. Ze względu na ustawowe zadania Prezesa Urzędu oraz kompetencje i możliwość wykorzystania specjalistycznej wiedzy w obszarze zarządzania bezpieczeństwem posiadanej przez pracowników Urzędu, opracowanie, wdrożenie i aktualizację KPBwLC powierza się Prezesowi Urzędu. W ramach Urzędu funkcjonuje Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, którego rolą jest m.in. koordynacja spraw dotyczących KPBwLC w Urzędzie<sup>379</sup>.

Ze względu na dynamikę zmian w wymogach, normach i przepisach w tym obszarze, koniecznym jest systematyczne uaktualnianie KPBwLC wraz z jego załącznikiem - *Krajowym Planem Bezpieczeństwa*. Źródłem zmian mogą być nie tylko nowe przepisy krajowe związane z dostosowywaniem nadzoru prowadzonego przez Prezesa Urzędu do

---

<sup>377</sup> Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. Safety Management System, SMS) w podmiotach lotniczych mają za zadanie przede wszystkim zwrócić uwagę osób zarządzających w nich odpowiednimi zasobami (personelem, czasem, środkami finansowymi etc.) na zdarzenia niepożądane, które mogą mieć miejsce w danym środowisku w przyszłości i nakłonić je do podjęcia działań „wyprzedzająco-zapobiegawczych” (tzw. podejście proaktywne). Identyfikowanie przyszłych zagrożeń i zapobieganie im jest formą zarządzania znacznie bardziej efektywną od podejmowania działań o charakterze korygującym i naprawczym (tzw. podejście reaktywne), kiedy już doszło do zdarzeń niepożądanych, a tym samym nie można cofnąć ich skutków. Źródło: Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC\\_-\\_wydruk.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf) [dostęp: 21.10.2021], s. 6.

<sup>378</sup> *Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2021 – 2024*, [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) [dostęp: 21.10.2021], s. 4.

<sup>379</sup> Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC\\_-\\_wydruk.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf) [dostęp: 21.10.2021], s. 30.

koncepcji proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem, ale również Normy i Zalecane Metody Postępowania ICAO związane z nowelizacjami Załącznika 19 oraz odpowiednie przepisy w nowych rozporządzeniach unijnych. Prezes Urzędu przedstawia projekt zmian KPBwLC Ministrowi właściwemu ds. transportu i organowi ds. KPBwLC. Cykl aktualizacji KPBwLC trwa cztery lata, podczas gdy *Krajowy Plan Bezpieczeństwa* jest aktualizowany każdego roku<sup>380</sup>.

W KPBwLC należy wyróżnić obszary jak polityka i cele bezpieczeństwa, zarządzanie bezpieczeństwem oraz promocja bezpieczeństwa, w których zawarte są aspekty dotyczące metod poprawy bezpieczeństwa powietrznego.

W obszarze polityki i celów bezpieczeństwa, zapisy ogólnie odnoszą się do programu m.in. określając sposób podejścia Rzeczypospolitej Polskiej do zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Zaś podstawą całego systemu jest stałe polepszanie Zarządzania Bezpieczeństwem oraz zdrowa i dojrzała Kultura Bezpieczeństwa, ponadto nadzór oparty na analizie ryzyka monitorowanych zagrożeniach oraz odpowiedzialność podmiotów lotniczych za bezpieczeństwo w ramach ich własnej działalności.

Co więcej, w celu osiągnięcia poprawy bezpieczeństwa powietrznego Rzeczpospolita Polska zaangażowana jest w: ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym poprzez współpracę m.in. z partnerami międzynarodowymi w szczególności EASA<sup>381</sup> i ICAO oraz osiąganie ustanowionych w ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, krajowych celów w zakresie Lotnictwa Cywilnego.

W celu realizacji powyższych zobowiązań Rzeczpospolita Polska zamierza m. in. do: efektywnego zarządzania ryzykiem oraz utrzymywania i tworzenia niezbędnych struktur oraz mechanizmów organizacyjnych; wspólnie z podmiotami lotniczymi aktywnego identyfikowania nowych zagrożeń i podejmowania praktycznych działań w celu zminimalizowania ich negatywnego wpływu na lotnictwo, z uwzględnieniem polskich lokalnych uwarunkowań; prowadzenia nadzoru opartego na analizach ryzyka, nieustannie identyfikowanych i monitorowanych zagrożeniach; utrzymywania obecnego poziomu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych, w których biorą udział polscy obywatele, podmioty lotnicze lub są zaangażowane polskie statki powietrzne i dążenia do jego ciągłej poprawy; kierowania się zasadą efektywności przy opracowywaniu projektów nowych regulacji prawnych, tak by nowe wymogi związane z bezpieczeństwem

---

<sup>380</sup> Ibidem, s. 30.

<sup>381</sup> Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. *European Union Aviation Safety Agency*, EASA).

w lotnictwie cywilnym umożliwiały osiągnięcie celu przy jak najniższych nakładach i obciążeniach finansowych podmiotów lotniczych i obywateli; przestrzegania międzynarodowych wymogów bezpieczeństwa (zgodnie ze standardami ICAO i regulacjami Unii Europejskiej), a w przypadku wystąpienia ewentualnych niezbędnych różnic, zapewnić by ich przyczyny były zrozumiałe i racjonalne, a same odstępstwa niezwłocznie zgłaszane; aktywnego promowania bezpieczeństwa m.in. poprzez wydawanie wytycznych oraz materiałów doradczych i informacyjnych, organizowanie konferencji, seminariów i warsztatów tematycznych, podczas których są przedstawiane i omawiane międzynarodowe standardy i rozwiązania praktyczne w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, w tym korzyści związane z redukowaniem ryzyka; wspierania wszelkich inicjatyw związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym<sup>382</sup>.

Natomiast obszar zarządzania bezpieczeństwem opiera się na koncepcji zarządzania bezpieczeństwem na poziomie organizacji poprzez SMS. Dlatego bez efektywnego wdrożenia, utrzymywania i ciągłego doskonalenia SMS w podmiotach lotniczych nie ma możliwości zapewnienia efektywności KPBwLC. Nadzór Prezesa Urzędu nad SMS w podmiotach lotniczych jest kluczowym elementem zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w skali kraju. Dlatego też obowiązkiem wdrożenia i utrzymania SMS objęci są m.in: operatorzy lotniczy, zarządzający lotniskami certyfikowanymi, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej<sup>383</sup>.

Zaś działania w obszarze promocji bezpieczeństwa to przede wszystkim Kultura Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture)<sup>384</sup>, którą można określić jako wszelkie działania prowadzące do podniesienia świadomości z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, mające na celu m.in. zwiększanie liczby zgłaszanych zdarzeń, zarówno

---

<sup>382</sup> Ibidem, s. 21-22.

<sup>383</sup> Ibidem, s. 31.

<sup>384</sup> Kultura Sprawiedliwego Traktowania („Just Culture”) w ramach, której w obszarze obowiązkowego systemu zgłaszania, w *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 135a ust. 7 wprowadzono zakaz dyskryminowania pracowników, którzy dokonali zgłoszenia. Dodatkowo istotny jest przepis art. 135a ust. 8, który przewiduje, że z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia dokonanego zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania. Powyższe mechanizmy mają zapewnić bezpieczeństwo zgłaszającym, a tym samym umożliwić zgłaszanie zdarzeń, o których w inny sposób nie można byłoby się dowiedzieć. Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC\\_-\\_wydruk.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf) [dostęp: 21.10.2022], s. 44.

w ramach obowiązkowego, jak i dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. Kultura Sprawiedliwego Traktowania zapewniana jest poprzez regulacje prawne.

W promowaniu idei Kultury Sprawiedliwego Traktowania pozostają działania m.in. takie jak: konferencje, warsztaty i seminaria, poświęcone zagadnieniom zarządzania bezpieczeństwem i Kultury Bezpieczeństwa dla m.in. Prokuratury, Sędziów i Policji; Biuletyny Bezpieczeństwa ULC i inne materiały doradczo-informacyjne wydawane przez Biuro Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym; szkolenia pracowników Urzędu; analizy bezpieczeństwa prowadzone i publikowane przez Urząd; wymiana informacji mających istotny wpływ na bezpieczeństwo na poziomie Unii Europejskiej i organizacji międzynarodowych (np. IATA<sup>385</sup>, EUROCONTROL<sup>386</sup>, etc.).

Kultura sprawiedliwego traktowania to zwolnienie z odpowiedzialności zgłaszającego, który popełnił czyn narażający lub mogący skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa lub był świadkiem takiego też czynu. Takie też podejście powinno zwiększać ilość zgłaszanych zdarzeń niebezpiecznych, co powinno pozwalać na analizę i wdrażanie metod zapobiegawczych, poprawiających odporność lotnictwa cywilnego na zagrożenia terroryzmu powietrznego. Do takich sytuacji zaliczyć można m.in. pozostawianie otwartych przejść do stref zastrzeżonych, niedziałający monitoring, uszkodzone ogrodzenia, bagaż nie podany kontroli czy dopuszczenie do stref zakazanych osób bez wymaganego zezwolenia.

Warto podkreślić, że z inicjatywy Urzędu powstały również takie projekty jak deklaracja w sprawie kultury bezpieczeństwa w lotnictwie oraz porozumienie w ramach przystąpienia do Forum Wymiany Danych SMS, których celem jest podnoszenie świadomości i zarazem poziomu bezpieczeństwa w podmiotach lotniczych<sup>387</sup>.

Zaznaczyć należy, że KPBwLC nie obejmuje swym zakresem działań lotnictwa państwowego, mimo iż w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej operują zarówno statki powietrzne lotnictwa cywilnego, jak i lotnictwa państwowego, niejednokrotnie korzystając również z tych samych lotnisk. Ze względu na to, dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego koniecznym jest utrzymywanie i doskonalenie współpracy z obszarem lotnictwa państwowego<sup>388</sup>.

---

<sup>385</sup> Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (ang. International Air Transport Association, IATA).

<sup>386</sup> Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (ang. European Organisation for the Safety of Air Navigation, EUROCONTROL).

<sup>387</sup> Ibidem, s. 48-50.

<sup>388</sup> Ibidem, s. 17.



Podsumowując, z programowych działań, które mogą poprawiać bezpieczeństwo powietrzne, a zarazem zapobiegać aktom terroryzmu powietrznego należą w szczególności: ciągłe zacieśnianie współpracy międzynarodowej w kwestiach bezpieczeństwa powietrznego, aktywne identyfikowanie nowych zagrożeń przez podmioty lotnicze, nadzór oparty na analizach ryzyka, identyfikowanie i monitorowanie zagrożeń, aktywne promowanie bezpieczeństwa, wspieranie wszelkich inicjatyw związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz poprawa bezpieczeństwa powietrznego poprzez rozwijanie i udoskonalanie rozwiązań opartych na danych uzyskanych z obszaru tzw. kultury sprawiedliwego traktowania.

Jednak należy zaznaczyć, iż w tak istotnym programie odpowiedzialnym za bezpieczeństwo powietrzne brak jest wydzielonego obszaru dotyczącego zagrożeń terroryzmem powietrznym lub chociażby zasygnalizowania działań w obszarze zapewniania bezpieczeństwa powietrznego w tym aspekcie.

Cechą programu jest jego cykliczna aktualizacja, a co za tym idzie możliwość identyfikacji nowych zagrożeń i na tej podstawie wprowadzania metod zaradczych. Wdrażanie nowych metod zaradczych odpowiadających na zidentyfikowane zagrożenia, jak i poprawiających bezpieczeństwo powietrzne na tym poziomie ustawodawczym wymaga stosunkowo mniejszego nakładu proceduralnego i czasowego, niż długa ustawowa procedura legislacyjna.

***Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC)*** zgodnie z *Ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze* w drodze rozporządzenia ustala Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

Należy zaznaczyć, że przedmiotowe rozporządzenie określa szczegółowe wymagania programu ochrony, które odnoszą się do: lotniska, przewoźnika lotniczego, zarejestrowanego agenta, zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, lotniska podlegającego w całości alternatywnym środkom ochrony, znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego oraz znanego nadawcy<sup>389</sup>.

Celem programu według ustalonych norm ustawy jest realizacja ochrony lotnictwa cywilnego m.in. poprzez: organizacje ochrony, działań zapobiegawczych i działań

---

<sup>389</sup> *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz.U. 2021, poz. 1230), § 1, 3.*

w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji; współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych; wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez uprawnione podmioty; współdziałanie m.in. SG, SOL; przekazywanie, gromadzenie i postępowanie z informacjami m.in. przez organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą, Prezesowi Urzędu informacji o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazywanie Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego aktu<sup>390</sup>.

Z powyższego wynika, iż program obejmuje podmioty wchodzące w cywilny system obsługi lotniczej i na tym poziomie wprowadza rozwiązania obejmujące ochronę lotnictwa przed atakiem bezprawnej ingerencji.

Z KPOLC wyróżnić należy trzy obszary dotyczące zapewniania bezpieczeństwa powietrznego, w tym obszar współpracy międzynarodowej w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom, obszar kontroli bezpieczeństwa w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami oraz obszar cyberbezpieczeństwa.

W obszarze współpracy międzynarodowej w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom, działania polegają na współpracy pomiędzy Prezesem Urzędu z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, które polegają w szczególności na: powiadamianiu o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym; uczestniczeniu w testach systemów ochrony; udostępnianiu informacji o sprzęcie i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym; wskazywaniu właściwych organów upoważnionych do przekazania i odebrania informacji o zagrożeniu oraz wypracowywania i realizacji działań eliminujących stwierdzone zagrożenie.

---

<sup>390</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 187.

Z kolei, w obszarze kontroli bezpieczeństwa, program zawiera współdziałanie Prezesa Urzędu ze Strażą Graniczną w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami. Działania funkcjonariuszy Straży Granicznej w sprawowaniu nadzoru realizowane są w formie: patrolowo-stacjonarnej przez sprawowanie nadzoru w punktach kontroli bezpieczeństwa, w odległości umożliwiającej funkcjonariuszom Straży Granicznej podjęcie reakcji w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości; systemu dozorowego CCTV<sup>391</sup> i innych dostępnych w porcie lotniczym systemów rejestrujących przebieg kontroli bezpieczeństwa, przez obserwowanie i analizowanie zapisu zarejestrowanego obrazu w systemie on-line i off-line, w szczególności w celu podjęcia reakcji w przypadku powstania nieprawidłowości.

Natomiast w obszarze cyberbezpieczeństwa program reguluje organizację ochrony lotnictwa cywilnego. I tak, w ramach realizacji przepisów, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znani nadawcy oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, niebędący operatorami usług kluczowych, są odpowiedzialni za: identyfikację swoich krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych jako systemów informacyjnych w rozumieniu *Ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa*, przeznaczonych do przetwarzania danych wykorzystywanych dla bezpieczeństwa, ochrony lub dostępności operacji lotniczych; prowadzenie oceny ryzyka i na jej podstawie określania i wdrażania środków mających na celu ochronę takich systemów i danych przed bezprawną ingerencją; szczegółowe określenie w swoich programach ochrony środków mających na celu zapewnienie ochrony przed cyberatakami, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, wykrywania ich i reagowania na nie<sup>392</sup>.

Podsumowując KPBLC jest programem zapewniającym bezpieczeństwo powietrzne w zakresie ochrony i przeciwdziałania przed aktami bezprawnej ingerencji. Program zawiera zapisy o współpracy Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z członkami ICAO w zakresie ochrony i przeciwdziałania przed aktami bezprawnej ingerencji. Działania te polegają m.in. na powiadamianiu o zagrożeniach aktami bezprawnej ingerencji, uczestniczeniu w testach systemów ochrony, udostępnianiu informacji o sprzęcie

---

<sup>391</sup> Telewizyjny system dozorowy (ang. closed circuit television, CCTV).

<sup>392</sup> *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego* (Dz.U. 2021, poz. 17), § 13, 21, 79, 86.

i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji. Prezes Urzędu wraz z Strażą Graniczną uczestniczą w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa prowadzoną przez zarządzających lotniskami poprzez sprawowanie nadzoru w punktach kontroli bezpieczeństwa. W nadzorze systemu CCTV i innych systemów rejestrujących przebieg kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym poprzez obserwowanie i analizowanie zapisu zarejestrowanego obrazu.

Regulacje KPBLC narzucają obowiązek na podmioty lotnicze, które zostają zobowiązane do identyfikacji swoich krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych wykorzystywanych do przetwarzania danych, operacji lotniczych oraz prowadzenia oceny ryzyka i na jej podstawie określanie i wdrażanie środków zapobiegawczych przed atakami bezprawną ingerencją na systemy i dane.

Ponadto zaznaczyć należy, iż w programie jasno określono cele w zapobieganiu i zwalczaniu aktów bezprawnej ingerencji oraz współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Określono również wymogi w wymianie i gromadzeniu informacji oraz informowania Prezesa Urzędu przez organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą, o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Dotyczy to w szczególności podmiotów prowadzących działalność lotniczą, które powinny informować o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego też aktu.

Legislacja lotnicza przewiduje funkcjonowanie **Krajowego Programu Szkolenia** (KPS), który ma na celu stworzenie warunków umożliwiających osobom zatrudnionymi w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą oraz osobą wykonującym obowiązki w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, wynikające z KPOLC, zdobycie i utrzymanie odpowiednich kwalifikacji w zakresie wykonywanych czynności służbowych. Program określa sposób organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji w szczególności: organizację i funkcjonowanie systemu szkolenia; metodologie prowadzenia szkoleń; kryteria i sposoby selekcji, kwalifikacji, certyfikacji oraz motywacji personelu zatrudnionego w komórkach

zajmujących się ochroną lotnictwa cywilnego<sup>393</sup>. Za przeprowadzanie szkoleń odpowiada organ lub podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia.

Z przedmiotowego programu szkolenia wymienić należy te aspekty, których rodzaj i zakres odnosi się do ochrony lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji.

Wymienić należy m.in.:

- szkolenie ogólne w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego,
- szkolenie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego,
- szkolenie podstawowe,
- szkolenie instruktorów,
- szkolenie audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych.

I tak, obszar programu szkolenia ogólnego w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje tematykę pozwalającą na nabycie kompetencji m.in. takich jak: znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń; świadomość odpowiednich wymogów prawnych; znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa w środowisku pracy, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony; umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną<sup>394</sup>.

Z kolei, obszar szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje tematykę pozwalającą na nabycie kompetencji m.in. jak: znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń; świadomość odpowiednich wymogów prawnych; znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony; zrozumienia konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa; świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa; umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związanych z ochroną<sup>395</sup>.

Następnie obszar programu szkolenia podstawowego obejmuje tematykę pozwalającą na nabycie kompetencji m.in. jak: znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń; znajomość ram

---

<sup>393</sup> T. Compa, *Ochrona lotnictwa...*, dz. cyt., s. 349.

<sup>394</sup> *Rozporządzenie Komisji z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (UE) 2015/1998* (Dz.U.EU L 299 2015), pkt 11.2.7.

<sup>395</sup> *Rozporządzenie Komisji z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (UE) 2015/1998* (Dz.U.EU L 299 2015), pkt 11.2.6.2.

prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony; znajomość procedur kontroli dostępu; znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać; umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych<sup>396</sup>.

Obszar programu szkolenia instruktorów zawiera m.in.: informacje o wcześniejszych aktach bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktach terrorystycznych i bieżących zagrożeniach; metody i środki stosowane w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym; wiedzę z zakresu konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa; wiedzę z zakresu odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną lotnictwa cywilnego<sup>397</sup>.

Zaś w obszarze szkolenia audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych zawarto tematykę m.in. jak: informacje o wcześniejszych aktach bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktach terrorystycznych i o bieżących zagrożeniach; metody i środki stosowane w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym; cele i organizację ochrony lotnictwa cywilnego, w tym obowiązki i zakres odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony; wiedzę z zakresu konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa<sup>398</sup>.

Podsumowują KPS w obszarach odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa przed bezprawną ingerencją, zakłada istotne i wspólne elementy szkolenia pod kontem zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego. Z zawartych aspektów należy wymienić zdobywanie wiedzy o wcześniejszych aktach bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz aktach terrorystycznych i bieżących zagrożeniach. Ponadto wiedze o wymogach prawnych oraz umiejętności odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

Poddane analizie obszary posiadają również braki w rodzaju i zakresie szkoleń, z których należy wymienić: umiejętność samodzielnego interpretowania poziomu zagrożenia terrorystycznego, umiejętności rozpoznawania symptomów przed ataktowych, które występują przed atakiem terrorystycznym. Co istotne, umiejętność rozpoznawania

---

<sup>396</sup> Rozporządzenie Komisji z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego ( UE) 2015/1998 (Dz.U.EU L 299 2015), pkt 11.2.2

<sup>397</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2021, poz. 17), § 8.

<sup>398</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2021, poz. 17), § 9.

oraz reagowania na nowe formy terroryzmu powietrznego, przede wszystkim takie jak ataki cybernetyczne i ataki przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych. Poza tym specjalistycznej szkoleń z zakresu szczegółowych procedur postępowania podczas ataków terroryzmu powietrznego.

Natomiast istotną cechą programu i zawartych regulacji jest systematyzacja wykonywanych szkoleń i dzięki temu zdobywania wiedzy ludzi na co dzień wykonujących swoje czynności i funkcje w lotnictwie cywilnym, które mają zapobiec atakom bezprawnej ingerencji.

**Krajowy Program Kontroli Jakości (KPKJ)** ma na celu sprawdzenie, czy środki ochrony lotnictwa są skuteczne i prawidłowo stosowane, a także określenie poziomu zgodności stosowanych przepisów i procedur z postanowieniami prawa. Porty lotnicze, operatorzy i pozostałe podmioty odpowiedzialne za ochronę lotnictwa podlegają regularnej kontroli, aby zapewnić sprawne wykrywanie i korygowanie uchybień. Kontrole przeprowadza się zgodnie z KPKJ, uwzględniając poziom zagrożenia, rodzaj i charakter operacji oraz wyniki wewnętrznej kontroli jakości, realizowane przez porty lotnicze, operatorów i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą.

Ponadto KPKJ ma zapewnić skuteczne stosowanie postanowień KPOLC oraz innych przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji<sup>399</sup>.

Zapewnienie skutecznego stosowania przepisów KPKJ w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego realizowane jest m.in. poprzez: sprawdzanie efektywności stosowanych procedur, metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego; wskazywanie procedur, metod i środków działania gwarantujących skuteczność systemu ochrony lotnictwa cywilnego; usuwanie stwierdzonych w systemie ochrony lotnictwa cywilnego uchybień; wskazywanie niezbędnych zmian w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz w programach ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą; stosowanie środków, o których mowa w pkt 2.3 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008<sup>400</sup>.

Oprócz portów lotniczych, operatorów czy podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa należy zwrócić uwagę, że KPKJ w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego poddaje kontroli jakości: zespoły PWMW<sup>401</sup> składające się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika oraz wykonywaną wymianę informacji pomiędzy

---

<sup>399</sup> T. Compa, *Ochrona lotnictwa...*, dz. cyt., s. 362.

<sup>400</sup> *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego* (Dz.U. 2020, poz. 2037), § 3.

<sup>401</sup> PWMW - rozumie się przez to zespół składający się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika.

krajowymi organami na temat poziomu zgodności w przypadkach wystąpienia lub podejrzenia wystąpienia zagrożenia ochrony lotnictwa cywilnego<sup>402</sup>.

Należy zaznaczyć, że zapewnianie bezpieczeństwa powietrznego zgodnie z KPKJ w odniesieniu do zespołu PWMW polega na teście, który przeprowadzany jest zgodnie z planami uzgodnionymi ze Strażą Graniczną i zatwierdzeniem przez Prezesa Urzędu. Plan testu zawiera w szczególności: informacje dotyczące zakresu kontroli skuteczności spełniania kryteriów wykrywania materiałów wybuchowych i test z zakresu skuteczności wykrywania materiałów wybuchowych.

Zaś kontrola jakości prowadzona w odniesieniu do wymiany informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności w przypadkach wystąpienia lub podejrzenia wystąpienia zagrożenia ochrony lotnictwa cywilnego, wykonuje Prezes Urzędu przekazując ministrowi właściwemu do spraw transportu i Komendantowi Głównemu Straży Granicznej oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego lub innemu właściwemu organowi, informacje na temat poziomu zgodności w wykonywaniu obowiązków z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przez podmioty nadzorowane<sup>403</sup>.

Podsumowując przepisy zawarte w KPKJ, regulują kwestie weryfikacji efektywności stosowanych procedur, metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji w podmiotach lotniczych. Co więcej, umożliwiają weryfikację skuteczność stosowania postanowień KPOLC oraz innych przepisów zawartych w programach w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Ponadto program zawiera metody kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Zawiera również organizację i funkcjonowanie systemu kontroli jakości oraz metodologię prowadzenia kontroli jakości. Należy jeszcze zaznaczyć, że w programie zawarto zadania i zakres odpowiedzialności, jak i metody współpracy ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej, Prezesa ULC oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą - w dziedzinie przeprowadzania kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji<sup>404</sup>.

**Krajowy Plan Bezpieczeństwa (KPB)** ma na celu wskazanie obszarów zagrożeń, które zostaną objęte procedurą szczególnych analiz i nadzoru Prezesa Urzędu Lotnictwa

---

<sup>402</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. 2020 poz. 2037), § 1.

<sup>403</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. 2020 poz. 2037), § 23, 26, 30.

<sup>404</sup> T. Compa, *Ochrona lotnictwa...*, dz. cyt., s. 362.



Cywilnego. Jest to narzędzie oparte na koncepcji zarządzania ryzykiem, a więc identyfikacji zagrożeń, ich oceny oraz działań mitygujących<sup>405</sup>. Krajowy Plan Bezpieczeństwa jest planem w ujęciu czteroletnim. Zgodnie z założeniami, podlega rewizji co 12 miesięcy, a każdorazowa coroczna edycja obejmuje kolejne 4 lata. Pozwala to na zachowaniu ciągłości podejmowanych już działań przy jednoczesnym planowaniu w szerszym horyzoncie czasowym<sup>406</sup>.

Należy zwrócić uwagę na obszar SMS w organizacjach lotniczych oraz obszar operacyjny bezzałogowych statków powietrznych, w których wdrażane są i funkcjonują działania zmierzające do zapewniania bezpieczeństwa powietrznego.

I tak, efektywność SMS w organizacjach lotniczych w głównej mierze ukierunkowany jest na identyfikacji zagrożeń, zanim wywołają one ewentualne nieodwracalne straty w życiu, zdrowiu, mieniu lub środowisku. Wdrożenie SMS w organizacji lotniczej wyłącznie jako wymogu administracyjnego bez zapewnienia efektywności Systemu nie pozwoli na osiągnięcie założonych celów. Dotychczasowy nadzór w organizacjach polegał w dużym stopniu na weryfikacji zgodności z przepisami bez brania pod uwagę efektywności spełnienia wymogów. Przepisy europejskie ustanawiają wymóg zweryfikowania skuteczności Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem - SMS w podmiotach lotniczych.

Natomiast celem działań jest pełne i efektywne wdrożenie SMS w organizacjach lotniczych objętych tym obowiązkiem. Z zawartych aspektów wyróżnić należy m.in.: cykliczne monitorowanie w ramach inspekcji obszaru pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych oraz wprowadzenie do obszaru techniki lotniczej inspekcje z zakresu pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych<sup>407</sup>.

Z kolei, obszar operacji bezzałogowych statków powietrznych tyczy się zagrożeń wynikających z operacji bezzałogowych statków powietrznych, które są najnowszym zagrożeniem w lotnictwie cywilnym. Szczególnym wyzwaniem stały się zdarzenia związane z naruszeniem stref CTR lotnisk, przez operatorów dronów, którzy korzystali z tych urządzeń bez wymaganych uprawnień oraz wiedzy z zakresu przepisów dot. przestrzeni powietrznej. Celem działania w obszarze jest monitorowanie zdarzeń związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz ustalenie rzeczywistego poziomu zagrożeń. Działania polegają m.in. na nadzorze nad operacjami z wykorzystaniem

---

<sup>405</sup> Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2021 – 2024, [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) [dostęp: 21.10.2021], s. 4.

<sup>406</sup> Ibidem, s. 4.

<sup>407</sup> Ibidem, s. 25-27.

bezzałogowych statków powietrznych za pomocą specjalistycznego sprzętu pomagającego namierzyć drony oraz operatorów. Ponadto przeprowadzaniem wyrywkowych kontroli operacji oraz operatorów bezzałogowych statków powietrznych wspólnie z odpowiednimi służbami<sup>408</sup>.

Podsumowując KPB w kontekście zapewniania bezpieczeństwa powietrznego trafnie określa obszary zagrożeń w lotnictwie. Wskazuje obszar organizacji lotniczych oraz obszar operacji bezzałogowych statków powietrznych, które powinny zostać objęte procedurą szczególnych analiz i nadzoru Prezesa Urzędu. Z istotnych działań w obszarze organizacji lotniczych wymieniłyby wdrażanie SMS oraz cykliczne monitorowanie w ramach inspekcji pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych. Zaś w obszarze operacji bezzałogowych statków powietrznych, działania polegające na monitorowaniu zdarzeń związanych z bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz ustalaniu rzeczywistego poziomu zagrożeń.

Jednakże kluczowe wydają się działania polegające na nadzorze nad operacjami z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych za pomocą specjalistycznego sprzętu pomagającego namierzyć drony oraz operatorów. Ponadto plan narzuca obowiązek prowadzenia wyrywkowych kontroli operacji oraz operatorów bezzałogowych statków powietrznych wspólnie z odpowiednimi służbami.

Reasumując dotychczasowe rozważania nad bezpieczeństwem powietrznym w krajowych strategiach. Należy stwierdzić, iż zagrożenia terroryzmu powietrznego nie zostały uwzględnione w należyty sposób, co wydaje się podejściem nieodpowiednim biorąc pod uwagę wpływ terroryzmu na bezpieczeństwo powietrzne oraz bezpieczeństwo branży lotniczej. Jednakże zaznaczyć należy, że zostały wskazane kluczowe obszary zagrożone współczesnym terroryzmem powietrznym.

Wskazano obszar cyberbezpieczeństwa i obszar wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych. Ponadto wyszczególniano działania pozwalające zwalczać zagrożenia w tych obszarach. Z przedmiotowych aspektów zapewniania bezpieczeństwa powietrznego zawartych w strategiach, a zarazem umożliwiających zwalczanie zagrożeń w obszarze cyberbezpieczeństwa należy wymienić: ciągłe udoskonalanie odporności lotniczych systemów informacyjnych oraz zapewnianie bezpieczeństwa lotniczych systemów informatycznych w cyberprzestrzeni.

---

<sup>408</sup> Ibidem, s. 94.

Zastosowanie powyższych aspektów wydaje się odpowiednie, ponieważ w założeniu działania mają sprostać aktualnym zagrożeniom w obszarze cyberbezpieczeństwa, jak również poprawiać bezpieczeństwo lotniczych systemów informacyjnych i informatycznych. Ponadto należy przypuszczać, iż rozwijanie zdolności wczesnej identyfikacji i zapobiegania oraz reagowania na ataki cybernetyczne przy równoczesnym wykorzystaniu wyspecjalizowanych podmiotów posiadających stosowane uprawnienia formalno-prawne w zwalczaniu tego typu zagrożeń, może być właściwą formą reakcji w zapewnianiu cyberbezpieczeństwa lotniczym systemom. Zaś pogłębianie współpracy krajowa i międzynarodowa w obszarze cyberbezpieczeństwa, jest w stanie zminimalizować zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo powietrzne.

Wydaje się, że wykonywanie skoordynowanych działań służących zapobieganiu, wykrywaniu i zwalczaniu oraz minimalizacji skutków incydentów naruszających obszar cyberbezpieczeństwa oraz harmonizacja przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, a także poszukiwanie wspólnych rozwiązań i pogłębianie współpracy międzynarodowej w celu zapewnienia skutecznej ochrony przed zagrożeniami, powinno wpływać na poprawę cyberbezpieczeństwa lotniczych systemów.

Z kolei, w obszarze wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych z przedmiotowych aspektów zapewniających bezpieczeństwo powietrzne należy wymienić: tworzenie warunków bezpiecznego wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych w cywilnej przestrzeni powietrznej, poprzez wdrożenie optymalnych rozwiązań legislacyjnych, a także technologicznych w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną. Warto podkreślić, iż kluczową kwestią zwalczania zagrożeń płynących z bezprawnego wykorzystania bezzałogowych statków powietrzny do ataków terrorystycznych na statki powietrzne startujące lub lądujące jest wdrożenie, tzw. systemów antydostępowych. Natomiast do ogólnych kierunków poprawy bezpieczeństwa należy promowanie bezpieczeństwa i budowa świadomości bezpieczeństwa poprzez szkolenia personelu z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Nie ulega wątpliwości, że rozwijanie odporności branży lotniczej na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego jest kluczową kwestią w zapewnianiu bezpieczeństwa powietrznego. Jednakże w dalszym stopniu należy działać w obszarach zwalczania tradycyjnych form ataków oraz budowy odporności obszarów najbardziej narażonych na ataki terroryzmu powietrznego. Do takich działań zaliczyć można: uniemożliwianie wnoszenia obiektów niebezpiecznych do statków powietrznych, odpowiednie rozwiązania formalno-prawne, zorganizowany system ochrony i kontroli oraz inwestycje

w modernizację infrastruktury portu lotniczego z zakresu kontroli i obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego.

Przechodząc do krajowych programów zapewniających bezpieczeństwo powietrzne, które wydają się istotnym elementem obecnego procesu szeroko pojętej poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie. W poddanych analizie programach wskazano obszary dotyczące zapewniania bezpieczeństwa powietrznego, jak i ogólne kierunki działań mających na celu zminimalizowanie powstawania zagrożeń.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że w *Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym* obszary poprawy bezpieczeństwa powietrznego dotyczą polityki i celów bezpieczeństwa, zarządzania bezpieczeństwem oraz promocji bezpieczeństwa. Natomiast z działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa powietrznego, w tych obszarach wskazano przede wszystkim ciągle zacieśnianie współpracy międzynarodowej, aktywne identyfikowanie nowych zagrożeń oraz nadzór oparty na analizach ryzyka. Ponadto promowanie bezpieczeństwa oraz rozwijanie i udoskonalanie rozwiązań opartych na danych uzyskanych z obszaru kultury sprawiedliwego traktowania w lotnictwie.

Jednakże należy zauważyć, iż w programie dedykowanym zapewnianiu bezpieczeństwa powietrznego stosunkowo nie wiele miejsca poświęcono zagrożeniom terroryzmu powietrznego oraz stosownych szczegółowych działań zwalczających.

Następnie *Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego* w zapewnianiu bezpieczeństwa powietrznego wprowadza normy i wymogów w obszarach współpracy międzynarodowej w zakresie ochrony i przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji, kontroli bezpieczeństwa w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami oraz w obszarze cyberbezpieczeństwa. Ponadto w programie trafnie określono współpracę Prezesa Urzędu z członkami ICAO w zakresie ochrony i przeciwdziałaniu atakom bezprawnej ingerencji, które powinny polegać w szczególności na powiadamianiu o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji, uczestniczeniu w testach systemów ochrony, udostępnianiu informacji o sprzęcie i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji. Dodatkowo współpracy Prezesa Urzędu i Straży Granicznej w nadzorze nad kontrolą bezpieczeństwa prowadzoną przez zarządzających lotniskami w punktach kontroli bezpieczeństwa. Wskazany nadzór polega na obserwacji i analizie zapisu zarejestrowanego obrazu przez system CCTV oraz przez inne systemy rejestrujące przebieg kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym.

Podmioty lotnicze zostały zobowiązane do identyfikacji krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych wykorzystywanych do przetwarzania danych operacji lotniczych oraz prowadzenia oceny ryzyka i na jej podstawie określanie i wdrażanie środków zapobiegawczych przed atakami bezprawnej ingerencji na systemy i dane oraz wdrażanie środków zaradczych przed cyberatakami. Istotną kwestią jest również zapobieganie i zwalczanie aktów bezprawnej ingerencji oraz współpraca w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo oraz zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Program nakłada obowiązek informowania Prezesa Urzędu o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Z kolei, *Krajowy Program Szkolenia* w kwestii organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji określa programowe działania, które polegają na organizacji i funkcjonowaniu systemu szkolenia, metodologii prowadzenia szkoleń, kryteriów i sposobów selekcji, kwalifikacji, certyfikacji oraz motywacji personelu zatrudnionego w komórkach zajmujących się ochroną lotnictwa cywilnego. Obszary programowe podzielono na szkolenia personelu zatrudnionego w komórkach zajmujących się ochroną lotnictwa cywilnego, które obejmują w szczególności szkolenie ogólne w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, szkolenie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, szkolenie podstawowe, szkolenie instruktorów oraz szkolenie audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych.

Należy zwrócić uwagę, że w obszarach wysypują wspólne elementy szkoleń dla poszczególnych branżowych specjalności personelu zapewnianego bezpieczeństwa powietrznego i działającego w procesie zwalczania zagrożeń, z których należy wskazać, szkolenia w zakresie nabycia wiedzy o wcześniejszych aktach bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym i aktach terrorystycznych oraz aktualnych zagrożeniach. Wiedze o wymogach prawnych oraz umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

Zaś z braków programowych m.in. umiejętność samodzielnego interpretowania poziomu zagrożenia atakami terrorystycznymi, umiejętności rozpoznawania symptomów przed ataktowych, umiejętność rozpoznawania i reagowania na nowe formy terroryzmu powietrznego, przede wszystkim ataków cybernetycznych i ataków przy użyciu bezałogowych statków powietrznych oraz wiedzy z zakresu szczegółowych procedur postępowania podczas zaistnienia ataków terroryzmu wymierzonych w lotnictwo.

Uzupełnieniem powyższych programów, jak i narzędziem kontrolnym jest *Krajowy Program Kontroli Jakości*, który odpowiada za prowadzenie kontroli umożliwiających określanie skuteczności i prawidłowości stosowanych środków ochrony lotnictwa oraz poziomu zgodności stosowanych przepisów i procedur z postanowieniami prawa przez porty lotnicze, operatorów i pozostałe podmioty odpowiedzialne za ochronę lotnictwa. Program koncentruje się przede wszystkim na metodach kontroli polegających na sprawdzaniu efektywności stosowanych procedur, metod i środków ochrony, wskazywania procedur, metod i środków działania gwarantujących skuteczność systemu ochrony lotnictwa cywilnego oraz uwidaczniania niezbędnych zmian w przepisach i programach ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą.

I w końcu, *Krajowy Plan Bezpieczeństwa*, który w zapewnianiu bezpieczeństwa powietrznego wskazuje działania w obszarze organizacji lotniczych oraz obszarze operacji bezzałogowych statków powietrznych. W obszarze organizacji lotniczych metody działania ukierunkowane są w zasadzie tylko na wdrażaniu SMS oraz cyklicznym monitorowaniu w ramach inspekcji pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych.

Zaś w obszarze operacji bezzałogowych statków powietrznych na monitorowaniu zdarzeń i ustalania rzeczywistego poziomu zagrożeń. Jednakże kluczowe wydają się działania polegające na nadzorze przestrzeni powietrznej poprzez specjalistyczny sprzęt namierzający bezzałogowe statki powietrzne oraz ich operatorów. Przeprowadzanie wyrywkowych kontroli operacji lotniczych oraz operatorów bezzałogowych statków powietrznych wspólnie z odpowiednimi służbami. Natomiast wątpliwość budzi ograniczona ilość wskazanych obszarów. Plan nie powinien zawęzić się jedynie do kilku obszarów zagrożeń, a raczej zawierać np. spis potencjalnych obszarów zagrożonych terroryzmem powietrznym.

### **3.5. Wnioski**

Wraz z pojawieniem się pierwszych aparatów latających środowisko międzynarodowe rozpoczęło pracę nad kodyfikacją międzynarodowych regulacji prawnych. Pierwsze z nich powstały już pod koniec XIX w., i stopniowo zaczęły regulować nową dziedzinę. Równocześnie nasilający się wpływ ataków terrorystycznych wymusił na środowisku międzynarodowym rozpoczęcie prac legislacyjnych nad regulacjami mającymi powstrzymać coraz to częstsze ataki terroryzmu wymierzone w lotnictwo. Podjęte działania organizacyjne czynione przez ICAO przyczyniło się do powstania międzynarodowych Konwencji Karnych odpowiedzialnych za zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Wymienić należy po pierwsze, Konwencje Tokijską, w której zapisach określono, że państwo rejestracji statku powietrznego jest kompetentne do wykonywania jurysdykcji wobec sprawców przestępstw popełnionych na pokładzie. Nadano również stosowne uprawnienia dowódcy statku powietrznego oraz wprowadzono zapisy odnoszące się do bezpieczeństwa międzynarodowego w lotnictwie cywilnym i jego zapewnieniu.

Po drugie, Konwencję Haską i jej regulacje o współpracy i pomocy prawnej między państwami stronami w postępowaniu karnym za bezprawne zagarnięcie statku powietrznego oraz o ustanowieniu obowiązku ścigania osób winnych popełnienia takiego też przestępstwa.

I po trzecie, Konwencje Montrealską definiującą czyny przestępcze takie jak dokonanie aktu przemocy wobec osoby na pokładzie statku powietrznego, niszczenie statku powietrznego będącego w służbie. Umieszczenie lub spowodowanie umieszczenia na statku powietrznym będącym w służbie urządzeń lub substancji mogących uszkodzić lub zniszczyć ten, że statek. Niszczenie lub uszkodzenie lotniczych urządzeń nawigacyjnych lub zakłócania ich działania, przekazanie nieprawdziwych informacji oraz dokonywania ataków terrorystycznych na porty lotnicze i na infrastrukturę naziemną. Konwencje tylko częściowo zawierają zapisy umożliwiające zwalczanie współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego.

Systemową bolączką Konwencji Karnych jest brak wystarczających i skutecznych środków przymusu wobec państw, które nie stosują przyjętych zasad konwencji. Ponadto brak rozwiązań prawnych umożliwiających zwalczanie współczesnych zagrożeń, takich jak ataki cybernetyczne na lotnicze systemy informatyczne oraz statki powietrzne będące w locie. Ataki przy wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych na inne statki powietrzne oraz statki powietrzne podczas startów i lądowań. Determinantem tworzenia nowych lotniczych norm prawno-karnych były już zaistniałe ataki terroryzmu powietrznego.

Wydaje się, że brak jest regulacji prawnych umożliwiających trwałą współpracę służb międzynarodowych wyspecjalizowanych w wykrywaniu, zapobieganiu i zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz zapisów umożliwiających tworzenie międzynarodowych organów powołanych w celu zbierania informacji, koordynowania działań i współpracy międzynarodowej w tym procesie. Co więcej stosowych regulacji powołujących i legitymujących funkcjonowanie organu nadzorczego, odpowiedzialnego za przestrzeganie i stosowania przepisów konwencji przez państw sygnatariuszy.

Zgoła inaczej krajowy system prawa karnego i administracyjnego odpowiada na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Sankcjonuje karnie akty bezprawnej ingerencji oraz określa miejscową właściwość sądu odpowiedzialnego za prowadzone postępowania. Ponadto wskazuje pomoc prawną w procesie przygotowawczym oraz współpracy międzynarodową pomiędzy polskimi organami uprawnionym do prowadzenia postępowania, a właściwymi organami międzynarodowymi.

Należy zaznaczyć, iż przepisy wskazują ABW jako podmiot odpowiedzialny za zapobieganie zdarzeniom o charakterze terrorystycznym. Natomiast z innych regulacji należy wymienić: nadanie uprawnień służbą do przejścia kontroli lub zniszczenia bezzałogowego statku powietrznego, regulacje odnoszącej się do zwalczania statku powietrzny typu Renegade oraz nadanie uprawnień kierującemu działaniami na miejscu ataku terrorystycznego, w tym prawo do zarządzania ewakuacją, wstrzymania albo ograniczenia ruchu lotniczego na lotnisku.

Niemniej jednak brak jest regulacji umożliwiających przeciwdziałanie i zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, w tym zagrożeń atakami cybernetycznymi na lotnicze systemy informatyczne oraz statki powietrzne w locie. Sprecyzowanych przepisów uniemożliwiających zwalczanie zagrożeń wynikających z wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych, w tym do ataków na inne statki powietrzne. Polskie prawo karne powinno określać wysokie zagrożenia pozbawienia wolności oraz nieuchronność jej wykonania dla sprawców przygotowujących atak terrorystyczny kierowany w lotnictwo.

Polski system prawny determinuje wykorzystanie służb realizujących działania zwalczające zagrożenia terroryzmu powietrznego oraz prowadzących działania likwidujące skutki ataku, do których należy **Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, Straż Graniczna, Policja, Siły Zbrojne RP, Służba Ochrony Lotniska, Państwowa Straż Pożarna i Państwowe Ratownictwo Medyczne**. Każdy z wymienionych podmiotów posiada w obowiązujących normach prawnych stosowne uprawnienia formalno-prawne dotyczące przypisanych im wąskim, branżowym obszarów odpowiedzialności, w tym zakresie, kompetencji osób funkcyjnych oraz ogólnych zasad dotyczących realizacji zwalczania zagrożeń.

Natomiast w analizowanych, obowiązujących aktach normatywnych ogólnie ujęto problematykę organizacji współdziałania i koordynacji działań poszczególnych podmiotów. Marginalnie potraktowano unormowania dotyczące szkolenia sił uczestniczących



w zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego. W jednych ustawach tych elementów jest więcej, a inne traktują ten obszar marginalnie lub pomijają w swoich postanowieniach. Brak właściwych unormowań i rozwiązań może skutkować mało efektywnym reagowaniem na zagrożenia terroryzmem powietrznym i chaosem w wypadku sytuacji kryzysowej, wynikającej z tych zagrożeń.

Wydaje się, że problematyka organizacji współdziałania i koordynacji działań oraz organizacji szkolenia i zgrywania podmiotów w ramach zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce nie powinna być rozproszona po wielu aktach prawnych. Optymalnym rozwiązaniem wydawałoby się uwzględnienie stosownych delegacji dotyczących zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego przez poszczególne służby w już istniejącym akcie prawnym np. *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*, a szczegółowe przepisy umożliwiające zwalczać zagrożenia w branżowych ustawach, ale niestety zagadnienia te ustawodawca w przedmiotowej ustawie potraktował ogólnie, a niektórych zagadnień nawet nie uwzględnił.

Ujęte w ustawach ogólne problemy współdziałania dotyczą głównie służb specjalnych, Straży Granicznej, Policji, Sił Zbrojnych RP, a delegacje dotyczące Służby Ochrony Lotniska enigmatycznie określają, że przy wykonywaniu swoich zadań służba ta współdziała z właściwymi służbami lub organami. Delegacje dotyczące organizacji współdziałania są rozproszone w różnych ustawach i dotyczą służb będących przedmiotem tych ustaw.

W *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* problemy współdziałania dotyczą m.in. organizacji współpracy w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, poszukiwania i ratownictwa lotniczego, ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotnisk, oraz międzynarodowej współpracy z organami administracji lotniczej i nadzoru lotniczego państw obcych, jak i organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego.

Istotna delegacja w przedmiotowej ustawie dotyczy ministra właściwego do spraw transportu, który w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych został zobowiązany do ustalenia, w drodze rozporządzenia, *Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego*, określającego sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące m.in.: zasady współpracy organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych w zakresie organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji.

Jednakże wątpliwości budzi fakt, że rozporządzenie o tak szerokim zakresie, związanym m.in. z organizacją współdziałania w zwalczaniu terroryzmu powietrznego, w którym uczestniczą ministrowie z różnych ministerstw, szefowie służb specjalnych i instytucji podległych różnym resortom jest wydawane przez ministra właściwego do spraw transportu, a nie przez Radę Ministrów lub Prezesa Rady Ministrów. Ponadto przedmiotowe zapisy nie wyznaczają w sposób jednoznaczny podmiotów odpowiedzialnych za zainicjowanie, nawiązywanie współdziałania, zakresu czy kompetencji i zadań organizatora współdziałania.

Problematyce koordynacji w *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* nadano szczególną rangę w zakresie koordynacji rozkładów lotów z powołaniem koordynatora włącznie, a ponadto powołano cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego do koordynacji działań lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych. Również zgodnie z przedmiotową ustawą szerokie uprawnienia koordynacyjne posiada zarządzający lotniskiem, który jest obowiązany koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego i prace zespołu ochrony lotniska oraz odpowiada za koordynację przygotowania i realizację planu działania w sytuacji zagrożenia. Jednakże wątpliwości budzi koordynacja działań w sytuacji kryzysowej wynikającej z zagrożeń terroryzmem powietrznym. Zgodnie z *Ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* w portach lotniczych zadania ochrony są realizowane zgodnie z stosownymi programami ochrony przy pomocy zespołów ochrony lotniska oraz sztabu kryzysowego powołanych przez zarządzającego lotniskiem. Obydwa Zespoły posiadają podobny skład a zadania, które realizują są ujęte w *Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego*. Z przedmiotowego Programu wynika, że Zespół Ochrony Lotniska realizuje w zasadzie zadania doradcze wśród których nie ma zadań koordynacyjnych, a więc jest organem doradczym decydenta, którym jest zarządzający lotniskiem. Natomiast zadania sztabu kryzysowego są ujęte enigmatycznie i wynika z nich, że w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym dotyczącej danego lotniska będącego portem lotniczym zarządzający tym lotniskiem zwołuje sztab, który prowadzi działania w centrum koordynacji antykryzysowej. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska, którego częścią jest *Plan działań na wypadek sytuacji kryzysowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego*, w którym uwzględniono warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań podmiotów funkcjonujących na lotnisku i służb ochrony, a także sposób reagowania na zagrożenia, w tym zagrożenia w zakresie cyberbezpieczeństwa oraz przekazywania informacji

w sytuacji zagrożenia. Ponadto sztab kryzysowy współdziała m.in. z organami administracji rządowej i samorządowej w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania ich skutkom. W przepisach prawa obecnie funkcjonującego brak jest unormowań i rozwiązań, które określiłyby zasady i sposoby przejścia struktur kierowaniem służbami bezpieczeństwa w porcie lotniczym od realizacji ustawowych zadań w tzw. „czasie normalnym” do realizacji zadań w sytuacji kryzysowej oraz ich kompetencji koordynacyjnych.

Podkreślić należy również, że struktura organizacyjna kierowaniem służbami bezpieczeństwa na wypadek sytuacji kryzysowych w porcie lotniczym powinna być zgodna z uniwersalnym modelem kierowania, który obejmuje trzy elementy składowe: decydenta, kolegiálny organ doradczy oraz organ sztabowy. Jednakże obecna struktura przedstawiona w *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* i wynikającym z niej *Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego* nie jest czytelna, nie wszystkie kompetencje organów składowych są uwzględnione, brak jest jednoznacznego określenia decydenta, ale można przyjąć, że będzie to zarządzający lotniskiem, natomiast sztab kryzysowy pełni jednocześnie rolę organu doradczego oraz sztabowego, co wynika z realizowanych przez niego zadań. Konsekwentnie więc przedmiotowa struktura nie spełnia wymogów uniwersalnego modelu kierowania. Ponadto struktura kierowaniem służbami bezpieczeństwa na wypadek sytuacji kryzysowych w porcie lotniczym powinna posiadać strukturę i rozwiązania organizacyjne jak systemu zarządzania kryzysowego w Polsce, który w pełni spełnia wymogi uniwersalnym modelem kierowania.

W przepisach prawa obecnie funkcjonującego niezwykle istotna jest problematyka szkolenia, głównie dotycząca szkolenia specjalistycznego szkolenia personelu lotniczego, służby ratowniczo-gaśniczej, kandydatów na lekarzy orzeczników medycyny lotniczej, z zakresu operacji śmigłowej służby ratownictwa medycznego czy żołnierzy i funkcjonariuszy służb bezpieczeństwa, którzy podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych odbywają lot i odbyli szkolenie w zakresie zasad bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego w przypadku użycia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego. Zgodnie z delegacją *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określił, w drodze rozporządzenia, *Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego*.

Jednakże *Krajowy Program* dotyczy szkolenia osób, które ubiegają się o zatrudnienie i zatrudnionych w ochronie lotnictwa cywilnego, ubiegających się o uzyskanie

specjalistycznych uprawnień, natomiast nie uwzględnia szkolenia i ćwiczeń zgrywających na wypadek sytuacji kryzysowych wynikających z zagrożeń terroryzmem powietrznym. Niezbędnym jest w *Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* rozszerzenie delegację prawną dla ministra właściwego do spraw transportu dotyczącą *Krajowego Programu* o punkt dotyczący organizacji szkolenia i ćwiczeń zgrywających na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowej związanej z zagrożeniami terroryzmu powietrznego, a w *Krajowym Programie* uwzględnienie rozdziału o tej problematyce. Rozdział w *Krajowym Programie* powinien zawierać cele szkolenia zgrywającego, podział kompetencji w zakresie przygotowania i prowadzenia szkolenia i ćwiczeń, cykliczność prowadzenia szkolenia i ćwiczeń, uczestników szkolenia i ćwiczeń, tematykę szkolenia i ćwiczeń oraz zasady organizacji i prowadzenia ćwiczeń.

Należy zauważyć, że Siły Zbrojne RP cyklicznie prowadzą ćwiczenia taktyczno-specjalne z zakresu reagowania kryzysowego pk. RENEGADE/SAREX, których celem jest sprawdzenie procedur współdziałania oraz przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym z powietrza, jednakże te ćwiczenia w głównej mierze dotyczą zadań realizowanych przez Siły Zbrojne, a problematyka ochrony lotnictwa cywilnego jest ujęta marginalnie.

Zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego wymaga stosowania metod organizacyjnych i systemowych opartych na odpowiednich rozwiązaniach legislacyjnych. Należy sądzić, że działania legislacyjne powinny zmierzać w kierunku wprowadzania działań w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu współczesnych typów zagrożeń terroryzmu powietrznego. Przede wszystkim zagrożeń cyberterrorystycznych oraz możliwości wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do przeprowadzenia ataków z powietrza. Wysoka digitalizacja usług lotniczych oraz ciągły rozwój lotniczych systemów informatycznych, jak i nasycanie lotnictwa urządzeniami i narzędziami teleinformatycznymi naraża systemy lotnicze na ataki cybernetyczne. Co więcej, rosnącym zagrożeniem stają się bezzałogowe statki powietrzne oraz ich błyskawiczny rozwój, zdolności pilotażu, autonomizacji przy wykorzystaniu SI. Innymi słowy, odpowiednio wyuczonych modeli działania i podejmowania decyzji przez program w pilotażu oraz komunikacji. Dodatkowo niska ich cena i szeroka dostępność oraz ich wszechstronność wykorzystania potęguje zagrożenia.

Poddane analizie krajowe strategie, określają trendy i wyzwania w zapewnianiu bezpieczeństwa powietrznego oraz odnoszą się do zagrożeń wpływających na cyberbezpieczeństwo i kwestie wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do przeprowadzania ataków. Wskazywane działania w zapewnianiu cyberbezpieczeństwa to

ciągłe udoskonalanie odporności lotniczych systemów informacyjnych oraz zapewnianie bezpieczeństwa lotniczych systemów informatycznych w cyberprzestrzeni. Ponadto rozwijanie zdolności wczesnej identyfikacji i reagowanie na ataki cybernetyczne przez wyspecjalizowane podmioty, ponadto współpraca krajowa i międzynarodowa oraz wykonywanie skoordynowanych działań w wykrywaniu zapobieganiu i zwalczaniu, jak i minimalizacji skutków incydentów naruszających cyberbezpieczeństwo, to w zasadzie jedyne aspekty zwalczania tego typu zagrożeń.

Natomiast z działań zapobiegających wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do przeprowadzenia ataku, należy wymienić zapewnienie warunków bezpiecznego wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych w cywilnej przestrzeni powietrznej, poprzez wdrożenie optymalnych rozwiązań legislacyjnych, a także technologicznych w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną. Wdrożenie systemów zapobiegających bezprawnemu wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych na terenie lotniska tzw. Systemy antydostępowe. Co więcej, służby porządku publicznego powinny być zdolne do zapobiegania wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych jako narzędzia ataku terrorystycznego. Uwarunkowane jest to wyposażeniem służb w odpowiednie systemy zapobiegające i pozwalające reagować na zagrożenia, zgodnie z odpowiednimi regulacjami prawnymi.

Obowiązek wdrożenia krajowych programów Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym został wprowadzony po raz pierwszy po ataku z 11 września, pierwsza wersja Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, została wprowadzona *Rozporządzeniem z dnia 15 lipca 2003 r. Krajowym Programem Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym*, zostały w nim opisane zasady w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz zasady i procedury dla przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji. Procedury dostosowane są do krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych jak i zaleceń oraz programów bezpieczeństwa portów lotniczych. Podjęte działania zapewniać mają efektywne współdziałanie z instytucjami i odpowiednimi służbami. Jednakże w programie brak jest nawet ogólnych działań wskazujących zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, jak i wskazania obszarów narażonych na ataki.

Z kolei, *Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego*, realizuje kontrole bezpieczeństwa w sprawowaniu nadzoru nad obszarem cyberbezpieczeństwa. Zobowiązuje podmioty lotnicze do identyfikacji krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych wykorzystywanych do przetwarzania danych, operacji lotniczych oraz prowadzenia oceny ryzyka i na jej podstawie określanie i wdrażanie środków

zapobiegawczych przed atakami bezprawnej ingerencji na systemy i dane oraz wdrażania środków zaradczych przed cyberatakami.

Przywoływany wcześniej *Krajowy Program Szkolenia* z aspektów poprawy bezpieczeństwa powietrznego zawiera programowe obszary szkoleń, które podzielone zostały na szkolenia personelu zatrudnionego w komórkach zajmujących się ochroną lotnictwa cywilnego. Program powinien zawierać również szkolenia w zakresie reagowania na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Wskazując na zagrożenia w formie ataków na lotnicze systemy informatyczne obsługujące statki powietrzne. Ponadto na zagrożenia wynikające z dynamicznego rozwoju bezzałogowych statków powietrznych oraz wiedzy z zakresu szczegółowych procedur postępowania podczas zaistnienia zagrożenia.

Narzędziem kontrolnym jest *Krajowy Program Kontroli Jakości*, w którym określono metody kontroli polegające na sprawdzaniu efektywności stosowanych procedur, metod i środków ochrony. Wskazywania procedur, metod i środków działania gwarantujących skuteczność systemu ochrony lotnictwa cywilnego oraz uwidaczniania niezbędnych zmian w przepisach i programach ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą.

Natomiast *Krajowy Plan Bezpieczeństwa* w zapewnianiu bezpieczeństwa powietrznego wskazuje działania w obszarze operacji bezzałogowych statków powietrznych. Działania polegające na nadzorze przestrzeni powietrznej poprzez specjalistyczny sprzęt namierzający bezzałogowe statki powietrzne oraz ich operatorów.

## **Rozdział IV.**

### **Organizacja i funkcjonowanie wybranych podmiotów w zakresie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego**

W poprzednim rozdziale przedmiotem analiz były formalno-prawne podstawy użycia wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w międzynarodowym, regionalnym i krajowym systemie prawnych. Przeprowadzona analiza krajowych aktów normatywnych oraz literatury przedmiotu pozwoliła wskazać podmioty odpowiedzialne za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz służb odpowiedzialnych za likwidację skutków ataków. Natomiast rozdział niniejszy poświęcony jest analizą Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Straży Granicznej, Policji, Sił Zbrojnym RP, Służby Ochrony Lotniska, Państwowej Straży Pożarnej oraz Państwowego Ratownictwa Medycznego, w kontekście wykonywanych czynności w rozpoznawaniu, zapobieganiu i zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, w systemie formalno-prawnym i systemie antyterrorystycznym RP. Wyróżnione podmioty zostały objęte szczegółową analizą posiadanych sił i środków, w ich strukturach kadrowo-organizacyjnych i sprzętowych oraz metodach działania.

Należy podkreślić, że siły i środki wymienionych podmiotów, to m.in. wyszkoleni funkcjonariusze, żołnierze oraz personel cywilny, komórki organizacyjne, a także specjalistyczny sprzęt i wyposażenie oraz techniki działania. Jednakże ilość podmiotów ustawowo odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego w polskim systemie prawnym i systemie antyterrorystycznym RP wymusza przyporządkowanie danych służb do odpowiednich obszarów zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, zgodnie z ich wiodącymi kompetencjami i rodzajem prowadzonych działań. Umożliwia to wskazanie optymalnych metod działania, które powinny być rozwijane, a zarazem braków oraz możliwych kierunków doskonalenia działań poszczególnych służb w zwalczaniu terroryzmu powietrznego.

Jak wynika z analizy literatury przedmiotu atak jest ostatnim elementem procesu przeprowadzania ataku terrorystycznego dlatego należy wykorzystać wszystkie dostępne siły i środki w zapobieganiu jego wystąpieniu w wstępnej fazie planowania. W zapobieganiu szczególną rolę pełnią odpowiednio prowadzone działania prewencyjne

przez podmioty ustawowo odpowiedzialne za zwalczanie terroryzmu powietrznego lub komórki organizacyjne specjalnie do tego powołane, co wydaje się odpowiedniejsze. Działania prewencyjne powinny być prowadzone i dopasowane do wcześniej wytypowanych rodzajów zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz trendów współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

W rozdziale tym przedstawiona zostanie również analiza zachodzącej współpracy cywilno-wojskowej w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego pomiędzy lotnictwem cywilnym, a wojskowym. Lotnictwo cywilne, jak i wojskowe funkcjonuje w innych obszarach i zadaniowo prowadzi odmienne działania, które w lotnictwie cywilnym polegają m.in. na świadczeniu usług transportowych, informacyjnych oraz szkoleniowych. Natomiast w lotnictwie wojskowym m.in. na odpowiedzialności za nienaruszalność granic państwowych, ochronę obywateli, panującego ustroju politycznego oraz żywotnych interesów państwowych. Ponadto mając w pamięci dramatyczne skutki ataku z 11 września na bliźniacze wieże World Trade Center w Nowym Jorku podjęto analizie Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej i Przeciwrakietowej NATO z wykorzystaniem potencjału Sił Zbrojnych RP w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego.

#### **4.1. Wybrane cywilne i wojskowe podmioty odpowiedzialne za zwalczanie terroryzmu powietrznego w systemie antyterrorystycznym RP**

Przedmiotem badań w tym podrozdziale są wybrane podmioty odpowiedzialne za zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz służby prowadzące działania zapobiegające i likwidujące skutki ataków terrorystycznych w systemie antyterrorystycznym RP. Dla potrzeb niniejszych badań przyjęta została definicja systemu antyterrorystycznego Pawła Chomentowskiego, która określa system antyterrorystyczny jako „zbiór służb i instytucji powołanych do rozpoznawania zagrożeń, przeciwdziałania im i ich zwalczania, posiadających odpowiednie uprawnienia i kompetencje, wyposażonych w środki przymusu, połączonych zintegrowanym systemem łączności, wymiany informacji i realizujących działania bezpośrednie pod tym samym (połączonym ale jedynym) dowództwem przy jednoczesnym informowaniu społeczeństwa o realnych lub potencjalnych zagrożeniach i odpowiednich postawach z tym związanych<sup>409</sup>.

---

<sup>409</sup> P. Chomentowski, *Polski system antyterrorystyczny Prawno-organizacyjne kierunki ewolucji*, Difin, Warszawa 2014, s. 105.



Zaznaczyć należy, iż w polskim systemie prawnym, aż do 2016 roku nie istniał jeden akt normatywny kompleksowo regulujący problematykę rozpoznawania, przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń o charakterze terrorystycznym, w tym zagrożeń terroryzmu powietrznego. Dopiero *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 roku o działaniach antyterrorystycznych*, która obecnie jest podstawowym aktem prawnym systemu antyterrorystycznego RP, zmieniła ten stan rzeczy. W ustawie nadano charakter integrujący działania podmiotów polskiego systemu antyterrorystycznego z jasnym wskazaniem odpowiedzialności w poszczególnych obszarach. Zastosowane systemowe podejście do problematyki zagrożeń o charakterze terrorystycznym w tym zagrożeń terroryzmu powietrznego powinno umożliwić wykorzystanie potencjału służb, organów i instytucji posiadających ustawowe kompetencje do realizowania działań antyterrorystycznych oraz pozytywnie wpływać na szybkość i prawidłowość procesu decyzyjnego na poziomie strategicznym. Warto podkreślić, że podstawowym celem regulacji było podniesienie efektywności polskiego systemu antyterrorystycznego m.in. poprzez:

- wzmocnienie mechanizmów koordynacji działań,
- doprecyzowanie zadań i obszarów odpowiedzialności poszczególnych służb i organów oraz zasad współpracy między nimi,
- zapewnienie możliwości skutecznych działań w przypadku podejrzenia przestępstwa o charakterze terrorystycznym, w tym w zakresie postępowania przygotowawczego, zapewnianie mechanizmów reagowania adekwatnych do rodzaju występujących zagrożeń oraz dostosowanie przepisów karnych do nowych typów działań o charakterze terrorystycznym<sup>410</sup>.

W systemie antyterrorystycznym RP wyróżnić należy trzy poziomy: strategiczny, operacyjny oraz taktyczny<sup>411</sup>. Na poziomie strategicznym Prezes Rady Ministrów i Rada Ministrów, podejmują kluczowe działania o charakterze systemowym w zakresie ochrony antyterrorystycznej kraju. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego pełni wiodącą rolę w fazie zapobiegania zagrożeniom o charakterze terrorystycznym. Poziom operacyjny odpowiedzialny jest za koordynację wymiany informacji, którą wykonuje Centrum Antyterrorystyczne Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Zaś na poziomie taktyczny

---

<sup>410</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/ustawa-o-dzialaniach-antyterrorystycznych> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>411</sup> *Uchwała nr 252 Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie „Narodowego Programu Antyterrorystycznego na lata 2015-2019”* (M.P. 2014, nr 252, poz. 1218), obecnie akt prawny wygasł, a program został zakończony.

realizacja zadań związanych z zwalczaniem zagrożeń terrorystycznych wykonywana jest przez poszczególne służby.

I tak, z systemu antyterrorystycznego RP wyróżnić należy cywilne podmioty, które w poprzednim rozdziale zostały zidentyfikowane na podstawie analizy podstaw formalno-prawnych. Zaliczyć należy do nich ABW, AW, Policję, Straż Graniczną oraz PSP. Natomiast do wojskowych SKW, SWW, SZ RP, Żandarmerie Wojskową (ŻW)<sup>412</sup>. Należy zwrócić uwagę, że SOL oraz PRM nie są jednoznacznie uwzględnione w Systemie antyterrorystycznym RP.

Pierwszym **cywilnym podmiotem odpowiedzialnym za zwalczanie terroryzmu powietrznego w systemie antyterrorystycznym RP** jest Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego zobowiązana do rozpoznawania i zapobiegania zagrożeniom terrorystycznym. Prowadzi działania w trzech obszarach strategicznym, operacyjnym i taktycznym. W obszarze strategicznym za zapobieganie zdarzeniom terrorystycznym odpowiedzialny jest Szef ABW wykonując działania rozpoznawcze i zapobiegające zagrożeniom terroryzmu, które polegają m.in. na:

- koordynacji czynności analityczno-informacyjnych podejmowanych przez służby specjalne oraz wymianę informacji przekazywaną przez Policję, SG, PSP i ŻW dotyczących zdarzeń o charakterze terrorystycznym oraz gromadzenie, przetwarzanie i analizowanie danych o osobach podejmujących działalność na rzecz organizacji terrorystycznych,
- niezwłocznym przekazywaniu informacji mogących mieć istotne znaczenie dla zapobiegania zdarzeniom o charakterze terrorystycznym decydom politycznym Prezydentowi RP, Prezesowi Rady Ministrów, ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, Ministrowi Obrony Narodowej, ministrowi właściwemu do spraw zagranicznych oraz Ministrowi Koordynatorowi Służb Specjalnych,
- koordynacji czynności operacyjno-rozpoznawczych dotyczących zdarzeń o charakterze terrorystycznym podejmowanych przez służby specjalne, Policję, SG i ŻW,
- wydawanie Policji, SG i ŻW i służbom specjalnym zaleceń mających na celu usunięcie bądź minimalizację zaistniałego zagrożenia terrorystycznego<sup>413</sup>.

Poziom operacyjnym to działania Centrum Antyterrorystyczne ABW (CAT ABW), które koordynuje działania podejmowane przez jednostki odpowiedzialne za ochronę

---

<sup>412</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/poziomy-systemu-antyterrorystycznego-i-fazy-dzialan-antyterrorystycznych> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>413</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> [dostęp: 04.01.2023].

antyterrorystyczną Polski. Służbę w nim pełnią funkcjonariusze ABW oraz oddelegowani, żołnierze i funkcjonariusze oraz pracownicy wchodzący w skład podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu w systemie antyterrorystycznym RP przede wszystkim z Policji, SG, AW, SKW oraz SWW. Wykonują oni zadania w ramach kompetencji instytucji, którą reprezentują. Istotą systemu funkcjonowania CAT ABW jest koordynacja procesu wymiany informacji między uczestnikami systemu ochrony antyterrorystycznej, która umożliwia wdrażanie wspólnych procedur reagowania w przypadku m.in. zdarzenia terrorystycznego zaistniałego na terenie Polski mającego wpływ na bezpieczeństwo RP i jej obywateli, uzyskania informacji o potencjalnych zagrożeniach mogących wystąpić na terenie Polski i poza granicami RP. Do zadań CAT ABW należy w szczególności wykonywanie czynności analityczno-informacyjnych, udział w opracowywaniu oraz nowelizowaniu procedur działań antykryzysowych w wypadku ataku terrorystycznego, sporządzanie algorytmów działań poprzedzających atak, obserwacja mediów popierających działania terrorystyczne, a w wypadku ataku terrorystycznego pomoc służbą realizującym działania oraz prowadzenie współpracy zagranicznej<sup>414</sup>.

Natomiast na poziomie taktycznym ABW realizuje zadania ustawowe w tym rozpoznawanie, zapobieganie i zwalczanie zagrożeń godzących w bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Zagrożeń godzących w bezpieczeństwo, istotnych z punktu widzenia ciągłości funkcjonowania państwa systemów teleinformatycznych organów administracji publicznej lub systemu sieci teleinformatycznych objętych jednolitym wykazem obiektów<sup>415</sup>, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej, a także systemów teleinformatycznych właścicieli i posiadaczy obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej<sup>416</sup>. Należy zaznaczyć, iż przedmiotowy jednolity wykaz jest niejawnym, natomiast wydaje się, że lotnicze systemy teleinformacyjne powinny zawierać się, w tym wykazie.

Podsumowując, ABW jest wiodącą służbą zwalczającą terroryzm w systemie antyterrorystycznym RP. Wykonuje działania w trzech obszarach strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Wydaje się, że takie rozwiązanie umożliwia kompleksowo prowadzić czynności zwalczające współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Szef ABW koordynuje czynności analityczno-informacyjne podejmowane przez służby

---

<sup>414</sup> Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>415</sup> Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. 2023, poz. 122), art. 5b.

<sup>416</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 5.

specjalne oraz wymianę informacji przekazywaną przez Policję, SG, PSP i ŻW. W działaniach operacyjno-rozpoznawczych dotyczących zdarzeń o charakterze terrorystycznym, koordynacja działań przez Szefa ABW obejmuje służby specjalne, Policję, SG i ŻW.

Na poziomie operacyjnym CAT ABW, wykonuje czynności analityczno-informacyjne, ponadto bierze udział w opracowywaniu oraz nowelizacji procedur antykrzysowych w wypadku zaistnienia ataku terrorystycznego. Co więcej, centrum odpowiada za sporządzanie algorytmów działań poprzedzających atak, prowadzenie obserwacji mediów popierających działania terrorystyczne, a w wypadku ataku terrorystycznego niesie pomoc służbą realizującym działania.

Przypisane uprawnienia pozwalają przedmiotowemu centrum prowadzić działania w identyfikacji i zapobieganiu wystąpienia oraz zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Istotnym aspektem jest również prowadzona współpraca i wymiana informacji przez AW, SKW i SWW z SG, PSP i ŻW, która umożliwia rozpoznawanie, jak i zapobieganie współczesnym zagrożeniom terroryzmu powietrznego. Kwestią problemową w wymianie informacji pomiędzy służbami jest ochrona informacji niejawnych uzyskanych przez służby objętych klauzurą tajności. Natomiast celowe wydaje się uwzględnienie w pewnym zakresie współpracy i współdziałania z SOL, która nie jest ujęta w Systemie antyterrorystycznym RP. Zaś poziom taktyczny to już wykonywanie przez ABW ustawowych działań.

Z kolei, Agencja Wywiadu w systemacie antyterrorystycznym RP realizuje zadania, które polegają przede wszystkim na rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zdarzeniom o charakterze terrorystycznym wymierzonym przeciwko obywatelom lub mieniu RP poza granicami państwa.

AW prowadząc wywiad elektroniczny<sup>417</sup>, uzyskuje w toku działań informacje, po czym gromadzi je i przetwarza, a następnie przekazuje kluczowym odbiorcom w państwie. Współdziała z jednostkami systemu antyterrorystycznego RP odpowiedzialnymi za zapobieganie i zwalczanie zagrożeń terroryzmu, przede wszystkim z ABW, SWW, SKW, SG oraz Policją<sup>418</sup>. Warto podkreślić, iż czynności operacyjne wykonywane są poza granicami państwa, a działania prowadzone niejawnie m.in. poprzez wywiad elektroniczny.

---

<sup>417</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 6.

<sup>418</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/aw> [dostęp: 04.01.2023].

Uzyskane w ten sposób informacje mogą służyć do prowadzonych czynności w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

W wypadku Policji w systemie antyterrorystycznym RP, jest ona odpowiedzialna za fizyczne zwalczanie terroryzmu, prowadzenie negocjacji oraz działań minersko-pirotechnicznych<sup>419</sup>. Realizuje działania kontrterrorystyczne, w tym kieruje działaniami antyterrorystycznymi na miejscu zdarzenia<sup>420</sup>. Wydaje się, że kluczowymi elementami zapewniającymi skuteczność działań Policji w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego jest szybkość reagowania i możliwość zapewnienia adekwatnych sił i środków podczas wykonywanych działań oraz ogólnokrajowy charakter i możliwy relatywny krótki czas przybycia na miejsce zdarzenia.

Natomiast Straż Graniczna w systemie antyterrorystycznym RP realizuje swoje zadania zwalczające zagrożenia terroryzmu powietrznego poprzez wykorzystanie wyspecjalizowanych sił i środków oraz współdziałaniu z innymi służbami w zakresie rozpoznawania zagrożeń terroryzmu i przeciwdziałania tym zagrożeniom<sup>421</sup>. Działania SG w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego realizowane są poprzez pełnienie wart na pokładach statków powietrznych. Z kolei, działania w rozpoznawaniu i przeciwdziałaniu wystąpienia zagrożeń terrorystycznych na przeprowadzanej kontroli bezpieczeństwa na lotniskach oraz działań prowadzonych przez zespoły minerskie w lotniczych przejściach granicznych.

W pierwszym przypadku, wykonywane warty na pokładach statków powietrznych pełnione są przez funkcjonariuszy SG w sposób niejawnny. Ujawnienie faktu pełnienia warty ochronnej następuje wyłącznie w sytuacji, gdy jest to niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego. W wypadku wystąpienia zagrożenia ataku terrorystycznego na pokładzie statku powietrznego, funkcjonariusze interweniują na polecenie dowódcy statku powietrznego lub samodzielnie na podstawie własnej oceny sytuacyjnej<sup>422</sup>.

---

<sup>419</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/policja> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>420</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 1.

<sup>421</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 1.

<sup>422</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz.U. 2017, poz. 2108), § 7.

Drugi przypadek, to działania polegające na nadzorze nad kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych. Funkcjonariusze, wykonując zadania w rozpoznawaniu i przeciwdziałaniu zagrożeniom terrorystycznym mają prawo m.in. do dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży, sprawdzania ładunków w portach oraz w środkach komunikacji lotniczej. Działania mają na celu wykluczenie możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń, zwłaszcza skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w międzynarodowej komunikacji<sup>423</sup>. Determinantem wykonywanego przez funkcjonariuszy SG nadzoru jest utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej oraz zapewnienie zgodności działań zarządzających lotniskami z europejskimi i krajowymi aktami prawnymi regulującymi kwestie ochrony lotnictwa cywilnego<sup>424</sup>.

Natomiast w trzecim przypadku, rozpoznawanie i przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym prowadzone jest przez wyspecjalizowane i szczególnie starannie dobrane zespoły minersko-pirotechniczne, powołane w lotniczych przejściach granicznych. Zespoły te zajmują się rozpoznawaniem i neutralizacją zagrożeń bombowych na lotniskach. Są one wyposażone w wysokiej klasy sprzęt specjalistyczny, wykorzystywany do rozpoznania i neutralizacji urządzeń wybuchowych<sup>425</sup>.

Przechodząc do Państwowej Straży Pożarnej w systemie antyterrorystycznym RP przede wszystkim prowadzi działania ratownicze w czasie zagrożenia o charakterze terrorystycznym, które oparte są na ratowaniu życia i zdrowia osób dotkniętych atakiem. Co więcej, prowadzi działania służące minimalizacji oraz neutralizacji skutków ataków terrorystycznych. Posiada kompetencje w zakresie reagowania oraz prowadzenia akcji ratowniczej. Wykonuje czynności kontrolno-rozpoznawcze dokonywane w celu rozpoznawania zagrożeń i realizacji nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych oraz przygotowania do działań ratowniczych<sup>426</sup>. Działania te mają znaczenie w określaniu podatności danych obiektów na zagrożenia zamachem terrorystycznym, jak również wiążą się z identyfikacją i wykryciem braków utrudniających

---

<sup>423</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 11.

<sup>424</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/straz-graniczna> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>425</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/straz-graniczna> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>426</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. 2022, poz. 1969, 2023, poz. 240, 347, 641, 1088, 1560), art. 23.

prorowadzenie akcji ratowniczych podczas zaistnienia ataków terrorystycznych na porty lotnicze czy lotniska.

Należy uwzględnić również działania KSRG, których celem jest ochrona życia, zdrowia oraz mienia. Działania te prowadzone są poprzez m.in. ratownictwo techniczne i ratownictwo medyczne, współpracę z jednostkami systemu PRM oraz systemem powiadamiania ratunkowego. KSRG w ramach posiadanych sił i środków współpracuje z właściwymi organami i podmiotami podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym, bierze udział w likwidacji zagrożeń oraz działaniach ratowniczych<sup>427</sup>.

Natomiast **wojskowymi podmiotami odpowiedzialnymi za zwalczanie terroryzmu powietrznego w systemie antyterrorystycznym RP**, są wyspecjalizowane formacje wydzielone z Sił Zbrojnych RP, do których zaliczyć można Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego oraz Żandarmerie Wojskową.

Służba Kontrwywiadu Wojskowego w systemie antyterrorystycznym RP w granicach państwa wykonuje działania mające na celu rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie zdarzeń oraz przestępstw o charakterze terrorystycznym godzących w bezpieczeństwo potencjału obronnego państwa, a także innych jednostek organizacyjnych podległych i nadzorowanych przez MON<sup>428</sup>. Ponadto prowadzi działania w uzyskiwaniu informacji mogących mieć istotny znaczenie w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, a następnie gromadzi je analizuje, przetwarza i przekazuje właściwym organom oraz podejmuje działania w celu eliminowania ustalonych zagrożeń<sup>429</sup>. SKW w przeciwieństwie do ABW nie posiada uprawnień śledczych do realizacji swoich ustawowych zadań.

Z kolei, Służba Wywiadu Wojskowego w systemie antyterrorystycznym RP prowadzi działania polegające na rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zdarzeniom o charakterze terrorystycznym wymierzonym w personel i mienie SZ RP poza granicami państwa oraz zwalczanie skutków zagrożeń terrorystycznych<sup>430</sup>.

SKW i SWW w systemie antyterrorystycznym PR zwalczają współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego w dwojaki sposób. SKW prowadzi działania rozpoznawcze i zapobiegające w granicach państwa. Pozyskane informacje poddaje analizie i przekazuje

---

<sup>427</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. 2022, poz. 2057, 2023, poz. 1088, 1560), art. 14.

<sup>428</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 5.

<sup>429</sup> Służba Kontrwywiadu Wojskowego, <https://www.skw.gov.pl/zadania.html> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>430</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/sww> [dostęp: 04.01.2023].

właściwym organom. Może również podejmować działania w celu eliminowania zagrożeń. Natomiast SWW prowadzi działania poza granicami państwa. Działania polegają na rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zdarzeniom o charakterze terrorystycznym. W obydwu przypadkach działania prowadzone są niejawnie.

Ostatnim wojskowym podmiotem w systemie antyterrorystycznym RP odpowiedzialnym za zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego jest Żandarmeria Wojskowa, wyspecjalizowana i wyodrębniona formacja z Sił Zbrojnych RP przeznaczona m.in. do ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego na terenach instytucji i jednostek wojskowych, jak również miejsc publicznych. Wykonuje zadania, do których należy prowadzenie działań antyterrorystycznych w rozumieniu *Ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*. Dodatkowo współpracuje z polskimi oraz zagranicznymi organami i służbami właściwymi w sprawach bezpieczeństwa i porządku publicznego<sup>431</sup>. Wykonuje mandatowe zadania w ramach swoich kompetencji poprzez m.in. prowadzenie czynności operacyjno-rozpoznawczych oraz dochodzeniowo-śledczych<sup>432</sup>.

Żołnierze ŻW w celu ochrony przed bezprawnymi zamachami na życie, zdrowie oraz mienie lub zapobieżenie ataku terrorystycznego mogą dokonać sprawdzania osób, bagaży lub przedmiotów posiadanych przez te osoby, a także sprawdzać prewencyjnie środki transportu lądowego, powietrznego lub pojazdy, którymi się poruszają<sup>433</sup>. Żołnierze ŻW mogą także wchodzić w skład grupy kontrterrorystycznej oraz posiadają prawo do „specjalnego użycia broni<sup>434</sup>”, przeciwko osobie dokonującej zamachu albo przetrzymującej zakładnika.

W ramach ŻW funkcjonują jednostki oddziałów specjalnych, do których zadań należy m.in. zapewnienie wsparcia oddziałom i pododdziałom SZ RP wydzielanych do użycia

---

<sup>431</sup> *Ustawą z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* (Dz.U. 2023, poz. 1266, 1860), art. 4.

<sup>432</sup> *Ustawą z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* (Dz.U. 2023, poz. 1266, 1860), art. 4.

<sup>433</sup> *Ustawą z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* (Dz.U. 2023, poz. 1266, 1860), art. 17.

<sup>434</sup> Specjalnego użycia broni - w ramach działań kontrterrorystycznych, jeżeli jest to niezbędne do przeciwdziałania bezpośredniemu, bezprawnemu, gwałtownemu zamachowi na życie lub zdrowie człowieka lub do uwolnienia zakładnika, a użycie broni palnej w sposób wyrządzający możliwie najmniejszą szkodę jest niewystarczające i przeciwdziałanie takiemu zamachowi lub uwolnienie zakładnika w inny sposób nie jest możliwe, dopuszcza się, z uwzględnieniem wszelkich okoliczności zdarzenia o charakterze terrorystycznym oraz możliwości działań kontrterrorystycznych, użycie broni palnej przeciwko osobie dokonującej zamachu albo biorącej lub przetrzymującej zakładnika, którego skutkiem może być śmierć lub bezpośrednie zagrożenie życia lub zdrowia tej osoby. Źródło: *Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych* (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 23.



w sytuacjach kryzysowych wynikających z zagrożeń terrorystycznych. Celem prowadzenia działań jest przeciwdziałania atakowi terrorystycznemu na lądzie i z powietrza<sup>435</sup>.

Reasumując uzyskane wnioski z analizy podstaw prawnych wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego oraz powyższa analiza i porównanie nad cywilnymi i wojskowymi podmiotami uczestniczącymi w zwalczaniu terroryzmu w systemie antyterrorystycznym RP, pozwala przyporządkować wiodący rodzaj wykonywanych działań przez poszczególne służby do proponowanych **obszarów zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznym**.

Wydaje się, że odpowiedni jest następujący podział na obszary:

1. **Obszar koordynacji działań służb i wymiany informacji**, w tym obszarze stosowne kompetycje posiada ABW, dotyczą m.in. koordynacji przez Szefa ABW czynności analityczno-informacyjnych służb specjalnych oraz wymiany informacji z Policją, SG, PSP i ŻW, ponadto koordynacji działań służb specjalnych, Policji, SG i ŻW podczas wykonywanych działań operacyjno-rozpoznawczych. Dodatkowo CAT ABW posiada uprawnienia do wykonywania czynności analityczno-informacyjne, prowadzenia działań w identyfikowaniu, zapobieganiu wystąpienia i zwalczania zagrożeń oraz koordynacji procesu wymiany informacji między uczestnikami systemu ochrony antyterrorystycznej.

2. **Obszar pozyskiwania, przetwarzania i gromadzenia informacji**, w tym obszarze stosowne kompetycje do wykonywania działań w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zagrożeń posiadają AW, SKW oraz SWW.

3. **Obszar fizycznego zwalczania i neutralizacji zagrożeń terroryzmu powietrznego**, w tym obszarze stosowne uprawnienia w prowadzeniu działań posiada SG, Policja oraz Siły Zbrojne RP. SG realizuje swoje zadania poprzez pełnienie wart na pokładach statków powietrznych oraz współdziałania z innymi służbami w zakresie rozpoznawania i przeciwdziałania zagrożeń terrorystycznych. Natomiast Policja realizuje działania kontrterrorystyczne, w tym kieruje działaniami antyterrorystycznymi na miejscu zdarzenia. Z kolei, ŻW posiada uprawnienia w przeciwdziałaniu atakom terrorystycznym na lądzie i z powietrza.

4. **Obszar kontroli bezpieczeństwa i ochrony**, w tym obszarze uprawnienia do wykonywanych czynności posiada SOL, (nie jest jednoznacznie uwzględniana w systemie antyterrorystycznym RP).

---

<sup>435</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/zw> [dostęp: 04.01.2023].

5. **Obszar działań ratowniczych i udzielana pomocy ofiarą**, w tym obszarze uprawnienia do wykonywania czynności posiada PSP, która prowadzi działania ratownicze w czasie zagrożenia o charakterze terrorystycznym. Czynności oparte są na ratowaniu życia i zdrowia osób dotkniętych atakiem. Zaś PRM (nie jest jednoznacznie uwzględnione w systemie antyterrorystycznym RP).

Wyodrębnienie obszarów zwalczania zagrożeń, a zarazem przyporządkowanie im stosownych podmiotów posiadających uprawnienia w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powierzanego, pozwala na szersze poznanie problemu, a zarazem doskonalenie działań poszczególnych podmiotów w rozpoznawaniu, zapobieganiu i zwalczaniu zagrożeń, ponadto na realizację zadań planistycznych i szkoleniowych. Co więcej, pogłębianiu współpracy i współdziałania między podmiotami oraz doskonalenie procedur, jak i poprawę współdziałania na etapach rozpoznawania, zapobiegania i zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

#### **4.2. Wykorzystanie sił i środków wybranych podmiotów w obszarach zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego**

Zwalczanie terroryzmu powietrznego wymaga wykorzystania stosownych sił i środków. Jak wynika z przeprowadzonych analiz podstaw formalno-prawnych wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie terroryzmu powietrznego oraz ich uczestnictwa w systemie antyterrorystycznym RP, dysponentem stosownych sił i środków jest ABW, AW, SKW, SWW, SG, Policje, SZ RP, SOL, PSP oraz PRM. Wykorzystanie sił i środków umożliwia zwalczać zagrożenia terroryzmu powietrznego, gdy statek powietrzny jest w locie ale i rozpoznawać i zapobiegać zagrożeniom mogących doprowadzić do ataku terroryzmu powietrznego, a także likwidować skutki, tych że ataków. Należy zaznaczyć, że przedmiotowe siły wymienionych podmiotów to przede wszystkim funkcjonariusze, żołnierze oraz pracownicy cywilni, jednostki i komórki organizacyjne oraz taktyczne pododdziały i oddziały. Natomiast środki to m.in. specjalistyczny sprzęt i wyposażenie, uzbrojenie oraz techniki działania.

Zgodnie z zaproponowanymi obszarami zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w **obszarze koordynacji działań służb i wymiany informacji** Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego posiada siły i środki w postaci funkcjonariuszy, specjalistycznego sprzętu oraz wyspecjalizowanych komórek organizacyjnych ABW. W granicach ustawowych zadań funkcjonariusze ABW wykonują czynności operacyjno-

rozpoznawcze i dochodzeniowo-śledcze, w celu rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania przestępstw oraz ścigania ich sprawców. Natomiast czynności operacyjno-rozpoznawcze i analityczno-informacyjne prowadzone są w celu uzyskiwania i przetwarzania informacji istotnych dla ochrony bezpieczeństwa państwa. Warto podkreślić, że Funkcjonariuszom ABW prowadzącym czynności przysługują uprawnienia procesowe Policji, wynikające z przepisów *Ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego*<sup>436</sup>.

Funkcjonariuszom ABW przysługuje prawo m.in. do przeszukiwania osób i pomieszczeń, dokonywania kontroli osobistej<sup>437</sup>, a także przeglądania zawartości bagaży i sprawdzania ładunków w portach i na dworcach lub innych miejscach odprawy podróżnych oraz w środkach transportu powietrznego<sup>438</sup>. Obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych oraz dźwięku towarzyszącego tym zdarzeniom w trakcie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych. Żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej. Ponadto mają prawo do prowadzenia działań w rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu zagrożeń godzących w bezpieczeństwo systemów teleinformatycznych<sup>439</sup>.

Podczas prowadzenia czynności ABW, pozyskuje osobowe źródła informacji w formie podjęcia tajnej współpracy przez osoby podejrzewane o terroryzm, prowadzi kontrole

---

<sup>436</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 21.

<sup>437</sup> Kontrola osobista polega na sprawdzeniu zawartości odzieży i obuwia osoby poddawanej kontroli osobistej, i przedmiotów, które znajdują się na jej ciele. Zawartości podręcznego bagażu oraz innych przedmiotów, które posiada przy sobie osoba kontrolowana. Sprawdzenia, można dokonać wzrokowo, manualnie lub z wykorzystaniem psa służbowego lub środków technicznych niezbędnych do wykrywania materiałów i urządzeń, których posiadanie jest zabronione, w szczególności broni, materiałów wybuchowych. Źródło: *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 23a.

<sup>438</sup> Sprawdzenie polega na: wzrokowej i manualnej kontroli zawartości bagaży lub ładunków, w tym manualnym sprawdzeniu ładunków, elementów konstrukcyjnych bagaży oraz znajdujących się w nich przedmiotów. Sprawdzeniu bagaży i ładunków z wykorzystaniem psa służbowego lub wykorzystaniem środków technicznych niezbędnych do wykrywania materiałów i urządzeń zabronionych, w szczególności broni, materiałów wybuchowych. Źródło: *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 23b.

<sup>439</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 23.

operacyjną<sup>440</sup>, przeprowadza oceny bezpieczeństwa<sup>441</sup> systemów teleinformatycznych<sup>442</sup> oraz wdraża w podmiotach system wczesnego ostrzegania o zagrożeniach występujących w sieci Internet<sup>443</sup>. W przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu zdarzenia o charakterze terrorystycznym dotyczącego systemów lub danych, Szef ABW może żądać od podmiotów, przedstawienia informacji o budowie, funkcjonowaniu oraz zasadach eksploatacji posiadanych systemów teleinformatycznych, w celu zapobiegania oraz reagowania na zdarzenia o charakterze terrorystycznym dotyczące systemów lub danych, a także zapobiegania i wykrywania przestępstw o charakterze terrorystycznym, w tym obszarze oraz ścigania ich sprawców<sup>444</sup>.

Natomiast Centrum Antyterrorystyczne ABW jest odpowiedzialne za koordynację działań podejmowanych przez jednostki odpowiedzialne za ochronę antyterrorystyczną Polski. Jak już zostało wspomniane istotą systemu funkcjonowania CAT ABW jest koordynacja procesu wymiany informacji między uczestnikami systemu umożliwiając wdrażanie wspólnych procedur reagowania w przypadku zaistnienia zagrożenia terrorystycznego<sup>445</sup>.

Ogólnie rzecz biorąc siły i środki ABW w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego to działania przeszkolonych i odpowiednio wyposażonych

---

<sup>440</sup> Kontrola operacyjna prowadzona jest niejawnie i polega na: uzyskiwaniu i utrwalaniu treści rozmów prowadzonych przy użyciu środków technicznych, w tym za pomocą sieci telekomunikacyjnych. Uzyskiwaniu i utrwalaniu obrazu lub dźwięku osób z pomieszczeń, środków transportu lub miejsc innych niż miejsca publiczne. Uzyskiwaniu i utrwalaniu treści korespondencji, w tym korespondencji prowadzonej za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Uzyskiwaniu i utrwalaniu danych zawartych w informatycznych nośnikach danych, telekomunikacyjnych urządzeniach końcowych, systemach informatycznych i teleinformatycznych. Uzyskiwaniu dostępu i kontroli zawartości przesyłek. Źródło: *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 27.

<sup>441</sup> Ocena bezpieczeństwa polega na przeprowadzeniu testów bezpieczeństwa systemu teleinformatycznego w celu identyfikacji podatności, przez które rozumie się słabość zasobu lub zabezpieczenia systemu teleinformatycznego, która może zostać wykorzystana przez zagrożenie, wpływających na integralność, poufność, rozliczalność i dostępność tego systemu. Źródło: *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 32a.

<sup>442</sup> W celu zapobiegania i przeciwdziałania oraz zwalczania zdarzeń o charakterze terrorystycznym ABW dotyczących istotnych z punktu widzenia ciągłości funkcjonowania państwa systemów teleinformatycznych organów administracji publicznej lub sieci teleinformatycznych objętych jednolitym wykazem obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej, a także systemów teleinformatycznych właścicieli, posiadaczy samoistnych i zależnych obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej, o których mowa w art. 5b ust. 7 pkt 1 *Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym* (Dz.U. 2023, poz. 122), lub danych przetwarzanych w tych systemach oraz zapobiegania i wykrywania przestępstw o charakterze terrorystycznym w tym obszarze oraz ścigania ich sprawców. Źródło: *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 32a.

<sup>443</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 22b, 32a, 32aa.

<sup>444</sup> *Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu* (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), 32b.

<sup>445</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> [dostęp: 04.01.2023].

funkcjonariuszy ABW, którzy na podstawie regulacji formalno-prawnych posiadają rozbudowaną listę środków do wykorzystania. Natomiast kluczowe wydają się, wykonywanie czynności w rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu zagrożeń godzących w bezpieczeństwo systemów teleinformatycznych, przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa tych systemów oraz wdrażanie w podmiotach systemu wczesnego ostrzegania o mogących zaistnieć zagrożeniach. Lista podmiotów objętych takim działaniem jest niejawną, jednakże na tej liście powinny znaleźć się lotnicze systemy informatyczne. Natomiast brak jest środków umożliwiających wykonywanie czynności w rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu zagrożeń związanych z wykorzystywaniem do ataku terrorystycznego bezzałogowych statków powietrznych.

Przechodząc do **obszaru pozyskiwania, przetwarzania i gromadzenia informacji**, należy zwrócić uwagę, że siły i środki Agencji Wywiadu, w tym obszarze to funkcjonariusze operacyjni i analityczni. Prowadzone działania objęte są tajemnicą, jednakże źródła jawne podają, iż funkcjonariusze w granicach swoich zadań wykonują czynności operacyjno-rozpoznawcze i analityczno-informacyjne<sup>446</sup>. Zaś materiały uzyskane przy pomocy niejawnych działań, specjalistycznego sprzętu oraz pozyskanych osobowych źródeł informacji, przekazywane są do dalszej analizy. Informacje mogące mieć znaczenie w zwalczaniu terroryzmu powietrznego zostają zgromadzone i przekazywane do wykorzystania przez inne organy.

Analogicznie jak w przypadku Agencji Wywiadu funkcjonariusze Służby Kontrwywiadu Wojskowego wykonują czynności operacyjno-rozpoznawcze oraz analityczno-informacyjne<sup>447</sup>. W trakcie wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych przy pomocy specjalistycznego sprzętu oraz narzędzi takich jak środki techniczne, obserwują i rejestrują obraz i dźwięk zdarzeń w miejscach publicznych. Prowadząc kontrole operacyjną, działają w sposób niejawną, a czynności polega m.in. na:

- uzyskiwaniu i utrwalaniu treści rozmów prowadzonych przy użyciu środków technicznych, w tym za pomocą sieci telekomunikacyjnych,
- uzyskiwaniu i utrwalaniu obrazu lub dźwięku osób z pomieszczeń, środków transportu lub miejsc innych niż miejsca publiczne,

---

<sup>446</sup> Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860), art. 22.

<sup>447</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 25.

- uzyskiwaniu i utrwalaniu treści korespondencji, w tym korespondencji prowadzonej za pomocą środków komunikacji elektronicznej,
- uzyskiwaniu i utrwalaniu danych zawartych w informatycznych nośnikach danych, telekomunikacyjnych urządzeniach końcowych, systemach informatycznych i teleinformatycznych,
- uzyskiwaniu dostępu i kontroli zawartości przesyłek<sup>448</sup>.

Natomiast czynności analityczno-informacyjne polegają m.in. na zbieraniu wszelkich danych osobowych, a także korzystaniu z danych osobowych i innych informacji uzyskanych w wyniku wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych przez uprawnione do tego organy, służby i instytucje państwowe oraz przetwarzaniu ich bez wiedzy i zgody osoby, której te dane dotyczą. SKW może również uzyskiwać dane niestanowiące treści odpowiednio przekazu telekomunikacyjnego, przesyłki pocztowej albo przekazu w ramach usługi świadczonej drogą elektroniczną, pozyskane dane są przetwarzane bez wiedzy i zgody osoby, której dotyczą<sup>449</sup>.

Warto podkreślić, że uzyskane, zgromadzone, poddane analizie i przetwarzaniu informacje mogące mieć znaczenie dla obronności państwa, bezpieczeństwa są przekazywane właściwym organom<sup>450</sup>. Ponadto SKW może podejmować tajną współpracę ze sprawcą podejrzewanym o przestępstwa o charakterze terrorystycznym, gdy informacje lub materiały uzyskane podczas czynności świadczą, o takiej działalności sprawcy<sup>451</sup>.

Z kolei, siły i środki Służby Wywiadu Wojskowego to funkcjonariusze, odpowiednie metody działań oraz specjalistyczny sprzęt. Kadry osobowe SWW składają się z żołnierzy zawodowych wyznaczonych na stanowiska służbowe. Analogicznie jak w AW i SKW funkcjonariusze SWW wykonują czynności operacyjno-rozpoznawcze i analityczno-informacyjne<sup>452</sup>. SWW zbiera niejawnie, wszelkie dane osobowe, a także korzysta z danych osobowych i innych informacji uzyskanych w wyniku wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych przez uprawnione do tego organy, służby i instytucje

---

<sup>448</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 29, 31.

<sup>449</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 32, 38.

<sup>450</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 5.

<sup>451</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 27a.

<sup>452</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 24, 26.

państwowe oraz przetwarza je bez wiedzy i zgody osoby, której te dane dotyczą<sup>453</sup>. Ponadto wywiad elektroniczny SWW prowadzi działania wywiadowcze polegające na pozyskiwaniu informacji pochodzących m.in. ze źródeł radioelektronicznych i teleinformatycznych z poza granic państwa<sup>454</sup>.

Podsumowując można powiedzieć, że siły i środki AW, SKW oraz SWW w obszarze pozyskiwania, przetwarzania i gromadzenia informacji, posiadają unikalne zdolności do pozyskiwania informacji, danych wywiadowczych umożliwiających rozpoznawanie zagrożeń terroryzmu powietrznego. Pozyskane informacje mogą dotyczyć np. przygotowywania, pozyskiwania środków finansowych czy organizowania ataku terrorystycznego wymierzonego w statek powietrzny.

Poza tym AW, SKW i SWW prowadzą czynności operacyjno-rozpoznawcze oraz analityczno-informacyjne, które wykorzystują zbliżone środki, w tym kontrole operacyjną oraz inne niejawne techniki działania. Korzystają z danych osobowych uzyskanych przez inne organy, służby i instytucje państwowe oraz je przetwarzają. Pozyskują osobowe źródła informacji oraz podejmują tajną współpracę ze sprawcami podejrzewanych o przestępstwa o charakterze terrorystycznym. Uzyskują wszelkie inne dane związane z terroryzmem, a uzyskane, zgromadzone, poddane analizie i przetwarzaniu informacje mogące mieć znaczenie w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przekazywane są właściwym organom.

**W obszarze fizycznego zwalczania i neutralizacji zagrożeń terroryzmu powietrznego** siły i środki Straży Granicznej to funkcjonariusze, specjalistyczne techniki działania oraz sprzęt. Funkcjonariusze SG są przeszkoleni oraz przygotowani do wykrywania i fizycznego zwalczania terroryzmu powietrznego. Podczas pełnienia wart ochronnych na pokładach statków powietrznych funkcjonariusze mogą stosować niezbędne środki, łącznie z użyciem środków przymusu bezpośredniego i broni palnej, w celu unieszkodliwienia osoby, która stanowi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa lotu, zdrowia lub życia pasażerów lub członków załogi.

I tak, w wypadku zaistnienia zagrożenia ataku na pokładzie statku powietrznego funkcjonariusze pełniące wartę ochronną podejmują „interwencje”<sup>455</sup> na polecenie dowódcy

---

<sup>453</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 26, 38.

<sup>454</sup> Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860), art. 6.

<sup>455</sup> Interwencja - działania podjęte przez wartę ochronną lub poszczególnych funkcjonariuszy wchodzących w jej skład w związku z zaistnieniem na pokładzie statku powietrznego zdarzenia mogącego mieć wpływ na jego bezpieczeństwo, zmierzające bezpośrednio do zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie statku

statku powietrznego lub samodzielnie na podstawie własnej oceny sytuacyjnej. Natomiast w przypadku wystąpienia sytuacji, w której zachowanie jednego lub większej ilości pasażerów stwarza zagrożenie bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego, ale nie stanowi aktu bezprawnej ingerencji lub w inny sposób nie uzasadnia konieczności niezwłocznego ujawnienia funkcjonariuszy wchodzących w skład warty ochronnej. Warta ochronna podejmuje interwencję dopiero, gdy działania albo możliwości działania członków załogi statku powietrznego okazały się niewystarczające do osiągnięcia podporządkowania się poleceniom dowódcy statku powietrznego przez osoby, których zachowanie zagraża bezpieczeństwu na pokładzie statku powietrznego. Siły i środki oraz metody działań użyte podczas interwencji powinny być adekwatne do występującego zagrożenia, a interwencja w miarę możliwości przeprowadzona w sposób, który nie powoduje nieuzasadnionego ujawnienia funkcjonariuszy wchodzących w skład warty ochronnej<sup>456</sup>.

Warto podkreślić, że pełnienie wart ochronnych na pokładach statków powietrznych jest jedynym środkiem Straży Granicznej w fizycznym zwalczaniu i neutralizacji zagrożeń terroryzmu powietrznego. Natomiast należy jeszcze uwzględnić, siły i środki SG wykorzystywane do wykrywania zagrożeń terroryzmu. Funkcjonariusze wykrywają zagrożenia dokonując kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży, sprawdzania ładunków w środkach komunikacji lotniczej. Podczas dokonywania kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych oraz w środkach komunikacji lotniczej, wykorzystują urządzenia do prześwietlania bagaży, bramki do wykrywania metali oraz psy służbowe wyszkolone do wykrywania przedmiotów zakazanych oraz broni palnej, materiałów wybuchowych i pirotechnicznych. Ponadto funkcjonariusze mogą legitymować lub ustalać w inny sposób tożsamości osoby oraz zatrzymywać osoby stwarzające w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także dla mienia. Prowadzą działania minersko-pirotechniczne. Stosują techniki wychwytywania i identyfikacji podejrzanego zachowania osób przebywających na terenie portu lotniczego, lotniska czy

---

powietrznego, w tym polegające na użyciu środków przymusu bezpośredniego lub broni palnej. Źródło: *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego* (Dz.U. 2017, poz. 2108), § 2.

<sup>456</sup> *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego* (Dz.U. 2017, poz. 2108), § 7.



w rejonie nad lotniskowym, mogą również wykorzystywać przymus bezpośredni oraz broń palną<sup>457</sup>.

Kluczową rolę w strukturach organizacyjnych SG w zakresie rozpoznawania i przeciwdziałaniu zagrożeniom o charakterze terrorystycznym w ramach prowadzonych czynności operacyjno-rozpoznawczych odgrywa Wydział Zabezpieczenia Działań Zarządu Operacyjno-Śledczego Komendy Głównej Straży Granicznej. Poza organem centralnym SG dysponuje trzynastoma plutonami specjalnymi na poziomie Oddziałów SG. Są to niewielkie wysoko wyspecjalizowane jednostki, liczące do 30 funkcjonariuszy, przeznaczone do realizacji zadań specjalnych. Funkcjonariusze nabywają praktyki m.in. w ramach działań taktyczno-strzeleckich, pirotechnicznych oraz udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej<sup>458</sup>.

Zarząd Operacyjno-Śledczy Komendy Głównej Straży Granicznej prowadzi czynności operacyjno-rozpoznawcze m.in. jak analizę przypadających na daną chwilę sytuacji i informacji o charakterze operacyjnym, a także innych zagrożeń w zakresie terroryzmu oraz monitoringu narażonych na tego typu zagrożenia obszarów działania SG. Co więcej, czynności w wzajemnej wymianie informacji pomiędzy SG, a polskimi służbami specjalnymi, ŻW i Policją oraz koordynacją czynności antyterrorystycznych, podejmowaną przez jednostki organizacyjne SG oraz jednostek innych podmiot współpracujących z nimi w danym momencie.

Warto podkreślić, że odpowiada za inicjacje prac legislacyjnych mających na celu podnoszenie poziomu skuteczność metod i form rozpoznawania, przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń o charakterze terrorystycznym oraz organizacje i uczestnictwa w specjalnych warsztatach szkoleniowych w tym obszarze<sup>459</sup>.

Natomiast siły i środki Policji to wyspecjalizowane jednostki organizacyjne zajmują się zwalczaniem terroryzmu, do których zaliczyć należy Biuro Operacji Antyterrorystycznych Komendy Głównej Policji. Zadaniem biura jest przeciwdziałanie terroryzmowi i jego fizyczne zwalczanie oraz organizowanie, koordynowanie i nadzorowanie działań Policji w tym zakresie.

---

<sup>457</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860), art. 1, 11.

<sup>458</sup> J. Bartnik-Rutkowska, *Straż Graniczna w polskim systemie przeciwdziałania Terroryzmowi*, „Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Sztuki Wojennej” 2017, nr 1(21), s. 13.

<sup>459</sup> D. Smaga, *Specyfika zadań Straży Granicznej i Służby Celnej jako organów zwalczających terroryzm*, „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności Rocznik” 2017, nr 2(3), s. 156-157.

Następnie Centralne Biuro Śledcze Komendy Głównej Policji, którego zadaniem jest m.in. rozpoznawanie operacyjne przestępczości o charakterze terrorystycznym. Należy jeszcze uwzględnić Samodzielne Pododdziały Kontrterrorystyczne Policji, podległe bezpośrednio Komendantowi Głównemu Policji, strategicznie rozmieszczone w 10 największych miastach Polski przeznaczone do reagowania na terenie całego kraju. Ostatnim elementem są jednostki prewencji na poziomie krajowym i lokalnym, które odpowiadają za edukację społeczną na rzecz przeciwdziałania zagrożeniom o charakterze terrorystycznym.

W strukturach Policji została wyodrębniona służba kontrterrorystyczna, odpowiedzialna za prowadzenie działań związanych z zwalczaniem terroryzmu. W skład służby kontrterrorystycznej wchodzi: Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA” oraz samodzielne pododdziały kontrterrorystyczne Policji<sup>460</sup>.

I tak, Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA”, swoje działania kontrterrorystyczne realizuje w przypadku wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym. Dowódca BOA podczas prowadzenia działań kontrterrorystycznych może kierować, koordynować przygotowywać i wykorzystywać siły i środki samodzielnych pododdziałów kontrterrorystyczne Policji. Powoduje to, iż BOA prowadzi merytoryczny nadzór nad realizacją działań bojowych i szkoleniowych oraz wykorzystania sił i środków samodzielnych pododdziałów kontrterrorystycznych Policji. Ponadto w celu realizacji działań dowódca BOA współdziała z innymi jednostkami organizacyjnymi Policji oraz właściwymi instytucjami<sup>461</sup>.

Do zadań BOA należy przeciwdziałanie terroryzmowi i jego fizyczne zwalczanie oraz organizowanie, koordynowanie i nadzorowanie działań Policji w tym zakresie, a w szczególności:

- prowadzenie działań bojowych oraz rozpoznawczych, zmierzających do likwidowania zamachów terrorystycznych, a także przeciwdziałanie zdarzeniom o takim charakterze,
- prowadzenie działań wymagających użycia specjalistycznych sił i środków lub stosowania specjalnej taktyki działania,
- prowadzenie negocjacji policyjnych,

---

<sup>460</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 4, art. 5c.

<sup>461</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 5c.

- koordynowanie przygotowań Policji do prowadzenia działań bojowych, minersko-pirotechnicznych i negocjacji policyjnych,
- analizowanie różnych aspektów zwalczania terroryzmu oraz podejmowanie inicjatyw mających wpływ na właściwą realizację zadań Policji w tym zakresie,
- współpracy z krajowymi i zagranicznymi formacjami właściwymi w sprawach przeciwdziałania terroryzmowi i jego zwalczania<sup>462</sup>.

Natomiast Samodzielne Pododdziały Kontrterrorystyczne Policji swoje działania kontrterrorystyczne realizuje w przypadku wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym przed innymi działaniami. W przypadku prowadzenia działań kontrterrorystycznych dowódca BOA kieruje do działań samodzielne pododdziały kontrterrorystyczne Policji oraz koordynuje przygotowanie i wykorzystanie ich sił i środków do realizacji tych działań. W celu realizacji działań, dowódcy samodzielnych pododdziałów kontrterrorystycznych Policji współdziałają z innymi jednostkami organizacyjnymi Policji oraz właściwymi instytucjami<sup>463</sup>.

Zaznaczyć należy, że w policyjnej strukturze Samodzielnych Pododdziałów Antyterrorystycznych Policji i Sekcjach Antyterrorystycznych funkcjonuje 13 zespołów minersko-pirotechnicznych działających w ramach neutralizacji zagrożenia bombowego<sup>464</sup>. Działania minersko-pirotechniczne realizowane są przez policjantów komórki minersko-pirotechnicznej Policji lub zespoły torujące, z wykorzystaniem specjalistycznego wyposażenia, posługujących się taktyką minersko-pirotechniczną prowadzoną przez policjantów komórki minersko-pirotechnicznej Policji lub zespołu torującego oraz policjantów posiadających kwalifikacje do prowadzenia rozpoznania minersko-pirotechnicznego wynikająca z doświadczenia, umiejętności i uprawnień, zmierzająca do osiągnięcia celu działań minersko-pirotechnicznych<sup>465</sup>.

Siły specjalne Policji przygotowane są do fizycznego zwalczania terroryzmu, bezpośredniej reakcji na zaistniały fakt popełnienia czynu terrorystycznego. Pododdziały Policji przejmują działanie w sytuacji wzięciu zakładników w budynkach oraz statkach powietrznych. W trakcie działań bojowych pododdziały kontrterrorystyczne Policji mogą

---

<sup>462</sup> Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA”, <https://policja.pl/pol/boa/o-nas/19676,Zakresdzialania.html> [dostęp: 12.10.2022].

<sup>463</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860), art. 5c.

<sup>464</sup> D. Smaga, *Specyfika zadań...*, op. cit., s. 129.

<sup>465</sup> Zarządzenie nr 26 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie metod i form działania pododdziałów kontrterrorystycznych Policji (Dz.U.KGP. 2019, nr 26, poz. 47), § 2.

wykorzystywać psy służbowe do działań bojowych lub wyszukiwania zapachów materiałów wybuchowych<sup>466</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że Funkcjonariusze Policji prowadzą działania operacyjno-rozpoznawcze, które pozwalają rozpoznawać zagrożenia, w tym osoby współpracujące, finansujące czy wspierające terrorystów. Pozyskują osobowe źródła informacji umożliwiające rozbicie struktur terrorystycznych i dotarcie do ludzi z nimi powiązanych, a przede wszystkim udaremnienie zamachów. Prowadzą rozpoznanie osób z zaburzeniami psychicznymi, które pod wpływem medialnego efektu terroryzmu mogą być zainspirowane do podjęcia tego typu działań. Zaś działania administracyjno-porządkowe polegają na wytypowaniu regionów i miejsc newralgicznych, potencjalnie mogących być celem zamachu terrorystycznego i objęcie ich szczególnym nadzorem poprzez patrole prewencji, tj. obiektów użyteczności publicznej, jak np. portów lotniczych, lotnisk. Dodatkowo utrzymują stosowne siły i środki do realizacji wyznaczonych zadań. Poprzez zachowanie ciągłości dyspozycyjnej oddziałów prewencji, komórek antyterrorystycznych, w tym zespołów negocjatorów i pirotechników<sup>467</sup>.

Należy jeszcze uwzględnić dodatkowe uprawnienia funkcjonariuszy Policji, do których w szczególności należy pobierania obrazu linii papilarnych lub utrwalania wizerunku twarzy. Nieinwazyjne pobierania materiału biologicznego w celu oznaczenia profilu DNA osoby niebędącej obywatelem RP w przypadku gdy istnieje podejrzenie związku osoby ze zdarzeniem o charakterze terrorystycznym lub osoba mogła uczestniczyć w szkoleniu terrorystycznym. Dodatkowo w przypadku wprowadzenia drugiego stopnia alarmowego lub stopnia wyższego, funkcjonariusze posiadają uprawnienia do dokonywania sprawdzenia zabezpieczeń obiektów infrastruktury krytycznej na obszarze objętym stopniem alarmowym<sup>468</sup>.

W przeciwieństwie do Policji, której siły i środki służą do zwalczania zagrożeń terrorystycznych gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi oraz wykrywania i zapobiegania zagrożeń terrorystycznych. Siły Zbrojne RP podobnie jak SG posiadają unikalne siły i środki służące zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego. Zasadniczymi siłami wydzielonymi do zwalczania terroryzmu powietrznego są wyspecjalizowane grupy

---

<sup>466</sup> Zarządzenie nr 26 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie metod i form działania pododdziałów kontrterrorystycznych Policji (Dz.U.KGP. 2019, nr 26, poz. 47), § 20.

<sup>467</sup> M. Mazurek, D. Smaga, *Specyfika zadań polskiej Policji wobec terroryzmu*, „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności” 2017, nr 1(3), s. 127-128.

<sup>468</sup> Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860), art. 10, 12.

zadaniowe lotnictwa i wojsk lądowych. W Siłach Zbrojnych RP, w celu odpowiednio wczesnego uzyskania informacji o zdarzeniach, wymagających użycia sił do przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom terrorystycznym w trybie 24-godzinnej funkcjonują określone systemy i podsystemy, w tym jako szczególnie istotne w kwestii zwalczania terroryzmu powietrznego: system obrony powietrznej, system ratownictwa lotniczego, zintegrowany system rozpoznawania wojskowego oraz system dyżurnych służb operacyjnych jako organ nadzorujący i koordynujący ich działania<sup>469</sup>.

Warto podkreślić, że w zwalczaniu terroryzmu biorą udział również inne elementy Sił Zbrojnych RP, które w ramach systemu Obrony Powietrznej RP (OP RP), będącym częścią Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej i Przeciwrakietowej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (ang. *NATO Integrated Air and Missile Defence System*, NATINAMDS) realizują m.in. zadania antyterrorystyczne. Zaliczyć można do nich siły i środki wojsk radiotechnicznych wydzielone z Sił Powietrznych, które zadaniowo odpowiadają za wykrywanie statków powietrznych naruszających przestrzeń powietrzną. Ponadto siły i środki wojsk lotniczych wydzielone również z Sił Powietrznych, które realizują działania ofensywne i defensywne w przestrzeni powietrznej oraz wojska obrony przeciwlotniczej. Dodatkowo siły i środki wojsk lądowych oraz Marynarki Wojennej zapewniają bezpieczeństwo elementów naziemnych przed uderzeniami z powietrza.

Należy zwrócić uwagę, że wydzielone siły i środki przeznaczone do zwalczania terroryzmu powietrznego w ramach NATINAMDS to para samolotów wydzielona z wojsk lotniczych Sił Powietrznych z czasem 15 minut do startu. Dyżur maszyn pełniony jest przez siedem dni w tygodniu 24 godziny na dobę. Zgodnie z minimalnymi wymaganiami Naczelnego Dowództwa Sił Połączonych w Europie (ang. *Supreme Headquarters Allied Powers Europe*, SHAPE) para dyżurna powinna być w stanie oddziaływać na obiekty znajdujące się w jej strefie odpowiedzialności w ciągu 45 minut od rozkazu o poderwaniu. W ramach tego czasu 15 minut jest zarezerwowane na wykrycie obiektu w przestrzeni powietrznej, identyfikację oraz podjęcie decyzji o użyciu samolotów przechwytyjących (pary dyżurnej), 15 minut na wykonanie startu oraz 15 minut na dotarcie do przechwytywanego obiektu<sup>470</sup>. Wydzielone siły i środki SZ RP posiadają możliwość

---

<sup>469</sup> T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie...*, op. cit., s. 157-158.

<sup>470</sup> M. Kośka, *Zadania antyterrorystyczne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej realizowane w sytuacji wystąpienia zagrożeń w przestrzeni powietrznej i na morzu – ujęcie prawne*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2022, nr 26(14), s. 134-135.

podjęcia działań antyterrorystycznych w stosunku do obcych, zarówno cywilnych, jak i wojskowych, statków powietrznych określonych jedną z kategorii Renegade.

Z powyższego wynika, że w obszarze fizycznego zwalczania i neutralizacji zagrożeń terroryzmu powietrznego siły i środki Straży Granicznej wykorzystywane są do wykonywania wart ochronnych na pokładach statków powietrznych. Funkcjonariusze mają za zadanie neutralizować terrorystów przy pomocy środków przymusu bezpośredniego i broni palnej. SG prowadzi również szeroko zakrojoną kontrolę pasażerów i towarów w portach lotniczych oraz w środkach komunikacji lotniczej zapobiegając powstaniu zagrożenia oraz czynności operacyjno-rozpoznawczych w zakresie analizy zagrożeń, jak i wymiany informacji ze służbami specjalnymi, ŻW i Policją. Natomiast wydaje się, iż SG powinna posiadać kompetencje w zabezpieczaniu portów lotniczych, lotnisk systemami antidostępowymi przed bezzałogowymi statkami powietrznymi, przystosowanymi do przeprowadzenia ataku terrorystycznego.

Siły i środki Policji służą do zwalczania, wykrywania i zapobiegania zagrożeniom terrorystycznym. Jednakże brak jest zdolności w wykonywaniu działań zwalczających zagrożenia terroryzmu powietrznego gdy statek powietrzny znajduje się w locie. Funkcjonariusze Policji prowadząc działania operacyjno-rozpoznawcze identyfikują osoby współpracujące, finansujące oraz wspierające terrorystów. Zaś działania samodzielnych pododdziałów kontrterrorystyczne Policji, koncentrują się na fizycznym zwalczaniu terroryzmu oraz działaniach w sytuacjach wzięcia zakładników, zagrożeń bombowych w statkach powietrznych i portach lotniczych oraz lotniskach.

Natomiast Siły Zbrojne RP w zwalczaniu terroryzmu powietrznego wykorzystują wydzielone siły i środki ze swoich rodzajów, które tworzą odpowiednie systemy i podsystemy wykorzystywane do zwalczania terroryzmu, takie jak: system obrony powietrznej, system ratownictwa lotniczego, zintegrowany system rozpoznawania wojskowego oraz system dyżurnych służb operacyjnych. Kolejną kwestią, są wydzielone siły i środki Sił Zbrojnych RP w ramach systemu NATINAMDS, do których zaliczyć należy siły i środki wojsk radiotechnicznych, które zadaniowo odpowiadają za wykrywanie statków powietrznych naruszających przestrzeń powietrzną oraz parę samolotów wydzielonych z wojsk lotniczych Sił Powietrznych, do przechwycenia, a w wypadku nadania statkowi powietrznemu jednej z kategorii Renegade do przechwycenia lub zniszczenia danego statku powietrznego. Dodatkowo siły i środki wojsk lądowych oraz marynarki wojennej zapewniające bezpieczeństwo elementów lotniczej infrastruktury naziemnej przed uderzeniami z powietrza.

Przechodząc do **obszaru kontroli bezpieczeństwa i ochrony** zaangażowane siły i środki Służby Ochrony Lotniska to przede wszystkim wyspecjalizowani pracownicy oraz specjalistyczny sprzęt. Pracownicy SOL działają na terenie całego lotniska, zajmują się również kontrolą osób wchodzących do stref zastrzeżonych na terenie portu. Pracowników ochrony podzielić można w zależności od wykonywanych zadań na: ochronę fizyczną, prowadzących kontrole bezpieczeństwa osób i bagażu oraz prowadzących 24 godzinny monitoring całego terenu lotniska<sup>471</sup>.

Ochrona fizyczna wykonywana przez pracowników SOL obejmuje cały teren lotniska. Pracownicy na terenie lotniska oraz w szczególnych przypadkach poza nim, mogą wykorzystać środki przymusu bezpośredniego oraz broń palną na zasadkach określonych w *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*<sup>472</sup>, gdy zachodzi konieczność zapobieżenia lub udaremnienia ataku terrorystycznego. Co więcej, pracownicy ochrony posiadają uprawnienia m.in. do: ustalania uprawnień do przebywania na obszarach lub w obiektach chronionych oraz legitymowania osób w celu ustalenia ich tożsamości; wezwania osób do opuszczenia obszaru lub obiektu; nakazania osobie opuszczenie danego miejsca; ujęcia w granicach obszarów lub obiektów chronionych lub poza ich granicami osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie życia lub zdrowia ludzkiego, a także chronionego mienia, w celu niezwłocznego oddania tych osób Policji<sup>473</sup>; niedopuszczenia wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie, osoby oraz wjazdu pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień<sup>474</sup>.

Natomiast kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu prowadzona przez pracowników SOL to zespół działań, metod i środków podejmowanych w celu uniemożliwienia przedostania się na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska przedmiotów, urządzeń lub materiałów niebezpiecznych, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji<sup>475</sup>. Pracownicy SOL wykorzystują specjalistyczne techniki działania, które wykorzystywane są do przeprowadzania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu, sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska. Podczas czynności wykorzystują specjalistyczny sprzęt m.in. jak urządzenia techniczne, środki chemiczne oraz psy do wykrywania urządzeń, przedmiotów

---

<sup>471</sup> K. Maciejowski, *Podmioty, Metody oraz Przepisy Kształtujące Bezpieczeństwo w Portach Lotniczych*, „Security, Economy & Law” 2014, nr 4, s. 25.

<sup>472</sup> *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia* (Dz.U. 2021, poz. 1995), art. 36.

<sup>473</sup> *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia* (Dz.U. 2021, poz. 1995), art. 36.

<sup>474</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186f.

<sup>475</sup> M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie...*, op. cit., s. 165.

lub substancji, których posiadanie jest zabronione, bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny, bramki magnetyczna do wykrywania metali i urządzenia do prześwietlania bagaży oraz ręczne wykrywacze metali. Warto podkreślić, że pracownicy mogą również przeprowadzić kontrole manualną, która jest zespołem czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji<sup>476</sup>.

Pracownicy SOL prowadzą monitoring obszaru lotnisk przez 24 godziny, wykorzystując do tego systemy detekcji. Do takich systemów należą System Sygnalizacji Włamania i Napadu oraz System Telewizji Obserwacyjnej. System Sygnalizacji Włamania i Napadu składa się z sensorycznego kabla światłowodowego oraz modułu analizy sygnału. System ten służy do wykrywania ruchu w miejscu zamontowania systemu, np. w ogrodzeniu. Natomiast System Telewizji Obserwacyjnej składa się w głównej mierze z kamer przemysłowych, które podzielić można na te działające przy oświetleniu naturalnym lub sztucznym oraz kamery termiczne wykrywające promieniowanie podczerwone. Należy wspomnieć również o systemie radarowym działającym na zasadzie odbicia wysyłanych fal przez antenę i ich rozproszeniu, następnie wyliczeniu czasu powrotu takiej fali odbitej od obiektu. Taki system służy do wykrywania pojazdów, ludzi, samolotów oraz innych obiektów<sup>477</sup>.

Należy zwrócić uwagę na kwestie motywacji pracowników SOL, którzy wykonują swoją pracę jako jedyny podmiot z sektora prywatnego w odróżnieniu od służb państwowych. Kathleen Sweet stwierdza, że w Stanach Zjednoczonych pracownicy ochrony lotnisk nie mieli możliwości awansu poza stanowiskiem kierowniczym na punkcie kontroli bezpieczeństwa. Nie mając możliwości rozwoju i teoretycznie żadnych sposobów na samodoskonalenie, mieli niewielką motywację do podnoszenia kwalifikacji zawodowych czy poziomu zaangażowania w wykonywanych czynnościach. Stwierdza również, że aby zaradzić występowaniu tych problemów można wprowadzać jakiejś formy uznania za doskonałą pracę i wieloletnią służbę. Pracowników można nagradzać premiami, dodatkowymi dniami urlopu<sup>478</sup>.

Ogólnie rzecz biorąc siły i środki Służby Ochrony Lotniska w obszarze kontroli bezpieczeństwa i ochrony wykorzystywane są do zapobieżenia lub udaremnienia ataku

---

<sup>476</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 186f.

<sup>477</sup> K. Maciejowski, *Podmioty, Metody...*, op. cit., s. 31.

<sup>478</sup> K. Sweet, *Aviation and airport security, terrorism concerns*, CRC Press, Boca Raton 2009, s. 182.



terrorystycznego. Pracownicy SOL odpowiadają za ochronę fizyczną, wykonywanie kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu oraz 24 godzinny monitoring całego terenu lotniska. Podczas kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu stosowane są specjalistyczne techniki działania, metody i środki techniczne oraz sprzęt m.in. jak bramki magnetyczne, urządzenia pozwalające na prześwietlania bagaży, ręczne wykrywacze metali, urządzenia techniczne na bazie środków chemicznych oraz specjalnie wyszkolone psy. Prowadzony jest monitoring obszaru lotnisk przez 24 godziny, wykorzystując do tego systemy detekcji. Używane siły i środki mają na celu uniemożliwienie przedostania się na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska przedmiotów, urządzeń lub materiałów niebezpiecznych mogących być wykorzystane do przeprowadzania ataku na pokładzie statku powietrznego w locie.

Należy zwrócić uwagę na siły i środki w dyspozycji Państwowej Straży Pożarnej i Państwowego Ratownictwa Medycznego, które w **obszarze działań ratowniczych i udzielania pomocy ofiarą** są wykorzystywane do ratowania życia i zdrowia ludzi doświadczonych atakiem. Siły i środki Państwowej Straży Pożarnej to przede wszystkim strażacy, specjalistyczny sprzęt oraz sieć Jednostek ratowniczo-gaśniczych JRG. PSP jest świetnie wyszkoloną i wyposażoną służbą o zasięgu ogólnokrajowym, posiada rozwiniętą strukturę organizacyjną na trzech poziomach administracji, tj.: powiatowym, wojewódzkim i centralnym, poprzez to może realizować w trybie alarmowym zadania na terenie całej Polski. Posiada również gęstą sieć jednostek ratowniczo-gaśniczych i komend powiązanych ze sobą systemem łączności alarmowej. Sprawia to, iż PSP sama w sobie stanowi dobrze zorganizowany system ratowniczy<sup>479</sup>. Jednostki ratowniczo-gaśnicze bezpośrednio biorące udział w działaniach ratowniczo-gaśniczych, dysponują nowoczesnym wyposażeniem technicznym i kadrą, przeznaczoną do działań w wielu specjalizacjach ratowniczych. Część JRG posiada w swoich strukturach profesjonalne grupy ratownicze, do wykonywania wysoce specjalistycznych zadań z zakresu ratownictwa m.in: technicznego czy działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz specjalistyczne pojazdy wraz z wyposażeniem<sup>480</sup>.

Natomiast na siły i środki Państwowego Ratownictwa Medycznego składa się całościowy System PRM w tym: zespoły ratownictwa medycznego, lotnicze zespoły ratownictwa medycznego, szpitalne oddziały ratunkowe oraz dyspozytornie medyczne. I tak, System Państwowego Ratownictwa Medycznego został zorganizowany w składzie:

---

<sup>479</sup> D. Kopa, T. Imielski, *Zadania Państwowej Straży Pożarnej wobec zagrożenia terroryzmem w Polsce*, „Studia nad Autorytaryzmem i Totalitaryzmem 37” 2015, nr 4, s. 32.

<sup>480</sup> Ibidem, s. 35.

organów administracji rządowej właściwych w zakresie wykonywania zadań systemu (minister właściwy do spraw zdrowia, wojewoda); jednostek systemu (zespoły ratownictwa medycznego, lotnicze zespoły ratownictwa medycznego, szpitalne oddziały ratunkowe); dyspozytornie medyczne.

Jednostkami systemu PRM są zespoły ratownictwa medycznego, w tym lotnicze zespoły ratownictwa medycznego oraz szpitalne oddziały ratunkowe. Z systemem współpracują centra urazowe oraz jednostki organizacyjne szpitali wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego. Medyczne czynności ratunkowe są udzielane przez zespół ratownictwa medycznego w ramach rodzaju działalności leczniczej zgodnego z rodzajem działalności wykonywanej przez dysponenta jednostki<sup>481</sup>. W skład systemu wchodzi lekarz, pielęgniarka oraz ratownik medyczny<sup>482</sup>.

Zespoły ratownictwa medycznego, podejmując medyczne czynności ratunkowe w warunkach poza szpitalnych są odpowiedzialne za życie i zdrowie pacjenta. Mają za zadanie udzielić poszkodowanemu pomocy na miejscu zdarzenia i w jak najkrótszym czasie przetransportować go do odpowiedniej jednostki<sup>483</sup>.

Zespoły ratownictwa medycznego dzielą się na:

1. Zespoły specjalistyczne, w skład których wchodzi co najmniej trzy osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych, lekarz systemu oraz pielęgniarka systemu lub ratownik medyczny. Kierownikiem zespołu ratownictwa medycznego jest lekarz systemu.

2. Zespoły podstawowe, w skład których wchodzi co najmniej dwie osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych będące pielęgniarką systemu lub ratownikiem medycznym. Kierownikiem zespołu ratownictwa medycznego, jest osoba wskazana przez dysponenta jednostki, będąca ratownikiem medycznym lub pielęgniarką systemu.

W skład zespołów wchodzi kierowca, w przypadku gdy żaden z członków zespołów ratownictwa medycznego nie spełnia warunków do prowadzenia pojazdu. Zespół ratownictwa medycznego jest wyposażony w specjalistyczny środek transportu sanitarnego.

---

<sup>481</sup> Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 32, 32a.

<sup>482</sup> Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 3.

<sup>483</sup> Ministerstwo Zdrowia, <https://www.gov.pl/web/zdrowie/zespoły-ratownictwa-medycznego> [dostęp: 14.01.2023].

Natomiast lotnicze zespoły ratownictwa medycznego składają się co najmniej z trzech osób, w tym co najmniej z jednego pilota zawodowego, lekarza systemu oraz ratownika medycznego lub pielęgniarki systemu. Lotniczy zespół ratownictwa medycznego jest wyposażony w specjalistyczny środek transportu sanitarnego<sup>484</sup>.

Z kolei, szpitalne oddziały ratunkowe są miejscem diagnostyki i wstępnego leczenia ciężko poszkodowanych. Udzielenia świadczeń opieki zdrowotnej polegających na wstępnej diagnostyce oraz podjęciu leczenia w zakresie niezbędnym dla stabilizacji funkcji życiowych osób, które znajdują się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego<sup>485</sup>.

Zaś dyspozytornie medyczne wykonują zadania poprzez dyspozytorów medycznych przyjmujących i obsługujących zgłoszenia alarmowe przekazywane z centrów powiadamiania ratunkowego oraz powiadomień o zdarzeniach z numerów alarmowych<sup>486</sup>. Czynności wykonywane są przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego i sieci teleinformatycznej. Dyspozytornie medyczne współpracują z innymi podmiotami, w szczególności z Policją i PSP oraz centrami powiadamiania ratunkowego<sup>487</sup>.

Reasumując w obszarze działań ratowniczych i udzielania pomocy ofiarą można powiedzieć, że PSP i PRM nie posiadają stosownych narzędzi do zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Jednakże posiadane zdolności, w tym do udzielania pomocy ofiarą i prowadzenia działań ratunkowych na miejscu zdarzenia powodują ich niezmiernie istotny wpływ w likwidacji skutków ataków. Z sił i środków PSP należy wymienić wyszkoloną i wyposażoną kadrę strażaków, rozwiniętą strukturę organizacyjną, w tym sieć JRG i komend powiązanych ze sobą systemem łączności alarmowej. Jednostki ratowniczo-gaśnicze dysponujące nowoczesnym wyposażeniem technicznym, specjalistycznymi pojazdami wraz z wyposażeniem oraz kadrą przeznaczoną do działań ratowniczych.

Zaś PRM ma w dyspozycji zespoły ratownictwa medycznego oraz lotnicze zespoły ratownictwa medycznego, które podejmują medyczne czynności ratunkowe w warunkach poza szpitalnych. Wykorzystując specjalistyczne środki transportu sanitarnego, transportują poszkodowanych do odpowiedniej jednostki medycznej.

---

<sup>484</sup> Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 36, 37.

<sup>485</sup> Ministerstwo Zdrowia, <https://www.gov.pl/web/zdrowie/szpitalne-oddzialy-ratunkowe> [dostęp: 14.01.2023].

<sup>486</sup> Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 3.

<sup>487</sup> Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972), art. 25b.

### 4.3. Działania prewencyjne wybranych podmiotów w zakresie zapobiegania terroryzmowi powietrznemu

Zapobieganie zagrożeniom terroryzmu powietrznego wymaga prowadzonych przez odpowiednie podmioty działań prewencyjnych, uniemożliwiających przeprowadzenie ataków terrorystycznych wobec statków powietrznych, lotniczej infrastrukturze informatycznej oraz osób, ich życia i zdrowia lub wolności. A także, wykonywania działań osłaniających oraz izolacji rejonu, w którym zdarzenie nastąpiło.

Zatem znaczenie prewencji zdefiniować można jako zapobieganie i kontrolę nad zjawiskami czy zdarzeniami spowodowanymi działalnością przestępczą. Służy do kontrolowania i wdrażania pewnego modelu zapobiegania przestępstwom. To także analiza sił przeciwdziałania, wypracowane taktyki postępowania czy podejmowania działań wyprzedzających zaistniałe zagrożenia<sup>488</sup>. Należy zwrócić uwagę również na definicje Eugeniusza Nowaka, który uzupełnia powyższą definicję określając, że „działalność prewencyjna ma zmniejszyć prawdopodobieństwo wystąpienia niekorzystnego zdarzenia, a także jego skutków (...). Celem działań prewencyjnych jest utrzymanie stanu rzeczy, który istnieje i jest oceniany jako satysfakcjonujący lub pożądaný<sup>489</sup>.

Uwzględniając wnioski z analizy literatury przedmiotu dotyczącej podmiotów uczestniczących w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego i zapisów w dokumentach normatywnych oraz aktach prawnych. Działania prewencyjne w zapobieganiu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz zagrożeń terrorystycznych pośrednio wpływających na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie wykonuje ABW, Policja i Siły Zbrojne RP. Działania prewencyjne, powinny zmierzać do ograniczenia ryzyka powstania ataku terrorystycznego i udoskonalania metody zabezpieczeń, które ograniczają jego ewentualne skutki. Działania prewencyjne powinny również wybiegać, o krok przed sprawcą lub sprawcami ataku terroryzmu powietrznego.

ABW wykonuje działania prewencyjne przy pomocy Centrum Prewencji Terrorystycznej Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego (CPT ABW), które jest jednostką zajmująca się szeroko pojętą profilaktyką antyterrorystyczną. Misją przewodnią centrum jest

---

<sup>488</sup> M. Lorek, *Współczesne zadania Policji jako przejaw zarządzania organizacją wspierającą zwalczanie terroryzmu*, „Roczniki Ekonomii i Zarządzania” 2017, nr 4, s. 128.

<sup>489</sup> E. Nowak, *Użycie Jednostek Wojskowych Sił Zbrojnych RP w działaniach ratowniczych i prewencyjnych prowadzonych w sytuacjach kryzysowych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2010, nr 4, s. 201.

„Kształtowanie kultury bezpieczeństwa poprzez budowanie świadomości antyterrorystycznej w społeczeństwie”. Centrum specjalizuje się w szeroko pojętej profilaktyce terrorystycznej, której kluczowym elementem jest rozpowszechnianie wiedzy na temat możliwości zapobiegania niekorzystnym z punktu widzenia bezpieczeństwa zdarzeniom. W tym zakresie CPT ABW organizuje sprofilowane szkolenia dla funkcjonariuszy i pracowników służb specjalnych, a także organów administracji publicznej oraz innych podmiotów. W swojej działalności Centrum zmierza do stania się ośrodkiem skupiającym wiedzę i doświadczenie krajowych i zagranicznych służb specjalnych, instytucji publicznych, a także dorobku ośrodków naukowych z zakresu prewencji terrorystycznej. Centrum dąży do stworzenia szerszego mechanizmu prewencji opartego o współdziałanie wszystkich podmiotów administracji publicznej oraz sektora prywatnego.

CPT ABW realizuje swoje zadania w zakresie zapobiegania terroryzmowi m.in. poprzez: opracowywanie programów szkoleniowych, prowadzenie szkoleń z zakresu prewencji terrorystycznej, tworzenia sprofilowanych rekomendacji, opracowywaniu materiałów i poradników, organizacje spotkań, warsztatów i seminariów krajowych, prowadzenie współpracy z ekspertami krajowymi i zagranicznymi, organizacje spotkań na szczeblu międzynarodowym oraz realizację kampanii społecznych<sup>490</sup>.

Należy zaznaczyć, że ww. zadania, CPT ABW realizuje w czterech podstawowych obszarach działania:

1. Profilaktyka terrorystyczna - zadania polegają na podnoszeniu kwalifikacji funkcjonariuszy służb specjalnych w obszarze przeciwdziałania terroryzmowi, opracowywaniu systemu sprofilowanych szkoleń dla funkcjonariuszy służb bezpieczeństwa wewnętrznego i pracowników administracji publicznej.

2. Współpraca międzynarodowa - realizacja zadań dotyczy współpracy z partnerami przy tworzeniu programów i realizacji szkoleń, współpracy z ekspertami naukowymi w zakresie tworzenia i organizacji szkoleń, organizowaniu spotkań, warsztatów i seminariów.

3. Wsparcie analityczne i eksperckie – zadania prowadzone są poprzez analizę materiałów eksperckich, współpracy z ośrodkami naukowymi, opracowywaniem materiałów i poradników.

---

<sup>490</sup> Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW, <https://tpcoe.gov.pl/cpt/o-nas/1659,Centrum-Prewencji-Terrorystycznej-to-jednostka-Agencji-Bezpieczenstwa-Wewnetrzne.html> [dostęp: 06.12.2022].

4. Strategia informacyjna – prowadzenie bazy potencjalnych zagrożeń oraz działań profilaktycznych, forum szkoleniowych dla funkcjonariuszy i pracowników administracji publicznej<sup>491</sup>.

Jak wynika z analizy ogólnodostępnych źródeł, CPT ABW prowadzi inicjatywę w aspekcie zapobiegania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego m.in. polegających na prowadzeniu działań w przeciwdziałaniu atakom tetrystycznym z wykorzystaniem statków powietrznych przystosowanych do transportu ładunków wybuchowych, spreparowanych przy pomocy materiałów powszechnie dostępnych w warunkach domowych. Celem niniejszej inicjatywy jest zobrazowanie stopnia podatności przestrzeni publicznej i infrastruktury krytycznej na ataki z użyciem bezzałogowych statków powietrznych, a także podwyższenie odporności państwa na związane z tym zagrożenia<sup>492</sup>.

Ogólnie rzecz biorąc, ABW posiada wyodrębniony i wyspecjalizowany organ, CPT ABW, który prowadzi działania prewencyjne w zapobieganiu zagrożeniom terrorystycznym. Działania zapobiegawcze mogą być realizowane po pierwsze, poprzez profilaktykę terrorystyczną w formie szkoleń i podnoszenia kwalifikacji funkcjonariuszy służb specjalnych, służb bezpieczeństwa wewnętrznego i pracowników administracji publicznej, która ma bezpośredni wpływ na poziom wiedzy o współczesnych zagrożeniach terroryzmu powietrznego.

Po drugie, współpracą z ekspertami naukowymi w zakresie tworzenia i organizacji szkoleń oraz prowadzeniu współpracy międzynarodowej z partnerami przy tworzeniu programów oraz realizacji szkoleń zapobiegającym zagrożeniom terroryzmu powietrznego.

Po trzecie, wsparciem analitycznym i eksperckim w analizie materiałów, współpracą z ośrodkami naukowymi oraz opracowywaniem materiałów i poradników.

I po czwarte, prowadzeniem strategii informacyjnej innymi słowy, utrzymywaniem i ciągłym rozwojem bazy potencjalnych zagrożeń oraz działań profilaktycznych, która powinna zawierać spis współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Natomiast działania prewencyjne Policji w aspekcie zapobieganiu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego realizowane są zgodnie z jej kompetencjami określonymi w *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* i polegają na zapewnieniu ogólnego bezpieczeństwa poprzez zapobieganie przestępstwom, w tym również działaniom

---

<sup>491</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> [dostęp: 04.01.2023].

<sup>492</sup> M. Chomiuk, *Żaryn: Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW zorganizowało ćwiczenia z przeciwdziałania atakom dronów*, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/zaryn-centrum-prewencji-terrorystycznej-abw-zorganizowalo-cwiczenia-z-przeciwdzialania> [dostęp: 03.02.2023].

terrorystycznym. Policja może być użyta w celu niedopuszczenia do dokonania aktu terrorystycznego na podstawie informacji operacyjnych z własnych źródeł lub informacji pochodzących od służb specjalnych<sup>493</sup>.

Planowane ataki terrorystyczne mogą być wcześniej wykryte poprzez działania prewencyjne, jest to kluczowy ruch wyprzedzający działaniom terrorystów. Prewencja to również wyspecjalizowane grupy policjantów zajmujące się tworzeniem odpowiednich systemów zabezpieczeń, algorytmów postępowania w trakcie zagrożenia i ciągła nauka związana z dynamiką rozwoju świata w przestrzeni terrorystycznej<sup>494</sup>.

Należy zwrócić uwagę na trzy metody prowadzenia działań prewencyjnych przez Policję w zapobieganiu zagrożeniom terrorystycznym, wpływającym na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie.

1. Operacyjno-rozpoznawcze, gdzie działania polegają m.in. na: rozpoznawaniu osób współpracujących, finansujących, wspierających terrorystów wśród obywateli polskich i obcokrajowców, osób zamieszkałych na stałe lub tymczasowo przybywających na terenie RP. Pozyskiwanie osobowych źródeł informacji, umożliwiających rozbicie struktur terrorystycznych i dotarcie do ludzi z nimi powiązanych, a przede wszystkim udaremnienie zamachów. Rozpoznania osób z zaburzeniami psychicznymi, które pod wpływem medialnego efektu terroryzmu mogą być zainspirowane do podjęcia tego typu działań.

2. Porządkowo-ochronne, działania polegają m.in. na: wytypowaniu miejsc newralgicznych w obiektach użyteczności publicznej, potencjalnie mogącymi być celem zamachu terrorystycznego i objęcie ich szczególnym nadzorem poprzez patrole prewencji. Utrzymywanie sił i środków do realizacji zadań oraz zachowaniu ciągłości dyspozycyjnej oddziału prewencji, komórek antyterrorystycznych zespołów negocjatorów i pirotechników.

3. Z zakresu wymiany informacji i współdziałania, które polegają m.in. na: pozyskiwaniu, przetwarzaniu i przekazywaniu informacji w ramach współpracy z innymi służbami<sup>495</sup>.

Biorąc pod uwagę powyższe, Policja w odróżnieniu od ABW nie posiada wyodrębnionego i wyspecjalizowanego organu do prowadzenia działań prewencyjnych przed zagrożeniami terroryzmu powietrznego, niemniej jednak prowadzi działania, które

---

<sup>493</sup> M. Kubiński, *Siły zbrojne – nowe wyzwania*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis” 2014, nr 4, s. 118.

<sup>494</sup> M. Lorek, *Współczesne zadania...*, op. cit., s. 130.

<sup>495</sup> M. Mazurek, D. Smaga, *Specyfika zadań...*, op. cit., s. 127.

zapobiegają zagrożeniom terrorystycznym wpływającym na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie. Prowadzone działania operacyjno-rozpoznawcze polegają na rozpoznawaniu osób współpracujących, finansujących, wspierających terrorystów oraz pozyskiwaniu osobowych źródeł informacji. Rozpoznaniu osób z zaburzeniami psychicznymi, które pod wpływem medialnego efektu terroryzmu mogą być zainspirowane do podjęcia tego typu działań, a przede wszystkim działaniom w udaremnieniu zamachów.

Natomiast porządkowo-ochronne polegają na: wytypowaniu miejsc newralgicznych w obiektach użyteczności publicznej, potencjalnie mogącymi być celem zamachu terrorystycznego i objęciu ich szczególnym nadzorem poprzez patrole prewencji. Utrzymanie sił i środków do realizacji zadań, w tym gotowości oddziału prewencji, komórek antyterrorystycznych oraz zespołów negocjatorów i pirotechników. Zaś w zakresie wymiany informacji i współdziałania, Policja pozyskuje, przetwarza i przekazuje informacje w ramach współpracy z innymi służbami.

Następnie Siły Zbrojne RP w działaniach prewencyjnych w zapobieganiu zagrożeniom terroryzmu wykonują działania dotyczące zabezpieczenia, izolowania obiektów i obszarów oraz współpracy z Policją.

Do działań prewencyjnych Sił Zbrojnych RP należy zaliczyć m.in.: współdziałanie w monitorowaniu zagrożeń; izolacje miejsc zagrożonych<sup>496</sup>; ochronę obiektów i urzędów ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa; osłonę lub izolacje ważnych obiektów; pomoc policji, w tym izolacje terenu działań antyterrorystycznych; realizację przedsięwzięć ochrony przed terroryzmem; zatrzymywanie osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także mienia<sup>497</sup>.

Uzupełniając, podobnie jak w przypadku Policji, SZ RP prowadzi działania zapobiegające zagrożeniom terrorystycznym wpływającym na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie.

Reasumując Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW specjalizuje się w szeroko pojętej profilaktyce terrorystycznej w systemie bezpieczeństwa narodowego. Należy sądzić, że zadania wykonywane przez CPT ABW w zapobieganiu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, wraz z stałym rozwojem bazy współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, zawierającej m.in. zagrożenia cyberatakami, wykorzystania

---

<sup>496</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 lutego 2003 r. w sprawie zasad udziału pododdziałów i oddziałów SZ RP w zapobieganiu skutkom klęski żywiołowej lub ich usuwania (Dz.U. 2003, nr 41, poz. 347), § 2.

<sup>497</sup> E. Nowak, *Użycie Jednostek...*, op. cit., s. 205.



bezzałogowych statków powietrznych do ataku na inny statek powietrzny czy wykorzystania SI do ataku na statek powietrzny w locie. Umożliwią na dalszym etapie realizację działań profilaktycznych oraz przyczynią się do opracowywania i organizacji szkoleń, jak i programów szkoleniowych podnoszących kwalifikacje funkcjonariuszy służb specjalnych, służb bezpieczeństwa wewnętrznego jak również pracowników administracji publicznej.

Natomiast Policja i Sił Zbrojnych RP wykonują zadania prewencyjne zapobiegając powstaniu zagrożeń terrorystycznych pośrednio wpływających na bezpieczeństwo statku powietrznego w locie. Warto podkreślić chociażby działania operacyjno-rozpoznawcze policji, które pozwalają rozpoznawać osoby współpracujące, finansujące i wspierające terrorystów oraz osoby, które pod wpływem medialnego efektu terroryzmu mogą podejmować tego typu działania. Porządkowo-ochronne polegające na wytypowaniu miejsc newralgicznych w obiektach użyteczności publicznej, które potencjalnie mogą być celem zamachu terrorystycznego i objęciu ich szczególnym nadzorem patroli prewencji. Podobne działania wykonują SZ RP, które prowadzą ochronę obiektów i urządzeń ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa czy osłonę lub izolację ważnych obiektów.

#### **4.4. Lotnicza współpraca cywilno-wojskowa w zwalczeniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego**

W ujęciu podanym przez „Encyklopedie PWN” Lotnictwo oznacza zespół zagadnień i środków związanych z użytkowaniem statków powietrznych, dziedzina komunikacji i rodzaj sił zbrojnych, operujących w przestrzeni powietrznej. Lotnictwo dzieli się na cywilne (komunikacje, sportowe, gospodarczo-usługowe) i wojskowe (frontowe, taktyczne, wojsk lądowych i operacyjne, strategiczne, obrony powietrznej, mor., transportowe i pomocnicze)<sup>498</sup>. Lotnictwo cywilne i wojskowe wykonują swoje działania w odmiennych obszarach, a ich wykorzystanie determinuje ich odmienność. Jak można zauważyć lotnictwo cywilne jest gałęzią gospodarki i opiera się na świadczeniu usług i uzyskiwaniem dochodów, szkoleniem oraz rekreacją. Natomiast lotnictwo wojskowe determinowane jest obroną interesów narodowych w szczególności ochrony ludności, mienia, terytorium oraz panującego ustroju politycznego. Dlatego też zgoła inaczej wygląda struktura organizacyjna lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz ich jednostek organizacyjnych, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i zwalczanie zagrożeń, w tym zagrożeń terroryzmu powietrznego.

---

<sup>498</sup> Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/lotnictwo;3933875.html> [dostęp: 20.08.2021].

Na poczet rozważań nad lotniczą współpracą cywilno-wojskowa w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przyjęto, że lotnictwo jako całość odnosi się do całej działalności związanej z lotnictwem. Samo lotnictwo natomiast można podzielić na działalność linii lotniczych, portów lotniczych i agencji żeglugi powietrznej, jak również oddzielną część dotyczącą działalności wojskowej<sup>499</sup>

Przytoczona definicja lotnictwa w pewnym sensie określa obszary działalności poszczególnych lotnictw oraz rozgranicza lotnictwo na cywilne i wojskowe. Natomiast *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* znacząco rozróżnia lotnictwo na cywilne i wojskowe wskazując, iż lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego<sup>500</sup>, w którym zawiera się lotnictwo wojskowe. Ustawa nie obejmuje statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych. Podkreślić należy, że przepisów ustawy nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem nielicznych przypadków. Powyższa kodyfikacja prawna, istotnie wskazuje na odrębności lotnictwa cywilne i wojskowego<sup>501</sup>.

Lotnicza współpraca cywilno-wojskowa w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego zachodzi pomiędzy jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego, a właściwymi jednostkami organizacyjnymi lotnictwa wojskowego. Realizowana jest m.in. poprzez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Polską Agencją Żeglugi Powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służby żeglugi powietrznej oraz Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną cywilno-wojskowego organu doradczego odpowiedzialnego za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej.

W polskim porządku prawnym Minister Infrastruktury jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego i sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym oraz nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce, w zakresie ustalonym w *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych. Swoje kompetycje wykonuje przy pomocy

---

<sup>499</sup> A. Glen, *Terroryzm lotniczy...*, op. cit., s. 11.

<sup>500</sup> Lotnictwo Państwowe pojęcie obejmuje lotnictwo wojskowe oraz lotnictwo służb porządku publicznego, w tym Policji i Straży Granicznej. Źródło: Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC\\_-\\_wydruk.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf) [dostęp: 21.10.2021], s. 17.

<sup>501</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 1.

Ministerstwa Infrastruktury<sup>502</sup>. W strukturach ministerstwa utworzony jest Departament Lotnictwa, który prowadzi sprawy nadzoru Ministra m.in. nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej<sup>503</sup>.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z delegacjami ustawy jest Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Swoje zadania wykonuje poprzez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności współpracy z organami, którym podlega lotnictwo państwowe, oraz właściwymi podmiotami, w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego<sup>504</sup>.

Z kolei, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej. Jest instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej. Odpowiada za zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego. Współdziała z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi. Agencja zapewnia w przestrzeni powietrznej, służbę ruchu lotniczego, służbę łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru oraz służbę informacji lotniczej. Realizuje również inne zadania dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w szczególności dostarcza użytkownikom przestrzeni powietrznej informacje meteorologiczne, kontroluje z powietrza systemy łączności lotniczej oraz nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej<sup>505</sup>.

Władze służb ruchu lotniczego ustanawiają i utrzymują ścisłą współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za działalność, która może mieć wpływ na loty cywilnych statków powietrznych. Zapewniane są warunki pozwalające na właściwą wymianę

---

<sup>502</sup> Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/bezpieczenstwo-w-ruchu-lotniczym> [dostęp: 12.01.2023].

<sup>503</sup> Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/departament-lotnictwa-dl> [dostęp: 12.01.2023].

<sup>504</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 20, 21.

<sup>505</sup> *Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej* (Dz.U. 2023, poz. 191, 1720), art. 3, 4.

informacji dotyczących bezpiecznego i sprawnego przebiegu lotów cywilnych statków powietrznych między organami służb ruchu lotniczego, a odpowiednimi organami wojskowymi. Na podstawie lokalnych procedur, organy służb ruchu lotniczego przekazują właściwym organom wojskowym odpowiedni plan lotu i inne dane dotyczące lotów cywilnych statków powietrznych – na żądanie lub w sposób ciągły. Celem wyeliminowania lub ograniczenia konieczności przechwytywania. W ten sposób zapewniony jest dostęp właściwych służb ruchu lotniczego do wszystkich stosowanych danych, niezbędnych do identyfikacji lotu<sup>506</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że współpraca służby żeglugi powietrznej i organów współpracujących z lotnictwem wojskowym prowadzona jest m.in. w celu: zapewnieniu lotnictwu wojskowego wykorzystania przestrzeni powietrznej dla zachowania suwerenności i bezpieczeństwa państwa; udostępniania informacji o ruchu lotniczym statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej; zapewnienia służb ruchu lotniczego dla lotnictwa wojskowego; prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych; zapewnienia służby informacji lotniczej<sup>507</sup>.

Zaś Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną jest cywilno-wojskowym organem doradczym Ministra Infrastruktury i Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Komitet jest odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Wyraża on opinie i przedstawia propozycje Ministrowi Infrastruktury, Ministrowi Obrony Narodowej, ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych i Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz za ich pośrednictwem lub bezpośrednio innym organom administracji rządowej<sup>508</sup>.

Ogólnie rzecz biorąc cywilno-wojskowa współpraca lotnictwa cywilnego w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego realizowana jest przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który współpracuje z wojskowymi organami, w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

---

<sup>506</sup> *Obwieszczenie nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.* (Dz.U.ULC. 2016, nr 12, poz. 209), s. 34.

<sup>507</sup> *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju* (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523), § 7.

<sup>508</sup> *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania* (Dz.U. 2008, nr 173, poz. 1074), § 1, 2.

Poza tym, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zapewnia w przestrzeni powietrznej, służbę ruchu lotniczego, służbę łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru oraz służbę informacji lotniczej, które współpracują z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi. Współpraca polega na właściwej wymianie informacji, organy służb ruchu lotniczego przekazują właściwym organom wojskowym odpowiedni plan lotu i inne dane dotyczące lotów cywilnych statków powietrznych. Ma to na celu wyeliminowanie lub ograniczenie konieczności przechwytywania, a zarazem szybszej i dokładniejszej identyfikacji możliwego zagrożenia typu Renegade. Wydaje się, że powyższe działania mogą również być wykorzystane do identyfikacji bezzałogowych statków powietrznych, mogących być w stanie przeprowadzić atak na inny statek powietrzny.

Ponadto współpraca cywilno-wojskowa zachodzi podczas zapewniania lotnictwu wojskowemu wykorzystania przestrzeni powietrznej dla zachowania bezpieczeństwa państwa, poprzez udostępnianie informacji o ruchu lotniczym statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej oraz prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych.

Warto podkreślić rolę Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, który jest cywilno-wojskowym organem odpowiedzialnym za opiniowanie oraz przedstawianie propozycji legislacyjnych kształtujących zasady zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.

Wydaje się, że współpraca powinna służyć również do wypracowywania niezbędnych propozycji legislacyjnych umożliwiających reagowanie na zagrożenia terrorystyczne wynikające z wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych oraz stosownych regulacji umożliwiających odpowiednio zabezpieczać przed atakami terrorystycznymi na lotnicze systemy teleinformatyczne wykorzystywane przez służbę ruchu lotniczego, służbę łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru, jak i służbę informacji lotniczej.

Przechodząc do lotniczej współpracy cywilno-wojskowej zachodzącej pomiędzy jednostkami organizacyjnymi lotnictwa wojskowego, a jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Współpraca realizowana jest m.in. poprzez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu

Powietrznego, Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania oraz Wojskowe Lotniskowe Organy Służby Ruchu Lotniczego<sup>509</sup>.

Zatem Lotnictwo wojskowe<sup>510</sup> zgodnie z porządkiem prawnym wchodzi w skład lotnictwa państwowego. Zgodnie z przeznaczeniem, działania lotnictwa państwowego są skoncentrowane na kontroli i obronie przestrzeni powietrznej państwa, zapewnieniu jego bezpieczeństwa oraz ładu i porządku publicznego. W czasie pokoju lotnictwo wojskowe wykonuje szereg zadań, w tym operacje lotnicze mające na celu obronę państwa przed zagrożeniami zewnętrznymi, ochronę powietrzną granicy państwa oraz działania ratownictwa lotniczego<sup>511</sup>. Nadmienić należy, iż państwowym statkiem powietrznym jest statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne RP innym słowem wojskowy statek powietrzny<sup>512</sup>.

Za lotnictwo wojskowe odpowiada Minister Obrony Narodowej kierujący działem administracji rządowej obrona narodowa oraz jest organem, za którego pośrednictwem Prezydent RP sprawuje w czasie pokoju zwierzchnictwo nad Siłami Zbrojnymi RP. Minister Obrony Narodowej wykonuje swoje statutowe zadania przy pomocy Ministerstwa Obrony Narodowej<sup>513</sup>. Za działania lotnictwa wojskowego odpowiada szereg dowództw, z których w aspekcie współpracy z jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego w zwalczaniu terroryzmu powietrznego odpowiada Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych oraz Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu Powietrznego. W wewnętrznych strukturach organizacyjnych powyższych dowództw znajdują się komórki organizacyjne odpowiedzialne za m.in. bezpieczeństwo lotów, realizację zadań bojowych oraz utrzymywanie lotnictwa w odpowiednim stanie gotowości do użycia<sup>514</sup>.

---

<sup>509</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523), § 4, 5.

<sup>510</sup> Lotnictwo wojskowe definiowane jest jako „ogół statków powietrznych (samolotów, śmigłowców, środków bezałogowych), przeznaczonych do wykonywania różnych funkcji wojskowych, takich jak: niszczenie celów powietrznych, naziemnych i morskich, rozpoznawanie powietrzne, transport powietrzny, zadania specjalne i pomocnicze. Źródło: J. Rajchel, E. Zabłocki, *Siły powietrzne w sojusznym systemie obronnym*, Dęblin 2009, s. 16.

<sup>511</sup> A. Cebula, *Koncepcja utworzenia władzy lotnictwa państwowego. Miejsce WLP w procesie implementacji programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej*, [w:] T. Markiewicz (red.), *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, AON, Warszawa 2014, s. 76-77.

<sup>512</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 2.

<sup>513</sup> Ministerstwo Obrony Narodowej, <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/misja-zadania> [dostęp: 12.01.2023].

<sup>514</sup> B. Grenda, *Wojskowa władza lotnicza w Polsce*, [w:] T. Markiewicz (red.), *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, AON, Warszawa 2014, s. 67.

I tak, Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych swoje zadania współpracy cywilno-wojskowej w zwalczaniu terroryzmu powietrznego wykonuje przy pomocy Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego, które jest organem dowodzenia szczebla operacyjno-taktycznego. Posiada wydzielone siły i środki do prowadzenia dyżurów bojowych w polskiej przestrzeni powietrznej. Dysponuje kompetencjami do dowodzenia, stawiania zadań i kierowania aktywnymi środkami walki oraz planowania i organizowania działań bojowych dla podporządkowanych operacyjnie jednostek lotniczych, przeciwlotniczych i radiotechnicznych. Dowództwo zapewnia ciągłość dowodzenia siłami wydzielonymi przez Siły Powietrzne poprzez m.in.: dowodzenie lotnictwem i obroną powietrzną, nadzorowaniem systemu alarmowania i powiadamiania oraz sprawdzania systemu wykrywania i identyfikacji obiektów powietrznych<sup>515</sup>. Zaś przedmiotowa współpraca zachodzi pomiędzy Centrum, a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej podczas zwalczania zagrożenia typu Renegade<sup>516</sup>.

Natomiast Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, które jest wojskowym organem zarządzania ruchem lotniczym. Ściśle współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i współdziała z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Głównym celem tego współdziałania jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom<sup>517</sup>. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP sprawuje nadzór nad funkcjonowaniem wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego<sup>518</sup>.

Warto podkreślić rolę zespołu ekspertów powołanych przez Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, który stworzył System Zarządzania Bezpieczeństwem stanowiący integralną część zarządzania ruchem lotniczym. Nadrzędnym celem funkcjonowania systemu jest identyfikacja oraz dokonanie oceny możliwych do przewidzenia zagrożeń, w celu umożliwienia podjęcia odpowiednich działań profilaktycznych. Jego część stanowi system zgłaszania zdarzeń lotniczych i incydentów w ruchu lotniczym, badanie zdarzeń lotniczych, wyjaśnianie incydentów w ruchu lotniczym, ocena i analiza ryzyka, przeglądy bezpieczeństwa oraz monitoring i promocję

---

<sup>515</sup> Wojsko Polskie, <https://www.wojsko-polskie.pl/dorsz/cop-dkp> [dostęp: 26.02.2023].

<sup>516</sup> Policja, <https://policja.pl/pol/aktualnosci/217909,Epizod-Renegade-zakonczoney.html> [dostęp: 26.02.2023].

<sup>517</sup> Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, <https://ssrlszrp.wp.mil.pl/pl/pages/tradycje-2017-01-16-6/> [dostęp: 03.02.2023].

<sup>518</sup> Zarządzenie nr 23/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz.U.MON. 2020, nr 23, poz. 205), § 4.

bezpieczeństwa. Tak skonstruowany system pozwala na szybką identyfikację zagrożeń bezpieczeństwa oraz niezwłoczne podejmowanie działań celem wdrożenia niezbędnych środków mitygujących ryzyko<sup>519</sup>.

Następnie jednostkami podporządkowanymi Szefostwu Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP są Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania. W ich kompetencjach pozostaje wykonywanie zadań z zakresu kontroli i nadzoru przestrzeni powietrznej, zapewnienia nienaruszalności granic przestrzeni powietrznej NATO, ochrony ludności i sił zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielanie pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie. Do zadań należą m.in.: zbiór i opracowanie informacji o sytuacji powietrznej na podejściach oraz w sektorze odpowiedzialności, prowadzenie identyfikacji przynależności państwowej obiektów powietrznych, kontrola przestrzegania przepisów ruchu lotniczego i parametrów lotu przez cywilne i wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej przydzielonego sektora odpowiedzialności oraz ostrzeganie o zagrożeniach z powietrza urzędów administracji państwowej i terenowej<sup>520</sup>.

Wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego wchodzi w skład pionu Służby Ruchu Lotniczego - komórki wewnętrznej jednostki wojskowej realizującej zadania wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego, który odpowiada za zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego na lotniskach SZ RP oraz współdzielonych z lotnictwem cywilnym.

Pion Służby Ruchu Lotniczego zapewnia służby ruchu lotniczego (służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej, służbę alarmową) zapewnianą poprzez organy kontroli ruchu lotniczego ATC - (z ang. *Air Traffic Control* - kontrola ruchu lotniczego), do których należy organ TWR (z ang. *Aerodrome Control Tower* - organ kontroli lotniska oraz organ APP (z ang. *Approach Control Service* - organ kontroli zbliżania). Poza tym Służbę informacji lotniczej realizuje Biuro odpraw załóg (BOZ).

Więc do zadaniowej współpracy organów TWR, APP należy zawiadamianie właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organami. Co więcej, współpraca z organami służb ruchu lotniczego, zarządzania przestrzenią powietrzną oraz systemu

---

<sup>519</sup> C. Wasser, Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP, podsumowanie działalności przed 20-leciem utworzenia, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/sluzby-ruchu-lotniczego> [dostęp: 03.02.2023].

<sup>520</sup> 22. Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania, <https://22odn.wp.mil.pl/pl/bip/info/1-dzialalnosc/eonn-zadania/> [dostęp: 09.04.2023].



dowodzenia OP RP. Natomiast do zadań BOZ należy w szczególności przyjmowanie, weryfikacja planów lotu oraz dystrybucja depeš służb ruchu lotniczego, udostępnianie załogom statków powietrznych dostępnych informacji lotniczych, współpraca z właściwymi organami służby ruchu lotniczego oraz systemu dowodzenia OP RP<sup>521</sup>.

Dotychczas usiłowano naszkicować problem lotniczej współpracy cywilno-wojskowej w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, prowadzonej przez wojskowe jednostki organizacyjne. Nie ulega wątpliwości, że współpraca prowadzona jest przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, który swoje zadania wykonuje przy pomocy Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego, które z kolei nadzoruje system alarmowania i powiadamiania oraz system wykrywania i identyfikacji obiektów powietrznych. Centrum prowadzi współpracę z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej podczas zwalczania zagrożenia typu Renegade.

Natomiast Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Głównym celem tego współdziałania jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom. Zaś jednostkami podporządkowanymi Szefostwu Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP są Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania, które kontrolują i nadzorują przestrzeń powietrzną. Zapewniają ochronę ludności przed atakiem z powietrza oraz udzielają pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie. Prowadzą identyfikację przynależności państwowej obiektów powietrznych oraz ostrzegają o zagrożeniach z powietrza urzędy administracji państwowej i terenowej.

Należy również uwzględnić współpracę wojskowych organów służby ruchu lotniczego ATC jak TWR i APP, które zawiadamiają właściwe organy o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa. Współpracę z organami służb ruchu lotniczego i zarządzania przestrzenią powietrzną oraz działania BOZ w wykonywanej współpracy z właściwymi organami służb ruchu lotniczego dotyczącej przyjmowania, weryfikacji planów lotu i dystrybucji depeš służb ruchu lotniczego oraz udostępniania załogom statków powietrznych dostępnych informacji lotniczych.

Reasumując nie ulega wątpliwości, że lotnicza współpraca cywilno-wojskowa podczas zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego zachodzi pomiędzy Centrum

---

<sup>521</sup> Zarządzenie nr 23/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz.U.MON. 2020, nr 23, poz. 205), § 8, 9, 14, 15,17.

Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego podporządkowanego DORSZ, a Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Zadania wykonywane są w systemie alarmowania i powiadamiania, ale co istotniejsze współpraca realizowana jest podczas wykrywania i identyfikacji obiektów powietrznych, stanowiących zagrożenie typu Renegade. Należy zwrócić uwagę, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej udostępnia informację o ruchu lotniczym statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej oraz podczas prowadzonych akcji poszukiwawczo-ratowniczych.

Z kolei, Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom. Zaś Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania udzielają pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że lotnicza współpraca cywilno-wojskowa zachodzi w określonych obszarach współdziałania, do których zaliczyć należy: obszar przestrzeni powietrznej Polski, obszar ratownictwa oraz obszar wymiany informacji.

I tak, przedmiotowa współpraca zachodzi po pierwsze, w obszarze przestrzeni powietrznej Polski. Za służby żeglugi powietrznej odpowiada Państwowa Agencja Żeglugi Powietrznej współpracując z właściwymi wojskowymi organami zarządzania ruchem lotniczym m.in. reagowania w sytuacjach kryzysowych. Zatem współpraca prowadzona jest przede wszystkim w zakresie: zarządzania przestrzenią powietrzną na poziomie strategicznym, taktycznym i przedtaktycznym; zapewniania służb ruchu lotniczego; koordynacji służb poszukiwania i ratownictwa; zapewniania służb informacji lotniczej oraz wymiany informacji niezbędnych dla efektywnej rutynowej współpracy i współdziałania w sytuacjach szczególnych - w tym udzielania pomocy załogom statków powietrznych podczas lotu<sup>522</sup>.

Warto podkreślić, iż współpraca wynika z faktu wykorzystywania cywilnej przestrzeni powietrznej przez samoloty wojskowe. Cywilno-wojskowe zarządzanie przestrzeni powietrzną, które m.in. wchodzi w skład zarządzania ruchem lotniczym, realizowane jest na poziomie przedtaktycznym ASM-2, na którym to przygotowany jest plan użytkowania przestrzeni powietrznej. Z kolei, na poziomie taktycznym ASM-3 następuje aktywacja/dezaktywacja i monitorowanie rzeczywistego wykorzystania struktur przestrzeni

---

<sup>522</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523), § 3.

powietrznej. W obu tych strukturach, ramie w ramie pracuje personel cywilny i wojskowy<sup>523</sup>.

Po drugie, w obszarze ratownictwa współpraca polega na organizacji i działaniach służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ang. *Aeronautical Search and Rescue*, ASAR) podczas zagrożeń ataku terrorystycznego. Służba ASAR prowadzi działania polegające na poszukiwaniu i ratowaniu statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielania pomocy załogom i pasażerom oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, w tym ataków terroryzmu powietrznego.

W skład służby ASAR wchodzi cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze oraz punkty alarmowe.

Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, należy w szczególności: przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR; analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty; prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej; kierowanie działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych; bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu; informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.

Natomiast rolę punktów alarmowych, pełnią organy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Działania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego usytuowany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej<sup>524</sup>.

---

<sup>523</sup> A. Cebula, *Koncepcja utworzenia...*, op. cit., s. 82.

<sup>524</sup> *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze* (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 140a, 140b, 140c.

I po trzecie, w obszarze wymiany informacji, cywilno-wojskowa współpraca zachodzi między Dyżurnym Dowódcą Obrony Powietrznej, który współdziała z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej poprzez prowadzenie ciągłej bieżącej wymiany informacji w zakresie: zapewnienia bezpieczeństwa lotów statków powietrznych w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej; wymiany informacji o sytuacji powietrznej oraz planowanych i wykonywanych lotach obcych wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej; przestrzegania ustalonych procedur koordynacji i identyfikacji oraz przekazywania odpowiedzialności nad lotem statków przechwytyjących w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej; wykorzystania przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przez dyżurne siły i środki systemu obrony powietrznej, w celu priorytetowego udostępnienia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej i zapewnienia bezpieczeństwa statkom przechwytyjącym realizującym zadania wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej oraz zastosowania naziemnych środków systemu obrony powietrznej wobec statków powietrznych nieprzestrzegających przepisów wykonywania lotów obowiązujących w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej<sup>525</sup>.

Jednakże wydaje się, że współpraca koncentruje się na zwalczaniu zagrożenia typu Renegade oraz wykonywanych akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, ponadto udzielania pomocy załogom statków powietrznych podczas lotu, czy wymiany informacji pomiędzy komórkami cywilnymi i wojskowymi. Natomiast współpraca w zwalczaniu zagrożeń cybernetycznych na lotnicze systemy informatyczne, jak i zagrożeń wynikających z wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do przeprowadzenia ataku nie są w należyty sposób ujęte.

#### **4.5. Siły Zbrojne RP w zwalczaniu terroryzmu powietrznego w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej i Przeciwrakietowej NATO**

Jak wynika z poprzednich analiz Siły Zbrojne RP posiadają unikalne zdolności w zwalczaniu zagrożenia typu Renegade. Rzeczpospolita Polska jako członek Sojuszu Północnoatlantyckiego, powierza sojuszowi ochronę swojej przestrzeni powietrznej. Zadanie to jest realizowane w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej

---

<sup>525</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 18bi.

i Przeciwrakietowej NATO (NATO Integrated Air and Missile Defence, NATINADS), który jest zasadniczym fundamentem sojuszniczego systemu obronnego. Siły Zbrojne RP w ramach systemu prowadzą zadania zwalczające zagrożenia w narodowej przestrzeni powietrznej, która obejmuje obszar nad terytorium lądowym, morskim, wodami wewnętrznymi oraz morzem terytorialnym. Polska w swojej przestrzeni jest suwerenna, może zezwolić lub zakazać przelotu statkom powietrznym<sup>526</sup>.

Należy zwrócić uwagę, iż obrona powietrzna sojuszu w dokumentach i opracowaniach o charakterze doktrynalnym definiowana jest jako „zbiór przedsięwzięć, podejmowanych, aby sprowadzić do zera lub zredukować skuteczność działań powietrznych prowadzonych przez nieprzyjaciela”. W jej cechach ogólnych eksponuje się: „zachowanie integralności przestrzeni powietrznej NATO w Europie” oraz „zapewnianie osłony państw (sił zbrojnych) przed atakami z powietrza”<sup>527</sup>. W węższym ujęciu obronę powietrzną zdefiniować można jako działania, których celem jest uniemożliwienie przeciwnikowi prowadzenia działań powietrznych w przestrzeni sojuszniczej<sup>528</sup>.

Więc system NATINAMDS odpowiada za ochronę integralności przestrzeni powietrznej i zapewniania osłony przed zagrożeniami ataków z powietrza. Nie rozgraniczając zagrożenia ataków z powietrza na cele militarne czy niemilitarne. Podstawowym zadaniem NATINAMDS jest kontrola sojuszniczej przestrzeni powietrznej. Ma ona dostarczać dowódcom informacji zarówno o sytuacji w przestrzeni całego Sojuszu, jak i poszczególnych państw. Z tego względu bardzo ważne są systemy rozpoznania - powietrzne i kosmiczne, dostarczające informacji w czasie rzeczywistym. Pozwala to na nieustanną obserwację i ocenę stopnia zagrożenia militarnego, a w dalszej kolejności ostrzegania o możliwości jego wystąpienia. Ostrzeżenia mogą dotyczyć sytuacji m. in. jak zagrożenia atakiem terrorystycznym z powietrza<sup>529</sup>.

Sam system dowodzenia i nadzoru przestrzeni powietrznej NATINADS obejmuje ośrodki dowodzenia obroną powietrzną, system nadzoru przestrzeni powietrznej, system łączności oraz system uzbrojenia, do których należą: samoloty bojowe (myśliwskie, wielozadaniowe), zestawy rakietowe „ziemia-powietrze” (średniego i dalekiego zasięgu),

---

<sup>526</sup> A. Rurak, K. Gągała, *Wojskowy nadzór w sojuszniczej przestrzeni powietrznej. Misje Air Policing*, „Obronność. Zeszyty Naukowe” 2017, nr 4, s. 163-164.

<sup>527</sup> J. Rajchel, E. Zabłocki, *Siły powietrzne w sojuszniczym systemie obronnym*, Dęblin 2009, s. 88.

<sup>528</sup> A. Rurak, K. Gągała, *Wojskowy nadzór...*, op. cit., s. 164.

<sup>529</sup> Ibidem, s. 165-166.

systemy obrony powietrznej bliskiego zasięgu (zestawy raketowe i artyleryjskie do bezpośredniej obrony obiektów)<sup>530</sup>.

Warto podkreślić, że za dowodzenie w narodowym systemie obroną powietrzną, czyli siłami pełniącymi dyżury bojowe wydzielonymi ze wszystkich Rodzajów Sił Zbrojnych RP, odpowiada Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych. Jednakże w ramach sojuszniczego systemu Obrony Powietrznej - NATINADS, prawa dowódcy operacyjnego, w stosunku do sił wydzielonych do obrony powietrznej ulegają ograniczeniu, a ich ewentualnie użycie warunkowane będzie wyrażeniem na to zgody przez właściwy organ NATINADS, a mianowicie Dowódcę Połączonego Centra Operacji Powietrznych (ang. *Combined Air Operation Centre, CAOC*) zlokalizowanego w Niemieckiej miejscowości Uedem, dla którego Polska przestrzeń powietrzna jest częścią obszaru odpowiedzialności<sup>531</sup>.

Zwalczanie terroryzmu powietrznego w ramach systemu NATINADS przez Siły Zbrojne RP należy rozumieć jako działania poprzez wydzielone siły i środki ze wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych RP, a przede wszystkim z Sił Powietrznych RP jako rodzaju odgrywający wiodącą rolę w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego na terytorium państwa w ramach NATINADS.

Zatem uwzględniając powyższe przyjęto definicje sił powietrznych sformułowaną przez Jana Rajchela i Eugeniusza Zabłockiego, którzy określili, iż w ujęciu strukturalnym siły powietrzne „traktuje się jako rodzaj sił zbrojnych o określonej strukturze organizacyjnej, składzie bojowym i uzbrojeniu. Z reguły, w ich skład bojowy wchodzi: lotnictwo i naziemne środki obrony powietrznej oraz podsystemy rozpoznawania, dowodzenia i logistyki”. Środki te (lotnictwo i obrona powietrzna) występują także w strukturach innych rodzajów sił zbrojnych - lądowych i morskich<sup>532</sup>.

Ponadto Siły Powietrzne RP funkcjonują w ramach narodowego systemu obrony powietrznej, który jest zintegrowany z systemem sojusznicznym. Zachowują zdolność i są przygotowane do realizacji zadań niwelowania zagrożeń w czasie pokoju. Wydzielając część swojego potencjału do pełnienia dyżurów w ramach NATINADS zapewniają nienaruszalność przestrzeni powietrznej RP i innych państw Sojuszu Północnoatlantyckiego. Utrzymują gotowość do reagowania na zagrożenia terroryzmu

---

<sup>530</sup> T. Compa, K. Załęski, *Terroryzm w lotnictwie...*, op. cit., s. 161.

<sup>531</sup> M. Topczewski, *Organizacja Systemu Obrony Powietrznej RP i jego rola w Systemie Bezpieczeństwa Narodowego*, „Wiedza Obronna” 2016, nr 1-2, s. 66-67.

<sup>532</sup> J. Rajchel, E. Zabłocki, *Siły powietrzne...*, op. cit., s. 9.

powietrznego. W ramach swej działalności utrzymują gotowość do prowadzenia aktywnej i pasywnej walki z zagrożeniami terroryzmu powietrznego. Działanie te obejmuje użycie lotnictwa, zestawów raketowych i artylerii przeciwlotniczej oraz środków rozpoznania i walki elektronicznej w zależności od posiadanych możliwości i przyjętych koncepcji<sup>533</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że Siły Zbrojne RP w ramach NATINAMDS prowadzą działania zwalczające zagrożenia terroryzmu powietrznego typu Renegade. Co więcej, wykonują ochronne obiektów cywilnych i wojskowych przed atakami z powietrza. Za zwalczanie terroryzmu powietrznego typu Renegade odpowiada Dowódca operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych za pośrednictwem organu dowodzenia obroną powietrzną<sup>534</sup> w postaci Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego. Natomiast działaniami centrum dotyczącymi nienaruszalności granicy, kieruje dyżurny dowódca obrony powietrznej. System Obrony Powietrznej RP jest częścią NATINAMDS i realizuje m.in. zadania antyterrorystyczne poprzez wydzielone siły i środki Sił Zbrojnych RP, które podejmują działania antyterrorystyczne w stosunku do obcych, cywilnych, jak i wojskowych, statków powietrznych określonych typem Renegade<sup>535</sup>.

Warto zaznaczyć, że realizacja zadań antyterrorystycznych przez Siły Zbrojne RP wymaga m.in. pełnienia całodobowych dyżurów przez wydzielone siły i środki, monitorowanie przestrzeni powietrznej RP oraz obszaru podejść do granic. Ponadto prowadzenia opracowań i dystrybucji obrazu o sytuacji w tej przestrzeni, alarmowanie i powiadamianie o pojawiających się w niej zagrożeniach czy też identyfikacji obiektów<sup>536</sup>. W przypadku obcego statku powietrznego, który naruszył przestrzeń powietrzną RP, wydzielone siły i środki w ramach NATINAMDS dokonują jego przechwycenia na polecenie sojuszniczego organu dowodzenia obroną powietrzną, w porozumieniu z dyżurnym dowódcą obrony powietrznej<sup>537</sup>.

Warto podkreślić, że ochrona obiektów cywilnych i wojskowych przed atakami z powietrza, jest równie ważnym aspektem udziału obrony powietrznej w ramach NATINAMDS. Przeznaczeniem obrony powietrznej jest ochrona ośrodków administracji państwowej i infrastruktury krytycznej o znacznym znaczeniu dla potencjału obronnego

---

<sup>533</sup> Z. Maślak, *Siły Powietrzne w systemie bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, „Wiedza Obronna” 2012, nr 1, s. 52-53.

<sup>534</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489), art. 7.

<sup>535</sup> M. Kośka, *Zadania antyterrorystyczne...*, op. cit., s. 134-135.

<sup>536</sup> Ibidem, s. 136.

<sup>537</sup> Ibidem, s. 138.

i gospodarki kraju przed uderzeniami z powietrza<sup>538</sup>. Obiekty lotnicze narażone na zagrożenia terroryzmu przy wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych to przede wszystkim lotnicza infrastruktura transportowa, statki powietrzne, lotniska cywilne i wojskowe oraz współużytkowane, w tym porty lotnicze, magazyny paliw, hangary, bazy lotnicze i posterunki radiolokacyjne.

Natomiast potencjał Sił Zbrojnych RP w ramach wydzielonych sił i środków NATINAMDS do zwalczania ataków z powietrza to przede wszystkim system nadzoru przestrzeni powietrznej i systemy łączności. Co więcej uzbrojenie, w tym samoloty bojowe, zestawy raketowe „ziemia-powietrze”, systemy obrony powietrznej bliskiego zasięgu jak zestawy raketowe i artyleryjskie do bezpośredniej obrony obiektów.

Reasumując Siły Zbrojne RP zwalczają terroryzmu powietrznego w ramach NATINAMDS, wykonując zadania w zakresie realizacji kolektywnej obrony przed zagrożeniami typu Renegade i atakami z powietrza. W systemie NATINAMDS wydzielone siły i środki w postaci samolotów myśliwskich i wielozadaniowych podejmują działania antyterrorystyczne w stosunku do obcych cywilnych i wojskowych statków powietrznych określonych typem Renegade. Natomiast działania rozpoznawcze prowadzone są m.in. poprzez pełnienie całodobowych dyżurów, monitorowanie przestrzeni powietrznej RP oraz obszarów podejść do granic. Ponadto opracowywaniem i dystrybucją obrazu o sytuacji w przestrzeni powietrznej. Alarmowaniu i powiadamianiu o zagrożeniach oraz wykonywaniu identyfikacji obiektów. Wydaje się, że wczesne rozpoznanie i skuteczna obrona przestrzeni powietrznej są kluczowe w zwalczaniu tego typu zagrożeń.

Z kolei, Sił Zbrojnych RP w ramach NATINAMDS do zwalczania ataków z powietrza wykorzystują m.in. system nadzoru przestrzeni powietrznej i systemy łączności, samoloty bojowe, zestawy raketowe, systemy obrony powietrznej bliskiego zasięgu oraz zestawy raketowe i artyleryjskie do bezpośredniej obrony obiektów.

Wydaje się, że siły i środki w postaci systemu nadzoru przestrzeni powietrznej, systemów łączności oraz samolotów bojowych, mogą być wykorzystywane do ochrony cywilnych i wojskowych obiektów lotniczych przed m.in. atakiem bezzałogowych statków powietrznych. Natomiast problematyczne, wydaje się w czasie pokoju wykorzystywanie tradycyjnych zestawów raketowych czy systemów obrony powietrznej do zwalczania bezzałogowych statków powietrznych. Można powiedzieć, że lepszym rozwiązaniem jest wdrażanie systemów antydostępowych do bezpośredniego zwalczania bezzałogowych

---

<sup>538</sup> K. Rams, *System Obrony Powietrznej – Wyzwania*, „Przegląd Sił Zbrojnych” 2021, nr 1, s. 25.



statków powietrznych. Ponadto przenoszenie odpowiedzialności na Siły Zbrojne RP w czasie pokoju za wdrażanie i obsługę systemów antydostępowych w infrastrukturze krytycznej, w tym w portach lotniczych i lotniskach wydaje się nie celowe. Należy przypuszczać, że za wdrażanie i obsługę systemów antydostępowych odpowiedzialność powinna spoczywać na Straży Granicznej. Warto podkreślić, iż NATINAMDS pozostaje aktualnie aktywnym i najnowocześniejszym systemem obrony powietrznej.

#### **4.6. Doskonalenie i analiza zmian wybranych podmiotów w fazach działania antyterrorystycznego podczas zagrożeń terroryzmem powietrznym**

Dotychczasowa analiza wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, ponadto uzyskane wnioski z analiz przeprowadzonych w poprzednich rozdziałach, pozwalają na identyfikację niedostatków m.in. w legislacji, zachodzącej współpracy, wykorzystywanych sił i środków przez poszczególne podmioty w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Wydaje się, że identyfikacja braków w współpracy cywilno-wojskowej i zachodzących zależnościach pomiędzy poszczególnymi służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie zagrożeń terroryzmu. Co więcej, rozpoznane braki w działaniach podmiotów umożliwiających rozpoznawanie i zapobieganie zagrożeniom mogącym wpływać na bezpieczeństwo statków powietrznych w locie oraz niedostatków w procedurach służb wykonujących czynności w likwidacji skutków ataku, może umożliwić doskonalenie wykonywanych działań, zachodzącej współpracy i prowadzonych działań połączonych przez poszczególne służby w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Zgodnie z *Krajowym planem zarządzania kryzysowego*<sup>539</sup> istnieją cztery fazy działania służb wobec kryzysu spowodowanego zagrożeniem terrorystycznym: zapobieganie, przygotowanie, reagowanie i odbudowa.

1. Faza zapobiegania polega na dokonaniu analizy możliwych do wystąpienia aktów terrorystycznych i podejmowaniu działań ograniczających prawdopodobieństwo wystąpienia tych zdarzeń lub działań mających na celu zminimalizowanie potencjalnych skutków tych zdarzeń.

---

<sup>539</sup> Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego, <https://www.gov.pl/web/rcb/krajowy-plan-zarzadzania-kryzysowego> [dostęp: 22.12.2023].

2. Faza przygotowania polega na planowaniu działań, które należy zrealizować w możliwych do przewidzenia sytuacjach kryzysowych po aktach terrorystycznych, szkoleniu ludności, organizacji systemów łączności, ostrzegania i alarmowania, przygotowaniu współdziałania z organizacjami pozarządowymi.

3. Faza reagowania polega na podejmowaniu zaplanowanych, skoordynowanych przedsięwzięć w celu: zahamowania rozwoju sytuacji kryzysowej powstałej po aktach terrorystycznych, udzielania pomocy poszkodowanym, ograniczenia zniszczeń i strat.

4. Faza odbudowy przywrócenie stanu sprzed sytuacji kryzysowej powstałej w wyniku zdarzenia terrorystycznego<sup>540</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że podmioty odpowiedzialne za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w poszczególnych fazach działań antyterrorystycznych powinny być determinowane działaniami:

1. Faza zapobiegania: rozpoznawaniem zagrożeń, ochroną granicy państwowej, działaniami wywiadowczymi i kontrwywiadowczymi, ochroną obywateli i placówek RP poza granicami państwa, monitorowaniem środków masowego przekazu, wymiany informacji, przeciwdziałaniem finansowania terroryzmu, ochroną cyberprzestrzeni, zapobieganiem radykalizacji i rekrutacji do organizacji terrorystycznych oraz prowadzeniem polityki informacyjnej i edukacyjnej.

2. Faza przygotowania: opracowywaniem planów i zwiększaniem zasobów, ocenianiem zabezpieczenia potencjalnych celów ataku, ochroną infrastruktury krytycznej, ochroną systemów transportowych, ochroną skupisk ludzkich, współpracą z sektorem prywatnym oraz organizacją szkoleń i ćwiczeń.

3. Faza reagowania: działaniami na miejscu zdarzenia, w tym: działaniami kontrterrorystycznymi, czynnościami operacyjno-rozpoznawczymi i dochodzeniowo-śledczymi, współpracą cywilno-wojskową, komunikacją ze społeczeństwem oraz udzielaniem pomocy ofiarom.

4. Faza odbudowy: odtwarzaniem sił i środków oraz doskonaleniem procedur<sup>541</sup>.

Uzupełniając to co zostało stwierdzone, identyfikacja braków pozwala na doskonalenie działań w rozpoznawaniu, zapobieganiu i zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Wydaje się, że wdrażanie rozwiązań planistycznych i szkoleniowych,

---

<sup>540</sup> A. Kwiatkowski, *Propozycje nowych metod dla teorii i praktyki walki z terroryzmem*, „Kultura Bezpieczeństwa. Nauka-Praktyka-Refleksje” 2018, nr 31, s. 128.

<sup>541</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/poziomy-systemu-antyterrorystycznego-i-fazy-dzialan-antyterrorystycznych> [dostęp: 04.01.2023].

pogłębianie współpracy i współdziałania między służbami oraz doskonalenie procedur, poprawi współdziałanie służb na etapach rozpoznawania, zapobiegania i zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w fazach działania antyterrorystycznego podczas zagrożenia terroryzmem powietrznym.

Można powiedzieć, że w **obszarze koordynacji działań służb i wymiany informacji w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, doskonalenie działań Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w poszczególnych fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- rozwijanie i pogłębianie dotychczasowej współpracy w wymianie informacji z Policją, SG, PSP i AW oraz współpracy cywilno-wojskowej z ŻW, SKW i SWW,

- wdrażanie działań połączonych i pogłębianie współpracy z AW, SKW, SWW w obserwacji cyberprzestrzeni oraz środków masowego przekazu mającej na celu identyfikację osób i/lub organizacji przygotowujących, pomagających i finansujących terroryzm powietrzny,

- pogłębianie współpracy z SOL i SG w obszarze odpowiedzialnym za przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych, lotniskach oraz w środkach transportu powietrznego,

- cykliczne przeprowadzanie oceny bezpieczeństwa lotniczych systemu teleinformatycznych i cybernetycznych,

- rozbudowa potencjału umożliwiającego walkę z zagrożeniami w cyberprzestrzeni i zwalczania zagrożeń spowodowanych bezzałogowymi statkami powietrznymi.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- ujednolicanie procedur reagowania w przypadku zagrożenia terroryzmem powietrznym,

- rozwój działań w cyberprzestrzeni oraz metod zwalczania bezzałogowych statków powietrznych,

- uczestnictwo w udoskonalaniu procesu kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczenia statków powietrznych, portów lotniczych, lotnisk oraz lotniczych systemów informatycznych,

- rozwój współpracy z sektorami lotnictwa cywilnego i wojskowego w poprawie bezpieczeństwa statków powietrznych,

– organizacja szkoleń i ćwiczeń funkcjonariuszy i pracowników cywilnych w wypadku zagrożenia terroryzmem powietrznym.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- wdrożenie odpowiednich procedur oceny zagrożenia oraz zarządzania wymaganymi siłami i środkami podczas ataku,
- udzielanie niezbędnych sił i środków na miejscu ataku i/lub w cyberprzestrzeni,
- koordynacja działań podczas ataku, w tym działań podmiotów odpowiedzialnych za: ewakuację i udzielanie pomocy poszkodowanym, wymiany informacji oraz działań w cyberprzestrzeni,
- pogłębianie współpracy cywilno-wojskowej w wymianie informacji,
- pierwszeństwo w udzielaniu informacji społeczeństwu o sytuacji podczas zdarzenia,
- koordynacja w przekazywaniu pozyskanych informacji przez AW, SKW i SWW do Policji o transakcji kupna, wynajmu i transportu średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- opracowywanie i wdrażanie szkoleń w zakresie zwalczania zagrożeń na lotnicze sieci informatyczne oraz przeciwdziałania zagrożeniom przy użyciu bezzałogowych statków powietrznych na inne statki powietrzne,
- wdrażanie szkoleń w koordynacji prowadzonych działań połączonych w pozyskiwaniu informacji, wykonywanych czynności na miejscu ataku terrorystycznego oraz zwalczania ataków kombinowanych,
- stałe podnoszenie kwalifikacji funkcjonariuszy w wykrywaniu i pozyskiwaniu informacji mogący świadczyć o przygotowywaniu ataku,
- doskonalenie działań oraz eliminowanie wykrytych błędów podczas szkoleń,
- rozwój współpracy z ośrodkami i ekspertami naukowymi w zakresie tworzenia i organizacji szkoleń.

Podsumowując ABW powinna rozwijać zdolności w koordynacji działań służb, wdrażać wspólne procedury reagowania na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Rozwijać i pogłębiać współpracę w wymianie informacji z Policją, SG, PSP, ŻW, AW, SKW i SWW, ponadto rozwijać współpracę z sektorami lotnictwa cywilnego i wojskowego w poprawie bezpieczeństwa statków powietrznych. Warto podkreślić, iż ABW powinno rozbudowywać zdolności w koordynacji służb odpowiedzialnych za ochronne, wykrywanie, zapobieganie i zwalczanie zagrożeń w lotniczych systemach informatycznych.

Wydaje się, że ABW powinna być służbą wiodącą w prowadzeniu działań w zwalczaniu zagrożeń w lotniczych systemach informatycznych oraz w cyberprzestrzeni, a działania Policji i Sił Zbrojnych RP, powinny być jedynie sprowadzone do współdziałania i działań pomocniczych. Należy sądzić, że w wykrywaniu i identyfikacji współczesnych zagrożeń istotną kwestią jest również koordynacja i współpraca w przekazywaniu pozyskiwanych informacji przez AW, SKW i SWW do Policji o transakcji kupna, wynajmu i transportu średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych. Przekazane dane od służb specjalnych oraz ULC mogą umożliwiać tworzenie kompletnych list średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych na terenie RP oraz kontrolowanie przepływu takich statków. Należy przypuszczać, iż tworzenie przedmiotowych spisów może przyczynić się do wczesnego wykrywania i zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych.

Natomiast w **obszarze pozyskiwania, przetwarzania i gromadzenia informacji w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, doskonalenie działań Agencji Wywiadu w poszczególnych fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- rozwijanie działań wywiadowczych w Internecie i monitorowanie środków masowego przekazu,
- pogłębianie współpracy z ABW, SKW i SWW w pozyskiwaniu informacji o osobach i/lub organizacjach mogących prowadzić przygotowania do ataku na polskie statki powietrzne oraz lotnicze systemy informatyczne.
- rozwijanie zdolności w pozyskiwaniu informacji o transakcji kupna, wynajmu i transportu średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych oraz przekazywanie ich Policji.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- wdrażanie stosownych procedur w przekazywaniu pozyskanych informacji ABW o osobach i/lub organizacji przygotowujących, pomagających, finansujących ataki terroryzmu powietrznego,
- wdrażanie metod postępowania i współdziałania w wypadku uzyskania informacji od innych służb prowadzących równoległe działania operacyjno-rozpoznawcze nad tą samą

osobą i/lub organizacją podejrzewaną o przygotowywanie, finansowanie ataku na polskie statki powietrzne oraz lotnicze systemy informatyczne,

- wdrażanie zdolność do wykrywania i identyfikacji zagrożeń np. jak samotne wilki oraz organizacje terrorystyczne zamierzające do przeprowadzenia ataku terrorystycznego na polskie statki powietrzne.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- prowadzenie współpracy cywilno-wojskowej w identyfikacji osób i/lub organizacji stanowiących zagrożenie dla krajowych statków powietrznych,

- przekazywanie informacji mogących mieć istotne znaczenie o osobach i/lub organizacjach do służb prowadzących działania podczas ataku terroryzmu powietrznego.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie działań w pozyskiwaniu informacji o współczesnych zagrożeniach terroryzmu powietrznego,

- wdrażanie metod wykonywania operacji połączonych z ABW, SKW i SWW oraz z innymi służbami w rozpoznawaniu i identyfikacji współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Wydaje się, że **doskonalenie działań Służby Kontrwywiadu Wojskowego w poszczególnych fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- rozwijanie zdolności w wykonywaniu działań wykrywających i identyfikujących osoby przygotowujące lub pomagające w przeprowadzeniu ataków,

- wprowadzanie metod umożliwiających wykonywanie działań w rozpoznawaniu współczesnych zagrożenia terroryzmu powietrznego w polskiej cyberprzestrzeni,

- pogłębianie współpracy z ABW oraz stała wymiany informacji z AW i SWW,

- identyfikacja osób przygotowujących lub pomagających w działaniach terrorystycznych zagrażających lotnictwu krajowemu,

- rozwijanie zdolności w pozyskiwaniu informacji o transakcji kupna, wynajmu i transporcie średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych i przekazywanie ich Policji.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- opracowywanie planów postępowania w przypadku pozyskania informacji o prowadzonych przygotowaniach do ataków na statki powietrzne oraz lotnicze systemy informatyczne,

- uzyskanie zdolność do reagowania na wykryte zagrożenia w postaci samotnych wilków czy organizacji terrorystycznych zamierzających przeprowadzić atak.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- procedury przekazywania wszystkich dostępnych informacji do służb wykonujących działania podczas ataku terroryzmu powietrznego i/lub w cyberprzestrzeni,
- współpraca cywilno-wojskowa w wymianie posiadanych informacji o sprawcach, i/lub organizacji przeprowadzających atak terrorystyczny.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie metod w pozyskiwaniu informacji w cyberprzestrzeni,
- doskonalenie i eliminacja błędów współpracy cywilno-wojskowej w procesie przekazywania pozyskany informacji innym służbą,
- doskonalenie działań w cyberprzestrzeni wobec osób przygotowujących lub pomagających w dokonaniu ataku terrorystycznego.

**Zaś doskonalenie działań Służby Wywiadu Wojskowego w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- prowadzenie działań w rozpoznawaniu zagrożeń terrorystycznych godzących w bezpieczeństwo polskiego lotnictwa w globalnej cyberprzestrzeni i środkach masowego przekazu,

- prowadzenie działań wywiadowczych w rozpoznawaniu i pozyskiwaniu informacji o współczesnych zagrożeniach terrorystycznych wymierzonych w polskie statki powietrzne oraz lotnicze systemy informacyjne,

- pogłębianie współpracy cywilno-wojskowej w przekazywaniu informacji ABW oraz współdziałania w wymianie informacji z AW i SKW,

- wdrażanie procedur w pozyskiwaniu informacji o transakcji kupna, wynajmu i transporcie średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych i przekazywanie ich Policji.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie metod pozwalających rozpoznawać i identyfikować oraz zwalczać osoby przygotowujące atak,

- opracowywanie planów postępowania w przypadku pozyskania informacji o możliwych prowadzonych przygotowaniach do ataków na polskie statki powietrzne oraz lotnicze systemy informacyjne.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- przekazywanie istotnych informacji o osobach i/lub organizacjach do służb wykonujących działania na miejscu ataku,
- współpraca cywilno-wojskowa w wymianie informacji ze służbami prowadzącymi działania na miejscu ataku i/lub w cyberprzestrzeni.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie procedur w wykrywaniu i identyfikacji oraz przekazywaniu informacji o współczesnych zagrożeniach terroryzmu powietrznego,
- doskonalenie metod w wykrywaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w cyberprzestrzeni.

Podsumowując AW, SKW i SWW powinny rozwijać zdolności w pozyskiwaniu informacji, wykrywaniu i identyfikowaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w swoich ustawowych obszarach kompetencyjnych. Po pierwsze, działania Agencji Wywiadu powinny być rozwijane w rozpoznawaniu i identyfikacji osób i/lub organizacji stanowiących zagrożenie dla statków powietrznych oraz prowadzących przygotowania lub finansujących przygotowania do ataku terrorystycznego wymierzonego w polskie statki powietrzne i lotnicze systemy informatyczne. Pozyskane informacje podczas prowadzonych czynności, powinny być przekazywane ABW. Ponadto wydaje się, że należy pogłębiać współpracę cywilno-wojskową z SKW i SWW w wymianie informacji wpływających na bezpieczeństwo lotnictwa. Rozwijać działania połączone w rozpoznawaniu i identyfikacji współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w globalnej cyberprzestrzeni.

Po drugie, Służba Kontrwywiadu Wojskowego powinna rozwijać zdolności do prowadzenia działań w rozpoznawaniu i identyfikacji organizacji mogących przeniknąć na terytorium RP oraz w polską cyberprzestrzeń, a stanowiących zagrożenie dla lotnictwa krajowego. Uzyskane informacje o współczesnych zagrożeniach terroryzmu powietrznego przekazywać ABW. Powinna również pogłębiać współpracę cywilno-wojskową z AW oraz SWW.

Po trzecie, Służba Wywiadu Wojskowego powinna rozwijać zdolności działań wywiadowczych w rozpoznawaniu i pozyskiwaniu informacji o zagrożeniach wymierzonych w polskie statki powietrzne oraz lotnicze systemy informacyjne. Pogłębiać współpracę cywilno-wojskową, przekazywać zdobyte informacje ABW oraz rozwijać działania w wymianie informacji z AW i SKW o osobach i/lub organizacjach wojskowych



zagrożających polskiemu lotnictwu. Rozwijać działania w rozpoznawaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w globalnej cyberprzestrzeni.

Należy sądzić, że AW, SKW i SWW powinny wykonywać działania w pozyskiwaniu informacji o transakcji kupna, wynajmu i transporcie średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych i przekazywać je Policji. Ponadto przekazywać wszelkie dostępne informacje do służb wykonujących działania podczas wystąpienia zagrożenia terroryzmu powietrznego.

Przechodząc do **obszaru fizycznego zwalczania i neutralizacji zagrożeń terroryzmu powietrznego, doskonalenie działań Straży Granicznej w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- utrzymywanie na wysokim poziomie oraz ciągły rozwój umiejętności funkcjonariuszy pełniących warty ochronne na pokładach statków powietrznych,
- pogłębianie współpracy z SOL w poprawie oraz wdrażaniu nowych metod kontroli bezpieczeństwa osób, bagaży oraz towarów,
- wdrażanie systemów antydostępowych.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- opracowywanie i doskonalenie planów działania na wypadek ataku terrorystycznego na statki powietrzne,
- ćwiczenia w działaniach połączonych, w tym spóldziałaniu plutonów specjalnych SG z Policją i ŻW w fizycznym zwalczaniu terrorystów w statkach powietrznych oraz działaniach w sytuacjach zakładniczych,
- rozwijanie zdolności zwalczania bezzałogowych statków powietrznych,
- nadzór nad systemami antydostępowymi.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- wymiana informacji ze służbami zaangażowanymi w działania podczas zwalczania zagrożeń terrorystycznych w statkach powietrznych,
- współdziałanie specjalistycznych plutonów SG z plutonami Policji oraz ŻW w sytuacjach zakładniczych,
- współdziałanie zespołów minersko-pirotechniczne podczas zagrożenia bombowego w statku powietrznym,
- utrzymywanie zdolności w udzielaniu pomocy przedmedycznej, ewakuacji poszkodowanych.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- odtwarzanie sił i środków i doskonalenie procedur w działaniach połączonych podczas ataku,
- rozwijanie zdolności w wymianie informacji,
- współdziałanie w zwalczaniu ataków kombinowanych oraz przy wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych,
- szkolenia funkcjonariuszy pełniących warty ochronne na pokładzie statku powietrznego w zwalczaniu współczesnych zagrożeń mogących wystąpić podczas lotu statku powietrznego np. wykorzystania urządzeń zagłuszających lub uniemożliwiających prawidłowe funkcjonowanie urządzeń pokładowych.

Z kolei, **doskonalenie działań Policji w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie działań w rozpoznawaniu tzw. samotnych wilków, osób współpracujących, finansujących oraz wspierających osoby lub grupy zagrażające bezpieczeństwu lotnictwa,
- pogłębianie współpracy z ABW w rozpoznawaniu i identyfikacji zagrożeń godzących w bezpieczeństwo lotniczych systemów informatycznych,
- prowadzenie polityki informacyjnej i edukacyjnej o współczesnych zagrożeniach terroryzmu powietrznego oraz konsekwencjach karnych w ich planowaniu,
- prowadzenie aktualnej listy o transakcjach kupna, wynajmu i transporcie średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- opracowywanie i aktualizacja planów działania na wypadek m.in.: uprowadzenia statku powietrznego, wzięcia zakładników w statku powietrznym, podłożenia materiałów wybuch, ataku na lotnicze systemy informatyczne, ataku przy wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych,
- przeprowadzanie ocen zabezpieczenia wytypowanych potencjalnych celów ataku,
- pogłębianie współpracy z sektorem lotniczym,
- organizacja szkoleń i ćwiczeń w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- współdziałanie w fizycznym zwalczaniu zagrożeń z SG oraz SZ RP,

- współdziałanie negocjatorów i zespołów minersko-pirotechnicznych,
- współpraca cywilno-wojskowa podczas ataku,
- współdziałanie w wykonywanych działaniach ratowniczych z PSP, PRM i pomoc ofiarom oraz ewakuacja poszkodowanych w bezpieczne miejsce,
- zabezpieczenie miejsca ataku.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie procedur i eliminacja błędów występujących podczas szkoleń w rozpoznawaniu i identyfikacji zagrożeń godzących w bezpieczeństwo lotnicze,
- pogłębianie współpracy z SG oraz SZ RP,
- doskonalenie procedur w zabezpieczeniu miejsca ataku i udzielania pomocy wraz z SOL, PSP i PRM.

Natomiast **doskonalenie działań Sił Zbrojny RP w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- pogłębianie współpracy cywilno-wojskowej w wymianie informacji,
- pogłębianie współpracy z ABW w ochronie lotniczych systemów informatycznych,
- wykrywanie bezzałogowych statków powietrznych w ramach systemu NATINAMDS,
- pogłębianie współpracy cywilno-wojskowej przy wykorzystaniu sił i środków Jednostek Wojskowych GROM, KOMANDOSÓW, FORMOZA, AGAT oraz NIL z Policją i SG.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- pogłębianie współpracy cywilno-wojskowej w wymianie informacji,
- rozwijanie zdolności w zwalczaniu bezzałogowych statków powietrznych,
- uczestnictwo w ćwiczeniach cywilno-wojskowych w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- współpraca cywilno-wojskowa ze służbami zaangażowanymi w działania podczas ataku,
- prowadzenie działań połączonych z jednostkami specjalnym Policji i SG podczas neutralizacji osób lub grup dokonujących zamachu albo przetrzymujących zakładników w statku powietrznym,
- współdziałanie z systemem ratownictwa lotniczego,

- działania SZ RP w ramach systemu NATINAMDS w ramach przechwytywania lub zniszczenia bezzałogowych statków powietrznych.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- odtwarzanie sił i środków oraz doskonalenie procedur współdziałania, wymiany informacji oraz działań połączonych,

- pogłębianie integracji SZ RP w ramach systemu NATINAMDS w wykrywaniu i zwalczaniu statków powietrznych typu Renegade.

Podsumowując należy sądzić, że Straż Graniczna powinna utrzymywać na wysokim poziomie i ciągle rozwijać umiejętności funkcjonariuszy pełniących warty ochronne na pokładach statków powietrznych. Wdrażać systemy antydostępowe umożliwiające zwalczanie bezzałogowych statków powietrznych i odpowiadać za ich wykorzystanie. Cyklicznie uczestniczyć w ćwiczeniach w spółdziałaniu i prowadzeniu działań połączonych plutonów specjalnych SG z Policją i ŻW oraz z innymi jednostkami wojskowym w sytuacjach zakładniczych i zagrożeń bombowych w statkach powietrznych.

Zaś Policja powinna przeprowadzać cykliczne szkolenia i ćwiczenia w współdziałaniu z SG, SZ RP oraz PSP i PRM podczas ataku. Konsekwentnie przeprowadzać ocenę zabezpieczeń potencjalnych celów ataku terroryzmu powietrznego oraz zacieśniać współpracę z sektorem lotniczym. Rozwijać zdolności w pozyskiwaniu danych oraz wymianie informacji ze służbami specjalnymi i ULC związanych z transakcją kupna, wynajmu i transporcie średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych i na tej podstawie prowadzić i aktualizować listę bezzałogowych statków powietrznych znajdujących się na terytorium RP, a mogących być wykorzystanych do ataku terrorystycznego. Rozwijać współpracę w ochronie lotniczych systemów informatycznych oraz przekazywać pozyskane informacje ABW. Jako służba ogólnokrajowa konsekwentnie prowadzić politykę informacyjną i edukacyjną o współczesnych zagrożeniach terroryzmu powietrznego oraz skutkach i konsekwencjach karnych takich czynów.

Wydaje się, że SZ RP powinny pogłębiać współpracę cywilno-wojskową w wymianie informacji oraz w prowadzonych działaniach na miejscu ataku terrorystycznego. Cyklicznie uczestniczyć w ćwiczeniach cywilno-wojskowych w spółdziałaniu Żołnierzy ŻW, jak i Jednostek Wojskowych m.in. jak GROM, NIL z Policją i SG w zakresie neutralizacji osób lub grup dokonujących zamachu na statki powietrzne, przetrzymujących zakładników lub wykorzystujących materiały wybuchowe. Ciągle rozwijać zdolności oraz współpracę cywilno-wojskową w wykrywaniu bezzałogowych statków powietrznych w ramach systemu NATINAMDS.

Z kolei, w **obszarze kontroli bezpieczeństwa i ochrony w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego, doskonalenie działań Służby Ochrony Lotniska w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- wdrażanie nowych metod kontroli bezpieczeństwa w wykrywaniu urządzeń elektronicznych stanowiących zagrożenie na pokładzie statku powietrznego w locie np. zagłuszających lub uniemożliwiających prawidłowe funkcjonowanie urządzeń pokładowych,

- wdrażanie systemu nowoczesnego monitoringu z systemami rozpoznawania twarzy, opartych na programie SI wraz z aktualną bazą danych osób podejrzewanych, poszukiwanych o terroryzm oraz naruszających bezpieczeństwo lotów,

- pogłębianie współpracy w wymianie informacji z służbami odpowiedzialnym za zwalczanie terroryzmu powietrznego oraz ULC i agencjami lotniczym,

- informowanie o lukach w zabezpieczeniach statków powietrznych.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- przeprowadzanie cyklicznych ocen zabezpieczenia statków powietrznych,

- szkolenia z ABW i SG w współpracy i współdziałaniu w przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa,

- organizacja szkoleń i ćwiczeń w rozpoznawaniu podejrzanych zachowań osób przebywających na terenie portu lotniczego, lotniska, a mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych,

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- podnoszenie umiejętności w zatrzymywaniu sprawców,

- współpraca ze służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie terroryzmu powietrznego, władzami portu lotniczego, lotniska,

- wymiana informacji podczas ataku terroryzmu powietrznego,

- pomoc w ewakuacji oraz udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanym,

- doskonalenie umiejętności i postępowania w zabezpieczaniu niebezpiecznego ładunku.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie metod wykrywania osób mogących stanowić zagrożenie na pokładzie statku powietrznego,

- ciągła poprawa metod ochrony statków powietrznych,

- szkolenia z znajomości współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego,
- szkolenia w wykrywaniu nowoczesnych urządzeń zagłuszających lub mogących stanowić zagrożenie dla urządzeń pokładowych w trakcie lotu statku powietrznego.

Podsumowując wydaje się, że działania doskonalące powinny być prowadzone trzy etapowo. Po pierwsze, w utrzymywaniu wysokiego poziomu umiejętności pracowników SOL i ich ciągłym podnoszeniu kwalifikacji w przeprowadzaniu kontroli bezpieczeństwa, przede wszystkim w wykrywaniu osób i materiałów niebezpiecznych oraz przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Po drugie, w ciągłej poprawie metod ochrony statków powierzanych poprzez wykonywanie cyklicznych ocen zabezpieczeń. Wykrywaniu i eliminowaniu luk w zabezpieczeniach statków powietrznych. Wydaje się, że należy wdrażać systemy monitoringu całego terenu portu lotniczego, lotniska opartego na systemie rozpoznawania twarzy i programach SI, które mogą na podstawie uzyskanych danych identyfikować osoby lub grupy poszukiwane lub podejrzewane o prowadzenie działalności terrorystycznej zagrażającej statkom powietrznym.

I po trzecie, uczestnictwo w szkoleniach i ćwiczeniach pracowników SOL we współdziałaniu i wymianie informacji z innymi służbami odpowiedzialnymi za zawalczenie zagrożeń terroryzmu powietrznego, działającymi na miejscu ataku m.in. w ewakuacji osób w bezpieczne miejsca oraz udzielaniu pierwszej pomocy poszkodowanym.

**W obszarze działań ratowniczych i udzielana pomocy ofiarą w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego, doskonalenie działań Państwowej Straży Pożarnej w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- działania informacyjne i edukacyjne w postępowaniu podczas ataku terroryzmu powietrznego,
- prowadzenie szkoleń w udzielaniu pierwszej pomocy oraz procedur ewakuacji w bezpieczne miejsca podczas ataku.

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- cykliczne przeprowadzanie ocen zabezpieczenia portów lotniczych i lotnisk na wypadek ataku terrorystycznego na statki powietrzne w szczególności dróg ewakuacyjnych i instalacji przeciwpożarowej,
- prowadzenie szkoleń i ćwiczeń w ewakuacji oraz udzielana pierwszej pomocy poszkodowanych na miejscu zdarzenia,

- odpowiednio przygotowane siły i środki do gaszenia pożarów wywołanych eksplozją ładunku wybuchowego w statku powietrznym oraz na miejscu katastrofy lotniczej.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- działania ewakuacyjne i ratownicze na miejscu zdarzenia,
- współdziałanie z PRM i służbami wykonującymi działania na miejscu zdarzenia oraz władzami portów lotniczych,

- gaszenie pożarów wywołanych katastrofą lotniczą lub atakiem na statek powietrzny,

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie procedur współdziałania i wymiany informacji podczas prowadzenia działań na miejscu ataku,

- eliminowanie występujących błędów podczas współpracy z PRM na miejscu zdarzeniu.

**Zaś doskonalenie działań Państwowego Ratownictwa Medycznego w fazach działań antyterrorystycznych** powinno być prowadzone:

Faza zapobiegania atakom terroryzmu powietrznego:

- prowadzenie kampanii informacyjnej i edukacyjnej w udzielaniu pierwszej pomocy przedmedycznej ofiarą ataku.

- edukacja postępowania pasażerów w przypadku zagrożenia terrorystycznego na pokładzie statku powietrznego,

Faza przygotowania przed atakiem terroryzmu powietrznego:

- objęcie priorytetowym działaniem i szczególnym nadzorem porty lotnicze i lotniska,

- organizowanie szkoleń i ćwiczeń w udzielaniu pierwszej pomocy poszkodowanym podczas katastrofy lotniczej spowodowanej terroryzmem powietrznym w środowisku zurbanizowanym lub trudno dostępnym terenowo.

Faza reagowania na atak terroryzmu powietrznego:

- prowadzenie działań połączonych z PSP oraz służbami biorącymi udział w niesieniu pomocy poszkodowanym na miejscu zdarzenia,

- wymiana informacji oraz współpraca w transporcie poszkodowanych do placówek medycznych.

Faza odbudowy po ataku terroryzmu powietrznego:

- doskonalenie współdziałania z PSP i służbami biorącymi udział na miejscu zdarzenia,

– doskonalenie procedur i eliminowanie występujących problemów w współdziałaniu na miejscu ataku i podczas transportu poszkodowanych przez zespoły ratownictwa medycznego oraz lotniczych zespołów ratownictwa medycznego do placówek medycyny.

Podsumowując wydaje się, że działania doskonalące Państwowej Straży Pożarnej powinny być prowadzone poprzez cykliczne szkolenia i ćwiczeń zgrzywające z PRM i służbami biorących udział w ewakuacji i udzielania pierwszej pomocy poszkodowanym podczas ataku terroryzmu powietrznego. Pogłębianiu współpracy i współdziałania z PRM i służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz władzami portów lotniczych i lotnisk w poprawie bezpieczeństwa przebywających tam statków powietrznych. Ponadto prowadzeniu działań informacyjnych i edukacyjnych podróży w postępowaniu podczas ataku terroryzmu powietrznego.

Natomiast Państwowe Ratownictwo Medyczne powinna brać udział w cyklicznych szkoleniach i ćwiczeniach w współdziałaniu z PSP w udzielaniu pierwszej pomocy poszkodowanym, podczas katastrofy lotniczej spowodowanej terroryzmem powietrznym. Dodatkowo prowadzić kampanie informacyjne i edukacyjne w postępowaniu w przypadku zagrożenia terrorystycznego na pokładzie statku powietrznego oraz udzielania pierwszej pomocy ofiarą ataku. Pogłębiać współpracę i poprawiać współdziałanie w prowadzeniu działań połączonych z PSP oraz służbami biorącymi udział w niesieniu pomocy poszkodowanym na miejscu zdarzenia.

#### **4.7. Wnioski**

Zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego wymaga zaangażowania odpowiednio wyspecjalizowanych służb, które na podstawie stosownych regulacji formalno-prawne, jak i posiadanych specjalistycznych sił i środków prowadzą działania w zaproponowanych **obszarach zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznym**. Działania powinny być wykonywane zgodnie z podziałem na fazy działania antyterrorystycznego podczas zagrożeń terroryzmem powietrznym w fazie zapobiegania, przygotowania, reagowania i odbudowy wobec kryzysu spowodowanego współczesnymi zagrożeniami terroryzmu powietrznego.

Zgodnie z przyjętym podziałem działania Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego prowadzone są w **obszarze koordynacji działań służb i wymiany informacji**. W granicach państwa jest wiodącą służbą odpowiedzialną za zwalczanie zagrożeń terroryzmu powietrznego, wykonuje działania w trzech obszarach: strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Odpowiedzialna jest za koordynację czynności analityczno-



informacyjne, podejmowanych przez służby specjalne oraz wymianę informacji przekazywaną przez Policję, SG, PSP i ŻW. Prowadząc działania operacyjno-rozpoznawcze dotyczące zdarzeń o charakterze terrorystycznym, koordynuje działania służb specjalnych, Policję, SG i ŻW. Poprzez wykorzystanie odpowiednich sił i środków prowadzi czynności w rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu zagrożeń godzących w bezpieczeństwo systemów teleinformatycznych. Przeprowadzając oceny bezpieczeństwa systemów oraz wdrażając w podmiotach system wczesnego ostrzegania o mogących zaistnieć zagrożeniach zwalcza współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego.

Wydaje się, że ABW powinna rozwijać posiadane kompetencję w koordynacji działań służb odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz wdrażać ujednolicone procedury reagowania na współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Pogłębiać współpracę w wymianie informacji z Policją, SG, PSP, ŻW i służbami specjalnymi oraz z sektorami lotnictwa cywilnego i wojskowego w poprawie bezpieczeństwa powietrznego. Ponadto ABW powinna być służbą wiodącą w prowadzeniu działań w zwalczaniu zagrożeń terrorystycznych w lotniczych systemach informatycznych oraz w cyberprzestrzeni. Co więcej, rozbudowywać zdolności w koordynowaniu służbami odpowiedzialnymi za wykrywanie, zapobieganie i zwalczanie zagrożeń w lotniczych systemach informatycznych. Koordynować i pogłębiać współpracę w wymianie informacji uzyskanych przez AW, SKW i SWW do Policji dotyczących transakcji kupna, wynajmu i transportu średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych.

Z kolei, w zaproponowanym **obszarze pozyskiwania, przetwarzania i gromadzenia informacji**, należy wymienić działania wykonywane przez Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego i Służbę Wywiadu Wojskowego, które wykonują działania w rozpoznawaniu, przeciwdziałaniu i zapobieganiu zagrożeniom. Podmioty posiadają unikalne zdolności, prowadząc czynności operacyjno-rozpoznawcze oraz analityczno-informacyjne pozyskują informację, dane wywiadowcze umożliwiające rozpoznawanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Za działania prowadzone poza granicami państwa odpowiedzialna jest AW, której funkcjonariusze wykorzystując niejawne techniki działania, specjalistyczny sprzęt oraz pozyskując osobowe źródła informacji mogą uzyskiwać istotne dane wywiadowcze umożliwiające zwalczać współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego. Natomiast SKW i SWW wykonują swoje działania w zbliżony sposób do ABW i AW w granicach i poza granicami państwa.

W granicach państwa funkcjonariusze SKW, wykonując czynności operacyjno-rozpoznawcze w postaci m.in. obserwacji, uzyskiwaniu i utrwalaniu treści rozmów, obrazu, dźwięku osób z pomieszczeń czy środków transportu. Prowadząc czynności analityczno-informacyjne zbierają niejawnie dane osobowe oraz wykorzystują dane osobowe pozyskane przez inne uprawnione do tego organy, służby i instytucje państwowe. Ponadto podejmują tajną współpracę ze sprawcą podejrzanym o przestępstwa terrorystyczne.

Natomiast poza granicami państwa funkcjonariusze SWW m.in. pozyskują i przechwytyją informacje pochodzące ze źródeł radioelektronicznych i teleinformatycznych z poza granic państwa. Pozyskane zgromadzone informacje mogące mieć znaczenie w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przekazywane są właściwym organom.

Nie ulega wątpliwości, że AW, SKW i SWW powinny rozwijać zdolności w pozyskiwaniu informacji, wykrywaniu i identyfikować współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, każda w swoim obszarze odpowiedzialności. Agencja Wywiadu poza granicami państwa, powinna rozwijać zdolności w rozpoznawaniu i identyfikacji osób i/lub organizacji stanowiących zagrożenie dla statków powietrznych, jak i prowadzących przygotowania lub finansujących atak wymierzony w polskie statki powietrzne lub lotnicze systemy informatyczne. Poza tym pogłębiać współpracę cywilno-wojskową z SKW i SWW w wymianie informacji wpływających na bezpieczeństwo lotnictwa. Prowadzić działania połączone w rozpoznawaniu i identyfikacji współczesnych zagrożeń w globalnej cyberprzestrzeni.

Zaś Służba Kontrwywiadu wojskowego w granicach państwa, powinna rozwijać zdolności w rozpoznawaniu i identyfikacji organizacji mogących przeniknąć na terytorium RP, jak i w polską cyberprzestrzeń, a stanowiących zagrożenie dla lotnictwa krajowego. Z kolei, Służba Wywiadu Wojskowego poza granicami państwa, powinna rozwijać zdolności w rozpoznawaniu i pozyskiwaniu informacji o zagrożeniach wymierzonych w polskie statki powietrzne oraz lotnicze systemy informacyjne. Co więcej, pogłębiać współpracę cywilno-wojskową w rozpoznawaniu osób i/lub organizacjach wojskowych prowadzących przygotowania do przeprowadzenia ataku terroryzmu wymierzonego w polskie lotnictwo oraz działania w rozpoznawaniu współczesnych zagrożeń w globalnej cyberprzestrzeni.

Należy sądzić, że AW, SKW i SWW powinny prowadzić działania w pozyskiwaniu informacji o transakcji kupna, wynajmu i transportu średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych, a pozyskane informacje przekazywać Policji.

**W obszarze fizycznego zwalczania i neutralizacji zagrożeń terroryzmu powietrznego**, działania wykonywane są przez Straż Graniczną, Policję oraz Siły Zbrojne RP. Należy zaznaczyć, że SG jako jedyna służba zapewniania warty na pokładach statków powietrznych. Funkcjonariusze podczas lotu statku powietrznego mają za zadanie neutralizować zagrożenia przy pomocy środków przymusu bezpośredniego i broni palnej. SG wykonuje również kontrole w środkach komunikacji lotniczej oraz czynności operacyjno-rozpoznawczych w zakresie analizy zagrożeń.

Nie ulega wątpliwości, że Straż Graniczna powinna utrzymywać na wysokim poziomie i ciągle rozwijać umiejętności funkcjonariuszy pełniących warty ochronne na pokładach statków powietrznych. Wdrażać systemy antydostępowe umożliwiające zwalczanie bezzałogowych statków powietrznych i odpowiadać za ich wykorzystanie. Cyklicznie uczestniczyć w ćwiczeniach w spółdziałaniu i wykonywaniu działań połączonych plutonów specjalnych SG z Policją i ŻW oraz z innymi jednostkami wojskowym w sytuacjach zakładniczych i zagrożeń bombowych w statkach powietrznych.

Z kolei, Policja posiadają specjalistyczne plutony, kompetencyjnie odpowiedzialne za wykonywane działań w ramach fizycznego zwalczania zagrożeń, wykorzystując przy tym umiejętności taktyczno-strzeleckie oraz minersko-pirotechniczne. Policja realizuje działania kontrterrorystyczne, w tym kieruje działaniami antyterrorystycznymi na miejscu zdarzenia. Realizując działania w sytuacjach zakładniczych oraz zagrożeń bombowych na pokładzie statku powietrznego, wykorzystuje Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA” oraz samodzielne pododdziały kontrterrorystyczne. Ponadto wyspecjalizowane jednostki Policji prowadzą działania operacyjno-rozpoznawcze pozwalające na identyfikacji osób współpracujących, finansujących oraz wspierających terrorystów.

Policja powinna przeprowadzać cykliczne szkolenia i ćwiczenia w spółdziałaniu z SG, SZ RP oraz PSP i PRM. Konsekwentnie przeprowadzać ocenę zabezpieczeń portów lotniczych, lotnisk, a przede wszystkim statków powietrznych potencjalnych celów ataku terroryzmu powietrznego oraz zacieśniać współpracę z sektorem lotniczym. Rozwijać zdolności w pozyskiwaniu, gromadzeniu i przetwarzania danych oraz działań w wymianie informacji ze służbami specjalnymi i ULC związanych z transakcją kupna, wynajmu i transporcie średnich i dużych bezzałogowych statków powietrznych i na tej podstawie prowadzić i aktualizować listę bezzałogowych statków powietrznych znajdujących się na terytorium RP, a mogących być wykorzystanych do ataku terrorystycznego. Poza tym, pogłębiać współpracę w ochronie lotniczych systemów informatycznych. Prowadzić politykę informacyjną i edukacyjną o współczesnych

zagrożeniach terroryzmu powietrznego oraz skutkach i konsekwencjach karnych takich czynów.

Natomiast SZ RP w ramach systemu NATINAMDS prowadzą działania wykorzystując wydzielone siły i środki wojsk radiotechnicznych, zadaniowo odpowiadających za wykrywanie statków powietrznych naruszających przestrzeń powietrzną oraz parę samolotów dyżurnych wydzielonych z wojsk lotniczych Sił Powietrznych RP do przechwycenia lub zniszczenia statku powietrznego z nadaną kategorią Renegade. SZ RP powinny pogłębiać współpracę cywilno-wojskową w wymianie informacji. Cyklicznie uczestniczą w ćwiczeniach cywilno-wojskowych w współdziałaniu Żołnierzy ŻW, Jednostek Wojskowych m.in. jak GROM, NIL z SG i Policją w zakresie neutralizacji osób lub grup dokonujących zamachu na statki powietrzne, przetrzymujących zakładników lub mogących wykorzystać materiały wybuchowe w statku powietrznym.

W kolejny wyodrębnionym **obszarze kontroli bezpieczeństwa i ochrony**, czynności prowadzone są przez Służbę Ochrony Lotniska, która realizuje zadania kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu, wykonuje ochronę fizyczną oraz odpowiada za 24 godzinny monitoring całego terenu lotniska. Pracownicy podczas kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu wykorzystują specjalistyczne metody działania oraz sprzęt m.in. bramki magnetyczne, urządzenia do prześwietlania bagażu i ręczne wykrywacze metali oraz specjalnie wyszkolone psy. Działania mają na celu zapobieżenia lub udaremnienia ataku terrorystycznego, poprzez wykrycie przedmiotów, urządzeń lub materiałów niebezpiecznych mogących zostać wykorzystane do przeprowadzania ataku na pokładzie statku powietrznego w locie.

Można powiedzieć, że działania doskonalące powinny zmierzać do poprawy skuteczności procesu kontroli bezpieczeństwa, w szczególności w wykrywaniu materiałów niebezpiecznych oraz przedmiotów mogących stanowić zagrożenie podczas lotu statku powietrznego. Ponadto poprawie ochrony statków powierzanych przebywających na lotniskach oraz cyklicznych ocen ich zabezpieczeń. Obsługi nowoczesnych systemów monitoringu opartego na systemie rozpoznawania twarzy i programach SI, które mogą identyfikować osoby poszukiwane lub podejrzewane o działalność terrorystyczną. Szkoleniach i ćwiczeniach pracowników SOL w współdziałaniu i wymianie informacji z innymi służbami odpowiedzialnymi za zawalczenie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Atak terroryzmu powietrznego wiąże się z wystąpieniem wielu poszkodowanych, rannych i ofiar, osobami w szoku oraz paniką na miejscu zdarzenia, jak i zniszczeniem lub

uszkodzeniem statku powietrznego. Dlatego też nie ulega wątpliwości, iż w **obszarze działań ratowniczych i udzielana pomocy ofiarą terroryzmu powietrznego** służbami posiadającą adekwatne siły i środki do wykonywania działań ratowniczych, ratowania życia i zdrowia oraz udzielania pomocy ofiarom jest Państwowa Straż Pożarna, w której dyspozycji jest sieć JRG i komend powiązanych ze sobą systemem łączności alarmowej. Ponadto dysponuje jednostkami ratowniczo-gaśniczymi, nowoczesnym wyposażeniem technicznym, specjalistycznymi pojazdami oraz kadrą przeznaczoną do działań w wielu specjalizacjach ratowniczych. Pomoc poszkodowanym wiąże się z zaangażowaniem sił i środków Państwowego Ratownictwa Medycznego, które dysponuje profesjonalnie przygotowanymi zespołami ratownictwa medycznego oraz lotniczymi zespołami ratownictwa medycznego. Zespoły podejmują medyczne czynności ratunkowe w warunkach poza szpitalnych oraz transportują poszkodowanych do odpowiedniej jednostki medycznej.

Warto podkreślić, że działania doskonalenie powinny opierać się na prowadzeniu cyklicznych szkolenia i ćwiczeń w współdziałaniu PSP i PRM wraz z innymi służbami odpowiedzialnymi za ewakuację i udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanym oraz pogłębianiu współpracy i współdziałania pomiędzy służbami. Co więcej, w prowadzeniu działań informacyjnych i edukacyjnych w postępowaniu podczas zagrożenia terrorystycznego na pokładzie statku powietrznego oraz udzielania pierwszej pomocy ofiarą ataku.

## ZAKOŃCZENIE

Cała era transportu lotniczego nie jest jeszcze starsza niż przeciętna długość życia człowieka. 17 grudnia 1903 roku bracia Wright uruchomili samolot z silnikiem w Kitty Hawk w Północnej Karolinie, zmieniając świat na zawsze. Historyczny lot z napędem pokonał jedynie 120 stóp, co jest krótszym dystansem niż przeciętny stewardesa przebywa, idąc od przodu dużego samolotu pasażerskiego do jego końca. Wynalazek samolotu umożliwił człowiekowi po raz pierwszy w historii szybkie i łatwe pokonywanie przeszkód lądowych, takich jak góry, pustynie i czapy lodowe. Od tego czasu zapewnił również prędkości, o jakich nie można było nawet marzyć jeszcze pokolenie temu. Każdy pasażer może wejść do dowolnej regularnej linii lotniczej i kupić bilet praktycznie wszędzie na świecie dzięki współpracy między liniami lotniczymi. Ta sama usługa jest dostępna dla przesyłek towarowych. Świat polega na tym systemie. Niestety, są oznaki, że jego infrastruktura i bezpieczeństwo zostały nieco zaniedbane i uznane za oczywiste. Zapewnienie bezpiecznych podróży lotniczych i przewozu towarów dla klientów branży stanowi ciągle wyzwanie. Postęp technologiczny musi umożliwić władzom zabezpieczenie środowiska lotniczego przed tymi, którzy mogą je zakłócić. Jednocześnie należy uważać, aby środki bezpieczeństwa nie opóźniały transportu lotniczego do tego stopnia, że stanie się on niekonkurencyjny w porównaniu do towarów przewożonych innymi środkami transportu. Globalna gospodarka zależy od ciągłej i nieprzerwanej obsługi. Teryoryści i inne działalności przestępcze zagrażają temu środowisku<sup>542</sup>.

Niniejsza praca porusza zagadnienia wynikające z procesów ewolucji zagrożeń terroryzmu powietrznego i ich wpływu na bezpieczeństwo lotnicze jak i branżę lotniczą. Ukazuje tło historyczne zagrożeń terroryzmu powietrznego występujących globalnie oraz na terenie Polski. Wykazuje ich podział na grupy i typy zagrożeń terroryzmu powietrznego, a co za tym idzie nakreśla ich specyfikę zagrożeń. Przedstawia kwestie zagrożeń, skutków ataków i problemy w ich zwalczaniu. Przybliża działalność organizacji międzynarodowych, regionalnych i krajowych, społecznych i politycznych funkcjonujących w procesach legislacyjnych oraz ich wpływ na zwalczanie zjawiska. Ukazuje trudności prawne i organizacyjne podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz w zakresie rozpoznawania, reagowania i zwalczania zagrożeń.

---

<sup>542</sup> K. Sweet, *Aviation and airport...*, op. cit., s. 1-2.

Reasumując rozważania na temat współczesnych aspektów zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce, należy odnieść się do postawionych w dysertacji hipotezy, głównej i szczegółowych. Na podstawie przeprowadzonej w pracy analizy można potwierdzić zasadność głównej hipotezy, że działania realizowane przez wybrane podmioty odpowiedzialne za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce są obecnie wykonywane skutecznie i mieszczą się w ich ramowych uprawnieniach formalno-prawnych. Natomiast zachodzące relacje współpracy, współdziałania pomiędzy służbami mogą być efektywniejsze, a działania prowadzone w sposób umożliwiający rozpoznawanie, reagowanie oraz zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego poprzez dostosowywanie stosownych regulacji prawnych do współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego m.in. zagrożeń cybernetycznych czy wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do przeprowadzenia ataku. Jak również w doskonaleniu działań w pogłębianiu współpracy, współdziałaniu, działań prewencyjnych pomiędzy podmiotami w jasno określonych obszarach zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Realizacji działań badawczych posłużyły różnego rodzaju koncepcje metodologiczne, w tym: dyskurs wokół współczesnych aspektów zwalczania terroryzmu powietrznego w Polsce przez wybrane podmioty systemu bezpieczeństwa narodowego, podejście historyczne w kwestii rozwoju zagrożeń terroryzmu powietrznego i adaptacji systemu regulacji prawnych względem ich, a także podejście funkcjonalne, zwłaszcza w odniesieniu do systemu antyterrorystycznego RP, regulacji formalno-prawnych, zachodzącej współpracy i współdziałania podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego oraz wykorzystywanych sił i środków.

Ze względu na charakter i cel rozważań przyjęto założenie o zastosowaniu zróżnicowanej metodologii badawczej, u podstaw której znalazły się następujące metody: historyczna, instytucjonalno-prawna, porównawcza oraz analiza dokumentów.

Przy wykorzystaniu metody historycznej, możliwe stało się wyeksponowanie problematyki historycznych działań legislacyjnych podejmowanych w kwestii zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego, a także wprowadzanych zmian w ustawodawstwie międzynarodowym, regionalnym i krajowym. Metoda instytucjonalno-prawna posłużyła do identyfikacji trudności, z jakimi muszą zmagać się organizacje międzynarodowe, regionalne i krajowe w procesie legislacyjnym, a zwłaszcza służby funkcjonujące na ich podstawach, zwalczając współczesne zagrożenia terroryzmu powietrznego, bowiem inicjatywy prawne, jak i wdrażanie norm prawnych oraz ich funkcjonowanie obarczone jest długotrwałym

procesem legislacyjnym, jak i zarazem ratyfikacyjnym. Sytuacja ta dotyczyła w sposób szczególny służb biorących udział w zwalczaniu zagrożeń, które ze względu na ciągły rozwój technologiczny muszą funkcjonować w zmieniającej się dynamice współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Poprzez użycie metody porównawczej udało się wykazać, wykorzystywane siły i środki poszczególnych podmiotów oraz także określić obszary zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, co w dalszej kolejności posłużyło do przedstawienia propozycji doskonalenia działań poszczególnych podmiotów w aspekcie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce. Szczególnie przydatna w całościowym badaniu okazała się analiza dokumentów. W procesie badawczym stosowano technikę analizy jakościowej, syntezę, porównanie, uogólnianie i wnioskowanie. Analiza i synteza posłużyła do pozyskania materiału badawczego, określenia przedmiotu badań, ustalenia celów badawczych oraz opracowania materiału badawczego. Ponadto posłużyła do sformułowania głównego i szczegółowych problemów badawczych oraz koncepcji hipotezy głównej i szczegółowych. Z kolei, synteza, porównanie i uogólnianie oraz wnioskowanie literatury przedmiotu, dokumentów normatywnych oraz strategii i programów bezpieczeństwa lotniczego w obszarze założonej problematyki badawczej, wykorzystane zostały do rozwiązania głównego i szczegółowych problemów badawczych oraz weryfikacji hipotezy głównej i szczegółowych. Pozyskane tą metodą materiały posłużyły również do przedstawienia propozycji doskonalenia wybranych podmiotów odpowiedzialnych za zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

W pracy poddano analizie uwarunkowania formalno-prawne wybranych podmiotów systemu bezpieczeństwa narodowe Polski w aspektach zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, w szczególności podstaw prawnych umożliwiających zawalczenie zagrożeń, wykorzystania stosownych sił i środków, prowadzonej współpracy, jak i współdziałania.

W wyniku przeprowadzonych analiz potwierdzono także zasadność hipotez szczegółowych. Dynamiczny wzrost znaczenia lotnictwa w Polsce, a zarazem ewolucja zagrożeń terroryzmu powietrznego zwiększa możliwość wystąpienia współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce. Należy podkreślić, że w obecnych i przewidywalnych uwarunkowaniach środowiska bezpieczeństwa, terroryzm powietrzny jest jednym z kluczowych zagrożeń dla ludzkiego życia i zdrowia, powoduje ogromne straty moralne i materialne, jest nieprzewidywalny.



Jak wykazano ewolucja zagrożeń terroryzmu powietrznego rozpoczęła się od uprowadzeń statków powietrznych poprzez ataki bombowe, aż do ataków cybernetycznych czy wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do ataku. Jest to podyktowane faktem dynamicznego rozwojem nowoczesnych technologii jak i atrakcyjnością lotnictwa jako celu ataku. Można założyć, że naturalną ewolucją zagrożeń będą ataki cybernetyczne z wykorzystaniem SI i bezzałogowych statków powietrznych, które będą wpływać na bezpieczeństwo powietrzne.

Ewolucja zagrożeń terroryzmu powietrznego i zwiększająca się częstotliwość ataków wywarła wpływ na bezpieczeństwo powietrzne, a co za tym idzie wymusiła na środowisku międzynarodowym rozpoczęcie prac nad regulacjami prawnymi umożliwiającymi zwalczanie tego typu zagrożeń. Pierwsze z nich powstały już pod koniec XIX w., natomiast ciągle upowszechnianie usług lotniczych oraz obecny gwałtowny rozwój technologiczny, a zarazem długotrwały proces legislacji, który jest potrzebny do tworzenia stosownych regulacji prawnych, jak i czas potrzebny do ratyfikacji nowo wprowadzonych przepisów może powodować zapóźnienia legislacyjne, co może skutkować jeszcze szybszym rozwojem współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Obecnie konwencje tylko częściowo zawierają zapisy umożliwiające zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego. Enigmatyczne ujęcie problemu zwalczania zagrożeń m.in. jak atak cybernetyczny na lotnicze systemy informatyczne oraz statki powietrzne w locie czy atak przy wykorzystaniu bezzałogowych statków powietrznych na inne statki powietrzne, w prawie międzynarodowym, regionalnym, jak i krajowym nie poprawia obecnej sytuacji w zwalczaniu tego typu zagrożeń. Przejawia się to m.in. w Polskim prawie karnym niskim wymiarem zagrożenia pozbawienia wolności dla sprawcy przygotowującego, planującego lub przeprowadzającego atak terrorystyczny wymierzony w lotnictwo.

Wyodrębnianie obszarów zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego umożliwia w sposób jasny i klarowny przedstawić zachodzące zależności pomiędzy służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie współczesnych zagrożeń. Ponadto wskazuje służby odpowiedzialne za dany rodzaj prowadzonych czynności w procesie rozpoznawania, reagowania i zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, ale przede wszystkim umożliwia kompleksowe podejście do występujących problemów, wprowadzania zmian i eliminowania błędów, a zarazem wypracowywania systemu zarządzania poszczególnymi służbami, pogłębiania współpracy i współdziałania oraz prowadzenia działań prewencyjnych.

Hipoteza główna pracy oraz hipotezy szczegółowe zostały zweryfikowane pozytywnie pozwoliło to na rozwiązanie problemów naukowych. Osiągnięto tym samym cel pracy naukowej.

Przedstawiona w pracy problematyka może stanowić istotny wkład w rozważania na temat współczesnych aspektów zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce, a także nad wybranymi podmiotami systemu bezpieczeństwa narodowego Polski, których działania determinowane są przez szereg czynników o charakterze zależności, prowadzonej współpracy, współdziałania i wymiany informacji w rozpoznawaniu, reagowaniu i zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

W odniesieniu do tematu dysertacji trzeba też dodać, że w kolejnych latach zagrożenia mogą przyjmować inne formy w tym łączyć różne formy ataków prowadząc do ataków kombinowanych m.in. wykorzystujących jednocześnie atak cybernetyczny na statek powietrzny w locie oraz bezzałogowe statki powietrzne wykorzystujące SI. Tego typu zagrożenia będą ewoluować w kierunku wykorzystania ich do ataku na statek powietrzny w locie. Tendencja widoczna jest współcześnie chociażby na przykładzie wykorzystania SI, a zastosowaniem jej w np. w bezzałogowych statkach powietrznych.

Tematyka zawarta w pracy jest bardzo istotna ze względu na nieustanne ewaluowanie rozpatrywanych zagrożeń w kontekście zmian legislacyjnych dokonujących się w systemie prawa międzynarodowego. W swoim założeniu powinna być przedmiotem dalszych badań skupionych wokół tendencyjności przemian w zakresie zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Wnioskiem końcowym dotyczącym rozważań jest stwierdzenie, z którego wynika, że tylko i wyłącznie odpowiednie jasna i czytelne przepisy prawne umożliwiające zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w tym, ataków cybernetycznych na statki powietrzne w locie czy wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do ataku. Może stanowić podstawę do wykonywania działań w rozpoznawaniu, reagowaniu i zwalczaniu zagrożeń przez poszczególne służby systemu bezpieczeństwa narodowego Polski.

Różne przykłady zagrożeń terroryzmu powietrznego, wymienione w niniejszej pracy, pokazują złożoność zagrożenia i trudności w ich zwalczaniu. Jednak mimo występujących trudności, należy zwiększać możliwości służb w rozpoznawaniu, reagowaniu i zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, które równocześnie mają zdecydowanie pozytywny wpływ na poprawę bezpieczeństwa powietrznego, a zarazem wzrostu zaufania do branży lotniczej.

Analizując całościowo zagadnienie poruszone w temacie rozprawy, dużym zainteresowaniem, cieszy się bezpieczeństwo lotnicze i zarazem zagrożenia w lotnictwie, bowiem samo lotnictwo wzbudza zainteresowanie, tym bardziej ataki terrorystyczne. Na skutek gwałtownego rozwoju nowych technologii zagrożenie wzrasta, powodując potrzebę szybkiej regulacji. Dzieje się tak, ponieważ współczesne zagrożenia terroryzmem powietrznym to problem, który należy traktować wielopłaszczyznowo, co oznacza, że mają one różne przyczyny, rozwiązania, ale też skutki wywierające wpływ na bezpieczeństwo powietrzne, natomiast potencjalne ataki mogą wywierać ogromne skutki.

Należy podkreślić, że przedstawione w niniejszej dysertacji wnioski i autorskie propozycje nie stanowią ostatecznego rozwiązania problemu aspektów zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego przez wybrane podmioty systemu bezpieczeństwa narodowego. Autorskie wnioski oraz propozycje doskonalenia zostały uzyskane w trakcie prowadzenia badań i mogą służyć do poprawy bezpieczeństwa powietrznego, rozwijaniu zdolności poszczególnych służb w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego, jak i opracowaniu nowych rozwiązań umożliwiających zwalczanie nowo powstających zagrożeń terroryzmu powietrznego. Zdając sobie sprawę, że obecna dynamika rozwoju nowych technologii, upowszechnienie bezzałogowych statków powietrzny, ponadto prace rozwojowe nad SI, a przede wszystkim jej zastosowaniem do m.in. pilotażu bezzałogowych statków powietrznych czy wykorzystania w cyberatakach bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo powietrzne, jak zagrożenia wynikające z wykorzystania broni palnej czy materiały wybuchowe. Należy przypuszczać, że nowe technologie zostaną wykorzystane do przeprowadzenia ataku terrorystycznego wymierzonego w lotnictwo, co rozszerzy wachlarz poznanych ataków terroryzmu powietrznego. Dlatego też tak ważne jest wczesne rozpoznawanie zagrożeń i działania prewencyjne i dlatego też niniejszą rozprawę można traktować jako wstęp do dalszej analizy nad współczesnymi aspektami zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego w Polsce. Dlatego zasadna wydaje się potrzeba kontynuowania badań w tym temacie.

## BIBLIOGRAFIA

### Akty prawne i dokumenty

1. Decyzja nr 363/MON Ministerstwa Obrony Narodowej z dnia 3 grudnia 2013 r. w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013) (Dz.U. 2013, 365/MON, poz. 326).
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania (Dz.U. UE L 119 2016).
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz.U. EU L 88 2017).
4. Europejska konwencja sporządzona w Strasburgu dnia 27 stycznia 1977 r. o zwalczaniu terroryzmu (Dz.U. 1996, nr 117, poz. 557).
5. Interpelacja nr 33645 do prezesa Rady Ministrów w sprawie paraliżu połączeń PLL LOT SA w dniu 21 czerwca 2015 r. i podania przez spółkę komunikatu o ataku hakerów na system informatyczny, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=1A79812C> [dostęp: 03.05.2021].
6. Konwencja Narodów Zjednoczonych z dnia 10 grudnia 1982 r. o prawie morza (Dz. Urz. WE L 179/3 23.6.1998), [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)&from=PL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01)&from=PL) [dostęp: 23.08.2021].
7. Konwencja podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 r. urządzająca żeglugę powietrzną (Dz.U. 1929, nr 6, poz. 54).
8. Konwencja Rady Europy sporządzona w Warszawie dnia 16 maja 2005 r. o zapobieganiu terroryzmowi (Dz.U. 2008, nr 161, poz. 998).
9. Konwencja sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. o morzu pełnym (Dz.U. 1963, nr 33, poz. 187, 188).
10. Konwencja sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi (Dz.U. 1972, nr 25, poz. 181).

11. Konwencja sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1976 nr 8 poz. 37).
12. Konwencja sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych (Dz.U. 1971, nr 15, poz. 147).
13. Konwencja z dnia 1 marca 1991 r. w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania (Dz.U. 2007, nr 135, poz. 948).
14. Konwencja z dnia 10 września 2010 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego wraz z Protokołem uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi z 1970 r., [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing\\_final\\_act\\_multi.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/beijing_final_act_multi.pdf) [dostęp: 21.10.2021].
15. Konwencję z 7 grudnia 1944r. o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Dz.U. 1959, nr 35, poz. 212).
16. Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2021 – 2024, [https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021\\_wersja\\_podpisana.pdf](https://www.ulc.gov.pl/images/LBB/KPB2021_wersja_podpisana.pdf) [dostęp: 21.10.2021].
17. Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego, <https://www.gov.pl/web/rcb/krajowy-plan-zarządzania-kryzysowego> [dostęp: 22.12.2023].
18. Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC\\_-\\_wydruk.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf) [dostęp: 21.10.2021].
19. Obwieszczenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2020, nr 1, poz. 2).
20. Obwieszczenie nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.Urz.ULC. 2016, nr 12, poz. 209).
21. Obwieszczenie nr 16 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym

- lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2021, nr 16, poz. 39).
22. Obwieszczenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2017 r., w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2018, nr 20, poz. 66).
  23. Protokół sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz.U. 2006, nr 48, poz. 348).
  24. Protokół zmieniający Konwencję z dnia 4 kwietnia 2014 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, [https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final\\_act\\_mu.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final_act_mu.pdf) [dostęp: 27.08.2021].
  25. Rozporządzenie Komisji z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (UE) 2015/1998 (Dz.U.EU L 299 2015).
  26. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U.EU L 91 2009).
  27. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz.U. 2008, nr 173, poz. 1074).
  28. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 17).
  29. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. 2020, poz. 2037).
  30. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz.U. 2017, poz. 2108).

31. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. 2021, poz. 1737).
32. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz.U. 2021, poz. 1230).
33. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.U.EU L 335 2002).
34. 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.EU L 97 2008).
35. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra – Członka Rady Ministrów Mariusza Kamińskiego – Koordynatora Służb Specjalnych (Dz.U. 2019, poz. 2273).
36. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2016 r. w sprawie przeprowadzania oceny bezpieczeństwa związanej z zapobieganiem zdarzeniom o charakterze terrorystycznym (Dz.U. 2016, poz. 1076).
37. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 lutego 2003 r. w sprawie zasad udziału pododdziałów i oddziałów SZ RP w zapobieganiu skutkom klęski żywiołowej lub ich usuwania (Dz.U. 2003, nr 41, poz. 347).
38. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523).
39. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczególne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U.EU L 299/1 2015).
40. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2020, Warszawa 2020.
41. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r., Warszawa 2017.

42. Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. 2019, nr 105, poz. 1054).
43. Uchwała nr 252 Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie „Narodowego Programu Antyterrorystycznego na lata 2015-2019” (M.P. 2014, nr 252, poz. 1218).
44. Ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o zawodzie ratownika medycznego oraz samorządzie ratowników medycznych (Dz.U. 2023, poz. 2187).
45. Ustawa z dnia 1 lipca 2004 r. o ratyfikacji Protokołu zmieniającego do Europejskiej konwencji o zwalczaniu terroryzmu sporządzonego w Strasburgu dnia 15 maja 2003 r. (Dz.U. 2004, nr 172, poz. 1803).
46. Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz.U. 2022, poz. 2632, 2023, poz. 1489, 1834, 1860).
47. Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz.U. 2022, poz. 655).
48. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2022, poz. 295, 2023, poz. 1114, 1489).
49. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 2023, poz. 1080, 1088, 1489, 1723, 1860).
50. Ustawa z dnia 22 listopada 2013 r. o systemie powiadamiania ratunkowego (Dz.U. 2023, poz. 748).
51. Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz.U. 2021, poz. 1995).
52. Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. 2023, poz. 1136, 1834, 1860).
53. Ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz.U. 2023, poz. 202, 547, 1053, 1088, 1489, 1963).
54. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. 2022, poz. 2057, 2023, poz. 1088, 1560).
55. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. 2022, poz. 1969, 2023, poz. 240, 347, 641, 1088, 1560).
56. Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz.U. 2023, poz. 1266, 1860).
57. Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. 2023, poz. 122).
58. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110).
59. Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz.U. 2023, poz. 913, 1703).



60. Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz.U. 2023, poz. 913, 1703).
61. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. 2022, poz. 1138, 1726, 1855, 2339, 2600, 2023, poz. 289, 403, 818, 852, 1234, 1834, 1860, 1963).
62. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. 2022, poz. 1375, 1855, 2582, 2600, 2023, poz. 289, 535, 818, 1606, 1860).
63. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. 2023, poz. 171, 2022, poz. 2600, 2023, poz. 185, 240, 289, 347, 535, 641, 1088, 1860).
64. Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. 2023, poz. 191, 1720).
65. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. 2022, poz. 1720, 1733, 2705, 2770, 2023, poz. 1560, 1972).
66. Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. 2023, poz. 81, 1834, 1860).
67. Wyrok z 30 września 2008 r., K 44/07, *Możliwość zestrzelenia samolotu pasażerskiego w sytuacji niebezpieczeństwa użycia go do działań sprzecznych z prawem oraz zagrożenia bezpieczeństwa państwa*, Trybunał Konstytucyjny, [https://trybunal.gov.pl/fileadmin/content/omowienia/K\\_44\\_07\\_PL.pdf](https://trybunal.gov.pl/fileadmin/content/omowienia/K_44_07_PL.pdf) [dostęp: 09.11.2021].
68. Zarządzenie nr 23/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz.U.MON. 2020, nr 23, poz. 205).
69. Zarządzenie nr 26 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie metod i form działania pododdziałów kontrterrorystycznych Policji (Dz.U.KGP. 2019, nr 26, poz. 47).

## **Druki zwarte**

1. Aleksandrowicz T., Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, wybrane zagadnienia i źródła prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2010.
2. Apanowicz J., *Metodologia ogólna*, „BERNARDINUM”, Gdynia 2002.

3. Bartosiewicz K., *Zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego - wybrane problemy*, [w:] *Państwo. Prawo. Bezpieczeństwo* A. Babiński, M. Jurgilewicz, N. Malec (red.), Tom II, WSPol, Szczytno 2015.
4. *Bezpieczeństw w transporcie lotniczym*, (red.) M.Lorek, T. Olejarz. Politechnika Rzeszowska, Rzeszów 2018.
5. Cebula A., *Koncepcja utworzenia władzy lotnictwa państwowego. Miejsce WLP w procesie implementacji programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej*, [w:] T. Markiewicz (red.), *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, AON, Warszawa 2014.
6. Chomentowski P., *Polski system antyterrorystyczny Prawno-organizacyjne kierunki ewolucji*, Difin, Warszawa 2014.
7. Compa T., *Ochrona lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji*, WSOSP, Dęblin 2021.
8. Compa T., Załęski K., *Terroryzm w lotnictwie*, Dęblin 2012.
9. Czupryński A., *Bezpieczeństwo w ujęciu teoretycznym*, [w:] *Bezpieczeństwo Teoria-Badania-Praktyka*, A. Czupryński, B. Wiśniewski, J. Zboina (red.), Wydawnictwo CNBOP-PIB, Józefów 2015.
10. Czupryński A., Wiśniewski B., Zboina J., *Nauki o bezpieczeństwie. Wybrane problemy badań*, Wydawnictwo CNBOP-PIB, Józefów 2017.
11. Dobija K., *Zagrożenia terroryzmem lotniczym w XXI wieku* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010.
12. Dygnatowski S., *Przeciwdziałanie atakom terrorystycznym z powietrza typu „Renegade”*, [w:] Z. Piątek, A. Letkiewicz (red.), *Terroryzm a infrastruktura krytyczna państwa – zewnętrznego kraju Unii Europejskiej*, Szczytno 2010.
13. *Encyklopedia bezpieczeństwa*, w 6 tomach, (red.) O. Wasiuta, S. Wasiuta. Wydawnictwo Libron, Kraków 2021-2023.
14. Ficoń K., *Inżynieria zarządzania kryzysowego. Podejście systemowe*, BEL Studio, Warszawa 2007.
15. Galej P., *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] K. Łuczak (red.), *Zarządzanie Bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, UŚwK, Katowice 2016.
16. Galicki Z., *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo UW, Warszawa 1980.
17. Glen A., *Podstawy poznawcze bezpieczeństwa powietrznego państwa*, AON, Warszawa 2009.

18. Glen A., *Terroryzm lotniczy Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, AON, Warszawa 2014.
19. Grenda B., Nowak J., *Wybrane problemy zarządzania kryzysowego w organizacjach lotniczych*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2013.
20. Grenda B., *Wojskowa władza lotnicza w Polsce*, [w:] T. Markiewicz (red.), *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, AON, Warszawa 2014.
21. Ilnicki M., *Służby graniczne w walce z terroryzmem. Polskie warunki ustrojowo-prawne*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011.
22. Jałoszyński K., *Przesłanki identyfikacji uprowadzenia statku powietrznego jako aktu terroryzmu lub terroruss*, [w:] *Przez PZ do terroryzmu*, (red.) W. Zubrzycki, WSPol, Szczytno 2015.
23. Janusz-Pawletta B., *Podstawy prawne reagowania na zagrożenia terroryzmem lotniczym* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010.
24. Konert A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Wolters Kluwer SA, Warszawa 2014.
25. Konieczny W., *Służby zapewniające bezpieczeństwo na lotnisku*, [w:] M. Lorek, T. Olejarz (red.), *Bezpieczeństw w transporcie lotniczym*, Politechnika Rzeszowska, Rzeszów 2018.
26. Kopeć R., Mazur P., *Odstraszanie militarne w XXI wieku Polska – NATO – Rosja*, Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej, Kraków 2017.
27. Korzeniowski L., *Podstawy nauk o bezpieczeństwie. Zarządzanie bezpieczeństwem*, Difin, Warszawa 2017.
28. Liedel K., *Zagrożenia terroryzmem lotniczym XXI wieku*, [w:] *Reagowanie Państwa na zagrożenia Terroryzmem*, A. Glen (red.), Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2010.
29. Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego aspekty prawnomiędzynarodowe*, Jurysta, Warszawa 2003.
30. *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, (red.) T. Markiewicz. AON, Warszawa 2014.
31. *Mały słownik języka polskiego*, PWN, Warszawa 1999.

32. Paszkiewicz O., *Współczesny terroryzm lotniczy*, [w:] M. Włodarczyk, A. Marjański (red.), *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe - uwarunkowania XXI wieku*, SWSPiZ, Łódź 2010.
33. Pawłowski J., Zdrodowski B., Kulickowski M., *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2020.
34. Piątek Z., *Siły zbroje w walce z terroryzmem lotniczym* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010.
35. Piwowarski J., *Nauki o Bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego Apeiron w Krakowie, Kraków 2017.
36. Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych (tzw. „Occurrence Category”) wg systematyki ICAO ADREP oraz ECCAIRS 5 dla organizacji lotniczych, zgodny z wymogami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/podrecznik\\_occurrence\\_category.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/podrecznik_occurrence_category.pdf) [dostęp: 16.11.2023].
37. *Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.* Projekt z dnia 5.07.2021r., Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2021.
38. Pruchniewicz M., Zeller W., *Doświadczenia linii lotniczych El Al w reagowaniu na zagrożenia terroryzmem lotniczym* [w:] A. Glen (red.), *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, AON, Warszawa 2010.
39. Rajchel J., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, WSOSP, Dęblin 2010.
40. Rajchel J., Zabłocki E., *Siły powietrzne w sojuszniczym systemie obronnym*, Dęblin 2009.
41. *Reagowanie Państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, (red.) A. Glen, AON, Warszawa 2010.
42. Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1996.
43. Sweet K., *Aviation and airport security, terrorism concerns*, CRC Press, Boca Raton 2009.
44. *Terroryzm a infrastruktura krytyczna państwa – zewnętrznego kraju Unii Europejskiej*, (red.) Z. Piątek, A. Letkiewicz, Szczytno 2010.
45. *The Threat Among Us Insiders Intensify Aviation Terrorism*, August 2016 [https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical\\_reports/PNNL-25689.pdf](https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-25689.pdf) [dostęp: 16.12.2023].

46. *Vademecum Bezpieczeństwa Informacyjnego*, (red.) O.Wasiuta, R.Klepka. Wydawnictwo AT- Libron. Tom 1 – A-M, Kraków 2019.
47. Wilkinson P., Jenkins B. M., *Aviation terrorism and security*, Frank Cass Publisher, London 1999.
48. Wywiół P., *Wykorzystanie doświadczeń Armii Krajowej w budowie nowoczesnej Obrony Terytorialnej Polski*, Wydawnictwo Naukowe UP, Kraków 2019.
49. *Zarządzanie Bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, (red.) K. Łuczak, UŚwK, Katowice 2016.
50. Zubrzycki W., *NATO - Rosja, wspólna inicjatywa w zakresie statków powietrznych klasy RENEGADE*, [w:] R. Czulda, R. Loś, J. Regina-Zacharski (red.), *NATO wobec wyzwań współczesnego świata*, Instytut Badań nad Stosunkami Międzynarodowymi w Warszawie, Warszawa-Łódź 2013.
51. Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2010.

#### Artykuły

1. Bartnik-Rutkowska J., *Straż Graniczna w polskim systemie przeciwdziałania Terroryzmowi*, „Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Sztuki Wojennej” 2017, nr 1(21).
2. Borejko M., Ziółek M., *Zjawisko Terroryzmu lotniczego – casus lotu MH17*, „Securo. Współczesny terrorizm”, 2016, nr 3.
3. Compa T., *Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego*, „Facta Simonidis” 2018, nr 1.
4. Dzik M., *Bezpieczeństwo lotów w lotnictwie wojskowym - czynniki i okoliczności wpływające na powstawanie wypadków i incydentów lotniczych*, „Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej” 2013, nr 1(5).
5. Gefert K., *Europejski model ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem i innymi bezprawnymi ingerencjami na przykładzie Polski*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2017, nr 17(9).
6. Glen A., *Aviation terrorism. The essence of the phenomenon, systematics, typology*. “Security and Defence Quarterly”, 2014, no 2(1), s.59-75.
7. Goździcki T., *Bezpieczeństwo lotów a komunikacja w załodze lotniczej*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 2017, vol 30, no 2.

8. Grenda B., *Bezpieczeństwo lotnisk*, „Przegląd Sił Powietrznych” 2013, nr 03(063).
9. Kociubiński J., *Przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości – powstanie, ewolucja, perspektywy. Wybrane zagadnienia reformy wprowadzonej Traktatem lizbońskim*, „Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego” 2010, tom 26.
10. Kopa D., Imielski T., *Zadania Państwowej Straży Pożarnej wobec zagrożenia terroryzmem w Polsce*, „Studia nad Autorytaryzmem i Totalitaryzmem 37” 2015, nr 4.
11. Kośka M., *Zadania antyterrorystyczne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej realizowane w sytuacji wystąpienia zagrożeń w przestrzeni powietrznej i na morzu – ujęcie prawne*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2022, nr 26(14).
12. Kowalska P., *Bezpieczeństwo pasażerów statków powietrznych - wybrane zagadnienia*. „Security, Economy & Law” 2020, nr 2.
13. Kozak Z., *Przeobrażenie zabezpieczenia portów lotniczych w kontekście zagrożenia terrorystycznego*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2018, zeszyt 3.
14. Kubiński M., *Siły zbrojne – nowe wyzwania*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis” 2014, nr 4.
15. Kurowski T., *Statek powietrzny jako obiekt lub narzędzie zamachu Terrorystycznego*, „Security, Economy & Law” 2020, nr 1.
16. Kwiatkowski A., *Propozycje nowych metod dla teorii i praktyki walki z terroryzmem*, „Kultura Bezpieczeństwa. Nauka-Praktyka-Refleksje” 2018, nr 31.
17. Laskowski J., *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, „Studia Humanistyczno-Społeczne” 2013, tom 7.
18. Lasota-Jądrzak A., *Wybrane elementy zagrożenia terroryzmem powietrznym obiektów infrastruktury krytycznej*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2013, nr 3.
19. Lorek M., *Współczesne zadania Policji jako przejaw zarządzania organizacją wspierającą zwalczanie terroryzmu*, „Roczniki Ekonomii i Zarządzania” 2017, nr 4.
20. Maciejowski K., *Podmioty, Metody oraz Przepisy Kształtujące Bezpieczeństwo w Portach Lotniczych*, „Security, Economy & Law” 2014, nr 4.
21. Maślak Z., *Siły Powietrzne w systemie bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, „Wiedza Obronna” 2012, nr 1.
22. Mazurek M., Smaga D., *Specyfika zadań polskiej Policji wobec terroryzmu*, „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności” 2017, nr 1(3).
23. Mroczek A., Głąbkowska E., *Akty terroru w Polsce z udziałem „samotnego wilka”*, „Bezpieczeństwo Teoria i Praktyka” 2014, nr 4.

24. Nakonieczna J., *Ochrona Lotnictwa Cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji i zagrożeniami o charakterze terrorystycznym*, „Roczniki Studenckie” 2017, rocznik 1(I).
25. Nowak B., *Problemy bezpieczeństwa w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w świetle Konwencji Haskiej z 1970 r.*, „Studia Europejskie” 2001, nr 3.
26. Nowak E., *Użycie Jednostek Wojskowych Sił Zbrojnych RP w działaniach ratowniczych i prewencyjnych prowadzonych w sytuacjach kryzysowych*, „Zeszyty Naukowe AON” 2010, nr 4.
27. Olech A., *Ataki terrorystyczne w Federacji Rosyjskiej w XXI wieku*, „Nowa Polityka Wschodnia” 2019, nr 4 (23).
28. Osiecki M., *Zamachy na port lotniczy w Brukseli - prawo międzynarodowe i europejskie wobec zdarzenia*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2017, nr 2(6).
29. Paszkiewicz O., *Współczesny terrorizm lotniczy*. „Przedsiębiorczość i Zarządzanie”, 2010, t. 11, z.12.
30. Polek P., *Neutralizacja cywilnego statku powietrznego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa w prawie polskim*, „Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Warszawskiego” 2015, nr 1.
31. Polkowska M., *Pojęcie wypadku lotniczego i doktryna Forum non conveniens w systemie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego*. „Palestra” 2005, nr 11-12.
32. Radomyski A., *Kształtowanie bezpieczeństwa powietrznego jako integralnego elementu obronności państwa*, „Przegląd Nauk o Obronności” 2017, nr 3.
33. Radomyski A., *Współczesne determinanty bezpieczeństwa powietrznego państwa*. „Historia i Polityka” 2018, nr 25(32).
34. Rams K., *System Obrony Powietrznej – Wyzwania*, „Przegląd Sił Zbrojnych” 2021, nr 1.
35. Rurak A., Gągała K., *Wojskowy nadzór w sojuszniczej przestrzeni powietrznej. Misje Air Policing*, „Obronność. Zeszyty Naukowe” 2017, nr 4.
36. Rus P., *Zbiegli funkcjonariusze służb mundurowych z Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na przykładzie pilotów i marynarzy*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia de Securitate” 2019, nr 9(4).
37. Smaga D., *Specyfika zadań Straży Granicznej i Służby Celnej jako organów zwalczających terrorizm*, „De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności Rocznik” 2017, nr 2(3).

38. Stafiej E., Ciekankowski Z., *Terroryzm jako nowe, globalne zagrożenie w ruchu lotniczym*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny, Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2018, nr. 1.
39. Topczewski M., *Organizacja Systemu Obrony Powietrznej RP i jego rola w Systemie Bezpieczeństwa Narodowego*, „Wiedza Obronna” 2016, nr 1-2.
40. Węgliński B., *Wybrane aspekty ewolucji systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w latach 1968-2009*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2009/2010, nr 4.
41. Wosek W., *Charakterystyka zjawiska terroryzmu - definicja, cele i typologia*, „Zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu Im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni” 2010, zeszyt 13.
42. Zabłocki E., *Zasoby obronne lotnictwa cywilnego*, „Zeszyty Naukowe AON” 2005, nr 2(59).
43. Zajas S., *Organizacja międzynarodowego lotnictwa cywilnego i jej wpływ na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa*, „Zeszyty Naukowe AON” 2015, nr 4(101).
44. Zając G., *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące zwalczania terroryzmu w lotnictwie cywilnym*, „Stosunki Międzynarodowe” 2011, nr 1/2.
45. Załęski K., *Terroryzm powietrzny – wyzwaniem dla lotnictwa i jego zagrożeniem*, „Kwartalnik Bellona” 2012, nr 2.
46. Zawisza J., *Terroryzm lotniczy zagrożeniem bezpieczeństwa państwa*, „Przestępczość i zarządzanie” 2016, tom XVII, zeszyt 5, część III.
47. Zieliński M., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2010, nr 4(183).
48. Zieliński T., *Ochrona granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do przeciwdziałania statkom powietrznym zaklasyfikowanym do kategorii „RENEGADE”*, „Przegląd Policyjny” 2018, nr 1(129).
49. Żmigrodzka M., Krakowiak E., *System zabezpieczeń technicznych w ochronie portu lotniczego*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2018, zeszyt 122.
50. Żuber M., *Infrastruktura Krytyczna Państwa jako obszar potencjalnego oddziaływania terrorystycznego*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2014, nr 2.

#### **Netografia**

1. 22. Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania, <https://22odn.wp.mil.pl/pl/bip/info/1-dziaalnosc/eonn-zadania> [dostęp: 09.04.2023].
2. Aeroklub Gdański, <http://test.aeroklub.gda.pl/o-nas> [dostęp: 31.05.2021].



3. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> [dostęp: 04.01.2023].
4. Agencja Lotnicza ALTAIR, [https://www.altair.com.pl/news/view?news\\_id=32719](https://www.altair.com.pl/news/view?news_id=32719) [dostęp: 14.06.2021].
5. Aviation Safety Network, <https://aviation-safety.net> [dostęp: 10.03.2021].
6. Cambridge Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/skyjacking> [dostęp: 30.03.2021].
7. Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA”, <https://policja.pl/pol/boa/onas/19676,Zakres-dzialania.html> [dostęp: 12.10.2022].
8. Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW, <https://tpcoe.gov.pl/cpt/onas/1659,Centrum-Prewencji-Terrorystycznej-to-jednostka-Agencji-Bezpieczenstwa-Wewnetrzne.html> [dostęp: 06.12.2022].
9. Chomiuk M., Żaryn: Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW zorganizowało ćwiczenia z przeciwdziałania atakom dronów, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/zaryn-centrum-prewencji-terrorystycznej-abw-zorganizowalo-cwiczenia-z-przeciwdzialania> [dostęp: 03.02.2023].
10. Davoli A., Współpraca sądowa w sprawach karnych, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/155/wspolpraca-sadowa-w-sprawach-karnych> [dostęp: 24.08.2021].
11. Dlapilota.pl, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/zdarzylo-sie-dzisiaj-porwany-24-lot-laduje-na-tempelhof> [dostęp: 03.02.2023].
12. Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl> [dostęp: 20.08.2021].
13. Encyklopedia zarządzania, <https://mfiles.pl/pl/index.php/Organizacja> [dostęp: 15.02.2021].
14. Federation of American Scientists, [https://fas.org/irp/threat/terror\\_chron.html](https://fas.org/irp/threat/terror_chron.html) [dostęp: 14.06.2021].
15. Heide B., Zabezpieczenie lotów i portów lotniczych na wypadek ataków terrorystycznych, WSPIA Rzeszowska Szkoła Wyższa, <https://wspia.eu/media/nwmpe4po/28-heide-bogus%C5%82aw.pdf> [dostęp: 13.06.2021].
16. Hetman K., Ucieczki lotnicze z PRL, [https://www.polot.net/pl/ucieczki\\_lotnicze\\_z\\_prl\\_dezercja\\_do\\_wolnosc\\_i\\_2015r](https://www.polot.net/pl/ucieczki_lotnicze_z_prl_dezercja_do_wolnosc_i_2015r) [dostęp: 31.05.2021].

17. Homeland Security Digital Library, <https://www.hsdl.org/c/tl/dawsons-field-hijackings> [dostęp: 05.08.2021].
18. Karimi N., Iran's Revolutionary Guard says airplane hijacking disrupted, <https://www.nsnews.com/world-news/irans-revolutionary-guard-says-airplane-hijacking-disrupted-3517286> [dostęp: 11.03.2021].
19. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, <https://www.gov.pl/web/kgpsp/organizacja-ksrg> [dostęp: 04.04.2022].
20. Maciejewski M., Przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości: aspekty ogólne, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pl/sheet/150/przestrzen-wolnosc-i-bezpieczenstwa-i-sprawiedliwosci-aspekty-ogolne> [dostęp: 24.08.2021].
21. Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura> [dostęp: 14.09.2021].
22. Ministerstwo Obrony Narodowej, <https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/misja-zadania> [dostęp: 12.01.2023].
23. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, <https://www.gov.pl/web/mswia/> [dostęp: 04.01.2023].
24. Ministerstwo Zdrowia, <https://www.gov.pl/web/zdrowie> [dostęp: 14.01.2023].
25. Ministry of Foreign Affairs & International Cooperation, <http://www.wam.ae/en/details/1395302767399> [dostęp: 03.05.2021].
26. Policja, <https://policja.pl/pol/aktualnosci/217909,Epizod-Renegade-zakonczoney.html> [dostęp: 26.02.2023].
27. Polkowska M., Międzynarodowe prawo lotnicze - publiczne i prywatne, <http://ateneum.edu.pl/assets/Dziekanat/ELEARNING/Polkowska/ateneum-2014.doc> [dostęp: 19.11.2021].
28. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, <https://www.ais.pansa.pl/> [dostęp: 08.11.21].
29. Polska Encyklopedia Nauki, [http://wikiprawna.com.pl/index.php?title=ORGANIZACJA\\_MI%C4%98DZYNARODOWEGO\\_LOTNICTWA\\_CYWILNEGO,\\_ICAO](http://wikiprawna.com.pl/index.php?title=ORGANIZACJA_MI%C4%98DZYNARODOWEGO_LOTNICTWA_CYWILNEGO,_ICAO) [dostęp: 16.07.2021].
30. Saudi Press Agency, <https://www.spa.gov.sa/viewfullstory.php?lang=en&newsid=1937367> [dostęp: 03.05.2021].
31. Słownik języka polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/slowniki> [dostęp: 15.02.21].
32. Służba Kontrwywiadu Wojskowego, <https://www.skw.gov.pl/zadania.html> [dostęp: 04.01.2023].

33. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, <https://ssrlsruzp.wp.mil.pl/pl/pages/tradycje-2017-01-16-6/> [dostęp: 03.02.2023].
34. United Nations Minen Action Service Improvised Explosive Device Lexicon, [https://unmas.org/sites/default/files/unmas\\_ied\\_lexicon\\_0.pdf](https://unmas.org/sites/default/files/unmas_ied_lexicon_0.pdf) [dostęp: 20.07.2021].
35. Urząd Lotnictwa Cywilnego, <https://ulc.gov.pl/pl> [dostęp: 21.10.2021].
36. Wasser C., Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP, podsumowanie działalności przed 20-leciem utworzenia, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/sluzby-ruchu-lotniczego> [dostęp: 03.02.2023].
37. Wojsko Polskie, <https://www.wojsko-polskie.pl/dorsz/cop-dkp> [dostęp: 26.02.2023].

## SPIS RYSUNKÓW

1. Rys. 1. Algorytm wyboru obiektu ataku terroryzmu powietrznego .....42

## WYKAZ SKRÓTÓW

- ABW - Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego
- AFS - (Aeronautical Fixed Service) - Stała służba lotnicza
- AFTN - (Aeronautical fixe telecommunicationnetwork) - stała telekomunikacyjna sieć lotnicza
- AIRMET - (Airmen's Meteorological Information) - informacje dotyczące zjawisk pogody na trasie
- ALTAIR - Agencja Lotnicza
- APP - (Approach Control Service) - Organ kontroli zbliżania
- ARAMCO - (Saudi Arabian Oil Company) - Saudi Aramco
- ARTCC - (Air Route Traffic Control Center) - Centrum kontroli ruchu lotniczego
- ASAR - (Aeronautical Search and Rescue) - Służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego
- ASM - (Airspace management) - zarządzanie przestrzenią powietrzną
- ATC - (Air Traffic Control) - Kontrola ruchu lotniczego
- ATFCM - (Air Traffic Flow and Capacity Management) - zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego
- ATIS - (Automatic terminal information service) - Służba automatycznej informacji lotniskowej
- ATM - (Air traffic management) - zarządzanie ruchu lotniczego
- ATS - (Air traffic services) - Służby ruchu lotniczego
- AW - Agencja Wywiadu
- BOZ - biuro odpraw załóg
- CAOC - (Combined Air Operation Centre) - Połączone Centra Operacji Powietrznych
- CAT ABW - Centrum Antyterrorystyczne Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego
- CBA - Centralne Biuro Antykorupcyjne
- CCTV - (closed circuit television) - telewizyjny system dozorowy

CNS - (Communications, navigation and surveillance) - Łączność, nawigacja i dozorowanie

CPT ABW - Centrum Prewencji Terrorystycznej Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego

CSIRT GOV - Zespół Reagowania na Incydenty Bezpieczeństwa Komputerowego

CTR - (Control Zone) - Strefa kontrolowana lotniska

EASA - (European Union Aviation Safety Agency) - Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

EMP - (electromagnetic pulse) - broń częstotliwości radiowej

EUROCONTROL - (European Organisation for the Safety of Air Navigation) - Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej

FBI - (Federal Bureau of Investigation) - Federalne Biuro Śledcze

FL - (Flight level) - poziom lotu

IATA - (International Air Transport Association) - Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych

ICAO - (International Civil Aviation Organization) - Organizacja Lotnictwa Cywilnego

IED - (Improvised explosive device) - improwizowane urządzenie wybuchowe

ILS - (instrument landing system) - urządzenia radionawigacyjne

ISIS - (Islamic State of Iraq and Syria) - Państwo Islamskie

JRG - Jednostka ratowniczo-gaśnicza

KPB - Krajowy Plan Bezpieczeństwa

KPBwLC - Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

KPKJ - Krajowy Program Kontroli Jakości

KPOLC - Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego

KPS - Krajowy Program Szkolenia

KSRG - Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy

MANPADS - (Man portable air defence system) - przenośnych zastawów raketowych

METAR - (Meteorological Aerodrome Report) - depesza meteorologiczna

METAR - (Meteorological Aerodrome Report) - komunikat meteorologiczny

MON - Ministerstwo Obrony Narodowej

MSZ - Ministerstwo Spraw Zagranicznych

NATINADS - (NATO Integrated Air and Missile Defence System) - Zintegrowany System Obrony Powietrznej i Przeciwraketowej NATO

NATO - (North Atlantic Treaty Organization) - Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego

NDB - (non-directional beacon) - radiolatarnia bezkierunkowa

NOTAM - (Notice To AirMen) - informacjami o warunkach na lotnisku

NRD - Niemiecka Republika Demokratyczna

ONZ - (United Nations Naciones Unidas) - Organizacja Narodów Zjednoczonych

OP RP - Systemu Obrony Powietrznej RP

PLL LOT- Polskie Linie Lotnicze LOT

PPZR - przenośny przeciwlotniczy zestaw raketowy

PRL - Polska Rzeczpospolita Ludowa

PRM - Państwowe Ratownictwo Medyczne

PSP - Państwowa Straż Pożarna

PWMW - zespół składający się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika

RNAV - (Area navigation) - nawigacja obszarowa

RP - Rzeczpospolita Polska

RPG - Ręczny granatnik przeciwpancerny

SG - Straż Graniczna

SHAPE - (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) - Naczelny Dowództwa Sił

Połączonych w Europie

SI - (artificial intelligence - AI) - Sztuczna inteligencja

SIGMET - (Significant Meteorological Information) - informacja

SKW - Służba Kontrwywiadu Wojskowego

SMS - (Safety Management System) - Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem

SNOWTAM - (Snow Notice to Airmen) - informacja dotycząca warunków panujących na nawierzchni opady śniegu czy oblodzenie

SOL - Służba Ochrony Lotniska

SPECI - (Aerodrome special meteorological report) - komunikat specjalny dla lotniska

SWW - Służba Wywiadu Wojskowego

SZ RP - Siły Zbrojne RP

TAF - (Aerodrome forecast) - prognoz dla lotniska

TWR - (Aerodrome Control Tower) - Organ kontroli lotniska

ULC - Urząd Lotnictwa Cywilnego

VOLMET - (Meteorological information for aircraft in flight) - informacja meteorologiczna dla statków powietrznych w locie

VOR - (VHF omnidirectional radio range) - radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF

ŻW - Żandarmeria Wojskowa