

Jan Laskowski

Lublin

TERRORYZM LOTNICZY – CHARAKTERYSTYKA ZJAWISKA

Terroryzm lotniczy bardzo rzadko, szczególnie w literaturze polskiej, stanowi przedmiot odrębnych badań naukowych¹. Autorzy zajmujący się badaniem zjawiska terroryzmu uważają terroryzm lotniczy za jeden z elementów składowych terroryzmu międzynarodowego² lub za jeden z czynników zagrożeń dla bezpieczeństwa powietrznego państwa³, dlatego też nie poświęcają mu w swych opracowaniach zbyt wiele miejsca. Pomimo niezaprzeczalnej trafności wyżej wymienionych stwierdzeń należy podkreślić, że to właśnie terroryzm lotniczy jest obecnie najbardziej śmiertelnością metodą oddziaływania politycznego ugrupowań fundamentalistyczno-ekstremistycznych. Ze względu na dynamiczny rozwój tego zjawiska, jego interdyscyplinarność, medialność oraz ogromne ekonomiczne, społeczne i polityczne konsekwencje⁴ celowym jest wyodrębnienie terroryzmu lotniczego spośród innych form terroryzmu oraz poddanie go gruntownej analizie.

¹ W literaturze polskiej podstawową publikacją poświęconą tematyce terroryzmu lotniczego pozostaje *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego* napisany trzydzieści lat temu przez Zdzisława Galickiego. Vide: T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*, Szczytno 2010, s. 7.

² Vide np. T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 51-55; K. Wiak, *Prawnokarne środki przeciwdziałania terroryzmowi*, Lublin 2009, s. 104-112; K. Jałoszyński, *Współczesny wymiar antyterroryzmu*, Warszawa 2008, s. 175-190.

³ Vide: A. Glen, *Bezpieczeństwo powietrzne elementem systemu bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Zarządzanie kryzysowe w Polsce*, red. M. Jabłoński, L. Smolak, Pułtusk 2007.

⁴ Dobitym przykładem potwierdzającym te tezy jest seria zamachów 11 września 2001 roku, po których to: liczba korzystających z transportu powietrznego w ciągu zaledwie tygodnia spadła w USA z 9 do 7,5 milionów pasażerów. Vide: J. Sharkey, *Business Travel*, „New York Times”, 28 listopada 2001. Spowodowało to spadek dochodów u głównych amerykańskich przewoźników lotniczych o 38,1% w porównaniu do analogicznego okresu w roku 2000. Vide: R. J. Samuelson, *Why the Government Shouldn't Rescue the Airlines*, „Washington Post”, 15 listopada 2001, s. 27; G. Makinen, *The Economic Effects of 9/11: A Retrospective Assessment*, „Congressional Research Service”, 27 września 2002. Prezydent USA George Bush wypowiedział wojnę terroryzmowi, co było zjawiskiem bezprecedensowym, gdyż stawiło organizację terrorystyczne na równi z podmiotami państwowymi. W ramach wojny z terroryzmem Amerykanie dokonali zbrojnych interwencji w Afganistanie i Iraku. Vide: T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, s. 40-41; http://en.wikipedia.org/wiki/Aftermath_of_the_September_11_attacks [10.11.2011].

1. Formalno-prawne aspekty terroryzmu lotniczego

Literatura zagraniczna, znacznie obszerniejsza niż krajowa, prezentuje bardzo różne sposoby przedstawiania problematyki związanej z terroryzmem lotniczym. Znaleźć możemy tam zarówno akty prawa międzynarodowego, koncentrujące się na stronie przedmiotowej wyodrębnionych czynów godzących w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, typowo akademickie monografie przedstawiające różnego rodzaju analizy zjawiska terroryzmu lotniczego, jak i pisane przez praktyków podręczniki ochrony lotnictwa przed zagrożeniami terrorystycznymi. Aby uzyskać jak najpełniejszą charakterystykę zjawiska terroryzmu lotniczego konieczne jest uwzględnienie zarówno prawnego, akademickiego, jak i praktycznego punktu widzenia, co wprowadzać może pewne nieścisłości, a nawet niezgodności terminologiczne. Dalsze rozważania prowadzić będą do ujednoczenia, usystematyzowania oraz zdefiniowania podstawowych pojęć w obszarze problemowym terroryzmu lotniczego.

1.1. Terroryzm lotniczy czy terroryzm powietrzny?

Jednym spośród wielu kryteriów, według których dokonuje się klasyfikacji terroryzmu, jest jego środowisko (obszar, sfera) występowania. Przyjmując tę cechę za determinant, możemy dokonać podziału terroryzmu na: kosmiczny, cybernetyczny, lądowy, morski i lotniczy⁵. Pojęcie terroryzmu lotniczego jest bardzo szerokie i obejmuje, ogólnie rzecz biorąc, „akty terrorystyczne skierowane przeciwko żegludze powietrznej oraz innym zasobom lotnictwa i zagrażające jej bezpieczeństwu”⁶. Należy przy tym zauważyć, że termin „terroryzm lotniczy” jest często stosowany zamiennie z określeniem „terroryzm powietrzny”, co nie jest do końca właściwe i rodzić może pewne problemy natury semantycznej. Pojęcie „terroryzm powietrzny” jest określeniem nieco węższym – wskazuje bowiem bezpośrednio na ośrodek, w którym dochodzi do aktu terroru, tj. przestrzeń powietrzną. Za pojęcie kompleksowo charakteryzujące zjawisko terroryzmu dotyczącego zasoby lotnictwa należy uznać „terroryzm lotniczy”⁷, gdyż obejmuje on akty terroru przeciwko lotnictwu dokonywane zarówno w przestrzeni powietrznej (przeciwko statkom powietrznym), jak i na ziemi (przeciwko całej infrastrukturze naziemnej związanej z lotnictwem)⁸.

⁵ R. Borkowski, *Terroryzm ponowoczesny. Studium z antropologii polityki*, Toruń 2006; A. Pawłowski, *Terroryzm w Europie XIX-XX wieku*, Zielona Góra 1980; E. Zablocki, *Ochrona przed zagrożeniami terroryzmu lotniczego*, Warszawa 2009.

⁶ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawno międzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 12.

⁷ J. Rajchel, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Dęblin 2010, s. 12; P. Krawczyk, *Istota terroryzmu lotniczego*, Warszawa 2008, s. 18.

⁸ Vide: S. Jałoszyński, *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, „Zeszyty Naukowe ASW”, 1989, nr 57, s. 127, cyt. za: K. Jałoszyński, *Współczesne zagrożenie terroryzmem powietrznym, kierunki przedsięwzięć w zakresie*

1.2. Definicja terroryzmu lotniczego

Historia współczesna, szczególnie okres ostatnich pięćdziesięciu lat, obfituje w przeróżne akty przemocy powiązane bezpośrednio lub pośrednio z lotnictwem⁹. Wszystkie te zdarzenia zwykło nazywać się, głównie za sprawą mediów, terroryzmem lotniczym, co nie jest do końca zgodne z prawdą. Aby akt przemocy mógł być sklasyfikowany jako terroryzm lotniczy, musi on spełniać, analogicznie do ogólnej definicji terroryzmu, jeden podstawowy warunek: motywy i cele, którymi kierują się jego sprawcy, muszą mieć stricte polityczny, nie np. kryminalny lub osobisty charakter. Należy tutaj podkreślić, że terroryzm cechuje się pewnego rodzaju altruizmem, ponieważ przynosi on korzyści nie tyle samym sprawcom, co całym organizacjom reprezentującym poglądy określonych narodowości lub grup społecznych¹⁰. Mając powyższe na uwadze, przed przystąpieniem do definiowania tego zjawiska należy wyodrębnić katalog czynów godzących w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, które ze względu na swe pobudki, motywy oraz cele nie mogą być zakwalifikowane jako terroryzm lotniczy. Do czynów tych zaliczamy¹¹:

- uprowadzenia wojskowych lub cywilnych statków powietrznych w celu ucieczki z krajów socjalistycznych Europy Wschodniej na Zachód i uzyskania tam azylu politycznego¹²;
- akty przemocy (głównie uprowadzenia statków powietrznych) dokonywane przez osoby cierpiące na zaburzenia psychiczne, mające nikłą świadomość polityczno-społeczną, popełniane z zamiarem osiągnięcia rozgłosu medialnego¹³;

przeciwdziałania mu oraz walki z tym zjawiskiem, [w:] *Bezpieczne niebo*, Materiały z konferencji naukowej AON, Warszawa 2002, s. 116.

⁹ W latach 1948-1966 odnotowano 47 porwań samolotów, w latach 1967-1968 odnotowano 45 porwań samolotów, natomiast w latach 1969-1994 aż ponad 500. Vide: J. Machowski, *Przestępstwo uprowadzenia cywilnego statku powietrznego w świetle międzynarodowego prawa publicznego*, „Państwo i Prawo”, nr 11, 1970, s. 684-685; T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 12.

¹⁰ Vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution, Motivation and Escalation*, VDM Verlag Dr. Müller, 2009, s. 34.

¹¹ E. McWhinney, *Aerial Piracy and International Terrorism – The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, Dordrecht 1987, s. 8-11.

¹² W latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku proceder uprowadzeń statków powietrznych z komunistycznych państw bloku wschodniego (Polska, Czechosłowacja) i kierowania ich na lotnisko w Berlinie Zachodnim przybrał rozmiary jednej z głównych plag lotnictwa cywilnego. W tym okresie zanotowano prawie 100 aktów piractwa powietrznego tego typu. Vide: E. Ciborowska, *Wybrane przypadki piractwa powietrznego w Polsce w latach 80*, „Terroryzm”, nr 1/2008, s. 6. Historie najsłynniejszych ucieczek lotniczych z PRL dokładnie przedstawia także polski serial dokumentalno-fabularny w reż. G. Madeja, W. Bockenheima i R. Dunaszewskiego pt. *Wielkie ucieczki*, emitowany w 2006 r. w telewizji TVN.

¹³ Ludzie z zaburzeniami psychicznymi dokonali 13% wszystkich porwań statków powietrznych w okresie od 1947 do 1996 r. Vide: A. Merari, *Attacks on civil aviation: trends and lessons*, [w:] *Aviation, Terrorism and Security*, red. P. Wilkinson, B. M. Jenkins, London

- „powietrzny bandytyzm” – akty przemocy dokonywane z zamiarem uzyskania różnego rodzaju korzyści materialnych, bez jakiegokolwiek kontekstu politycznego¹⁴.

Dodatkowo, klasyfikując dany czyn przestępny godzący w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej jako terroryzm lotniczy, należy wziąć pod uwagę fakt, że uprowadzenia samolotów bywały też jedną z metod walki partyzanckiej i narodowowyzwoleńczej¹⁵.

Uwzględniając powyższe wykluczenia, izraelski badacz fenomenu terroryzmu lotniczego – Hillel Avihai – stworzył na potrzeby swych badań jedną z nielicznych, występujących w literaturze tematu, akademicką definicję tego zjawiska, która mówi 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 osiągania korzyści osobistych”¹⁶. Niestety definicja ta w świetle obowiązujących aktów prawnych¹⁷ jest niepełna, gdyż nie obejmuje aktów przemocy skierowanych przeciwko elementom infrastruktury portów lotniczych, naziemnym systemom nawigacji, komputerowym systemom wspomagania zarządzania ruchem lotniczym lub innych czynności zagraża-

1999, s. 9-26. Jako przykład można tu przytoczyć serię porwań samolotów amerykańskich na Kubę zaistniałych w okresie od 1960 do końca 1972 r. Vide: E. McWhinney, *Aerial*, s. 9-10.

¹⁴ Pierwszy zanotowany przypadek porwania dla okupu miał miejsce 4 czerwca 1970 r. na lotnisku Dulles w Wirginii, kiedy to porywacz opanował samolot i zażądał od rządu USA 100 mln dolarów w zamian za uwolnienie zakładników. Próba porwania nie udała się, agenci FBI przestrzeliwując opony w samolocie uniemożliwili jego start, po czym pojmali zamachowca. Vide: *Arizona Man Indicted in Hijacking of Plane*, „The Washington Post”, 9 czerwca 1970. Najbardziej spektakularnym przykładem powietrznego bandytyzmu było porwanie 24 listopada 1971 r. samolotu Boeing 727 przez Dana Coopera. Nakazał on załodze lecić do Seattle, gdzie zażądał 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. Vide: B. Elias, *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*, Taylor and Francis Group 2010, s. 7.

¹⁵ J. Mochnacki, *Przestępstwo uprowadzenia cywilnego statku powietrznego w świetle międzynarodowego prawa publicznego*, „Państwo i Prawo”, nr 11, 1970, s. 685.

¹⁶ „Aviation terrorism is a deliberately violent act, sometimes indiscriminate, aimed at a commercial/civilian aircraft and/or against passengers and/or crew on board, conducted by individuals, clandestine agents or sub-national groups in order to promote general political objectives but not to fulfill personal benefits”, vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 35-36.

¹⁷ Vide: *Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji*, Załącznik 17 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, wyd. 8, ICAO, 2006 r., s. 8.; *Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, ICAO, Warszawa 1996, s. 2-3.

jących bezpieczeństwu żeglugi powietrznej¹⁸. Należy przy tym zaznaczyć, że takie zawężenie spektrum czynów przestępnych mieszczących się w ramach definicji terroryzmu lotniczego autorstwa Hillela Avihai jest jego świadomym działaniem, wynikającym wprost z koncepcji badań naukowych¹⁹.

Ze względu na fakt, że wszystkie definicje akademickie (również ta przedstawiona powyżej) mają mniej lub bardziej prywatny, subiektywny charakter²⁰, nie są one przydatne przy tworzeniu regulacji prawno-karnych. Podczas prac nad międzynarodowymi aktami normatywnymi dotyczącymi terroryzmu lotniczego skoncentrowano się na obiektywnej typizacji poszczególnych czynów popełnianych przez terrorystów, nie biorąc w ogóle pod uwagę ich strony podmiotowej. Nieistotne były pobudki, motywy i cele, jakimi kierowali się sprawcy, co pozwoliło na uniknięcie sporów definicyjnych i skoncentrowanie uwagi prawa międzynarodowego na efektywnym zwalczaniu przejawów terroryzmu²¹.

W międzynarodowych regulacjach prawnych ogólnym terminem określającym różnego rodzaju czyny przestępne godzące w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej jest „bezprawna ingerencja”. Pojęcie to definiowane jest w dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo, tj.:

- bezprawne zawładnięcie statku powietrznego w trakcie lotu;
- bezprawne zawładnięcie statku powietrznego na ziemi;
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach;
- bezprawne wtargnięcie na pokład statku powietrznego, do portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego;
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału, przeznaczonych do celów przestępczych;
- przekazanie nieprawdziwej informacji, mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, pasażerów, załóg lotniczych; personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, w porcie lotniczym lub na terenie obiektu lotnictwa cywilnego²².

Pojęcie „aktu bezprawnej ingerencji” jest terminem standardowym i używanym powszechnie w międzynarodowych konwencjach, aktach prawnych i innych doku-

¹⁸ Czynnością taką jest np. przekazanie fałszywych informacji o planowanym zamachu, przygotowaniu do niego lub o podłożeniu ładunków wybuchowych. Vide: T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 16.

¹⁹ H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 38-41.

²⁰ K. Indecki, *Prawo karne wobec terroryzmu i aktu terrorystycznego*, Łódź 1998, s. 19.

²¹ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 51.

²² Vide: *Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji*, Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 8, ICAO, 2006 r., s. 8.

mentach dotyczących ochrony lotnictwa²³. Należy przy tym podkreślić, że nie odnosi się ono jedynie do działań terrorystycznych. Termin „bezprawna ingerencja” obejmuje wszelkie działania zakłócające funkcjonowanie lotnictwa cywilnego²⁴ bez względu na pobudki, motywy i cele, jakimi faktycznie kierowali się sprawcy²⁵.

1.3. Piractwo powietrzne, hijacking, skyjacking

Termin „piractwo powietrzne” jest dowolnym przekładem angielskiego pojęcia „hijacking”²⁶, występuje on często w polskim piśmiennictwie prawnym i określa zjawisko bezprawnych uprowadzeń statków powietrznych²⁷. Jediną obowiązującą umową międzynarodową, w której użyto pojęcia „piractwo powietrzne”, była *Konwencja o morzu pełnym*, sporządzona w Genewie 29 kwietnia 1958 r. (dalej: konwencja genewska). Dotyczyła ona w zasadzie żeglugi morskiej, ale uwzględniała także ściganie piractwa w żegludze powietrznej²⁸. Odpowiednikiem „piractwa powietrzne-

²³ Występuje on w aktach prawnych i specjalistycznych dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), Unii Europejskiej (EU) oraz w polskich przepisach regulujących zagadnienia ochrony lotnictwa cywilnego, np. konwencje: *Tokijska*, *Haska*, *Montrealaska*, Załącznik 17 do *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, *Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji* (Doc. 8973), ECAC Doc. No. 30, *Rozporządzenie (WE) 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego*, *Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego*, itp.

²⁴ Z zakresu działania wszystkich trzech konwencji dotyczących zwalczania terroryzmu lotniczego zostały wyłączone statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej (art. 1 ust.4 Konwencji Tokijskiej, art. 3 ust. 2 Konwencji Haskiej i art. 4 ust. 1 Konwencji Montrealskiej). Vide: T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, s. 55. Akty przemocy skierowane przeciwko wojskowym statkom powietrznym nie są postrzegane jako terroryzm również w świetle prawa USA. Vide: *Criminal Acts Against Aviation Report 2000*, FAA, http://www.skyjack.co.il/pdf/Criminal_Acts_Against_Civil_Aviation_2000.pdf [03.12.2011].

²⁵ P. Krawczyk, *Istota*, s. 20.

²⁶ Vide: S. Jałoszyński, *Bezprawne uprowadzenia polskich statków powietrznych w świetle przeprowadzonych badań*, „Zeszyty Naukowe ASW”, 1989, nr 57, s. 127, cyt. za: K. Jałoszyński, *Współczesny*, s. 176.

²⁷ K. Jałoszyński, *Współczesny*. Należy tutaj nadmienić, że termin „piractwo powietrzne” obejmuje wszelkie działania przestępcze podejmowane w celu zawładnięcia statkiem powietrznym w locie/w służbie, bez względu na pobudki, motywy i cele, jakimi faktycznie kierują się sprawcy.

²⁸ W art. 15 konwencji genewskiej piractwo określono jako:

a) każdy bezprawny akt przemocy, zatrzymania statku lub jakiegokolwiek akt grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub prywatnego samolotu i skierowany: na morzach pełnych przeciwko innemu statkowi lub samolotowi bądź przeciwko osobom lub własności znajdującym się na pokładzie takich statków lub samolotów, przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub własności znajdującym się na pokładzie takich statków lub samolotów, przeciwko statkowi, osobom lub własności w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa;

go” w prawodawstwie amerykańskim jest termin „aircraft piracy”, który definiowany jest tam jako „zawładnięcie lub sprawowanie kontroli nad statkiem powietrznym za pomocą siły, przemocy, groźby użycia siły lub przemocy, albo za pomocą innej formy zastraszania i w niezgodnych z prawem intencjach”²⁹.

W literaturze anglojęzycznej powszechnie występują terminy „hijacking”³⁰ oraz „skyjacking”, które definiowane są jako „przymusowe przekierowania statku

b) każdy akt dobrowolnego udziału w wykorzystaniu statku lub samolotu, jeżeli dana osoba zdaje sobie sprawę z faktów nadających danemu statkowi lub samolotowi cechy statku lub samolotu pirackiego;

c) wszelką działalność, która ma na celu podżeganie do czynu bądź umyślnego ułatwienia czynu wymienionego w punkcie a i b.

W praktyce konwencja genewska jest bezużyteczna dla celów zwalczania uprowadzeń cywilnych statków powietrznych, wskutek wyłączenia spod jej przepisów niemalże wszystkich tego rodzaju przypadków. Po pierwsze wypadki uprowadzenia statków powietrznych zdarzają się głównie w przestrzeni powietrznej podlegającej władzy suwerennej państw, zgodnie zaś z konwencją genewską za piractwo może być uznany akt popełniony na morzu pełnym lub w miejscu niepodlegającym władzy żadnego państwa (np. Antarktyda). Po drugie hijacking dokonywany jest najczęściej ze względów politycznych (w intencji sprawców), natomiast konwencja ta określa piractwo jako każdy bezprawny akt przemocy, zatrzymania statku lub jakiegokolwiek akt grabieży popełniony dla celów osobistych. Po trzecie piractwem jest akt skierowany przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciw osobom lub rzeczom na ich pokładzie, a tego elementu działalności z zewnątrz nie ma w wypadku hijackingu. Vide: T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 18-20; E. McWhinney, *Aerial*, s. 5-6. Szerzej na temat trudności w stosowaniu przepisów art. 14 i 15 *Konwencji o morzu pełnym* w odniesieniu do przypadków piractwa powietrznego, vide: P. de La Pradelle, *Les détournements d'aéronefs et le droit international*, „Revue Générale de l'Air et de l'Espace”, nr 32, 1969, s. 249; H. van Panhuys, *Aircraft Hijacking and International Law*, „Columbia Journal of Transnational Law”, nr 9, 1970, s. 1-4; S. M. Carbone, *Repressione della c.d. pirateria aerea nei rapporti internazionali*, Rivista di diritto internazionale privato e processuale, 1971, s. 534; A. Crivellaro, *Ancora sulla cosiddetta pirateria aerea: il testo definitivo della Convenzione de Haga*, Giurisprudenza italiana, 1972, s. 3; G. Kaminski, *'Luftpiraterie': die rechtliche beurteilung der an Bord von Luftfahrzeugen begangenen Straftaten unter besonderer der 'Luftpiraterie'*, „Österreichische Zeitschrift für Aussenpolitik”, nr 10, 1970, s. 78; S. Malik, *Legal Aspects of the Problem of Unlawful Seizure of Aircraft*, „Indian Journal of International Law”, nr 9, 1969, s. 61; R. Wilberforce, *Crime in Aircraft*, „Journal of the Royal Aeronautical Society”, nr 67/1963, s. 175; E.M. Lopez, *Consideraciones sobre la extorsion de aeronaves*, „Il Diritto Aereo”, nr 8, 1969, s. 261.

²⁹ Vide: *United States Code: Title 49 § 46502 (Aircraft piracy)*, http://www.law.cornell.edu/uscode/uscode_sec_49_00046502----000-.html [29.12.2011]; H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 35.

³⁰ Słowo „hijacking” wywodzi się z czasów prohibicji w Ameryce, gdy na podstawie XVIII Poprawki do Konstytucji USA (proklamowanej w 1920 r. i uchylonej w 1933 r.) zakazano w Stanach Zjednoczonych produkcji, sprzedaży, transportu, a także importu alkoholu. Hijacking był pierwotnie formą pozaprawnych działań grup przestępczych starających się uniknąć tego zakazu, polegającą na przejmowaniu przez konkurujące ze sobą gangi transportów niele-

powietrznego w locie do miejsca innego niż przewidziane w złożonym planie lotu, wbrew woli jego załogi³¹ oraz „zawładnięcie samolotem poprzez użycie lub groźbę użycia przemocy, dokonywane przez jednostki lub grupy z zamiarem osiągnięcia celów politycznych”³². Obecnie wyrażenia te stosowane są zamiennie i oznaczają ogólnie bezprawną ingerencję na pokładzie statku powietrznego³³.

2. Znamiona czynów godzących w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej w prawie międzynarodowym

Zjawisko terroryzmu, pomimo jego znacznej eskalacji w drugiej połowie XX w., nigdy nie doczekało się jednolitej definicji prawnej, która byłaby akceptowana na arenie międzynarodowej³⁴. Prawo międzynarodowe nie definiuje także pojęcia „terroryzm lotniczy”³⁵. Aby uniknąć typowo politycznych sporów, kogo należy uznać za terrorystę, a kogo za bojownika o wolność, system norm prawnych służących do zwalczania terroryzmu oparto na zupełnie innych zasadach. Zamiast definiować samo zjawisko terroryzmu skupiono się na formułowaniu regulacji prawno-karnych dotyczących jego poszczególnych przejawów, wyodrębnionych na podstawie analizy fenomenologicznej³⁶. W ten sposób powstały między innymi tzw. konwencje sektorowe (tokijska, haska, montrealaska oraz protokół dodatkowy) zawierające pewien katalog czynów przestępnych, które możemy nazwać wspólnym mianem aktów terroryzmu lotniczego. Należy tutaj nadmienić, że w miarę opracowywania poszczególnych konwencji

galnego alkoholu podczas napadów i rozbojów. Sam termin „hijack” pochodzi od potocznego wówczas polecenia wydawanego zazwyczaj przez jeden gang przestępców napadający na drugiego: „Hi, Jack, raise your hands!” („Cześć, Jack, podnieście ręce!”) lub „Raise your hands high, Jack” („Podnieś ręce wysoko Jack”). Vide: E. McWhinney, *Hijacking of Aircraft*, „Annuaire de l’Institut de Droit International”, nr 54, 1971, s. 520 i n.

³¹ E. McWhinney, *Aerial Piracy and International Terrorism – The Illegal Diversion of Aircraft and International Law*, Dordrecht 1987, s. 7-8.

³² Vide: R. Friedlander, *Terrorism: Documents of International and Local Control*, [w:] *Aerial Piracy and Aviation Security*, red. Y. Alexander, E. Sochor, Kluwer Academic Publishers 1990, s.103.

³³ Vide: B.K. Srivastava, *Aviation Terrorism*, New Delhi 2002, cyt. za: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 42.

³⁴ W celu opracowania projektu ogólnej konwencji o zwalczaniu terroryzmu Zgromadzenie Ogólne ONZ powołało na XXVI sesji Komitet ad hoc do spraw terroryzmu międzynarodowego. Komitet ten obradował przez kilka lat, lecz jego prace nie zostały uwieńczone sukcesem ze względu na problem oceny działań militarnych i paramilitarnych stosowanych przez różnego rodzaju ugrupowania narodowowyzwoleńcze, których część uciekała się do działań określanych jako terrorystyczne. Warto również nadmienić, iż na prace Komitetu w znacznej mierze rzutowała trwająca wówczas konfrontacja pomiędzy Wschodem i Zachodem i bipolarny podział świata. Vide: T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, s. 50-51.

³⁵ T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 29.

³⁶ K. Wiak, *Prawno-karne środki przeciwdziałania terroryzmowi*, Lublin 2009, s. 104.

katalog ten rozrastał się, pokrywając swoim zasięgiem kolejne, nowe formy zamachów³⁷ oraz przestępstw o charakterze terrorystycznym.

System umów prawno-międzynarodowych o charakterze sektorowym, stworzony w celu zwalczania przejawów terroryzmu lotniczego, składa się z:

- Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej 14 września 1963 r. w Tokio (dalej: konwencja tokijska)³⁸;
- Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej 16 grudnia 1970 r. w Hadze (dalej: konwencja haska)³⁹;
- Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej 23 września 1971 r. w Montrealu (dalej: konwencja montrealaska)⁴⁰;
- Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanego 23 września 1971 r. w Montrealu, sporządzonego 24 lutego 1988 r. w Montrealu (dalej: protokół montrealaski)⁴¹.

Zawarte w nich przepisy, określające czyny zabronione i środki prawne służące ich zwalczaniu, miały na celu zapobieganie wszelkim zachowaniom zagrażającym bezpieczeństwu komunikacji lotniczej bez względu na cele i motywację sprawców. Ich zakres był zatem szeroki i nie ograniczał się do zwalczania terroryzmu, ale obejmował także przypadki uprowadzeń statków powietrznych dla okupu lub w celu ucieczki z kraju⁴².

³⁷ T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, passim.

³⁸ Vide: Dz. U. z 1971 r., Nr 15, poz. 147. Konwencja weszła w życie 4 grudnia 1969 r., ratyfikowana została przez 183 państwa; vide: http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/09_00_00_-_Konwencja_tokijska.pdf [07.01.2012].

³⁹ Dz. U. z 1972 r., Nr 25, poz. 181. Konwencja weszła w życie 14 października 1971 r., ratyfikowana została przez 183 państwa; vide: http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/10_00_00_-_Konwencja_haska.pdf [07.01.2012].

⁴⁰ Vide: Dz. U. z 1976 r., Nr 8, poz. 37. Konwencja weszła w życie 26 stycznia 1973 r., ratyfikowana została przez 187 państw; vide: http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/11_00_00_-_Konwencja_montrealaska_2.pdf [07.01.2012].

⁴¹ Vide: Dz. U. z 2006 r., Nr 48, poz. 348. Protokół wszedł w życie 6 sierpnia 1989 r.; ratyfikowany został przez 165 państw; vide: <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20060480348> [07.01.2012].

⁴² A. Lee, *International Suppression of Hijacking*, [w:] *International Terrorism and Political Crimes*, red. M.C. Bassiouni, Springfield 1975, s. 249.

2.1. Konwencja tokijska⁴³

Przepisy konwencji tokijskiej, zgodnie z jej art. 1 ust. 1, mają zastosowanie zarówno do „przestępstw przewidzianych w prawie karnym”, jak i do „czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie lub czynów naruszających porządek i dyscyplinę na pokładzie”⁴⁴. Co ważne, formułuje ona po raz pierwszy znamiona zawładnięcia statkiem powietrznym⁴⁵. W art. 11 ust. 1 konwencji tokijskiej bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym definiuje się jako „czyn bezprawnego zakłócenia, przemocą lub groźbą użycia przemocy, eksploatacji statku powietrznego znajdującego się w locie, zawładnięcie takim statkiem lub objęcie nad nim kontroli, albo zamiar dokonania takiego czynu.” Sprawcą może więc być każda osoba znajdująca się na pokładzie (członek załogi, pasażer) dopuszczająca się wymienionych czynów z wykorzystaniem przemocy lub groźby jej użycia⁴⁶.

2.2. Konwencja haska⁴⁷

Konwencja haska, której przepisy stanowią rozwinięcie postanowień konwencji tokijskiej, w swym art. 1 nie tylko kwalifikuje bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym jako przestępstwo, lecz także precyzyjnie definiuje znamiona tego czynu, stanowiąc, iż „każda osoba, która na pokładzie statku powietrznego będącego w locie:

⁴³ Konwencja tokijska była pierwszym instrumentem w prawie międzynarodowym, który w bezpośredni sposób odnosił się do terroryzmu lotniczego. Ogólnym założeniem tej konwencji było zobowiązanie państw-stron do podjęcia stosownych środków prawnych wobec aktów terroryzmu lotniczego, stąd wśród kwestii uregulowanych w tej umowie znajdują się zagadnienia jurysdykcyjne, określenie uprawnień dowódcy statku powietrznego oraz zasady postępowania organów państwowych w przypadku zaistnienia bezprawnych aktów zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych oraz osób i mieniu znajdującym się na ich pokładzie. Vide: M. Marcinko, *Wybrane aspekty walki z terroryzmem w prawie międzynarodowym*, Dęblin 2008, s. 233-234.

⁴⁴ K. Wiak, *Prawnokarne środki*, s. 106.

⁴⁵ T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 30.

⁴⁶ K. Wiak, *Prawnokarne środki*, passim.

⁴⁷ W konwencji haskiej odstąpiono od tak szerokiego jak w konwencji tokijskiej wyznaczenia zakresu przedmiotowego. Pominięto wiele czynów mogących spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego, a skoncentrowano się na jednym przestępstwie, którego cechy zostały określone w art. 1. W literaturze podkreśla się, że sposób kryminalizacji zastosowany w art. 1 konwencji haskiej jest bardziej precyzyjny niż w konwencji tokijskiej i eliminuje szereg występujących w niej niedociągnięć, m.in. wśród sposobów popełnienia przestępstwa, poza przemocą i groźbą, uwzględnia inne formy zastraszenia, wprowadza pojęcie „usiłowanie” w miejsce „zamiaru” oraz rozszerza karalność na współdziałanie przestępne. Krytycznie natomiast odniesiono się do pozostawienia poza zakresem konwencji haskiej czynów osób współdziałających ze sprawcą, lecz nieznajdujących się wraz z nim na pokładzie statku powietrznego. Vide: Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 1981, s. 60.

- 1) bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy lub w każdej innej formie zastraszenia dokonuje zawładnięcia statkiem powietrznym lub przejścia kontroli nad nim albo też usiłuje popełnić taki czyn, lub
- 2) współdziała z osobą, która popełniła lub usiłuje popełnić taki czyn, popełnia przestępstwo”.

Konwencja haska w art. 2 zobowiązuje państwa-sygnatariuszy do uznania w/w czynów za przestępstwa podlegające „surowej karze”, nie określając jednak dokładniej rodzaju ani maksymalnego oraz minimalnego wymiaru grożącej za nie kary⁴⁸.

Według konwencji haskiej do znamion przedstawionych powyżej przestępstw należy:

- 1) użycie przemocy psychicznej lub fizycznej, względnie groźba jej zastosowania lub też zastosowanie jakiejkolwiek innej formy zastraszenia – jest przy tym obojętne, jakimi środkami posługuje się dana osoba, pod warunkiem, że stwarzają one rzeczywiste zagrożenie (np. broń palna, materiały wybuchowe) lub przekonanie, usprawiedliwione w danych okolicznościach, o istnieniu takiego zagrożenia (np. użycie imitacji broni palnej lub materiałów wybuchowych);
- 2) zamiar bezpośredni zawładnięcia samolotem lub wykonywania nad nimi kontroli w celu skierowania go do innego miejsca aniżeli to, które przewidziane jest w jego złożonym planie lotu;
- 3) miejsce popełnienia czynu (także przy usiłowaniu dokonania oraz przy udzieleniu pomocy) – musi być popełnione na pokładzie statku powietrznego, znajdującego się w locie⁴⁹.

2.3. Konwencja montrealaska⁵⁰

Najszerzy katalog zachowań uznanych za czyny przestępne zawiera konwencja montrealaska. Definicja czynu zabronionego, godzącego w bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, zawarta w jej art. 1 stanowi, że: „popełnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie:

- 1) dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, jeżeli czyn ten może zagrażać bezpieczeństwu tego statku powietrznego; lub
- 2) niszczy statek powietrzny będący w służbie lub powoduje jego uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do lotu lub które może stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie; lub
- 3) umieszcza lub powoduje umieszczenie w jakikolwiek sposób na statku powietrznym

⁴⁸ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 52.

⁴⁹ T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 30-31.

⁵⁰ W kolejnej uzgodnionej w ramach ICAO konwencji powtórzone zostały rozwiązania prawne dotyczące ustanowienia jurysdykcji oraz postępowania ekstradycyjnego przyjęte w konwencji haskiej. Znacznie szerzej wyznaczono jednak zakres kryminalizowanych czynów. Vide: K. Wiak, *Prawnokarne środki*, s. 110.

będącym w służbie urządzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć lub spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdolnym do lotu lub stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie; albo

- 4) niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenia nawigacyjne lub zakłóca ich działanie, jeżeli czyn taki może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w locie; lub
- 5) przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego w locie.

Popelnia także przestępstwo każda osoba, która:

- 1) usiłuje popełnić którekolwiek z przestępstw wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu; lub
- 2) współdziała z osobą, która popełnia lub usiłuje popełnić takie przestępstwo⁵¹.

W art. 3 konwencji montrealskiej sygnatariusze zobowiązani zostali do poddawania „surowym karom” wszystkich winnych popełnienia określonych w art. 1 przestępstw, lecz podobnie jak w konwencji haskiej, nie określono typu ani dolnego i górnego progu sankcji za nie grożących⁵².

2.4. Protokół uzupełniający do konwencji montrealskiej

Protokół uzupełniający rozszerza katalog czynów przestępnych zawartych w konwencji montrealskiej, wprowadzając w art. 1 nowy ustęp 1 bis, zgodnie z którym popełnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie używając jakiegokolwiek narzędzia, substancji lub broni:

- 1) 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, albo
- 2) 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 lotniczym⁵³.

⁵¹ T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 31; T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 53; K. Wiak, *Prawnokarne środki*, s. 110-111; K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawn międzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 39. Uznanie danego czynu za przestępstwo uzależnione zostało od wystąpienia określonego skutku albo możliwości stworzenia zagrożenia dla statku powietrznego. Wątpliwości co do przyjęcia takiej konstrukcji wobec zachowań polegających na niszczeniu lub uszkadzaniu lotniczych urządzeń nawigacyjnych lub zakłócaniu ich działania (art. 1 ust. 1 d) wyraził Z. Galicki, który postulował rozszerzenie zakresu przedmiotowego tych przestępstw i uniezależnienie przestępczego charakteru tych czynów z punktu widzenia prawa międzynarodowego od zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego w locie. Vide: Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy*, s. 65.

⁵² K. Wiak, *Prawnokarne środki*, s. 111.

⁵³ T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie*, s. 32.

3. Geneza i ewolucja zjawiska terroryzmu lotniczego

Druga połowa XX w. stanowi bez wątpienia początek nowej ery w stosunkach polityczno-gospodarczych świata – ery wszechobecnej globalizacji. Jej najważniejszą cechą, obok dynamicznego rozwoju technologiczno-informacyjnego, jest rozprzestrzenianie się na całym świecie swoistej „rewolucji transportu”, która otwiera drogę do szybkiego i swobodnego przepływu osób, towarów i usług w skali globalnej⁵⁴. Pośród różnych rodzajów transportu to właśnie transport lotniczy jest obecnie najbardziej perspektywicznym i dochodowym obszarem działalności handlowo-usługowej⁵⁵, gdyż umożliwia przemieszczenie w bardzo krótkim czasie ludzi i ładunków w najdalsze zakątki Ziemi. Niestety, ten pozytywny trend ma również swe negatywne strony. Lotnictwo cywilne, ze względu na swoje znaczenie dla światowej gospodarki oraz dużą wrażliwość systemową, coraz częściej staje się obiektem (zarówno celem jak i narzędziem) zainteresowania operacyjnego różnych organizacji terrorystycznych.

3.1. Początki

Historia uprowadzeń samolotów, które były pierwotną formą terroryzmu lotniczego, sięga praktycznie tak daleko jak historia lotnictwa transportowego⁵⁶. Pierwszy odnotowany przypadek porwania samolotu miał miejsce już w 1931 r., kiedy to peruwiańscy rewolucjoniści przejęli kontrolę nad samolotem pocztowym i użyli go do zrzutu ulotek propagandowych⁵⁷. Pierwszym powojennym przypadkiem uprowadzenia samolotu, według danych Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), było porwanie w 1948 r. samolotu z Macao (według innych źródeł już w 1947 r. dokonano porwania samolotu rumuńskich linii lotniczych)⁵⁸. Pomiędzy rokiem 1940 a 1950 hijacking był zjawiskiem bardzo rzadkim. W tym czasie występowały sporadyczne wypadki uprowadzeń samolotów w celu ucieczki z krajów komunistycznych Europy Wschodniej. Na początku 1960 r. podobny proceder stał się popu-

⁵⁴ J. Arasly, *Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends*, „PfP Consortium Quarterly Journal”, wiosna 2005, s. 76.

⁵⁵ Globalny przemysł lotniczy składa się z ponad 2000 linii lotniczych posługujących się ponad 23000 samolotami, które wykonują loty na ponad 3700 lotnisk. W 2011 r. na świecie linie lotnicze przewiozły 2,8 mld pasażerów oraz ponad 45 mln ton ładunków. Wzrost światowego transportu lotniczego wynosi średnio około 5%. W ciągu najbliższych 10-15 lat prognozowany jest dalszy 4-5% wzrost przewozów lotniczych na świecie, co doprowadzi do podwojenia wszystkich podróży lotniczych w tym okresie. Vide: *Fact Sheet: World Industry Statistics*, International Air Transport Association (IATA), http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/industry-stats-dec2011.pdf [10.01.2012].

⁵⁶ Pierwsze komercyjne, pasażerskie połączenia lotnicze rozpoczęto realizować w 1919 r. na trasie Londyn-Paryż. Vide: J.T. Choi, *Aviation Terrorism. Historical Survey, Perspectives and Responses*, New York 1994, s. 1.

⁵⁷ T. M. Ashwood, *Terror in the Skies*, New York 1987, s. 23.

⁵⁸ F. Rafałowski, *Niektóre aspekty ścigania piractwa powietrznego*, Warszawa, 1971, s. 9.

larny również na Kubie, gdzie dysydenci porywali samoloty, aby uciec od reżimu Fidela Castro do Stanów Zjednoczonych⁵⁹. Potem sytuacja uległa odwróceniu i kubańscy rebelianci, radykalni lewicowi Amerykanie oraz uciekający od wymiaru sprawiedliwości pospolicie przestępcy zaczęli porywać samoloty ze Stanów Zjednoczonych na Kubę⁶⁰. W 1969 r. uprowadzenia samolotów pomiędzy USA a Kubą stały się na tyle częste i uciążliwe, że rządy obu tych państw zdecydowały się podpisać umowę bilateralną dotyczącą zwalczania hijackingu, co w zasadzie rozwiązało ten problem⁶¹.

3.2. Eskalacja

Koniec lat 60-tych przyniósł niespotykaną do tej pory eskalację zjawiska terroryzmu lotniczego. Liczba porwań wzrosła dramatycznie, wiele aktów sabotażu miało miejsce w portach lotniczych oraz na pokładach samolotów⁶². Znamiennym jest tutaj sięgnięcie po metody terrorystyczne przez ugrupowania palestyńskie⁶³, co przez wielu

⁵⁹ W czasie gdy Fidel Castro doszedł do władzy, zanotowano jeszcze kilka porwań samolotów z Kuby do Stanów Zjednoczonych, jednak w połowie 1960 r. ich liczba znacznie się zmniejszyła, gdy rozmieszczono w portach lotniczych wojskowy personel bezpieczeństwa oraz wyznaczono uzbrojonych strażników na pokładach kubańskich samolotów pasażerskich. Vide: P.S. John, *Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism*, New York 1991, s. 8.

⁶⁰ Pierwsze porwanie samolotu ze Stanów Zjednoczonych na Kubę miało miejsce 1 listopada 1958 r., kiedy to czterech Kubańczyków sympatyzujących z rebelianckimi siłami Fidela Castro porwał lot z Miami do Hawany. Samolot ten rozbił się nad północną Kubą, prawdopodobnie podczas próby znalezienia kontrolowanego przez rebeliantów lądowiska. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 2-3.

⁶¹ Ibidem.

⁶² G. Illes, *New Tool of Terrorism – Airliners*, Alabama, 2002, s. 4. W 1967 r. zanotowano 15 przypadków porwań samolotów, w 1968 r. - 30, w 1969 r. zaś 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. Od 1 stycznia do 16 czerwca 1970 r. porwano 32 samoloty i dokonano 8 sabotaży w maszynach należących do 23 krajów, transportujących 1837 pasażerów 54 narodowości. Na skutek tych aktów terroru zginęło 90 pasażerów, 23 osoby zaś odniosły rany. Vide: J. Machowski, *Przestępstwo uprowadzenia cywilnego statku powietrznego w świetle międzynarodowego prawa publicznego*, „Państwo i Prawo”, nr 11/1970, s. 684-685.

⁶³ T. Aleksandrowicz, *Samoloty pod specjalnym nadzorem*, „Terroryzm”, nr 1/2008, s. 3. Argumentując zasadność tej decyzji, lider Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny dr George Habash zwracał uwagę, że przed rozpoczęciem w 1968 r. działań terrorystycznych sprawa palestyńska w ogóle nie była znana światu: „Chcieliśmy zrobić coś, co by zmusiło ludzi do zapytania: Dlaczego oni to robią? [...] Osiągnęliśmy nasz cel. Sprawa Palestyńska stała się natychmiast znana w całym świecie. [...] Uprowadzenie dużego samolotu odnosi propagandowo, medialnie większy skutek, niż zabicie w bitwie stu Izraelczyków. Przez dziesięciolecia opinia światowa nie była ani za Palestyńczykami, ani przeciwko nim. Po prostu nas ignorowała. Teraz przynajmniej świat o nas mówi”. Vide: B. Bolechów, *Terroryzm w świecie podwubiegunowym. Przewartościowania i kontynuacje*, Toruń 2002, s. 90-91; J. Gotowała, *Niepokój*

badaczy tematu uznawane jest za prawdziwy początek terroryzmu lotniczego. Pierwszy tego typu przypadek miał miejsce 22 lipca 1968 r.⁶⁴, kiedy to trzech terrorystów Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny (LFWP) porwało samolot Boeing 707 izraelskich linii lotniczych El Al, lecący z Rzymu do Tel Awiwu. Po przejściu kontroli nad lotem porywacze skierowali samolot do Algierii, która stanowiła „bezpieczną przystań” dla arabskich ekstremistów, gdzie zwolniono 26 pasażerów narodowości innej niż izraelska. Za uwolnienie pozostałych 22 izraelskich pasażerów (w tym załogi) terroryści zażądali wydania 1200 arabskich więźniów przetrzymywanych w Izraelu. Ostatecznie 1 września 1968 r. w zamian za wypuszczenie z aresztu 16 arabskich więźniów uwolniono resztę zakładników⁶⁵. Zdarzenie to stało się swego rodzaju precedensem, gdyż pokazało różnego rodzaju terrorystom, że porwania samolotów są bardzo skuteczną metodą osiągnięcia ich głównych celów, a mianowicie wywierania politycznej presji na władzach oraz skupiania uwagi światowej opinii publicznej⁶⁶.

Porwania samolotów rejsowych przez ugrupowania palestyńskie osiągnęły swoje apogeum 6 września 1970 r., kiedy to w ciągu zaledwie godziny uprowadzono cztery lecące do Nowego Jorku samoloty z kilkuset pasażerami na pokładzie⁶⁷. W trzech przypadkach porwania zakończyły się sukcesem – szwajcarski DC-8 i amerykański Boeing 707 zostały skierowane na pustynne lądowisko Dawson's Field (zlokalizowane

w powietrzu – nowe oblicze terroryzmu, [w:] *Bezpieczne niebo*, Materiały z konferencji naukowej AON, Warszawa 2002, s. 58-59.

⁶⁴ Niektóre źródła podają datę 23 lipca 1968 r., vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 308; B. Elias, *Airport*, s. 3.

⁶⁵ H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 308; B. Hoffman, *Inside Terrorism*, New York 2006, s. 63.

⁶⁶ Terroryści rozmyślnie stworzyli tu sytuację kryzysową, w której życie zakładników było bezpośrednio zagrożone, co przyczyniło się do uzyskania pozycji przewagi psychologicznej w negocjacjach, zmuszenia Izraela do podjęcia bezpośrednich rozmów i koniec końców do spełnienia postulatów porywaczy. Vide: J. Arasly, *Terrorism*, s. 76-77. Należy tutaj nadmienić, że incydent z 22 lipca 1968 r. był jedyną do tej pory udaną próbą porwania izraelskiego samolotu pasażerskiego, co biorąc pod uwagę liczbę wszystkich ataków terrorystycznych na flotę izraelskich linii lotniczych El Al (16), jest wynikiem imponującym. Osiągnięcie takiego poziomu bezpieczeństwa było możliwe dzięki bardzo szybkiej i wnikliwej analizie w/w incydentu, w wyniku której Izraelczycy dokonali radykalnych zmian w programie ochrony lotnictwa, w tym: wprowadzono intensywne przesłuchania i profilowanie pasażerów przed wejściem na pokład, prowadzenie fizycznego przeszukania osób i statków powietrznych oraz wprowadzenie uzbrojonych strażników na pokładzie każdego samolotu. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 3.

⁶⁷ K. Liedel, *Zagrożenie terroryzmem lotniczym w XXI wieku*, [w:] *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, red. A. Glen, Warszawa 2010, s. 33. 6 września 1970 r. członkowie Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny (LFWP), uzbrojeni w pistolety i granaty, porwali dwa amerykańskie samoloty – lecący z Frankfurtu Boeing 707 linii TWA i startujący z Brukseli Boeing 747 linii Pan Am oraz szwajcarski samolot DC-8 linii Swissair z Zurychu, a także próbowali uprowadzić izraelski samolot Boeing 707 linii El Al z Amsterdamu. Vide: W. Cronkite, *The Skyjacking of 1970*, All Things Considered, National Public Radio, 9.09.2003, cyt. za: B. Elias, *Airport*, s. 4; H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 312.

w pobliżu miasta Zarka w Jordanii, dawniej użytkowane przez Brytyjskie Siły Powietrzne), a Boeing 747 linii Pan Am ze względu na duże rozmiary wylądował na lotnisku w Kairze w Egipcie⁶⁸. Fiaskiem zakończyła się natomiast próba porwania izraelskiego lotu El Al, gdzie w wyniku znakomitej współpracy załogi, pasażerów i straży pokładowej zastrzelono terrorystę Patricka Arguello oraz obezwładniono jego współniczkę – Leilę Khaled. Zaraz po opanowaniu sytuacji na pokładzie samolot ten skierowano na lotnisko Heathrow w Londynie, gdzie Khaled została przekazana policji i uwięziona⁶⁹. 11 września 1970 r. większość z 310 zakładników przetrzymywanych na lądowisku Dawson's Field została przetransportowana do Omanu i następnie uwolniona. W niewoli pozostało jedynie 56 osób, wśród których byli pasażerowie narodowości żydowskiej, załogi porwanych samolotów i amerykańscy urzędnicy państwowi. 12 września 1970 r. członkowie LFWP, obawiając się próby odbicia zakładników przez antyterrorystów, wysadzili w powietrze puste samoloty stacjonujące na Dawson's Field, co miało być manifestacją ich determinacji i bezkompromisowości. Ostatecznie 30 września 1970 r., na mocy wynegocjowanego przez terrorystów porozumienia zwolniono resztę zakładników w zamian za uwolnienie Leili Khaled i kilku innych więzionych w Europie członków LFWP⁷⁰.

Nieco w cieniu porwań samolotów, które były prawdziwą plagą lat 60-tych, rozwijała się znacznie bardziej brutalna i śmiercionośna forma terroryzmu lotniczego – zamachy bombowe⁷¹. Pierwszy zanotowany przypadek podłożenia bomby na pokła-

⁶⁸ Przed lądowaniem jeden z porywaczy odpalił lont bomby, która eksplodowała w chwili po lądowaniu, tuż po przeprowadzeniu ewakuacji pasażerów i załogi, doszczętnie niszcząc samolot, co było protestem przeciwko popieraniu przez Egipt inicjatyw antyterrorystycznych USA. Vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 313.

⁶⁹ Wydarzenie to miało swoje dalsze konsekwencje, gdyż trzy dni później inni członkowie palestyńskiego ugrupowania LFWP porwali startujący z Bahrajnu samolot brytyjskich linii lotniczych BOAC i skierowali go na lądowisko Dawson's Field, co miało wymusić na rządzie brytyjskim zwolnienie z aresztu Leili Khaled, vide: *ibidem*.

⁷⁰ W badanej literaturze istnieje rozbieżność co do liczby uwolnionych członków LFWP (liczba ta wynosi odpowiednio 19, 6 i 3 osoby). Vide: T. J. Hamilton, *Last 6 Hostages Are Released; 19 Arabs Will Be Freed in Deal*, „The New York Times”, 30 września 1970; H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 313; *Dawson's Field hijackings*, http://en.wikipedia.org/wiki/Dawson%27s_Field_hijackings [24.01.2012].

⁷¹ Polegały one na podkładaniu i detonowaniu na pokładach statków powietrznych lub w obrębie portów lotniczych różnego rodzaju ładunków wybuchowych. Przyczyn nasilenia się ataków terrorystycznych z użyciem materiałów wybuchowych takich jak Semtex, RDX, C-4 należy upatrywać w ich dużej dostępności na ówczesnym czarnym rynku. Semtex na przykład w latach 70-tych był na szeroką skalę eksportowany przez Czechosłowację do państw wspierających terroryzm, takich jak Libia i Syria. Warto tu wspomnieć, że 350 gramów tego specyfiku była wystarczająca, aby wysadzić w powietrze nad szkockim Lockerbie lot Pan Am nr 103 (21 grudnia 1988 r.). Vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism and the Northwest (Delta) Flight 253 Sabotage Attempt: A New Tactic or a Form of Escalation?*, s. 5, <http://www.skyjack.co.il/pdf/Aviation-Terrorism-and-the-northwest-flight-253.pdf> [18.02.2012]. O wyjątkowej śmiercionośności tego typu zamachów świadczą również dane statystyczne: 22 zamachy bombowe, które

dzie samolotu miał miejsce już w 1933 r. w USA⁷², natomiast za pierwszy terrorystyczny zamach bombowy na samolot uważa się wysadzenie 21 lutego 1970 r. przez członków Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny szwajcarskiej maszyny lecącej z Tel-Awiwu do Zurichu⁷³. Na początku lat 70-tych kampania zamachów bombowych przeprowadzanych przez arabskie ugrupowania terrorystyczne skierowana była głównie przeciwko samolotom izraelskich linii lotniczych El Al⁷⁴, jednakże ze względu na wspieranie przez rząd USA antypalestyńskiej polityki Izraela, już w 1974 r. objęła ona swym zasięgiem również maszyny amerykańskich przewoźników⁷⁵. Lata 80-te przy-

stanowiły zaledwie 11,1% ogólnej liczby występujących w latach 1968-2004 aktów terroryzmu lotniczego (198 incydentów) przyniosły aż 1260 ofiar śmiertelnych, co stanowiło 25% wszystkich ofiar w/w incydentów (4965). Vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 133.

⁷² 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. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 16.

⁷³ H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 310. 21 lutego 1970 r. o godzinie 13.06 z portu lotniczego Zurych-Kloten wystartował w lot do stolicy Izraela samolot Convair CV-990-30A-6 szwajcarskich linii lotniczych Swissair z 47 osobami na pokładzie (38 pasażerów i 9 członków załogi). W dziewięć minut po starcie, w tylnym luku bagażowym maszyny, nastąpiła eksplozja. Wnętrze maszyny wypełnił gęsty dym, znacznie utrudniający pilotaż. Piloci podjęli próbę powrotu na lotnisko w Zurychu, lecz w wyniku utraty sterowności odrzutowiec rozbił się w lasach nieopodal Würenlingen, zabijając wszystkie 47 osób na pokładzie. Rejs nr 330 do Tel Awiwu nie był jedynym celem ataku tego dnia. Drugi ładunek wybuchowy eksplodował na pokładzie samolotu Caravella linii Austrian Airlines, odbywającego rejs z Frankfurtu do Tel Awiwu, lecz szczęśliwym trafem bomba ta została umieszczona pomiędzy grubymi plikami gazet, które znacznie osłabiły jej siłę wybuchu, co umożliwiło załodze wykonanie bezpiecznego lądowania. Vide: *Aviation Safety Network Database – Criminal Occurrence description*, <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19700221-1> [07.02.2012]; B. Elias, *Airport*, s. 17.

⁷⁴ Jednym z głośniejszych zamachów tej kampanii było podłożenie 16 sierpnia 1972 r. przez trzech mężczyzn arabskiego pochodzenia ukrytego w magnetofonie kasetowym ładunku wybuchowego z zapalnikiem barometrycznym na pokładzie samolotu Boeing 707 linii El Al. Bomba ta wybuchła wkrótce po starcie z lotniska w Rzymie, ale dzięki wyposażeniu samolotu we wzmacniane luki bagażowe o podwyższonej odporności na detonacje był on w stanie wrócić bezpiecznie do portu lotniczego. Do zamachu przyznali się członkowie Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny, vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 316. Najczęściej atakowanymi przez terrorystów liniami lotniczymi są izraelskie linie lotnicze El Al. W okresie pomiędzy 1968 a 2004 r. odnotowano aż 14 incydentów terrorystycznych na pokładzie samolotów El Al, co biorąc pod uwagę niezbyt liczną flotę (nie więcej niż 35 samolotów) jest wynikiem porażającym, vide: *ibidem*, s. 140-141.

⁷⁵ Początek serii zamachów na samoloty amerykańskie datowany jest na 8 września 1974 r., kiedy to samolot Boeing 707 linii TWA lecący na trasie Tel Aviv – Ateny – Nowy Jork, krótko po starcie z lotniska w Atenach eksplodował i rozpadł się na tysiące części w rejonie Morza Jońskiego. Wszystkie 88 osób na pokładzie, w tym 79 pasażerów i 9 członków załogi, zginęło. Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny szybko wziął na siebie odpowiedzialność za ten zamach,

niosły dramatyczny wzrost ilości udanych i nieudanych zamachów bombowych na środki transportu powietrznego, których rezultatem była niespotykana dotychczas liczba ofiar śmiertelnych⁷⁶. Dobrym przykładem ilustrującym to zjawisko są zdarzenia z 23 czerwca 1985 r., kiedy to członkowie separatystycznej sikhijskiej organizacji Babbar Khalsa umieścili bombę na pokładzie lecącego z Montrealu do New Delhi indyjskiego Boeinga 747, w wyniku wybuchu której śmierć poniosło aż 329 osób⁷⁷. Jednakże za najbardziej spektakularny zamach tego typu należy uznać eksplozję ładunku wybuchowego na pokładzie samolotu Pan Am nr 103 zaistniałą 21 grudnia 1988 r. nad miasteczkiem Lockerbie w Szkocji. Zginęło wówczas 259 pasażerów i załoga oraz 11 mieszkańców miasta, którzy ponieśli śmierć w wyniku upadku wraku samolotu na ziemię⁷⁸.

twierdząc, że jeden z ich członków umieścił ładunek wybuchowy w samolocie podczas jego międzylądowania w Atenach. Vide: *U.S.-bound Plane with 88 Crashes in Sea off Greece*, „The New York Times”, 9 września 1974, s. 73, <http://www.nytimes.com/ref/membercenter/nytarchive.html> [17.02.20012]. Ogólnie rzecz ujmując, amerykańskie linie lotnicze w krótkim czasie stały się najczęstszym obiektem ataków terrorystycznych. W okresie pomiędzy 1968 a 2004 r. wystąpiły aż 22 zamachy na samoloty z USA.

⁷⁶ 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. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 17-18.

⁷⁷ Po siedmiu godzinach lotu, ok. godz. 8:14, kiedy samolot Boeinga 747-237B linii Air India (lot nr 182) znajdował się nad Oceanem Atlantyckim u wybrzeży Irlandii, na jego pokładzie nastąpiła gwałtowna eksplozja rozrywająca kadłub maszyny na tysiące części. Wszystkie 329 osób znajdujące się na pokładzie zginęło, co czyni ten incydent najbardziej krwawym zamachem bombowym na samolot w historii. W toku późniejszego śledztwa ustalono, że ładunek wybuchowy zrobiony był z Semtexu umieszczonego w radioodtwarzaczu Sanyo. Pomimo prześwietlania bagażu promieniami rentgena na lotnisku w Montrealu bomby nie wykryto. Vide: ibidem, s. 20; H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 329-330.

⁷⁸ K. Karolczak, *Encyklopedia terroryzmu*, Warszawa 1995, s. 128. Dochodzenie prowadzone po katastrofie w Lockerbie wykazało, że bomba skonstruowana była z niewielkiej ilości materiału wybuchowego Semtex, zaopatrzonego w detonator czasowy, który zainicjował wybuch, gdy samolot osiągnął wysokość 31000 stóp. Całość zabudowana była w radiomagnetofonie Toshiba i ukryta w walizce opatrzonej skradzioną naklejką *JFK Rush*, oznaczającą, że jest to zagubiony bagaż, który jak najszybciej musi znaleźć się na lotnisku Johna F. Kennedy'ego w Nowym Jorku. Następnego dnia, walizka została nadana na lotnisku Luqa w La Valetcie i przetransportowana lotem KM 180 do Frankfurtu nad Menem, gdzie trafiła na pokład Boeinga 727 linii Pan Am lecącego do Londynu. Na lotnisku Londyn Heathrow walizka bez żadnej kontroli zawartości trafiła na pokład samolotu Pan Am nr 103 lecącego do Nowego Jorku. Odpowiedzialnością za zamach obciążono dwóch agentów libijskiego wywiadu – Abdelbaseta Ali Mohmeda Al Megrahiego i Al Amina Khalifa Fhimaha, którzy mieli go dokonać w odwecie za zbombardowanie przez Amerykanów Trypolisu i Bengazi 14 kwietnia 1986 r., gdzie

Celem zamachów terrorystycznych były nie tylko samoloty, ale także porty lotnicze. Za pierwszy zanotowany przypadek tego typu należy uznać 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 będących w drodze do samolotu. W wyniku tego zamachu jeden pasażer zginął, a 11 zostało rannych. Wszyscy trzech sprawcy ataku zostali schwytani przez policję na lotnisku⁷⁹. Podobnie wyglądał przeprowadzony 17 grudnia 1973 r. przez Organizację Wyzwolenia Palestyny atak na lotnisko w Rzymie, który przyniósł 31 ofiar śmiertelnych⁸⁰. Dwanaście lat później miały miejsce znacznie bardziej krwawe zamachy, ofiarami których byli również pasażerowie linii lotniczych El Al i Pan American. Ataki te przeprowadzone zostały niemalże równocześnie na lotniskach w Rzymie i Wiedniu. W ich wyniku śmierć poniosło 16 osób, a aż 117 zostało poważnie rannych⁸¹.

Lata siedemdziesiąte przyniosły również zupełnie nową, śmiertelnie i niezwykle niebezpieczną dla lotnictwa cywilnego taktykę działania terrorystów – atakowanie samolotów za pomocą przenośnych rakietowych zestawów przeciwlotniczych⁸²

o mało nie zginął Muammar al-Kadafi. 15 sierpnia 2003 r. rząd libijski oficjalnie wziął na siebie odpowiedzialność za zamach nad Lockerbie. Vide: *Pan Am Flight 103*, http://en.wikipedia.org/wiki/Pan_Am_Flight_103#cite_note-104 [19.02.2012]; B. Elias, *Airport*, s. 25-26; H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 334.

⁷⁹ B. M. Rubin, J. C. Rubin, *Chronologies of Modern Terrorism*, New York 2008, s. 186.

⁸⁰ Pięciu terrorystów ostrzelało z broni palnej (przemyczonej w bagażach podręcznych) pasażerów oczekujących w holu terminala na lotnisku w Rzymie, zabijając dwie osoby. Następnie za pomocą granatów zapalających zaatakowali stojący na płycie lotniska samolot Pan American 707, całkowicie go niszcząc i zabijając 29 osób, w tym 4 wyższych urzędników marokańskich i 14 Amerykanów. Kontynuacją ataku było uprowadzenie samolotu Lufthansy z 5 zakładnikami na pokładzie. Vide: *Significant Terrorist Incidents, 1961-2003: A Brief Chronology*, http://www.fas.org/irp/threat/terror_chron.html [20.02.2012]; B. M. Rubin, J. C. Rubin, *Chronologies*, s. 189; H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 318.

⁸¹ 27 grudnia 1985 r. na lotnisku Leonardo da Vinci w Rzymie czterej uzbrojeni w granaty i karabiny maszynowe napastnicy zaatakowali pasażerów stojących w kolejkach do kas biletowych linii lotniczych El Al i Pan American. W wyniku tego trwającego od dwóch do trzech minut zamachu zginęło 13 osób, a co najmniej 70 zostało rannych (trzy z ofiar to terrorystów, którzy zostali zabici w strzelaninie z funkcjonariuszami bezpieczeństwa). Kilka minut później, na lotnisku Schwechat w Wiedniu, trzech terrorystów przeprowadził podobny atak. W tłum pasażerów stojących w kolejce do odprawy na lot do Tel Awiwu zostały rzucone granaty, które eksplodując, zabiły dwie osoby i raniły 39 innych (trzecia ofiara zamachu zmarła 22 stycznia 1986 r.). Sprawcy ataku próbowali uciekać, lecz w wyniku sprawnie zorganizowanej obławy austriackiej policji udało się ująć dwóch z nich i zastrzelić trzeciego. Do organizacji tych dwóch zamachów przyznała się później Organizacja Abu Nidala (odłam Organizacji Wyzwolenia Palestyny). Vide: *16 Die in Terrorist Attacks at Rome*, „Los Angeles Times”, 27 grudnia 1985.

⁸² 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 ugrupo-

(MANPADS⁸³). Pierwszy udany zamach tego typu miał miejsce 12 lutego 1979 r. w okolicy miasta Kariba w Zimbabwie⁸⁴. 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 osób⁸⁵. Taktyka ta do dnia dzisiejszego jest regularnie stosowana przez różnego rodzaju ugrupowania terrorystyczne⁸⁶.

3.3. Cezura 11 września 2001 roku

Za apogeum terroryzmu lotniczego należy uznać przeprowadzone przez Al Kaidę zamachy na World Trade Center i Pentagon w 2001 r. W opinii znakomitej większości badaczy tematu była to największa udana operacja terrorystyczna w historii ludzkości. Rankiem 11 września 2001 r. grupa 19 porywaczy dokonała równoczesnego uprowadzenia czterech samolotów rejsowych amerykańskich linii lotniczych, po

wania Czarny Wrzesień usiłowało odpalić w stronę kołującego do startu samolotu linii El Al pocisk raketowy SA-7. Próba ta nie powiodła się. Terrorysty zostali ujęci na gorącym uczynku przez włoską policję, vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 317. Różnego rodzaju przenośne zestawy raketowe są wyjątkowo atrakcyjne dla terrorystów ze względu na ich niską cenę, dużą dostępność na czarnym rynku oraz łatwość użycia i wyjątkową skuteczność w rażeniu cywilnych samolotów, które nie posiadają systemów obrony. Vide: J. Chow [i in.], *Protecting Commercial Aviation Against the Shoulder-Fired Missile Threat*, RAND Corporation Occasional Paper, 2005, s. 1.

⁸³ MANPAD – Man Portable Air Defense System.

⁸⁴ Tuż po starcie samolot linii Air Rhodesia został trafiony pociskiem SA-7, w wyniku czego śmierć poniosło 59 osób. Zamachu dokonali terrorysty z Rewolucyjnej Armii Ludowej Zimbabwe, vide: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 322.

⁸⁵ Samolot Boeing 737 linii TAAG Angolan Airlines rozbił się trafiony pociskiem przeciwlotniczym zaraz po starcie z lotniska w Lubango w południowej Angoli. Do zamachu przyznali się terrorysty z ugrupowania UNITA (Narodowy Związek na rzecz Całkowitego Wyzwolenia Angoli). Vide: *Unita shots down TAAG 737*, „Flight International”, 19 listopada 1983, s. 1336, <http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1983/1983%20-%202088.html> [27.02.2012].

⁸⁶ 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. Vide: J.C. Whitmire, *Shoulder Launched Missiles (A.K.A. MANPADS): The Ominous Threat to Commercial Aviation*, Alabama 2006, s. 15-16. Bardzo głośnym w ostatnim czasie przypadkiem zamachu na samolot pasażerski z użyciem MANPADS był przeprowadzony 28 listopada 2002 r. przez członków Al Kaidy atak na samolot Boeing 757-300 czarterowych linii Arkia Airlines, startujący z lotniska w Mombassie w Kenii. Terrorysty rozmieszczeni po obu stronach pasa startowego odpalili w kierunku izraelskiego samolotu (261 pasażerów i 10 członków załogi na pokładzie) kilka pocisków Strela-2M (SA-7b Mod 1 Graal), lecz chybiły one celu (prawdopodobnie z powodu zbyt niskiego pułapu lotu maszyny). Vide: D. A. Kuhn, *Mombassa Attack Highlights Increasing MANPADS Threat*, Jane’s „Intelligence Review”, 1 lutego 2003.

czym trzy z nich celowo rozbito na obiektach naziemnych – dwa na budynkach World Trade Center w Nowym Jorku i jeden na Pentagonie w Waszyngtonie. Czwarta maszyna mająca prawdopodobnie uderzyć w Białą Dom lub Kapitol nie dotarła do celu i rozbiła się na polach Pensylwanii (ok. 15 min. lotu od Waszyngtonu)⁸⁷. Bezpośrednio w wyniku zamachów zginęło 2977 osób (246 pasażerów samolotów, 2606 osób przebywających w WTC i 125 osób przebywających w Pentagonie)⁸⁸.

Ataki terrorystyczne z 11 września 2001 r. zapisały się na stałe w annałach współczesnej historii jako początek nowej ery terroryzmu – terroryzmu masowych ofiar. Stało się tak za sprawą kilku specyficznych, niespotykanych dotychczas cech, jakimi charakteryzował się ten akt terroryzmu, a mianowicie:

- **skala zamachu** – po raz pierwszy w historii przeprowadzono tak szeroko zakrojone, skomplikowane organizacyjnie oraz logistycznie ataki terrorystyczne⁸⁹;
- **nowatorstwo formy zamachu** – porwano symultanicznie cztery samoloty, które zostały użyte jako latające, sterowane bomby⁹⁰, samoloty te posłużyły do ataków

⁸⁷ We wtorek rano, 11 września 2001 r., cztery zespoły porywaczy, wyszkolonych przez Al Kaidę, kierowane przez Mohammeda Atta, posiadające w swych składach przeszkolonych pilotów, dokonały symultanicznych porwań samolotów będących w trakcie zaplanowanych transkontynentalnych rejsów ze Wschodniego Wybrzeża USA do Kalifornii: lot 11 linii American Airlines (Boeing 767), na trasie z Bostonu do Los Angeles, lot 175 linii United (Boeing 767) także na trasie z Bostonu do Los Angeles, lot 77 linii American Airlines (Boeing 757) na trasie z lotniska Dulles w Wirginii do Los Angeles oraz lot 93 linii United (Boeing 757) na trasie z Newark, New Jersey do San Francisco. W przeciwieństwie do trzech pierwszych maszyn, pasażerowie lotu 93 linii United podjęli próbę przejęcia samolotu z rąk porywaczy, w efekcie czego rozbił się on na farmie w pobliżu miejscowości Shanksville w Pensylwanii, nie osiągając zamierzonego celu, jakim był Kapitol lub Białą Dom. Vide: *The 9/11 Commission Report*, National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, U.S. Government Printing Office, 22.07.2004, s. 1-14.

⁸⁸ *September 11 attacks*, http://en.wikipedia.org/wiki/September_11_attacks [07.03.2012].

⁸⁹ Imponujący jest tu bardzo wysoki poziom organizacji działań, począwszy od fazy planowania i przygotowania operacji (pierwsze ostrzeżenia o możliwości wystąpienia na terenie USA symultanicznych porwań samolotów CIA przekazywała rządowi w 1998 r., czyli już 3 lata przed atakami, od początku 2000 r. 4 członków Al Kaidy rozpoczęło kurs pilotażu w różnych częściach USA), na wyjątkowo sprawnej koordynacji i synchronizacji ataków skończywszy (symultaniczne porwanie 4 samolotów przez 19 terrorystów podzielonych na 4 zespoły). Vide: B. Elias, *Airport*, s. 45-50. Jednymi z nielicznych przykładów udanych zamachów terrorystycznych o podobnym poziomie zaawansowania organizacyjnego są ataki w Bombaju z 12 marca 1993 r., gdzie w wyniku eksplozji 10 samochodów-pułapek zginęło blisko 300 osób, a ponad 700 zostało poważnie rannych, oraz porwania na Dawson's Field z 6 września 1970 r. Vide: C. W. Dugger, *Victims of '93 Bombay Terror Wary of U.S. Motives*, „New York Times”, 24 września 2001; B. Hoffman, *Rethinking Terrorism and Counterterrorism Since 9/11*, „Studies in Conflict & Terrorism”, nr 25, 2002, s. 304.

⁹⁰ Ilość energii potencjalnej skumulowanej w paliwie dwóch w pełni zatankowanych samolotów, które uderzyły w budynki WTC, odpowiadała wybuchowi 240 ton trotylu, vide: G. Gugliotta, *Physics of Disaster*, „Washington Post”, 26 listopada 2001, s. A13. Dla porównania

zarówno na cele cywilne (WTC), siedziby najwyższych władz państwowych (Kapitol lub Biały Dom), jak i na obiekty wojskowe (Pentagon). Było to pierwsze w historii udane wykorzystanie przez terrorystów porwanego samolotu do przeprowadzenia zamachu samobójczego⁹¹;

- **motywy zamachu** – przyczyn wystąpienia tego ataku należy upatrywać w narastających antagonizmach społeczno-religijnych, urastających do rozmiarów „świętej wojny” pomiędzy zapóźnionym i zubożałym światem fanatycznych wyznawców islamu a nowoczesną, świecką i konsumpcyjną kulturą Zachodu, której synonimem są Stany Zjednoczone⁹². Nastąpiła tu swoista transformacja, ponieważ wcześniejsze przejawy terroryzmu lotniczego miały zazwyczaj motywacje etniczno-narodowe, u podstaw których leżą tendencje separatystyczne ugrupowań terrorystycznych, gdzie celem jest uzyskanie niezależności od jakiegoś państwa lub dążenie do autonomii⁹³;

najmniejszy ładunek jądrowy będący na uzbrojeniu sił zbrojnych USA posiada moc 20 ton trotylu. Vide: *Complete List of All U.S. Nuclear Weapons*, <http://nuclearweaponarchive.org/Usa/Weapons/Allbombs.html> [14.03.2012]. Dodatkowym czynnikiem niszczącym była tu energia kinetyczna lecącego z prędkością ok. 850 km/h samolotu o masie ok. 130 ton, która zamieniła go w gigantyczny pocisk z głowicą kumulacyjną, wbijający się najpierw w budynek osłabiając jego strukturę, aby zaraz potem nastąpiła eksplozja zgromadzonego w zbiornikach paliwa. Szacuje się, że całkowita energia uwolniona podczas ataków na WTC odpowiadała wybuchowi około 1700 ton trotylu, vide: P. A. Karber, *Re-Constructing Global Aviation in an Era of the „Civil Aircraft as a Weapon of Destruction”*, „Harvard Journal of Law & Public Policy”, t. 25, nr 2/2002, s. 782.

⁹¹ Pierwszą zanotowaną próbą wykorzystania samolotu do przeprowadzenia ataku samobójczego było porwanie 24 grudnia 1994 r. przez członków algierskiego ugrupowania islamskiego GIA samolotu linii Air France, który miał zostać rozbity na Wieży Eiffła w Paryżu. Hipotezę tę potwierdza fakt, że terroryści zażądali podczas międzylądowania w Marsylii zatankowania samolotu aż 27 tonami paliwa, podczas gdy już 1/3 tej ilości wystarczy, aby dolecieć do Paryża. Ponadto jeden z liderów ugrupowania GIA oświadczył w późniejszym wystąpieniu, że celem tego zamachu było właśnie zniszczenie Wieży Eiffła. Ostatecznie dzięki bardzo udanej akcji francuskich antyterrorystów udaremniono ten zamach. Vide: B. Hoffmann, *Aviation Security and Terrorism: An Analysis of Potential Threat to Air Cargo Integrators*, [w:] *Aviation Terrorism and Security*, red. P. Wilkinson, B. M. Jenkins, London 1999, s. 54-69; *The 9/11 Commission Report*, s. 345.

⁹² O. Einav, *Understanding Aviation Terrorism: the Events of 11 September 2001 Confirmed the Existence of a New Type of Terrorism, Inaugurating an Era that is Fundamentally Different from Pre-9/11*, „Interavia Business & Technology”, 1 marca 2003, s. 34-37. Więcej na temat motywów społeczno-religijnych terroryzmu vide: B. R. Barber, *Jihad contra McŚwiat*, Warszawa 1997; G. Ritzer, *Mcdonaldyzacja społeczeństwa*, Warszawa 1997; S. P. Huntington, *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*, Warszawa 2006.

⁹³ W. Dielt, K. Hirschmann, R. Tophoven, *Terroryzm*, Warszawa 2012, s. 31-32. Dążenia do uzyskania autonomii są wiodącym motywem porwań i zamachów bombowych na samoloty przeprowadzonych w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych przez organizacje palestyńskie (np. Organizacja Wyzwolenia Palestyny, Hezbollah, Czarny Wrzesień) oraz ugrupowania terrorystyczne ze Sri Lanki (Tamiłskie Tygrysy) i z Indii (Sikhijaska organizacja Babbar Khalsa).

- **cel instrumentalny zamachu** – zastosowana taktyka stanowi niezaprzeczalny dowód na to, że bezpośrednim celem terrorystów, stanowiącym środek techniczny realizacji celu głównego⁹⁴, już na etapie planowania i organizacji zamachu było zabicie jak największej liczby przypadkowych ludzi. Miało to maksymalnie wzmocnić efekt zastraszenia, zburzyć zachodni, liberalno-demokratyczny ład społeczny, oparty na poczuciu bezpieczeństwa, wolności, poszanowaniu praw i zaufaniu obywatela do państwa⁹⁵. Również na tym polu nastąpiła transformacja, gdyż bezpośrednim celem uprowadzeń samolotów z lat 1960 – 1980 było, obok wzbudzenia zainteresowania światowej opinii publicznej, wynegocjowanie określonych ustępstw (np. zwolnienie więźniów) w zamian za uwolnienie zakładników⁹⁶.
- **konsekwencje zamachu** – ataki z 11 września odcisnęły swoje piętno w niemal każdej dziedzinie współczesnego życia, jednakże szczególnie widoczne są ich ogólnoswiatowe polityczne, ekonomiczne i społeczne konsekwencje. Najpoważniejszym następstwem w dziedzinie stosunków międzynarodowych było ogłoszenie przez prezydenta USA Georga W. Busha „wojny z terroryzmem”⁹⁷ i rozpoczęcie operacji militarnej w Afganistanie⁹⁸. Polityka wewnętrzna USA również uległa

⁹⁴ Głównym, podstawowym, definicyjnym celem każdego aktu terroryzmu jest „wzbudzenie strachu i zdobycie za jego pomocą dominacji oraz kontroli nad wyselekcjonowaną grupą obserwatorów”. Vide: K. Indeck, *Prawo karne wobec terroryzmu i aktu terrorystycznego*, Łódź 1998, s. 28.

⁹⁵ Reakcja państwa na zagrożenia terrorystyczne niejako z definicji narusza zasady liberalnego państwa demokratycznego. W stosunkach wewnętrznych powoduje to wzrost nie tylko różnego rodzaju zabezpieczeń i kontroli życia obywatela, lecz także ograniczenie prawa do prywatności i praw obywatelskich, vide: T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, s. 39-40.

⁹⁶ H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 200-203. Potwierdza to również wywiad przeprowadzony z jedną z najsłynniejszych palestyńskich terrorystek – Leilą Khaled, która w odpowiedzi na pytanie o cel uprowadzeń samolotów oświadczyła: „Celem było uwolnienie zakładników i zwrócenie uwagi światowej opinii publicznej na sprawę Palestyny [...] Miałam rozkazy porwać samolot, a nie wysadzić go w powietrze. Nie jestem pilotem Kamikadze. Szanuję ludzkie życie. Jeśli chciałabym wysadzić samolot, nikt nie mógłby temu zapobiec”. Vide: S. Abdallah, *Palestinian Leila Khaled*, „The Washington Times”, 21 lipca 2003; L. Khaled, *My People Shall Live*, London 1973, s. 128.

⁹⁷ Pojęcie „wojna z terroryzmem” posiada tu znacznie szersze niż sformułowane przez Carla von Clausewitza pojęcie wojny, bo obejmuje poza typową operacją militarną także walkę narzędziami politycznymi, prawnymi, gospodarczymi, a nawet ideologicznymi. Strategia ta bliższa jest koncepcji wojny Sun Tzu, a więc zintegrowanego wykorzystania wszystkich środków, jakie są w dyspozycji strony wojującej, co bardziej odpowiada asymetrycznemu charakterowi zagrożenia. Vide: *What is the War on Terrorism?*, The White House, <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/infocus/nationalsecurity/faq-what.html> [20.03.1012]; Chairman of the Joint Chiefs of Staff, *National Military Strategic Plan for the War on Terrorism*, Washington 2006; T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, s. 47.

⁹⁸ Jest to pierwszy w historii przypadek, kiedy zamach terrorystyczny został potraktowany jako bezpośrednia przyczyna rozpoczęcia wojny. Dotychczas wojnę można było wypowiedzieć

dużym zmianom: rząd przeszedł największą w historii restrukturyzację, stworzono Departament Bezpieczeństwa Krajowego⁹⁹. Ataki z 11 września miały także znaczący wpływ na globalną, a przede wszystkim amerykańską sytuację gospodarczo-ekonomiczną¹⁰⁰, ponieważ spowodowały zapaść w sektorze międzynarodowego transportu lotniczego¹⁰¹. Jej skutki najbardziej dotknęły USA, gdzie przewozy spadły z 9 do 7,5 miliona pasażerów na tydzień, dochód krajowych linii lotniczych zmalał więcej niż o jedną trzecią¹⁰², a wiele z nich stało przed widmem bankructwa¹⁰³. W efekcie tego ogólnoswiatowego kryzysu branży lotniczej zwolniono ok. 400 tysięcy pracowników¹⁰⁴. Bardzo szerokie są również społeczne konsekwencje zamachów z 11 września. Najważniejszą zmianą, jaka nastąpiła w wyniku tych ataków jest rozpoczęcie ewolucji społeczeństw zachodnich od społeczeństw dobrobytu w kierunku społeczeństw ryzyka lub, jak bardziej dosadnie określają to niektórzy badacze, społeczeństw strachu¹⁰⁵.

tylko państwu, a nie jak w tym przypadku niepaństwowej organizacji terrorystycznej o charakterze sieciowym, vide: T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, s. 40-41.

⁹⁹ Głównym powodem utworzenia Departamentu Bezpieczeństwa Krajowego (United States Department of Homeland Security) oprócz ataków terrorystycznych z 11 września był brak koordynacji między agencjami wywiadowczymi i bezpieczeństwa, m.in. CIA, NSA, FBI, oraz policją stanową i departamentami policji miejskiej, straży granicznej Stanów Zjednoczonych itd., co utrudniało przekaz ważnych informacji do odpowiednich struktur w rządzie. Vide: *United States Department of Homeland Security*, http://en.wikipedia.org/wiki/United_States_Department_of_Homeland_Security [21.03.2012].

¹⁰⁰ Vide: G. Makinen, *The Economic Effects of 9/11: A Retrospective Assessment*, Congressional Research Service, The Library of Congress, 27.09.2002, <http://www.fas.org/irp/crs/RL31617.pdf> [23.03.2012].

¹⁰¹ Szacuje się, że straty, jakie poniosły międzynarodowe przedsiębiorstwa lotnicze wyniosły odpowiednio: 11,8 mld dol. w ostatnim kwartale 2001 r., 4,9 mld dol. w 2002 r., 2,8 mld dol. w 2003 r., 4,8 mld dol. w 2004 r. i 3,2 mld dol. w 2005 r., vide: J. Wallace, *Airlines Worldwide Set to Lose \$ 3 Billion this Year*, „Seattle Post-Intelligencer”, 6 czerwca 2006, cyt. za: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 88-89.

¹⁰² *US Majors' Domestic Revenues Plunged in October*, „Air Transport World: News & Co”, 27 listopada 2001, cyt. za: P. A. Karber, *Re-Constructing*, s. 781-782.

¹⁰³ A. Ghobrial, W. A. Irvin, *Combating Air Terrorism: Some Implications to the Aviation Industry*, „Journal of Air Transportation”, nr 3, 2004, s. 70.

¹⁰⁴ *Experts at UN-Backed Meeting Urge Measures to Shore up Struggling Airline Industry*, „U.N. News Service”, 25 stycznia 2002, cyt. za: P. A. Karber, *Re-Constructing*, s. 782.

¹⁰⁵ Vide: F. Furedi, *Culture of Fear: Risk-taking and the Morality of Low Expectations*, Londyn 1997, cyt. za: K. Liedel, *Zagrożenie terroryzmem lotniczym w XXI wieku*, [w:] *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, red. A. Glen, Warszawa 2010, s. 34. Społeczeństwa strachu, w odróżnieniu od społeczeństw dobrobytu, funkcjonują w ramach procesów defensywnych zamiast procesów ofensywnych, prowadzących do rozwoju i postępu. Inwestycje w systemy bezpieczeństwa, choć niezbędne, wymagają szczególnej alokacji środków, a tym samym uniemożliwiają inne inwestycje. Jednostki funkcjonujące w społeczeństwach strachu to jednostki, które pozbawione zostają jednego z najważniejszych praw człowieka, tj. prawa do życia bez lęku. Poczucie zagrożenia, subiektywne wrażenie braku pewności

4. XXI wiek – era terroryzmu masowych ofiar

Zamachy z 11 września 2001 r. nie były pierwszą ani ostatnią próbą wykorzystania przez terrorystów wyjątkowo wrażliwego na wszelkiego rodzaju ingerencje lotnictwa cywilnego do realizacji swoich celów strategicznych¹⁰⁶. O ile w latach 1960-1980 szczególnie narażone na ataki były linie lotnicze Izraela i USA, to po 2001 r. zagrożenie terrorystyczne rozlało się również na państwa europejskie aktywnie wspierające wojnę z terroryzmem¹⁰⁷.

Za protoplastę ataków z 11 września 2001 r. uznaje się ostatecznie niezrealizowany spisak o kryptonimie „Bojinka”. Była to pierwsza w historii, zakrojona na tak wielką skalę kampania terrorystyczna, której autorem był Khalid Sheikh Mohammad¹⁰⁸, a głównym wykonawcą jego brat Ramzi Yousef¹⁰⁹. Pierwsza faza tej operacji zakładała przeprowadzenie zamachów na prezydenta USA Billa Clintona i na papieża Jana Pawła II w czasie ich wizyt na Filipinach w 1995 r.¹¹⁰ oraz podłożenie ładunków wybuchowych¹¹¹ na pokładach aż 12 samolotów lecących z Azji do USA i wysadzenie ich nad Pacyfikiem¹¹². Szacowano, że w przypadku pełnego powodzenia zamachy te

i stabilizacji to tylko niektóre z długofalowych konsekwencji psychologicznych zagrożeń terroryzmem lotniczym.

¹⁰⁶ W szczególności bliskowschodnie ugrupowania terrorystyczne upodobały sobie, już od 1960 r., atakowanie międzynarodowego lotnictwa cywilnego, włączając w to zarówno porwania, jak i ataki bombowe na samoloty. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 45.

¹⁰⁷ Ibidem, s. 86. Dowodzi temu znaczny wzrost aktywności islamskich ugrupowań terrorystycznych w Wielkiej Brytanii, Francji i Hiszpanii.

¹⁰⁸ Khalid Sheikh Mohammad – pomysłodawca i główny organizator zamachów na World Trade Center z 1993 r. oraz z 11 września 2001 r. Brał także czynny udział w planowaniu innych operacji terrorystycznych Al Kaidy, np. zamachu na wyspie Bali, zamachu bombowego shoe bombera. Vide: *The 9/11 Commission Report*, s. 147-150.

¹⁰⁹ Ramzi Yousef – Pakistańczyk, absolwent Oxfordu, ekspert od materiałów wybuchowych, odpowiedzialny za realizację zamachu na WTC w 1993 r. oraz operacji „Bojinka”. Schwytany i skazany w 1997 r. w USA na karę podwójnego dożywocia, vide: http://en.wikipedia.org/wiki/Ramzi_Yousef [26.03.2012].

¹¹⁰ W pierwszym przypadku planowano użyć samolotu do zbombardowania kolumny prezydenckich samochodów, w drugim przypadku samolot miał posłużyć do samobójczego ataku na zgromadzenie wiernych podczas papieskiej audiencji, vide: J. Harrison, *International Aviation and Terrorism. Evolving Threat, Evolving Security*, Routledge 2009, s. 116.

¹¹¹ Ładunek wybuchowy skonstruowany został na bazie płynnej nitrogliceryny przemycanej na pokład samolotu w butelce po płynie do szkieł kontaktowych i zapalnika z zegarka elektronicznego. W opinii większości ekspertów tego typu bomba była praktycznie niemożliwa do wykrycia przez służby lotniskowe, vide: ibidem, s. 62.

¹¹² Aby sprawdzić możliwość przeprowadzenia tego typu operacji, 11 grudnia 1994 r. Ramzi Yousef przemieścił na pokład samolotu Boeing 747 linii Philippine Airlines Improvised ładunek wybuchowy, który umieścił pod fotelem znajdującym się centralnie nad głównym zbiornikiem paliwa. Bomba wybuchła 4 godz. później, zabijając jednego, a raniąc dziesięć

mogłyby przynieść ponad 5000 ofiar śmiertelnych¹¹³. Druga faza tej operacji miała być przeprowadzona na terytorium USA. Posługując się wypełnionymi materiałami wybuchowymi samolotami turystycznymi lub porwanymi samolotami pasażerskimi, terroryści planowali zaatakować z powietrza między innymi kwaterę główną CIA w Langley oraz drapacze chmur w Chicago, Bostonie i San Francisco. Ostatecznie cały spisek został zdemaskowany przez przypadek 6 stycznia 1995 r. (tylko sześć dni przed planowaną wizytą papieża na Filipinach), kiedy apartament, w którym terroryści przygotowywali materiały wybuchowe, stanął w płomieniach¹¹⁴.

Operacja „Bojinka” była zaledwie początkiem wielkiej, zaplanowanej przez Al Kaidę, ofensywy terrorystycznej¹¹⁵ skierowanej przeciwko USA i większości krajów Unii Europejskiej¹¹⁶. Należy wymienić tu chociażby próbę podłożenia ładunku wybuchowego w terminalu pasażerskim międzynarodowego lotniska w Los Angeles podczas Sylwestra 1999/2000 r.¹¹⁷, próby organizacji bliźniaczo podobnych do zamachów z 11 września spisków, mających na celu rozbić porwanych wcześniej samolo-

ciu pasażerów, lecz jej moc była niewystarczająca, aby zniszczyć samolot. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 43.

¹¹³ J. Harrison, *International*, s. 62. Inne źródła podają liczbę 4000 ofiar, vide: P. Wilkinson, *Enhancing Global Aviation Security?*, [w:] *Aviation Terrorism and Security*, s. 153.

¹¹⁴ S. Reeve, *The new jackals: Ramzi Yousef, Osama Bin Laden and the future of terrorism*, Boston 1999, s. 90-91; *The 9/11 Commission Report*, s. 336, 468; B. Elias, *Airport*, s. 42-43; J. Harrison, *International*, s. 116. W spalonym apartamencie filipińscy funkcjonariusze odnaleźli instrukcje i materiały do budowy bomb oraz należący do Ramziego Yousefa laptop, na dyskach którego odkryto zakodowane plany operacji „Bojinka”.

¹¹⁵ Od czasu zamachów 11 września 2001 r. do października 2005 r. amerykańskie i europejskie służby specjalne udaremniły wspólnie aż 10 planowanych przez Al Kaidę ataków terrorystycznych, vide: P. Baker, S. B. Glasser, *Bush Says 10 Plots by Al Qaeda Were Foiled*, „The Washington Post”, 7 października 2005.

¹¹⁶ 23 sierpnia 1996 r. przebywający na terenie Afganistanu lider nowopowstałej organizacji terrorystycznej Al Kaida – Osama bin Laden, ogłosił fatwę, wzywającą muzułmanów do „świętej wojny” z USA i innymi państwami wspierającymi Izrael. Krótco po tym zdarzeniu do bin Ladena dołączył Khalid Sheikh Mohammad – główny architekt zamachów terrorystycznych na USA, w tym tzw. operacji samolotowych, vide: L. Wright, *The Looming Tower: Al Qaeda and the Road to 9/11*, New York 2006, s. 236.

¹¹⁷ Był to jeden z elementów większej operacji terrorystycznej Al Kaidy, obejmującej również ataki bombowe w kilku kurortach wypoczynkowych w Jordanii oraz atak na stacjonujący w porcie w Jemenie amerykański niszczyciel *USS The Sullivans*, vide: B. Elias, *Airport*, s. 47. Zamach bombowy na lotnisko Los Angeles (LAX) został zdemaskowany 14 grudnia 1999 r., kiedy jego organizator, Algierczyk, członek Al Kaidy – Ahmed Ressay – został aresztowany podczas próby wjazdu na teren USA z Kanady. Amerykańscy celnicy, zaniepokojeni nerwowym zachowaniem Ressay, dokonali przeszukania jego samochodu, podczas którego znaleźli ukrytą w bagażniku nitroglicerynę oraz 4 zapalniki czasowe. Vide: United States Court of Appeals, *United States v. Ressay*, Wyrok Sądu Apelacyjnego USA z dnia 02.02.2010, www.nefafoundation.org/miscellaneous/US_v_Ressay_9thcircuitappeals0210.pdf [01.04.2012].

tów pasażerskich na budynku Library Tower w Los Angeles (2002 r.)¹¹⁸ i na bliżej nieokreślonych obiektach na wschodnim wybrzeżu USA (2003 r.)¹¹⁹, czy też próbę wysadzenia w powietrze składów paliwowych na lotnisku JFK w Nowym Jorku (2007 r.)¹²⁰.

5. Dlaczego lotnictwo cywilne jest tak atrakcyjnym celem dla terrorystów?

Przytoczone powyżej, bardzo liczne przypadki porwań, zamachów bombowych i prób zestrzeleń samolotów pasażerskich oraz ataków na inne elementy systemu międzynarodowego transportu powietrznego w sposób jednoznaczny dowodzą, że lotnictwo cywilne stanowi wymarzony wprost cel dla różnego rodzaju terrorystów i ekstremistów politycznych. Potwierdzeniem tej tezy są również słowa założyciela Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny i jednego z prekursorów hijackingu, George'a Habasha, który powiedział, że „porwanie jednego samolotu przynosi większy skutek propagandowo-medialny niż zabicie w bitwie setki Izraelczyków”¹²¹. Sentencja ta nie uległa dewaluacji do dziś dzień, o czym świadczy wyjątkowo mocna fiksjacja przywódców Al Kaidy na atakowaniu celów lotniczych¹²².

Fakt, że lotnictwo jest obecnie jednym z najbardziej popularnych celów zamachów terrorystycznych, stanowi wypadkową kilku kluczowych czynników:

- Po pierwsze, cel ten spełnia kryterium medialności¹²³, które jest bez wątpienia najistotniejszą determinantą braną pod uwagę w procesie planowania i organizowania zamachu. Katastrofy lotnicze od zawsze cieszyły się dużym zainteresowaniem mediów, co gwarantuje terrorystom szerokie grono odbiorców ich przesłania. Znamiennym przykładem potwierdzającym tę tezę jest reakcja mediów na zamachy

¹¹⁸ Co potwierdził podczas przesłuchań w bazie Guantanamo ich główny organizator i sponsor – Khalid Sheikh Mohammad, Vide: White House Press Release, *Press Briefing on the West Coast Terrorist Plot by Frances Fragos Townsend, Assistant to the President for Homeland Security and Counterterrorism*, 09.02.2006, http://www.nefafoundation.org/miscellaneous/WestCoast/Townsend_02-09-2006.pdf [02.04.2012].

¹¹⁹ Vide: White House Press Release, *Fact Sheet: Combating Terrorism Worldwide*, 06.08.2007, <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2007/08/20070806-1.html> [02.04.2012].

¹²⁰ A. Faiola, S. Mufson, *N.Y. Airport Target of Plot, Officials Say*, „The Washington Post”, 3 czerwca 2007.

¹²¹ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – nowe oblicze terroryzmu*, [w:] *Bezpieczne niebo*, Materiały z konferencji naukowej AON, Warszawa 2002, s. 58-59.

¹²² Wystarczy przytoczyć tu choćby zamachy z 11 września 2001 r., nieudany spisek „Bojinka”, zamach „shoe bombera” czy wreszcie zamach bombowy na samoloty z Wielkiej Brytanii do USA, vide: B. Elias, *Airport*, s. 91.

¹²³ Zamach terrorystyczny musi być medialny, wystarczająco spektakularny, aby przyciągnął uwagę światowych mediów przez jak najdłuższy czas, a za ich pośrednictwem – światowej opinii publicznej. Śmierć ludzi i szkody materialne są niezbędne w celu wywołania psychozy strachu, przekonania, że nikt i nigdzie nie jest bezpieczny, że terroryści mogą uderzyć w każdy cel. Vide: T. Aleksandrowicz, *Euro 2012 jako zagrożenie – łyżka dziegciu w beczce euforii*, [w:] *EURO 2012. Mistrzostwa Europy w cieniu terroryzmu*, red. K. Liedel, Warszawa 2007.

z 11 września 2001 r. Pierwsza informacja o atakach została podana w telewizji ABC o godzinie 8.51 – zaledwie sześć minut po uderzeniu samolotu w północną wieżę WTC. Już o 8.54 pojawiła się pierwsza relacja korespondenta ABC tuż spod walących się wieżowców, a o 9.02 przerwano emitowany program, aby na żywo relacjonować wydarzenia z miejsca zamachu (transmisja trwała bez przerwy przez 91 godzin). Podobnie jak ABC swoje ramówki zerwały wszystkie największe stacje telewizyjne USA. Również prasa amerykańska aktywnie uczestniczyła we wrześniowych wydarzeniach. Gazety pełne były relacji z Nowego Jorku i Waszyngtonu, a kontekst ataków widoczny był w niemal każdym artykule przez kolejne trzy miesiące¹²⁴. Ataki z 11 września stały się także najpopularniejszym hasłem wyszukiwanym w Internecie. Alternatywny, pozbawiony cenzury, inny niż prezentowany przez tradycyjne środki masowego przekazu sposób prezentowania zaistniałych wydarzeń przyciągnął spragnioną nowych wątków widownię¹²⁵.

- Po drugie, samoloty w barwach narodowych przewoźników mają dla terrorystów znaczenie symboliczne – oznaczają, podobnie jak ambasad, państwo pochodzenia operatora. Atakując samolot, terrorysta atakuje wrogi kraj¹²⁶. Linie lotnicze zawsze kojarzone będą z krajem pochodzenia operatora. W większości przypadków nawet ich nazwy zawierają akcenty narodowe, np. Air France, Air Canada, Egypt Air, Swiss Air, British Airways, American Airlines, Pan American, Air America, itp. Sam terroryzm i jego korzenie mają również wymiar symboliczny – zamachy nie są tutaj celem głównym, lecz służą jako swoisty nośnik przekazu, mający zwrócić uwagę opinii publicznej na dany problem i wymusić określone działania. Każda, nawet udaremniona, próba porwania lub wysadzenia w powietrze samolotu poważnie dyskredytuje państwo jego pochodzenia, gdyż pokazuje, że nie jest ono w stanie skutecznie chronić swych obywateli¹²⁷.
- Po trzecie, przeprowadzenie ataku terrorystycznego na samolot jest z organizacyjnego punktu widzenia względnie proste. Urowadzenie samolotu nie wymaga specjalistycznego przygotowania ani wyposażenia. Jak pokazuje historia, porwania zazwyczaj dokonywane były przez małe, 2-4 osobowe grupy terrorystów, uzbrojonych w łatwą do pozyskania i ukrycia broń (niekoniecznie palną). Do opanowania samolotu może wystarczyć użycie siły fizycznej lub prostych przedmiotów codziennego użytku, o czym świadczy przykład zamachów z 11 września 2001 r., podczas których załogi sterroryzowane zostały za pomocą zwyczajnych noży

¹²⁴ P. Krzysiek, R. Miszczuk, *Środki masowego przekazu po 11 września 2001 roku*, [w:] *Oblicza współczesnego terroryzmu*, red. K. Kowalczyk, W. Wróblewski, Toruń 2006, s. 138-139.

¹²⁵ S. Allen, *Reweaving the Internet: online news of September 11*, [w:] *Journalism after September 11*, red. B. Zelizer, S. Allen, Nowy Jork 2002, s. 119-140.

¹²⁶ Istotę tej myśli oddaje wypowiedź byłego wiceprezydenta USA, Ala Gore: „Kiedy terroryści atakują amerykański samolot, atakują Stany Zjednoczone”, vide: R. Wallis, *How safe are our skies? – Assessing the Airlines Response to Terrorism*, London 2003, s. 11.

¹²⁷ J. Harrison, *International*, s. 49-50.

oraz wysuwanych skalpeli do cięcia kartonu¹²⁸. Angażując stosunkowo niewielkie siły i środki, porywacze zyskują kontrolę nad wartością kilkaset milionów dolarów, wypełnioną bezbronnymi zakładnikami maszyną, i co ważniejsze, możliwość znalezienia się w centrum zainteresowania światowych mass mediów¹²⁹. Wysadzenie w powietrze samolotu wiąże się już z koniecznością zaangażowania co najmniej jednego wysokiej klasy specjalisty, który przygotuje bombę, lecz samo podłożenie i detonacja ładunku może odbyć się bez niczyjego udziału¹³⁰. Jeszcze łatwiej jest zestrzelić cywilny samolot za pomocą ręcznego przenośnego zestawu przeciwlotniczego (MANPAD), który można nabyć na czarnym rynku już za kilka setek dolarów¹³¹.

- Po czwarte, ekonomiczne konsekwencje ataków terrorystycznych na systemy transportu lotniczego są bardzo szerokie i dotkliwe. Obejmują one nie tylko bezpośrednie koszty związane ze zniszczeniem samolotu oraz z odszkodowaniami dla rodzin ofiar¹³², ale także straty poniesione przez podróżnych i przedsiębiorstwa lotnicze z tytułu kilkudniowego wstrzymania (tak jak to miało miejsce po zamachach na WTC) lub ograniczenia operacji lotniczych oraz ich późniejsze straty z tytułu zmniejszonego popytu na transport lotniczy i usługi z nim powiązane¹³³. Do tego należy dodać także koszty usunięcia ewentualnych zniszczeń infrastruktury naziemnej oraz koszty związane z koniecznością usprawnienia systemu bezpieczeństwa transportu lotniczego. Dla przykładu – bezpośrednie koszty zamachów z 11 września 2001 r., nie licząc ich długofalowego wpływu na sektor finansów publicznych, szacuje się na 100 mld dolarów¹³⁴. Zamachy te spowodowały również zapaść w sektorze transportu lotniczego (przewozy lotnicze spadły w USA z 9 do 7,5 mln pasażerów na tydzień, dochód linii lotniczych zmalał więcej niż o jedną trzecią¹³⁵) i były główną i bezpośrednią przyczyną ogłoszenia przez prezydenta Georga W. Busha „wojny z terroryzmem” (do 2011 r. sumaryczne wydatki na ten

¹²⁸ Vide: *The 9/11 Commission Report*, National Commission on Terrorist Attacks upon the United States (9/11 Commission), Washington 2004, s. 4-14.

¹²⁹ J. Harrison, *International*, s. 51. Samolot postrzegany jest przez terrorystów jako „szczelna kapsuła wypełniona siedzącymi w rzędach, przywiązanymi do swoich miejsc i w zasadzie bezbronnymi zakładnikami”, vide: K. Sweet, *Aviation and Airport Security: Terrorism and Safety Concerns*, New Jersey 2004, s. 82.

¹³⁰ Przykładem tego typu zamachu jest np. wysadzenie w powietrze przez agentów libijskiego wywiadu samolotu pasażerskiego linii Pan American World Airways nad Lockerbie w Szkocji (21.12.1988 r.) lub próba wysadzenia w powietrze samolotu cargo firmy UPS lecącego z Jemenu do USA (28.10.2010 r.).

¹³¹ J. Chow [i in.], *Protecting*, s. 19.

¹³² Koszty te szacuje się na ok. 1 mld dolarów, vide: ibidem, s. 7.

¹³³ Ibidem, s. 7-8.

¹³⁴ *How much did the September 11 terrorist attack cost America?*, Institute for the Analysis of Global Security, <http://www.iags.org/costof911.html> [15.08.2012].

¹³⁵ Vide: *US Majors' Domestic Revenues Plunged in October*, Air Transport World: News & Co, 27.11.2001, cyt. za: P. A. Karber, *Re-Constructing*, s. 781-782.

cel wyniosły aż 1,283 tryliona dolarów¹³⁶). Wydarzenia te pociągnęły za sobą także konieczność natychmiastowej rozbudowy i usprawnienia amerykańskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego. Wydatki rządu USA na ten cel tylko w latach 2002-2008 wyniosły prawie 40 mld dolarów¹³⁷.

6. Podsumowanie

Zjawisko terroryzmu lotniczego, pomimo jego znacznej eskalacji w latach 60-tych XX w., nigdy nie doczekało się jednolitej, międzynarodowej definicji. W celu uniknięcia typowo politycznych sporów, kogo należy uznać za terrorystę, a kogo za bojownika o wolność, termin „terroryzm lotniczy” zastąpiono w międzynarodowych regulacjach prawnych pojęciem „akt bezprawnej ingerencji”, który obejmuje wszelkie działania zakłócające funkcjonowanie lotnictwa cywilnego¹³⁸ bez względu na pobudki, motywy i cele, jakimi faktycznie kierowali się sprawcy. Analizując opisane wcześniej akty terroryzmu lotniczego, można wyodrębnić cztery podstawowe taktyki, jakimi posługują się terroryści, atakując międzynarodowe lotnictwo cywilne: porwania, zamachy bombowe, próby zestrzelenia samolotów oraz ataki na lotniska oraz inne powiązane elementy infrastruktury naziemnej¹³⁹.

Pomimo swej dość krótkiej, bo liczącej zaledwie niecałe sto lat historii, terroryzm lotniczy pochłonął już kilkanaście tysięcy ofiar. Nie sposób nie wspomnieć tu o największej i najbardziej krwawej operacji terrorystycznej w historii ludzkości – zamachach z 11 września 2001 r., w których życie straciło aż 2977 osób¹⁴⁰, a straty materialne z ich tytułu szacowane są na 100 mld dolarów. Ataki terrorystyczne z 11 września są uważane przez znakomitą większość badaczy tematu za początek nowej ery terroryzmu – terroryzmu masowych ofiar. Wydarzenia te symbolizują swoją istną transformację strategii działania terrorystów. W latach 1960-1980 ważny był zamach jako taki, nie zaś liczba jego ofiar. Głównym celem było uzyskanie określonych korzyści politycznych, a śmierć ofiar stanowiła kartę przetargową do ich osiągnięcia. W przypadku współczesnego „megaterroryzmu”¹⁴¹ zabijanie i niekontrolowana przemoc jest celem samym w sobie¹⁴². Nie chodzi tu o negocjacje, lecz o wywołanie po-

¹³⁶ A. Belasco, *The Cost of Iraq, Afghanistan, and Other Global War on Terror Operations Since 9/11*, CRS Report for Congress, 29.03.2011, <http://www.fas.org/sgp/crs/natsec/RL33110.pdf> [20.10.2012].

¹³⁷ B. Elias, *Airport*, s. 92.

¹³⁸ Vide: *Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji*, Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, ICAO, 2006 r., s. 8.

¹³⁹ J. Harrison, *International*, s. 53-56.

¹⁴⁰ *September 11 attacks*, http://en.wikipedia.org/wiki/September_11_attacks [07.03.2012].

¹⁴¹ Vide: D. Andrişan, *The Mega-Terrorism – The Challenge of the Third Millennium*, „Acta Universitatis Danubius”, t. 2, nr 1/2011.

¹⁴² D. Benjamin, S. Simon, *The Age of Sacred Terror: Radical Islam's War against America*, New York, 2003, s. 10.

przez masowe zabójstwa uczucia przerażenia, bezsilności i szoku u jak największej rzeszy odbiorców, a tym samym o odebranie społeczeństwu poczucia bezpieczeństwa – jednej z elementarnych potrzeb życiowych człowieka. „Megaterroryzm” jest obecnie taktyką charakteryzującą działania islamskich ugrupowań terrorystycznych, a zwłaszcza Al Kaidy.

Łatwo dostrzegalne koncentrowanie się terrorystów na atakowaniu celów związanych z lotnictwem¹⁴³ wynika ze skumulowania się w tej gałęzi transportu kilku pożądaných przez nich cech, takich jak: wyjątkowa medialność różnego rodzaju katastrof lotniczych, która gwarantuje terrorystom szerokie grono odbiorców ich przesłania, szerokie konsekwencje gospodarczo-ekonomiczne i społeczne takich ataków, ich symboliczny wydźwięk (atakując samolot, terrorysta atakuje wrogi kraj) oraz relatywna prostota organizacji i wykonania tego rodzaju zamachów.

Pomimo systematycznego ulepszania systemów i procedur ochrony lotnictwa cywilnego ostatnie lata przyniosły kolejne spektakularne, na szczęście nie zawsze udane, zamachy terrorystyczne, które zdumiewają swym zaawansowaniem technologiczno-organizacyjnym oraz innowacyjnością. Ze względu na dramatyczny wzrost aktywności różnego rodzaju islamskich ugrupowań terrorystycznych, a zwłaszcza Al Kaidy i ich transnarodowy charakter, także w przyszłości nie należy spodziewać się spadku zagrożenia atakami terrorystycznymi na szeroko pojęte lotnictwo cywilne oraz elementy infrastruktury krytycznej związanej z żeglugą powietrzną.

Summary

AVIATION TERRORISM – CHARACTERISTIC OF THE PHENOMENON

Terrorism has become a sign of our times. Constantly evolving and assuming new forms, terrorism has become the most serious threat to international relations, democracy and human rights. Currently the most spectacular and deadly form of terrorism is aviation terrorism, which, as history shows, has become the most effective illegal tool to influence the authorities. Therefore it is advisable to separate this phenomenon from other forms of political violence and subjecting it to thorough researches. This study provides a comprehensive characteristics of aviation terrorism. It includes analysis of national and international definitions of aviation terrorism, both in of legal and academic terms. Citing a number of historical examples, the origins and evolution of this phenomenon was also presented, which logical partition allowed for the answer to the question why civil aviation has become such an attractive target for terrorists.

¹⁴³ Tylko w latach 1995-2010 Al Kaida zaangażowana była w organizację aż 10 dużych operacji terrorystycznych, skierowanych przeciwko systemowi międzynarodowego transportu lotniczego, vide: M. D. Silber, *The Al Qaeda Factor. Plots Against the West*, Philadelphia 2012.