

Zabezpieczenie lotów i portów lotniczych na wypadek ataków terrorystycznych

Po zamachu z 11 września zaczęto zwracać bardzo dużą uwagę nie tylko na bezpieczeństwo lotów, ale także na całą infrastrukturę dotyczącą lotnictwa cywilnego.

Jak wiadomo lotnictwo to jeden z najbezpieczniejszych sposobów przemieszczania się, nie mniej jednak zdarzają się katastrofy i wypadki lotnicze spowodowane nie tylko przez błędy ludzkie czy awarie samolotów, ale także spowodowane przez porywaczy statków powietrznych, czy podłożenia bomb w samolotach i na lotniskach.

Celem pracy, jest analiza badawcza zagrożeń terrorystycznych, wpływ terroryzmu lotniczego na ustalenie sposobów przeciwdziałania tym zagrożeniom na lotniskach jak i dla statków powietrznych, jakie są międzynarodowe i krajowe uwarunkowania prawne przeciwdziałania atakom terrorystycznym na lotniskach oraz jakie są pożądane i celowe sposoby przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach w aspekcie organizacyjnym i technicznym.

Nie sposób jest stworzyć pełnego obrazu objawów terroryzmu lotniczego, a niniejszy tekst ma na celu tylko przybliżenie skali problemu, zwrócić uwagę na istnienie, przyczyny oraz mechanizmy, a także walkę z terroryzmem lotniczym. Chodzi przede wszystkim o uwrażliwienie osób podejmujących istotne decyzje, na kwestie bezpieczeństwa lotniczego jak i w przestrzeni powietrznej. Tekst ten oczywiście nie wyczerpuje w całości wszystkich możliwych form ani obszarów terroryzmu. Ma przede wszystkim służyć jako pomoc w przybliżeniu i zrozumieniu pro-

blemu, przede wszystkim zwróceniu uwagi na to, że takie zjawisko istnieje.

Historia terroryzmu lotniczego

Podróżowanie samolotami jest bardzo popularne co potwierdzają statystyki obrazujące zwiększającą się liczbę podróżujących liniami lotniczymi mimo panującego kryzysu na świecie. Z usług lotnictwa cywilnego na całym świecie z roku na rok korzysta coraz większa liczba osób. Każdej doby nad Atlantykiem przelatuje od 300 do 500 samolotów.

Jest to najszybszy i najbezpieczniejszy środek lokomocji, dzięki któremu w ciągu 12 godzin możemy znaleźć się w dowolnym miejscu na świecie. Postęp techniczny zwiększył możliwości dokonywanych aktów terrorystycznych, w następstwie czego zmieniono cel zamachów. Częściej były nimi autobusy, pociągi samoloty i statki. Ten stan wykorzystują terroryści dokonując zamachów na lotniska i samoloty. Zawładnięcie tym środkiem transportu daje im możliwość przemieszczania się z dużą liczbą zakładników w dowolne miejsce na kuli ziemskiej.

W lotnictwie zagrożenia terrorystyczne występują przede wszystkim w tych miejscach, w których koncentruje się działalność lotnictwa, czyli na lotniskach oraz w powietrzu, podczas wykonywania lotów. Obiektem ataku mogą być elementy infrastruktury lotniskowej oraz samoloty zarówno na lotniskach, jak i podczas wykonywania operacji startu i lądowania oraz podczas lotu.

Terroryzm może stanowić zagrożenie dla wielu lotnisk od 2001 roku. Procedury bezpieczeństwa nie są w stanie zapewnić całkowitej pewności, że nic złego się nie stanie. Najczarniejszym scenariuszem jest oczywiście uderzenie wielopunktowe, na które tak naprawdę nie jest przygotowany chyba nikt. Jeśli do tego doliczyć panikę, jaka może wybuchnąć na lotniskach, sytuacja wydaje się nie być wcale opanowana. Tak czy inaczej i przed tym zagrożeniem staramy się jakoś obronić, aby w walce o bezpieczeństwo ruchu lotniczego i tym razem wyjść na plus. Wszystkie wysiłki zmierzające do tego, aby uchronić lotniska przed chaosem na zie-

mi i w powietrzu godne są wsparcia. To nie samo jedno wydarzenie będzie najgroźniejsze, ale panika, jaką może wywołać.

Postęp techniczny zwiększył możliwości dokonywanych aktów terrorystycznych, w następstwie czego zmieniono cel wspomnianych zamachów. Częściej były nimi autobusy, pociągi samoloty i statki. Pierwszy zanotowany przypadek hijackingu (z języka angielskiego – bezprawne zawładnięcie samolotu przy użyciu przemocy lub groźby) miał miejsce 21 lutego 1931 roku w Arequipa-Rodriguez Ballon Airport w Peru. Był to atak dokonany przez peruwiańskich żołnierzy rewolucjonistów¹.

W latach 50-tych terroryzm lotniczy przejawiał się w działalności rewolucyjnej, a więc w walce z zaistniałym reżimem, w tym również z reżimem kolonialnym. To wówczas narodziła się koncepcja, iż terroryzm jest bronią słabych, biednych, pozostających w opresji i prześladowanych. Sięgnięcie po metody terrorystyczne po II wojnie światowej stanowiło wyraz desperackiej rozpacz. W kontekście walki narodowowyzwoleńczej – rozróżniono znaczenia terminów „terrorysta” oraz „bojownik o wolność”, choć biorąc pod uwagę stosowane metody, trudno było odróżnić jednych od drugich.

Począwszy od 1961 roku do 1967 roku miało miejsce około 40 porwań samolotów na całym świecie, wielu z nich między Kubą a Stanami Zjednoczonymi.

Gwałtowny rozwój terroryzmu lotniczego nastąpił po 1967 roku (miało miejsce wtedy 15 ataków piractwa powietrznego), w roku 1968 roku – 30, a w roku 1969 już 80².

Pod koniec lat 60-tych pojawiło się zjawisko określane mianem islamskiego terroryzmu.

Samolot Boeing 707 linii El Al Israel Airlines został porwany w dniu 23 lipca 1968 roku przez trzech mężczyzn z Ludowego

¹ [Http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19310221-0](http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19310221-0) (21.01.2013).

² J. Rajchel, *Przeciwdziałanie terroryzmowi powietrznemu*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Informatyki, Zarządzania i Administracji, zeszyt 1(11)/2010, Warszawa 2010, s. 189.

Frontu Wyzwolenia Palestyny. W dniu 31 sierpnia Algieria uwolniła ostatnich 12 pasażerów i członków załogi³.

Już na początku lat 70. dwudziestego stulecia palestyński terroryzm przybrał charakter terroryzmu międzynarodowego (tzw. trzecia fala terroryzmu), w którym terroryści mogli zaatakować dowolny cel na świecie.

W latach 70. i 80. XX wieku terroryzm lotniczy nabrał charakteru międzynarodowego⁴. Świadczyły o tym powiązania pomiędzy grupami terrorystycznymi wywodzącymi się z różnych państw.

Na początku lat osiemdziesiątych XX wieku pojawił się terroryzm o podłożu religijnym oraz terroryzm sponsorowany przez państwo. Działania terrorystów skierowane były przeciwko przywódcom państwowym i politycznym oraz przeciwko innym grupom społecznym⁵. W latach 80. pojawił się nowy rodzaj terroryzmu – terroryzm fundamentalistyczny, przede wszystkim islamski, gdzie duże znaczenie miał terroryzm lotniczy.

2 marca 1981 roku samolot Boeing 720–030B linii Pakistan International Airlines został porwany przez trzech porywaczy, którzy domagali się uwolnienia więźniów. Porywacze poddali się po 13 dniach⁶.

Akty terroryzmu lotniczego stały się jedną z najpopularniejszych metod walki politycznej wielu ugrupowań, które starały się rozwiązywać w ten sposób wiele problemów społeczno-politycznych, religijnych i narodowościowych⁷. W tym okresie pojawiło się zjawisko wspierania finansowego i logistycznego terroryzmu przez niektóre kraje (ZSRR, Kuba, Libia)⁸.

Ostatni okres, obejmujący również czasy współczesne, związany jest zwystąpieniem czwartej, tzw. religijnej fali terroryzmu. Jej

³ [Http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19680723-0](http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19680723-0) (22.01.2013).

⁴ B. Hoffman, *Oblicza terroryzmu*, Warszawa 1999, s. 64–72.

⁵ I. Resztak, *Zjawisko terroryzmu*, „Prokuratura i Prawo” 2012, nr 7–8.

⁶ [Http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19810302-1](http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19810302-1) (22.01.2013).

⁷ K. Sławik, *Terroryzm*, Poznań 1993, s. 50.

⁸ K. Wiak, *Prawnokarne środki przeciwdziałania terroryzmowi*, Lublin 2009, s. 26.

początki łączy się z następującymi wydarzeniami: wybuchem rewolucji islamskiej w Iranie oraz z inwazją ZSRR na Afganistan. Podczas wojny w Afganistanie (1979–1989) powstały komórki rekrutacyjne dla bojowników islamskich oraz sieć powiązań pomiędzy walczącymi a wspierającymi ich społecznościami muzułmańskimi na świecie. Kontakty te wykorzystano przy utworzeniu Al-Kaidy w 1988 r., uznawaną obecnie za najgroźniejszą organizację terrorystyczną⁹.

11 września 2001 roku lot 11 Linii American Airlines, lot 175 Linii United Airlines, lot 77 Linii American Airlines oraz lot 93 Linii United Airlines to seria czterech ataków terrorystycznych, przeprowadzonych rano tego dnia na terytorium Stanów Zjednoczonych za pomocą uprowadzonych samolotów pasażerskich. Sprawcami byli przedstawiciele organizacji Al-Kaida, którzy po opanowaniu samolotów skierowali je na obiekty dwóch wież World Trade Center oraz budynku Pentagonu. W czwartym przypadku usiłowanie ataku nie powiodło się z uwagi na bunt pasażerów na jego pokładzie, wskutek czego samolot rozbił się. Łącznie w zamachu zginęły 2973 osoby.

Dzisiaj nie wiemy, w którym kraju zostanie uprowadzony samolot, natomiast możemy przewidzieć kraj będący obiektem potencjalnego ataku. Terrorysty nie liczą się z narodowością obywateli, którzy znajdują się na pokładzie. Ważny jest cel ataku. Najgroźniejsze w skutkach i najbardziej tragiczne są zagrożenia ze strony światowego terroryzmu.

Pojęcie i cechy terroryzmu lotniczego

Słowo „terroryzm” pochodzi od słowa „terror”, oznacza stan grozy, bojaźni i trwogę, rodzącą się przez stosowanie przemocy, gwałtu, w celu zastraszenia, zniszczenia przeciwnika¹⁰.

⁹ B. Hołyst, *Kryminologia*, Warszawa 1986, s. 461–476.

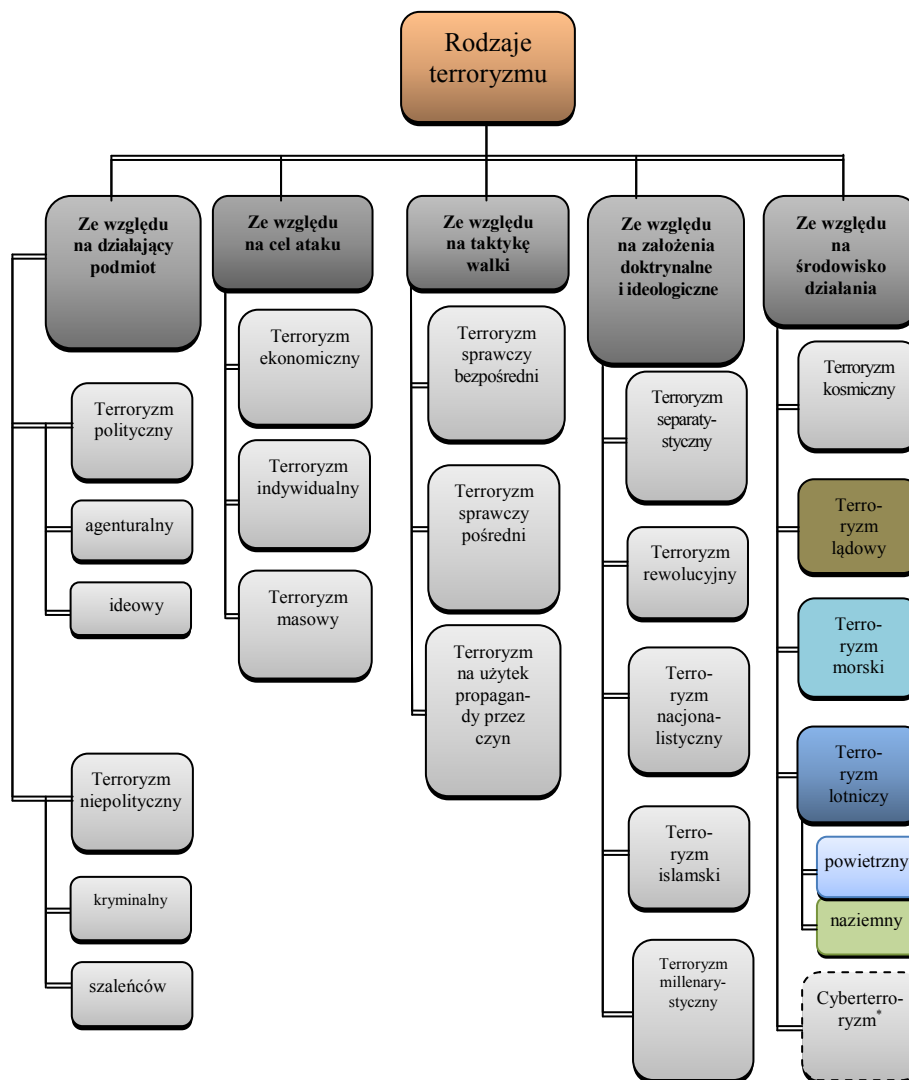
¹⁰ *Słownik języka polskiego*. Warszawa 1976, s. 759; <http://sjp.pwn.pl/slownik/2578076/terror> (01.02.2013).

Szczególną odmianą terroryzmu jest terroryzm lotniczy. Współcześnie wyróżnia się wiele odmian (rodzajów) terroryzmu, w zależności od przyjętego kryterium podziału. R. Borkowski wymienia aż pięć takich kryteriów: działający podmiot, cel ataku, taktyka walki, założenia doktrynalne i ideologiczne oraz środowisko działania (zobacz rys. 1).

Dlaczego właśnie samoloty i porty lotnicze zostały obrane przez terrorystów jako cele ataków? Analizując ten problem można dojść do następujących wniosków¹¹: uprowadzenie statku powietrznego jest jednym z najskuteczniejszych środków prowadzących do realizacji celów zamierzonych przez sprawcę, tzw. „opłacalność” uprowadzenia statku powietrznego, minimalne niebezpieczeństwo grożące sprawcy, a duże zagrożenie dla pasażerów i załogi samolotu, zaangażowanie minimalnych sił i środków, w przypadku katastrofy lotniczej większość pasażerów samolotów ponosi śmierć, a terrorysta zachowuje swoją anonimowość.

¹¹ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*, Warszawa 2003, s. 14.

Rys. 1. Klasyfikacja terroryzmu¹²



* przyjmując internet jako środowisko.

¹² Opracowanie własne na podstawie: R. Borkowski, *Terroryzm ponowoczesny. Studium z antropologii polityki*, Toruń 2006; A. Pawłowski, *Terroryzm w Europie XIX i XX wieku*, Zielona Góra 1980; E. Zabłocki (red.), *Ochrona przed zagrożeniami terroryzmu lotniczego*, AON, Warszawa 2009.

W rozwoju terroryzmu powietrznego można zaobserwować pewne zmiany. Najpierw były to akty kidnapingu, następnie eksplozje na pokładzie samolotów, dalej incydenty samobójcze. Zatem ze względu na sposób działania terrorystycznego można przeprowadzić pewien podział. Tak więc mają miejsce: uprowadzenia samolotów, podłożenia bomb na pokładzie, ataki rakietowe z ziemi; zakłócenia działania układów elektronicznych samolotów lub systemów stacji naprowadzania, samobójcze akty terrorystyczne.

Uprowadzenia samolotów jest to jedna z pierwszych metod stosowana przez terrorystów – bardzo popularna szczególnie w latach 70. i 80. XX wieku. Kolejność działania jest prawie zawsze ta sama. Przemycenie broni lub innego niebezpiecznego narzędzia na pokład samolotu, opanowanie kabiny pilotów, zmiana kursu lotu i wysunięcie żądań. W tym przypadku następuje silna ekspresja czynnika propagandowego, podkreślenie odwagi i determinacji porywaczy w oczach świata. Bomba na pokładzie to także bardzo powszechny sposób. Pewien problem stanowi tutaj ładunku na pokład i jego późniejsza detonacja. Tak więc terroryzm w swojej formie idzie w kierunku totalnego (masowego) unicestwienia przy zachowaniu swojej cechy spektakularności. Ten efekt najłatwiej uzyskać kierując swoje ataki na obiekty o charakterze globalnym¹³.

Uprowadzane samoloty wraz z pasażerami stanowiły kartę przetargową przede wszystkim palestyńskich terrorystów w spełnieniu wysuwanych przez nich żądań, które dotyczyły uwolnienia osadzonych w więzieniach bojowników Organizacji Wyzwolenia Palestyny. Miał być to cios przeciwko „amerykańskiemu spiskowi” zmierzającemu do likwidacji kwestii palestyńskiej poprzez dostawę broni z USA do Izraela¹⁴.

Można uznać, że terroryści palestyńscy wskazali niejako drogę innym organizacjom, które miały zbliżone cele. Uprowadzając samolot cywilnych linii lotniczych z pasażerami na pokładzie można

¹³ *Ibidem*, s. 187.

¹⁴ D. Yallop, *W pogoni za Szakalem*, Warszawa 1994, s. 64–65.

było łatwo wstrząsnąć opinią publiczną, a przede wszystkim o to chodziło terrorystom.

System ochrony portów lotniczych

Z instytucjonalnego punktu widzenia główną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa obywateli Rzeczypospolitej Polskiej w kraju odgrywają organy państwa. Port lotniczy jest szczególnym miejscem, w którym zagadnieniami bezpieczeństwa zajmują się zarówno podmioty państwowe, jak i pozapaństwowe. Przedmiotem artykułu są instytucje i służby zapewniające bezpieczeństwo w porcie lotniczym oraz wymagania infrastrukturalno-organizacyjne w zakresie bezpieczeństwa na terenie portów lotniczych¹⁵.

Wśród rodzimych aktów prawnych regulujących kwestie ochrony portów lotniczych należy wymienić: ustawę o zarządzaniu kryzysowym, ustawę o ochronie osób i mienia oraz ustawę Prawo lotnicze. Wprowadzono prawny obowiązek ochrony obszarów, obiektów i urządzeń ważnych dla interesu państwa, takich jak gospodarka, obronność, bezpieczeństwo publiczne i inne. Te ważne obszary, obiekty i urządzenia podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenia techniczne. Do obszarów, obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1 ustawy o ochronie osób i mienia należą między innymi porty morskie i lotnicze¹⁶.

Ochrona portu lotniczego polega na zapewnieniu bezpieczeństwa dla pasażerów, załóg i pracowników oraz statków powietrznych na stanowiskach postojowych i obiektów lotniskowych. Za ochronę odpowiedzialni są pracownicy Służby Ochrony Lotniska, Policji, Straży Granicznej, pracownicy Stanowiska Dozoru oraz służby operacyjne. Stanowią oni zespół ludzi, który do wykonania wspólnego zadania tj. ochrony portu wykorzystuje wspomagające urządzenia i systemy elektroniczne takie jak: kontrola dostępu,

¹⁵ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2010, nr 4 (183), s. 157.

¹⁶ *Ibidem*, s. 157–158.

telewizja użytkowa, system antywłamaniowy, ochrona samolotów, ochrona ogrodzenia zewnętrznego, ochrona bram wjazdowych, kontrola bezpieczeństwa bagażu (screening), identyfikacja bagażu z pasażerem, monitoring pojazdów na lotnisku i zarządzanie parkingami.

Za bezpieczeństwo na polu naziemnego ruchu lotniczego, za ochronę lotnisk przed aktami bezprawnej ingerencji oraz ratownictwo lotniskowe odpowiedzialność ponosi zarządzający lotniskiem¹⁷.

Działalność portów lotniczych w dziedzinie bezpieczeństwa obejmuje ratownictwo lotniskowe i ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji. Bezpieczeństwo stanowi podstawowe kryterium nie tylko przy projektowaniu i konstrukcji statków powietrznych, ale również naziemnych obiektów lotniskowych. Terminale pasażerskie oprócz funkcjonalności muszą spełniać surowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa pożarowego, szczelności stref chronionych, sterylnych i granicznych oraz możliwości swobodnej ewakuacji z tych stref w sytuacji zagrożenia.

Podstawowym dokumentem obowiązującym w każdym porcie lotniczym jest „Program Ochrony Lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji”, w którym opisany jest system ochrony portu lotniczego, procedury kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu a także osób udających się do strefy zastrzeżonej lotniska oraz działania służb ochrony, osób funkcyjnych oraz instytucji i jednostek organizacyjnych znajdujących się na terenie lotniska, w sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji.

Załącznikami do Programu Ochrony są między innymi:

- 1) „Instrukcja o systemie przepustkowym na lotnisku”;
- 2) „Instrukcja poruszania się osób i pojazdów na lotnisku”.

Celem Programu Ochrony jest zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom, personelowi lotniczemu i obsłudze naziemnej oraz zapewnienie ochrony statków powietrznych, bagażu, przesyłek towaro-

¹⁷ Zarządzający lotniskiem to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych – art. 2 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.).

wych i urzędzeń lotniskowych przed aktami bezprawnej ingerencji¹⁸.

Na podstawie art. 187 ust. 1 ustawy o ochronie osób i mienia wydano aktwykonawczy w postaci Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. 2007, nr 116, poz. 803). W paragrafie 2.1. zapisano, że zadziałania podejmowane w ramach Krajowego Programu odpowiada między innymi (pkt 9) zarządzający lotniskiem. Do najważniejszych obiektów infrastruktury portowej podlegających szczególnej ochronie (rys. 2) należy zaliczyć¹⁹:

- 1) terminal pasażerski i inne terminale;
- 2) wieżę kontroli ruchu lotniczego;
- 3) generatory energetyczne;
- 4) magazyny paliw i smarów;
- 5) systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne;
- 6) bocznice kolejowe;
- 7) ujęcia wody;
- 8) płyty postojowe statków powietrznych;
- 9) hangary;
- 10) inne urządzenia lub obiekty uznane przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub zarządzającego lotniskiem za kluczowe dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (np. oświetlenie ścieżki podejścia, urządzenia ILS itp.).

Służby stanowiące system ochrony lotniska

Ochrona lotniska realizowana jest przez służby ochrony we współdziałaniu ze służbami operacyjno-technicznymi oraz jed-

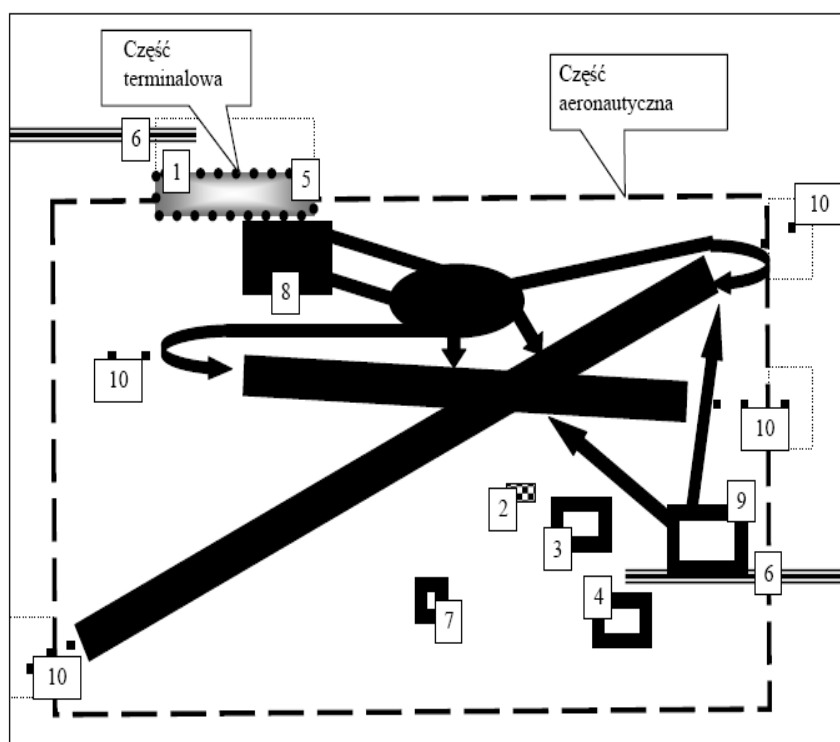
¹⁸ M. Szczelina, *Systemy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, metody i środki ochrony lotniska i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą* [w:] J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, skrypt dydaktyczny, Wrocław, (daty nie podano), s. 163.

¹⁹ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2010, nr 4 (183), s. 160.

nostkami organizacyjnymi działającymi na terenie lotniska. Do służb ochrony na lotnisku należą:

- Policja,
- Straż Graniczna,
- Służba Ochrony Lotniska.

Rys. 2. Infrastruktura portu lotniczego²⁰



Aspekty techniczne

Rozwiązania techniczne wspomagające ochronę lotnisk przed zagrożeniami terrorystycznymi dotyczą generalnie dwóch zasadniczych aspektów – uniemożliwienia nielegalnej ingerencji na terenie lotniska oraz uniemożliwienie takiej ingerencji bezpośred-

²⁰ *Ibidem*, s. 160.

nio przeciwko statkowi powietrznemu lub na pokładzie statku powietrznego. Stąd w proces przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym lotniskw aspekcie technicznym zaangażowane są²¹:

- systemy wspomagające ochronię portu lotniczego i statków tam przebywające przed bezprawnym dostępem lub bezprawnym użytkowaniem (ograniczające dostęp do miejsc i obiektów szczególnie istotnych ze względu na bezpieczeństwo statków powietrznych);
- systemy broniące statków powietrznych przed ich ostrzeżeniem lub próbami uszkodzenia podczas postoju, kołowania, startu i lądowania oraz przebywania w przestrzeni kontrolowanej portu lotniczego.

Systemy techniczne odgrywają kluczową rolę w zakresie wspomagania procesu wykrywania bezprawnego wejścia lub bezprawnej ingerencji oraz przeciwdziałania takim aktom. W systemie ochrony wykorzystuje się następujące urządzenia techniczne²²:

- 1) Kontrola dostępu do stref zastrzeżonych;
- 2) System antywłamaniowy do pomieszczeń;
- 3) Telewizja dozorowa CCTV (Closed Circuit TeleVision);
- 4) Ochrona samolotów na stanowiskach postojowych;
- 5) Ochrona ogrodzenia zewnętrznego - ochrona perymetryczna;
- 6) Ochrona bram wjazdowych;
- 7) Kontrola bezpieczeństwa bagażu (screening);
- 8) System rejestracji bagażu współpracujący z systemem kontroli odlotów w celu szybkiej identyfikacji bagażu z pasażerem;
- 9) System monitoringu pojazdów na lotnisku;
- 10) System zarządzania parkingami.

²¹ S. Zajas, *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach*, „Zeszyty Naukowe AON” 2007, nr 2(67), Warszawa, s. 48.

²² M. Szczelina, *Systemy bezpieczeństwa ...*, s. 177.

Niezbędne jest, aby wymienione wyżej systemy były zintegrowane, w celu zapewnienia skutecznego zarządzania bezpieczeństwem, przy czym standardem powinno być co najmniej zintegrowanie systemów kontroli dostępu, produkcji identyfikatorów, telewizji dozorowej, antywłamaniowego i antynapadowego²³.

Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym wymaga stosowania różnorodnych przedsięwzięć organizacyjnych i technicznych bazujących na odpowiednich rozwiązaniach prawnych. Choć trudno jest prognozować działania terrorystów, to zostały przyjęte w miarę uniwersalne międzynarodowe rozwiązania prawne mające na celu ochronę lotnictwa oraz zapobieganie wszelkim aktom bezprawnej ingerencji, w tym atakom terrorystycznym. Istota działań organizacyjnych mających na celu ochronę lotnictwa, w tym lotnisk, przed atakami terrorystycznymi sprowadza się do takiego zorganizowania systemu ochrony i kontroli, aby skutecznie uniemożliwić terrorystom przenikanie na lotniska i do samolotów z materiałami lub urządzeniami niebezpiecznymi lub zaatakowanie obiektów lotniskowych i znajdujących się tam samolotów. Z kolei urządzenia techniczne mają pozwolić na pełny monitoring sytuacji lotniskowej, skuteczną kontrolą osób, bagaży, zaopatrzenia, itp. oraz prognozowanie zagrożeń i ochronę statków w powietrzu przed atakami. Zagrożenia terrorystyczne na lotniskach i w powietrzu po wydarzeniach z 11.09.2001 r. uległy znacznie zmniejszeniu ze względu na przyjęte regulacje oraz duży nakład finansowy w poprawę bezpieczeństwa na lotniskach.

Wyzwaniem pozostaje kwestia podnoszenia świadomości społecznej w zakresie właściwych zachowań w przypadku zaistnienia zamachu, głównie, w celu minimalizacji ofiar zdarzenia.

²³ S. Zajac, *Przeciwdziałanie...*, s. 49.