

# ZJAWISKO TERRORYZMU LOTNICZEGO – CASUS LOTU MH17

Dynamika rozwoju sektora lotnictwa cywilnego odpowiada szybkości i prądowi zmian globalizacyjnych we współczesnym świecie. Na początku środek transportu dostępny dla nielicznych, bardzo ekskluzywny, dziś jest jednym z najpowszechniejszych, a jego popularność wśród podróżnych wciąż rośnie. Dostępność tej gałęzi transportu sprawiła, że lotnictwo cywilne stało się nie tylko celem, ale i narzędziem używanym przez terrorystów, co odnotowuje się już od lat 30-tych ubiegłego wieku. W literaturze przedmiotu mówi się o rozwoju tzw. terroryzmu lotniczego. I choć w podstawowych regulacjach prawnych w obszarze lotnictwa cywilnego, jakim są międzynarodowe konwencje, nie definiuje się terroryzmu lotniczego wprost, to każdy z kolejnych takich ataków motywuje do stosownych zmian zapisów i regulacji zawartych w obowiązujących dokumentach, tak by nie dopuścić do powtarzania się podobnych aktów w przyszłości. Celem pracy jest zdefiniowanie aktu terroryzmu lotniczego poprzez skategoryzowanie przesłanek świadczących o wystąpieniu zdarzenia o charakterze terroryzmu lotniczego. Podejmuje się również próbę odpowiedzi na pytanie, czy wypadek samolotu Malaysian Airlines nad wschodnią Ukrainą był formą terroryzmu lotniczego. Aby zrealizować postawiony cel badawczy materiał podzielono na dwie części. W pierwszej zarysowano genezę i rozwój terroryzmu lotniczego na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci, próbując jednocześnie stworzyć katalog cech i czynników charakteryzujących dane zdarzenie, jako atak terrorystyczny. W tym celu przeanalizowane zostały zapisy konwencji lotnictwa cywilnego. W drugiej części opisano pokrótce sytuację konfliktu na Ukrainie, następnie przedstawiono informacje dotyczące samego wypadku lotu MH17, wykorzystując przede wszystkim dane zawarte w raporcie wstępnym z 2014 roku opracowanym przez międzynarodową komisję badającą wypadek samolotu Malaysian Airlines (raport wydany przez *Dutch Safety Board* – Holenderską Radę Bezpieczeństwa) oraz zebrane doniesienia prasowe. Na zakończenie podjęto próbę odpowiedzi na pytanie postawione w tytule pracy, czyli czy wypadek MH17 był przykładem aktu terrorystycznego w lotnictwie cywilnym.

## Geneza terroryzmu lotniczego

Według statystyk prowadzonych przez Aviation Safety Network w latach 1919 – 2015 doszło w sumie do 1062 przypadków uprowadzeń samolotów<sup>1</sup>. Pierwsze zdarzenie mogące nosić miano szeroko pojmowanego terroryzmu lotniczego skierowanego przeciwko statkowi powietrznemu datuje się na 1931 rok. Doszło wówczas do pierwszego uprowadzenia statku powietrznego - peruwiańscy rewolucjoniści przejęli maszynę pocztową by móc z niej zrzucić ulotki propagandowe. Po II wojnie światowej odnotowywano kolejne pojedyncze przypadki uprowadzeń samolotów, jak np. samolotu lecącego z Macao do Hong Kongu w 1948 roku<sup>2</sup>. Na potrzeby przeprowadzanej analizy przyjmuje się podział zarysu historycznego ataków terrorystycznych na lotnictwo cywilne na dwie fazy. Pierwsza obejmuje okres od eskalacji zjawiska w drugiej połowie lat 60. XX w., drugą zaś od roku 1994. Fazę pierwszą i odnotowywany wtedy znaczny wzrost zdarzeń z udziałem cywilnych statków powietrznych zapoczątkowały porwania samolotów przez Kubańczyków, którzy chcieli uciec spod władzy reżimu

<sup>1</sup> Dane na podstawie ASN Aviation Safety Database, [w:] <http://aviation-safety.net/database/>, [dostęp: 04.01.2015 r.].

<sup>2</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*, Szczytno 2010, s. 11– 12.

komunistycznego do Stanów Zjednoczonych, poprzez porwania amerykańskich samolotów w kierunku powrotnym<sup>3</sup>. Tylko w latach 1967-1969 aż 125 razy doszło do porwań samolotów, podczas których pojawiły się pierwsze ofiary – 6 osób poniosło śmierć, a kilkadziesiąt zostało rannych<sup>4</sup>. Eskalacja tego zjawiska spowodowana była głównie wzmoczoną aktywnością ugrupowań palestyńskich, które poprzez działania godzące w bezpieczeństwo statków powietrznych i ich pasażerów chciały zwrócić uwagę świata na ich istnienie i dążenia. Działania na skalę międzynarodową wywierały silniejszą presję na rząd Izraela, niż walki na terytorium tego państwa. Były również skuteczniej nagłaśniane w mediach i trafiały do większej rzeszy odbiorców.

Za ważną datę w historii bezpieczeństwa lotniczego można uznać 22 lipca 1968 roku, kiedy w Rzymie doszło do porwania Boeinga izraelskich linii El Al przez członków Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny. Porywacze wylądowali w Algierii, a w zamian za uwolnienie pasażerów narodowości izraelskiej zażądali wypuszczenia z więzień 1200 wskazanych osób (ostatecznie uwolniono 16). Gehenna pasażerów skończyła się dopiero po półtora miesiąca, 1 września, kiedy zostali wypuszczeni z rąk zamachowców<sup>5</sup>. Dwa lata później w ciągu jednego dnia Palestyńczycy porwali 4 samoloty lecące do Nowego Jorku z Niemiec, Belgii, Szwajcarii i Izraela (w przypadku tego ostatniego udało się ostatecznie udaremnić porwanie)<sup>6</sup>.

Warto odnotować, że zdarzenia o charakterze terroryzmu lotniczego obejmowały nie tylko uprowadzenia samolotów, ale również zamachy bombowe na cywilne maszyny. Pierwszy z nich przeprowadzili Członkowie Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny w lutym 1970 roku, za cel obierając sobie szwajcarski samolot wracający z Izraela. Lata 70. i 80. XX wieku przyniosły łącznie 66 przypadków zamachów bombowych na pokładach samolotów, w których śmierć poniosło ponad półtora tysiąca osób<sup>7</sup>. W 1988 roku tragiczny w skutkach zamach bombowy w samolocie linii lotniczych Pan Am lecącym nad leżącym w Szkocji Lockerbie spowodował śmierć nie tylko wszystkich pasażerów feralnego lotu, ale również przypadkowych mieszkańców, a w rezultacie w wyniku wypłacanych odszkodowań doprowadził do upadku przewoźnika.

Jak już wspomniano, można przyjąć, że druga faza terroryzmu lotniczego rozpoczęła się wraz z uprowadzeniem samolotu linii lotniczych Air France, do którego doszło w przeddzień Bożego Narodzenia 1994 roku. Wtedy po raz pierwszy ostatecznym celem ataku nie był sam statek powietrzny, ale miał on posłużyć jako środek do przeprowadzenia większego zamachu. Maszyna lecąca z Algieru do Marsylii została uprowadzona zaraz po starcie przez członków Zbrojnej Grupy Islamskiej (GIA). Zgodnie z planem porywaczy samolot miał rozbić się o wieżę Eiffla pozbawiając życia prawdopodobnie setki niewinnych przypadkowych turystów i niszcząc symbol Francji. Działania te zostały jednak udaremnione przez Grupę Interwencyjną Francuskiej Żandarmerii (fr. *Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale* - GIGN), której udało się zabić wszystkich czterech terrorystów podczas interwencji przeprowadzonej w czasie, gdy uzupełniano paliwo po wylądowaniu w Marsylii<sup>8</sup>. Niestety, siedem lat później nie udało się przeszkodzić zamachowcom i doszło do najtragiczniejszego w skutkach ataku terrorystycznego w historii. 11 września 2001 roku islamscy ekstremiści, członkowie organizacji Al-Qa'ida, porwali cztery amerykańskie samoloty – dwa z nich uderzyły w wieże World Trade Center, jeden w budynek Pentagonu, a czwarty uległ rozbiciu na bezludnym terenie w wyniku próby udaremnienia zamachu

<sup>3</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, [w:] „Studia Humanistyczno-Społeczne” nr 7/2013, W. Saletra, R. Kubicki (red.), (PDF), s. 146, [w:] <http://www.shs.ujk.edu.pl/pdf/tom7/SHS,%20t.%207,%202013,%2012.%20J.%20Laskowski,%20Terroryzm%20lotniczy%20%E2%80%93%20charakterystyka%20zjawiska.pdf>.

<sup>4</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie...*, s. 12.

<sup>5</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka...*, s. 147.

<sup>6</sup> Tamże, s. 148.

<sup>7</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka...*, s. 150.

<sup>8</sup> Dane na podstawie ASN Aviation Safety Database, [w:] <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19941226-0>, dostęp: 01.2015.

przez pasażerów. W wyniku ataku zginęło ok. 3 tys. osób<sup>9</sup>. Jako że próba rozbicia samolotu o wieżę Eiffla szczęśliwie nie doszła do skutku, to właśnie zamachy z 11 września uznaje się za początek masowego terroryzmu na niespotykaną dotąd skalę. Oba wymienione ataki były specyficzne ze względu na fakt, iż nie samo porwanie samolotu, czy nawet rozbicie go było ostatecznym celem. Statki powietrzne miały posłużyć jako narzędzie do uderzenia w znaczące obiekty naziemne (cywilne oraz wojskowe), powodując straty na większą skalę, a tym samym osiągając zamierzony efekt większej medialności.

Warto zauważyć, że dwie fazy terroryzmu różnią się od siebie przede wszystkim odnotowywaną motywacją sprawców oraz celem, jaki kierował ich działaniami. Pierwsza faza terroryzmu lotniczego charakteryzowała się stawianiem konkretnych żądań przez porywaczy, potrzebą realizacji zamierzonych celów politycznych, czy też zwrócenia uwagi opinii publicznej na sytuację polityczną. W przypadku fazy drugiej wykorzystywano statek powietrzny jako *modus operandi*, dążąc do realizacji celów o większej skali, jak np. zastraszanie społeczności międzynarodowej, czy spowodowanie śmierci jak największej liczby przypadkowych osób.

Debata na temat terroryzmu lotniczego powróciła 17 lipca 2014 roku, kiedy w obwodzie donieckim na Ukrainie doszło do wypadku samolotu linii Malaysia Airlines lecącego z Amsterdamu do Kuala Lumpur. W wyniku katastrofy zginęło 298 osób. Do zdarzenia doszło w rejonie trwającego konfliktu, a samolot został najprawdopodobniej, zgodnie z doniesieniami prasowymi i wstępnymi analizami specjalistów, zestrzelony z ziemi. Nasuwa się zatem pytanie czy można uznać katastrofę lotu MH17 za przykład terroryzmu lotniczego?

### Definiowanie terroryzmu lotniczego

Warto także odpowiedzieć na pytanie dlaczego to właśnie statek powietrzny jest tak atrakcyjny jako cel ataku terrorystycznego i *modus operandi* sprawców. Początkowo zamachowcy kierowali swoje działania przeciwko liniom lotniczym konkretnych państw, co miało symbolizować atak wymierzony przeciwko tym krajom i ich władzom oraz sugerować, że nie są one w stanie zapewnić bezpieczeństwa swoim obywatelom. Następne ataki przybrały na sile i pokazały, że zaledwie kilka osób na pokładzie jest w stanie sterroryzować i w efekcie zastraszyć całą społeczność międzynarodową. Ponadto zorganizowanie zamachu na pokładzie samolotu wymaga zaangażowania mniejszych sił i środków i jest łatwiejsze do przeprowadzenia niż na przykład zorganizowanie zamachu na konkretny obiekt naziemny. Zamachowcom wystarczy bowiem sam bilet lotniczy, by dostać się na pokład, a pasażerowie i załoga samolotu mogą zostać sterroryzowani przez zaledwie jedną lub kilka osób, przy pomocy siły fizycznej lub niewyszukanej broni. Tak było podczas porwania samolotów, które uderzyły w wieżę WTC, gdy terroryści przejęli maszynę za pomocą noży do cięcia papieru i szczyrzyków<sup>10</sup>. Dodatkowo, w przypadku lecącej kilkanaście kilometrów nad ziemią maszyny nie ma zbyt wielu możliwości interwencji wyspecjalizowanych służb, które pomogłyby udaremnić zamach, choć w niektórych krajach utworzone zostało specjalne stanowisko - sky-marshall. Jest to antyterrorysta pod przykrywką, który znajduje się na pokładzie podczas lotu. W izraelskich liniach lotniczych El Al, sky-marshall obecny jest podczas każdego lotu międzynarodowego<sup>11</sup>. Co więcej, informacja o ataku skierowanym przeciwko statkowi powietrznemu wzbudza niewątpliwie silne zainteresowanie mediów, co gwarantuje terrorystom, że ich cele i żądania trafią szybko do szerokiego grona odbiorców i co za tym idzie, nastąpi eskalacja strachu wśród widzów, którzy utożsamiają się z przypadkowymi przecież pasażerami, którzy stali się ofiarami zamachowców.

<sup>9</sup> *September 11th Fast Facts*, 26.03.2015 r., [w:] <http://www.cnn.com/2013/07/27/us/september-11-anniversary-fast-facts/>, [dostęp: 01.2015].

<sup>10</sup> *The 9/11 Commission Report, National Commission on Terrorist Attacks upon the United States (9/11 Commission)*, Waszyngton 2004, (PDF) [w:] [www.9-11commission.gov/report/911Report.pdf](http://www.9-11commission.gov/report/911Report.pdf), s. 9

<sup>11</sup> *How the sky guards work on El Al*, Telegraph (online) z dn. 14.12.2002 [dostęp: 01.2015].

Pojawia się więc kluczowe pytanie - jakie przesłanki muszą wypełnić bezprawne czyny skierowane przeciwko statkom powietrznym, aby można było je określić mianem terroryzmu lotniczego? Na przestrzeni lat próbowano zawrzeć w regulacjach prawnych z obszaru lotnictwa cywilnego przesłanki charakteryzujące akt terrorystyczny wymierzony przeciwko lotnictwu, tak by móc w odpowiedni sposób ścigać sprawców i tworzyć potrzebne ramy bezpieczeństwa i ochrony. Tym samym pojawił się szereg kolejno przyjmowanych regulacji prawnych w dziennie lotnictwa cywilnego. Jako że, ani samo pojęcie *terroryzmu*, ani tym bardziej *terroryzm lotniczy* nie są jednoznacznie zdefiniowane, mowa jedynie o regulacjach prawnokarnych w przypadku czynów zagrażających bezpośrednio bezpieczeństwu statku powietrznego<sup>12</sup>. Szczególnie istotne z punktu widzenia autorów niniejszego artykułu wydają się konwencje, zwane konwencjami sektorowymi, w których skatalogowano bezprawne czyny, które można ogólnie określić mianem *terroryzmu lotniczego*, mimo nie zdefiniowania *stricto* tego pojęcia. Są to: konwencja tokijska, konwencja haska, konwencja montrealaska oraz konwencja pekińska.

14 września 1963 roku w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) podpisano w Tokio *Konwencję o przestępstwach i niektórych innych czynach popełnionych na pokładzie statku powietrznego*, zwaną również konwencją tokijską. Jest to pierwszy akt prawny o charakterze międzynarodowym, który mówi o bezpieczeństwie statków powietrznych. Konwencja ostatecznie weszła w życie dopiero w 1969 roku<sup>13</sup>. W tekście tego dokumentu mowa o czynach „które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie, lub [...] naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie”<sup>14</sup>. Ponadto, konwencja precyzuje uprawnienia dowódcy statku powietrznego w przypadku wymienionych czynów oraz uprawnienia i obowiązki państw sygnatariuszy. W konwencji pojawia się również rozdział poświęcony nielegalnemu zawładnięciu statkiem powietrznym, który charakteryzuje ten czyn jako *bezprawne zakłócenie przemocą lub groźbą użycia przemocą eksploatacji statku powietrznego znajdującego się w locie, zawładnięcie takim statkiem lub objęcie nad nim kontroli*<sup>15</sup>. Co ciekawe, dokument nie zobowiązywał państw do karania zamachowców.

W wyniku eskalacji uprowadzeń i zamachów na samoloty, które zaczęły dotyczyć nie tylko poszczególne państwa, ale całą społeczność międzynarodową, 16 grudnia 1970 roku podpisana została konwencja haska – *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*. Dokument ten definiuje zawładnięcie lub przejęcie kontroli nad statkiem powietrznym w sposób bezprawny, przemocą lub groźbą jej użycia lub w każdej innej formie zastraszenia jako przestępstwo mające podlegać karze<sup>16</sup>. Dzięki temu wykluczona została bezkarność sprawców, co więcej w przypadku państw, które podpisały konwencję, nie ustanawiają one własnej jurysdykcji zgodnej z prawem wewnętrznym, zobowiązane są do ekstradycji przestępcy<sup>17</sup>.

Rok później, tj. 23 września 1971 podpisano *Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, tzw. konwencję montrealaską. W znacznej części nawiązuje ona do konwencji haskiej, jednak w art. 1 pojawia po raz pierwszy mowa o przestępstwie skierowanym przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Ponadto, znacznie poszerza ona katalog czynów przestępnych i wymienia jak następuje: akt przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie jeśli czyn ten może zagrażać bezpieczeństwu samolotu; zniszczenie lub uszkodzenie statku powietrznego będącego w służbie, a także urządzeń nawigacyjnych, co skutkuje niezdolnością do lotu lub powoduje zagrożenie bezpieczeństwa; umieszczenie w samolocie urządzeń

<sup>12</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka...*, s. 140.

<sup>13</sup> T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu ...*, s. 21.

<sup>14</sup> *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147), art. 1 b.

<sup>15</sup> *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych...*, art. 11.1.

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

<sup>17</sup> *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia...*, art. 6.

lub substancji, które mogą go uszkodzić, zniszczyć lub spowodować zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego; a także przekazywanie celowo fałszywych informacji mogących spowodować zagrożenie<sup>18</sup>.

10 września 2010 roku w Pekinie przyjęto *konwencję o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego*, a także protokół dodatkowy do konwencji haskiej z 1970 roku. Konwencja ta poszerza katalog międzynarodowych przestępstw w sektorze lotnictwa głównie o wykorzystanie samolotu w zamiarze spowodowania śmierci, poważnego uszkodzenia ciała, szkody na mieniu lub środowisku oraz zrzuconie bądź odpalenie ze statku powietrznego, lub użycie na pokładzie tegoż statku, broni biologicznej, chemicznej lub atomowej lub materiału wybuchowego albo radioaktywnego w sposób powodujący lub mogący spowodować śmierć, poważne obrażenia lub poważną szkodę na mieniu lub środowisku, a także transport materiałów niebezpiecznych mogących posłużyć do przeprowadzenia zamachu (z wyłączeniem działań zgodnych z prawem międzynarodowym)<sup>19</sup>.

Pojęcie *terroryzm lotniczy* do tej pory nie zostało zdefiniowane w regulacjach międzynarodowych, jednakże na potrzeby tego artykułu autorki podjęły próbę utworzenia definicji poprzez określenie przesłanek, które dany czyn musi spełniać, by mógł zostać określony tym mianem. W tym celu należy najpierw przeanalizować czym jest samo pojęcie *terroryzmu*. Terroryzm uznawany jest współcześnie za problem na skalę globalną, jednak mimo wieloletnich prób podejmowanych przez ekspertów, rządy i rozmaite ośrodki badawcze nie udało się stworzyć jednej uniwersalnej definicji tego zjawiska. Na całym świecie powstało ich kilkaset. Jedną z najbardziej rozbudowanych i szczegółowych jest definicja profesora Tadeusza Hanauska, według którego „terroryzm jest planowaną, zorganizowaną i zazwyczaj ideologicznie uzasadnianą, a w każdym razie posiadającą polityczne podłoże działalnością osób lub grup mającą na celu wymuszenie od władz państwowych, społeczeństwa lub poszczególnych osób – określonych świadczeń, zachowań lub postaw, a realizowaną w przystępnych formach obliczonych na wywołanie szerokiego i maksymalnie zastraszającego rozgłosu w opinii publicznej, oraz z reguły polegającą na zastosowaniu środków fizycznych, które często naruszają dobra osób postronnych, tj. takich, które nie dały wyrazu swemu negatywnemu nastawieniu do aktu terrorystycznego, jego celu lub uzasadnienia, ani nawet do określonej ideologii czy zapatrywań”<sup>20</sup>. Polski Kodeks Karny wyróżnia pojęcie przestępstwa o charakterze terrorystycznym. Zgodnie z art. 115 K.K. jest to: „czyn zabroniony zagrożony karą pozbawienia wolności, której górna granica wynosi co najmniej 5 lat, popełniony w celu: 1) poważnego zastraszania wielu osób, 2) zmuszenia organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności, 3) wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa lub organizacji międzynarodowej - a także groźba popełnienia takiego czynu.” Inną przykładową definicją terroryzmu jest ta opracowana przez Alexa P. Schmidta oraz Alberta J. Jongmana. W 1988 roku ci dwaj naukowcy zbadali 109 różnych definicji terroryzmu analizując, które cechy najczęściej się w nich pojawiają i na tej podstawie zinterpretowali terroryzm jako: „atak sił wyrotowych na niewinne jednostki, mający wywołać strach i zabić bądź zranić ludzi, a przez to wymusić polityczne ustępstwa na osobie nie będącej bezpośrednią ofiarą ataku, lub na organizacji, do której należą zaatakowani”<sup>21</sup>.

Analizując definicje zjawiska terroryzmu, można w nich znaleźć wiele elementów wspólnych i na potrzeby niniejszej analizy stwierdzić, że terroryzm to: zorganizowane bezprawne działanie, skierowane przeciwko najczęściej przypadkowej ofierze, mające na celu zastraszanie społeczeństwa, a dzięki temu uzyskanie konkretnych celów, zwykle o charakterze społeczno-politycznym, niemożliwych do

<sup>18</sup> *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz. U z 1976 r. Nr 8, poz. 37), art. 1.

<sup>19</sup> *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego*, [w:] [https://www.unodc.org/tldb/en/2010\\_convention\\_civil\\_aviation.html](https://www.unodc.org/tldb/en/2010_convention_civil_aviation.html), dostęp: 15.01.2015 r., art. 1.

<sup>20</sup> T. Hanausek, *Wybrane zagadnienia kryminalistycznej metodyki zwalczania terroryzmu*, [w:] K. Stawik (red.), *Terroryzm – aspekty prawno-międzynarodowe, kryminalistyczne i policyjne*, Poznań 1993, s. 83.

<sup>21</sup> B. Bolechów, *Terroryzm w świecie podwubiegunowym – przewartościowania i kontynuacje*, Toruń 2002, s. 104.

uzyskania w inny sposób, ze względu na asymetryczny układ sił. Jest to dążenie do uzyskania oczekiwanych rezultatów w sposób pośredni.

Na potrzeby tego artykułu przyjęto również, że terroryzm lotniczy jest to terroryzm, którego środkiem lub celem jest sektor lotnictwa cywilnego, tj. zarówno statki powietrzne, lotniska oraz personel je obsługujący. Tym samym definiujemy terroryzm lotniczy jako „zorganizowane bezprawne działanie, często skierowane przeciwko przypadkowej ofierze, mające na celu zastraszenie społeczeństwa, a dzięki temu uzyskanie konkretnych celów, zwykle o charakterze społeczno-politycznym, niemożliwych do uzyskania w inny sposób, ze względu na asymetryczny układ sił. Jest to dążenie do uzyskania oczekiwanych rezultatów w sposób pośredni, a celem lub środkiem ataku jest sektor lotnictwa cywilnego, tj. zarówno statki powietrzne, lotniska oraz personel je obsługujący.”

W ramach powyższej definicji terroryzmu lotniczego autorki wyodrębniły więc następujące przesłanki: kategoria czynu (czyn bezprawny), podmiot zamachu (bezpośredni – przypadkowe ofiary lub pośredni – sektor lotnictwa cywilnego), cele zamachowców (zastraszenie społeczeństwa i wymuszenie w ten sposób konkretnych decyzji), postawa zamachowców (zastraszenie) oraz sposób działania (nierówny układ sił; użycie lotnictwa jako środka zamachu lub celu samego w sobie).

## Lot MH17

Tłem politycznym dla wydarzeń z 17 lipca 2014 r. był trwający wtedy ciąg wydarzeń politycznych i zbrojnych określanych mianem konfliktu ukraińskiego. Zapoczątkowała go odmowa podpisania przez prezydenta Wiktora Janukowycza tzw. umowy stowarzyszeniowej Ukrainy z UE, w listopadzie 2013 roku<sup>22</sup>. Wydarzenie to było załącznikiem dla powstałego na Ukrainie kryzysu politycznego oraz związanych z nim wydarzeń na kijowskim Majdanie (tzw. Majdanie Niepodległości)<sup>23</sup>. Kryzys polityczny w kolejnych miesiącach przerodził się w kryzys zbrojny, obejmujący także wschodnie (oddalone od stolicy) części kraju. Ważnym momentem była aneksja Krymu przeprowadzona przez Rosję, która nastąpiła w wyniku aktywności prorosyjskich separatystów w tym regionie, doprowadzających ostatecznie do przeprowadzenia referendum i właściwego przejścia półwyspu. W kolejnych miesiącach konfliktu, aktywność separatystów objęła tereny wschodniej Ukrainy. Ich działalność motywowana była chęcią utworzenia niezależnych republik, m.in. Donieckiej i Ługańskiej Republiki Ludowej, powodując tym samym federalizację terytorium Ukrainy. Najważniejszym z punktu widzenia tworzonej analizy jest okres przed katastrofą samolotu malezyjskich linii lotniczych. Ogólna liczba ofiar śmiertelnych działań zbrojnych pomiędzy siłami antyterrorystycznymi Ukrainy, a prorosyjskimi separatystami wynosiła wtedy ok. 200 osób<sup>24</sup>. W tym okresie na wschodzie Ukrainy, gdzie doszło do rozbicia się samolotu malezyjskich linii lotniczych, trwała akcja antyterrorystyczna skierowana przeciwko działaniom separatystów (określanych przez stronę ukraińską terrorystami). Prorosyjscy separatyści „oświadczyli, że będą kontynuować walkę i zażądali od nowo zaprzysiężonego ukraińskiego prezydenta Petra Poroszenki wycofania wojsk okupacyjnych”<sup>25</sup>. W dniu 17 lipca 2014 r. z lotniska Amsterdam Schiphol o godz. 10:31 (czas UTC) wystartował samolot Malezyjskich linii lotniczych, Malaysian Airlines. Był to lot rejsowy do Kuala Lumpur, w Malezji, o numerze lotu MH17. Statek powietrzny Boeing typu 777-2H6E4 zabrał na pokład 283 pasażerów oraz 15 członków załogi. Na pokładzie znajdowali się w większości Holendrzy, kolejną dużą grupę pasażerów stanowili obywatele Malezji i Australii, a następnie przedstawiciele innych narodowości. Zgodnie z planem lotu, miał on przebiegać w jednej z części nad

<sup>22</sup> *Wszystko, co musisz wiedzieć o Ukrainie [KOMPENDIUM]*, Newsweek (online) z dn. 30.01.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>23</sup> *Znów płonęły opony na kijowskim Majdanie Niepodległości*, PAP (online) z dn. 09.08.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>24</sup> *Prokuratura: już 181 ofiar starć na wschodzie*, PAP (online) z dn. 03.06.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>25</sup> *Separatyści żądają, by Petro Poroszenko wycofał "wojska okupacyjne"*, PAP (online) z dn. 07.06.2014 [dostęp: 01.2015].

terytorium wschodniej Ukrainy, wykonując lot w rejonie informacji lotniczej Dniepropetrowska (tzw. FIR Dniepropetrowsk). Co ważne, lot wykonywany był na odpowiedniej, bezpiecznej wg służb żeglugi powietrznej Ukrainy wysokości<sup>26</sup>. Lot przebiegał zgodnie z planem, aż do godz. 13:20 (czas UTC), kiedy to załoga nie odpowiedziała na próbę kontaktu ze służbami żeglugi powietrznej. Jak wykazały późniejsze badania, o 13:20 „czarne skrzynki” z pokładu samolotu zakończyły rejestrację danych<sup>27</sup>.

Natychmiast zrodziło się pytanie, co stało się z samolotem? Już kilka godzin później społeczność międzynarodowa, dowiedziała się za pośrednictwem mediów, że samolot rozbił się w okolicach miejscowości Hrabove<sup>28</sup>, na wschodniej Ukrainie.

Bardzo szybko rozwinął się obieg informacji medialnej, który w tamtym dniu i w kolejnych po katastrofie stanowił główne źródło informacji dla wszystkich obserwatorów. Zaraz po tym zdarzeniu świat obiegła informacja o wpisie jednego z przywódców prorosyjskich separatystów, który „pochwalił się” na profilu na jednym ze znanych portali społecznościowych faktem zestrzelenia samolotu - jak wynikało z jego wpisu - ukraińskiego samolotu transportowego<sup>29</sup>. Okazało się, że tak naprawdę zniszczony został malezyjski samolot pasażerski.

Co zaś tyczy się oficjalnych oświadczeń państw stron w konflikcie, Ukrainy i Rosji, to już w dniu katastrofy, rzecznik szefa państwa prezydenta Ukrainy Petra Poroszenki, ogłosił, że prezydent „uznał czwartkową katastrofę samolotu malezyjskich linii lotniczych (...) za akt terrorystyczny”<sup>30</sup>. 22 lipca ukazało się oświadczenie ukraińskiego Parlamentu, które jednoznacznie nazywa katastrofę MH17 „aktem terrorystycznym” dokonany przez „bojowników, prowadzących działania wojenne przeciwko Ukrainie w obwodzie donieckim z wykorzystaniem dostarczonego przez Federację Rosyjską zestawu raketowego Buk, który był obsługiwany przez rosyjskich wojskowych”<sup>31</sup>. Również strona rosyjska, oskarżana o dokonanie aktu terrorystycznego na cywilnym statku powietrznym, wyraziła oficjalny komentarz w sprawie. Prezydent Rosji Władimir Putin obciążył Ukrainę odpowiedzialnością za katastrofę malezyjskiego samolotu pasażerskiego na jej terytorium twierdząc, że „bezwzględnie państwo, na którego terytorium to się stało, ponosi odpowiedzialność za tę straszną tragedię” oraz, że „do tej tragedii nie doszłoby, (...) gdyby nie wznowiono działań bojowych na południowym wschodzie Ukrainy. (...) Gdyby Kijów nie wznowił działań zbrojnych przeciwko separatystom”<sup>32</sup>.

Oficjalne badania nad przyczynami katastrofy prowadziła *Dutch Safety Board* (Holenderska Rada Bezpieczeństwa). W toku śledztwa, członkowie międzynarodowej komisji<sup>33</sup> powołanej do zbadania katastrofy, rozpatrywali kolejne aspekty lotu, tak aby znaleźć w każdym z nich potencjalne czynniki, które

<sup>26</sup> Służby lotnicze Ukrainy ustanowiły restrykcje względem użytkowania przestrzeni powietrznej, ze względu na aktywność uzbrojonych formacji na części terytorium. Były to dwa NOTAM - z 1.07.2014 oraz z 14.07.2014.

<sup>27</sup> *Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airlines Boeing 777-200 flight MH17, Hrabove, Ukraine, - 17 July 2014*, [w:] <http://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigation-crash-mh17-17-july-2014>, s.11, [dostęp: 01.2015].

<sup>28</sup> Trudno określić jest dokładne miejsce zdarzenia. Wrak samolotu znaleziono, rozbity na części w obszarze o rozmiarach ok. 10x5 km. (*Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airlines Boeing 777-200 flight MH17, Hrabove, Ukraine, - 17 July 2014*).

<sup>29</sup> *Prasa o katastrofie malezyjskiego boeinga: szok i szukanie winnych*, PAP (online), z dn. 18.07.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>30</sup> *Poroszenko: katastrofa samolotu malezyjskich linii to akt terrorystyczny*, PAP (online) z dn. 07.17.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>31</sup> *Parlament Ukrainy: katastrofa malezyjskiego samolotu aktem terroru*, PAP (online) z dn. 22.07.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>32</sup> *Władimir Putin obarcza Ukrainę odpowiedzialnością za katastrofę*, [w:] <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,opa-ge,7,title,Wladimir-Putin-obarcza-Ukraine-odpowiedzialnoscia-za-katastrofe,wid,16762452,wiadomosc.html>, [dostęp: 01.2015].

<sup>33</sup> Międzynarodową komisję tworzą eksperci z dziedziny badania wypadków lotniczych m.in. z Australii, Holandii, Malezji, Rosji i USA.

mogły być przyczyną tragicznego zakończenia lotu MH17. Badano stan techniczny statku powietrznego, zgodnie z ostatnim przeglądem przed startem, przyglądano się składowi załogi, brano również pod uwagę panujące tego dnia warunki atmosferyczne. Jednak, jak podsumowuje się w raporcie wstępnym, żaden z tych czynników nie budzi zastrzeżeń. Poszukując przyczyn katastrofy poddano badaniu wrak samolotu. Jak przedstawiono w raporcie wstępnym, wrak został rozproszony na dużej powierzchni. Co ważne, zauważono, że znalezione fragmenty kadłuba oraz kokpitu nosiły oznaki zniszczenia poprzez „dużą liczbę obiektów o dużej energii, które naznaczyły części maszyny od zewnątrz”<sup>34</sup>. Warto podkreślić jednak, że w raporcie wstępnym nie pojawia się stwierdzenie jednoznacznie określające przyczyny katastrofy, ponieważ badania nad katastrofą wciąż jeszcze trwają. Raport końcowy z prac komisji ma ukazać się w połowie 2015 r.

Należy zwrócić uwagę, że analizowanie przypadku katastrofy samolotu MH17 jest oparte jedynie na doniesieniach prasowych oraz oficjalnych stanowiskach Ukrainy i Rosji, jak również na informacjach przedstawionych w raporcie wstępnym Holenderskiej Rady Bezpieczeństwa. Podsumowując, można przyjąć, że oficjalne przyczyny zdarzenia nie są określone, ani ogłoszone. Jak wynika zaś z analizy doniesień prasowych, faktów i zdarzeń mających miejsce w czasie tzw. konfliktu ukraińskiego, można stwierdzić, że samolot został zniszczony w wyniku aktywności militarnej spowodowanej toczącym się na terytorium wschodniej Ukrainy konfliktem. Nie wiadomo zaś jednoznacznie, kto dokonał tego aktu, jakie były motywacje potencjalnych sprawców. Dodatkowo, pojawiły się również doniesienia, że statek stał się celem możliwego ataku z ziemi zupełnie przypadkiem. Wskazuje na to informacja przedstawiona przez jednego z przedstawicieli separatystów, z którym rozmawiał włoski dziennikarz, iż spodziewali się zobaczyć „ukraińskich pilotów lądujących na spadochronach”, a tymczasem natknęli się „na zwłoki cywilów”<sup>35</sup>. Można zatem wysnuć tezę o zupełnie niezamierzonym działaniu uzbrojonych formacji separatystów, w skutek którego doszło do katastrofy malezyjskiego Boeinga. O fakcie, że mogło dojść do tragicznej w skutkach pomyłki, świadczyć mogą również doniesienia o wcześniejszych ostrzałach infrastruktury lotniskowej, np. ostrzelanie lotniska w Ługańsku we wrześniu 2014 r.<sup>36</sup>, a także zestrzeliwania wojskowych samolotów bojowych i transportowych, np. zestrzelenia ukraińskiego samolotu transportowego schodzącego do lądowania w Ługańsku, w czerwcu 2014 roku<sup>37</sup>, czy zestrzelenia ukraińskiego samolotu bojowego w obwodzie Ługańskim w lipcu 2014 r.<sup>38</sup>. Warto również zaznaczyć, że w momencie lotu malezyjskiego statku powietrznego, w przestrzeni powietrznej nad Hrabove znajdowały się jeszcze trzy inne cywilne statki powietrzne, jak widać na przedstawionym poniżej fragmencie mapy.

<sup>34</sup> *Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airline...*, s. 25.

<sup>35</sup> *Relacja separatysty dla włoskiej gazety pomyłono malezyjski samolot z ukraińskim*, PAP (online) z dn. 22.07.2014 [dostęp: 01.2015].

<sup>36</sup> *Spalone czołgi, zrujnowana hala lotniska. Przerazające zniszczenia w Ługańsku*, z dn. 15.09.2014 [w:] <http://www.tvp.info/16847056/spalone-czolgi-zrujnowana-hala-lotniska-przerazajace-zniszczenia-w-lugansku>, [dostęp: 01.2015].

<sup>37</sup> *Separatyści zestrzelili ukraiński samolot transportowy. 'Zginęło 49 osób*, *Gazeta Wyborcza* (online) [dostęp: 01.2015].

<sup>38</sup> *Separatyści zestrzelili ukraiński samolot bojowy*, z dn. 20.08.2014 [w:] <http://www.rmfm24.pl/raport-ukraina/fakty/news-separatysci-zestrzelili-ukrainski-samolot-bojowy,nId,1487847>, [dostęp: 01.2015].



Rys. 1. Mapa przedstawiająca ruch w przestrzeni powietrznej rejonu informacji lotniczej Dniepropetrowska (FIR Dniepropetrowsk), 17 lipca 2014 r.

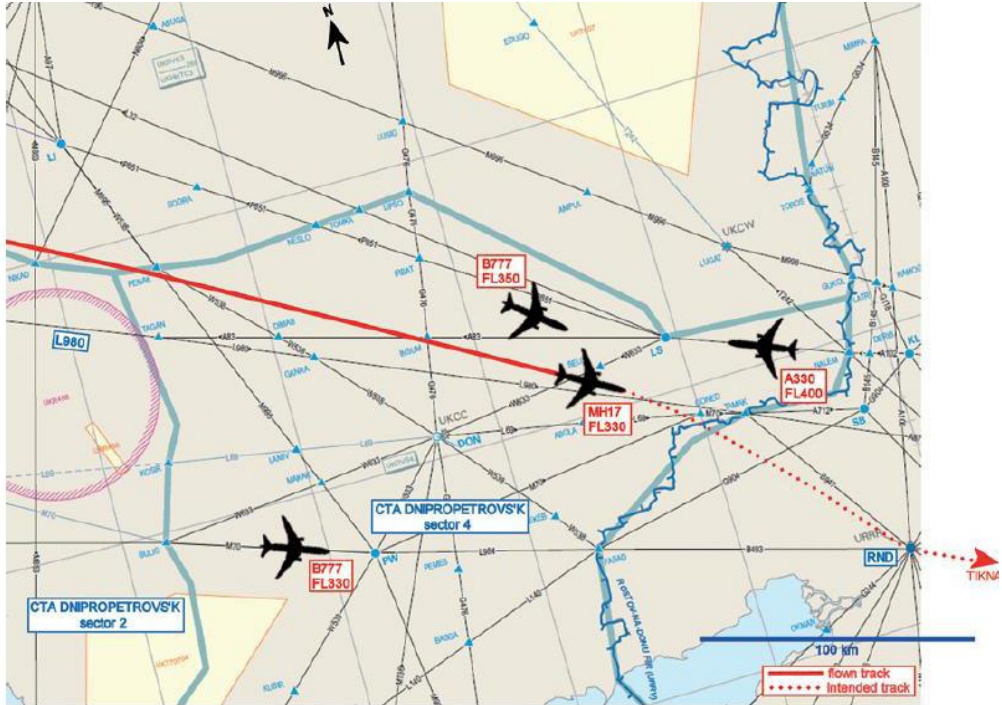


Figure 2: Image of the Dniepropetrowsk FIR, CTA 2 and 4, the flown (red line) and ATC cleared (dotted red line) route of flight MH17. Also the aircraft type and flight level of the three commercial aircraft flying the same area are shown (see 2.5.3). The image depicts the situation at 13.20 hrs (source: UKSATSE)

Źródło: Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airlines Boeing 777-200 flight MH17, Harbove, Ukraine, - 17 July 2014, [w:] <http://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigation-crash-mh17-17-july-2014>, dostęp: 01.2015.

Zacząto tworzyć prawdopodobny przebieg wydarzeń tamtego dnia opierając się o teorię aktu terrorystycznego, jakiego się wtedy rzekomo dopuszczono. Nie tylko obserwatorzy społeczności międzynarodowej, ale same władze Ukrainy przyjęły tezę o zamachu terrorystycznym, którego miały dopuścić się siły rosyjskich separatystów na cywilnym statku powietrznym. Znaczący jest również fakt, że władze Ukrainy nazywają członków grup separatystów terrorystami, a operacje prowadzone na terenach ich aktywności, nazywają działaniami o charakterze antyterrorystycznym<sup>39</sup>. Częste odwoływanie się do pojęcia terroryzmu, w kontekście tragicznego lotu MH17, spowodowało, że katastrofa ta została skojarzona ze zdarzeniami o charakterze terroryzmu lotniczego. Przyczynił się do tego również fakt popularności i medialności tematyki terroryzmu oraz budzący się wśród społeczności międzynarodowej niepokój.

<sup>39</sup> Operacja antyterrorystyczna na wschodzie Ukrainy wznowiona, Newsweek (online) z dn. 01.07.2014 [dostęp: 01.2015].

## Wypadek lotu MH17 – przykład terroryzmu lotniczego?

Warto zatem, na podstawie zgromadzonych na chwilę obecną informacji, spróbować odpowiedzieć na pytanie, czy katastrofa malezyjskiego statku powietrznego jest przykładem terroryzmu lotniczego? Aby odpowiedzieć sobie na tak postawione pytanie, należy odwołać się do przedstawionej w części pierwszej artykułu charakterystyki czynu o znamionach terroryzmu lotniczego i rozpatrzyć poszczególne jej elementy w aspekcie posiadanych informacji o zdarzeniach z 17 lipca. Zauważono tam, że zdarzenie o charakterze terroryzmu lotniczego jest formą zorganizowanego bezprawnego działania, skierowanego często przeciw przypadkowej ofierze, przy udziale lub wykorzystaniu elementów infrastruktury lotniczej, personelu lub pasażerów. Celem pośrednim sprawców jest zastraszenie obserwatorów zdarzenia, a dzięki temu uzyskanie celów głównych, zwykle o charakterze społeczno-politycznym lub religijnym. Na potrzeby przeprowadzanej analizy stawia się tezę, że 17 lipca samolot malezyjskich linii lotniczych został zestrzelony, czego powodem było rozbicie się samolotu na terytorium wschodniej Ukrainy. Czy zestrzelenie to miało jednak charakter ataku terrorystycznego?

Po pierwsze warto zwrócić uwagę na sprawców i organizację oraz charakter ich działalności. Oporając się na doniesieniach prasowych można przyjąć, że sprawcami była grupa prorosyjskich separatystów aktywna w okręgu Donieckim, w okolicach miejscowości Hrabove, gdzie doszło do rozbicia się samolotu. Niedługo po katastrofie w mediach pojawiły się doniesienia, po pierwsze przedstawiające rozmowę przedstawicieli grupy prorosyjskich separatystów z ich dowódcami<sup>40</sup>, jak również informacje ukazujące posiadany przez separatystów sprzęt prawdopodobnie wykorzystany do zestrzelenia samolotu<sup>41</sup>, co pozwala na wysnucie wniosku o tym kim byli sprawcy. Należy jednak zastanowić się, czy zorganizowane struktury separatystów powstały celem stworzenia organizacji terrorystycznej. Zorganizowanemu działaniu tej grupy można przypisać cele, jakimi są m.in. uzyskanie niepodległych terytoriów nowopowstałych republik i defragmentacja terytorium Ukrainy. Jednocześnie można zauważyć, że są oni określane przez stronę ukraińską mianem terrorystów, co podkreśla jakie kontrowersje budzą metody działania separatystów. Dodatkowo, co tyczy się charakteru aktywności sprawców, przeprowadzane przez separatystów działania we wcześniejszych fazach konfliktu były skierowane przeciwko siłom ukraińskim (np. zestrzelenie samolotu transportowego IŁ-76<sup>42</sup>, ostrzał lotniska w Doniecku<sup>43</sup>) i wiązały się właściwie z utrzymaniem władzy na zajętych terytoriach. Pozostaje zatem niejasne, czy przesłanka czynu o charakterze terroryzmu odnosząca się do sprawców oraz charakteru ich działania została spełniona.

Po drugie należy przyjrzeć się bliżej celom jakie przyświecać mogły potencjalnym sprawcom. Pozostaje niejasne, w jaki sposób dokonanie ataku na malezyjski samolot, na którego pokładzie nie znajdowali się obywatele Ukrainy, mogłoby wpłynąć na realizację ich interesów względem państwa Ukraińskiego. Inaczej mówiąc – czy zrealizowanie celu pośredniego, jakim byłoby zestrzelenie cywilnego samolotu pasażerskiego, pozwoliłoby osiągnąć cele główne grupy sprawców. Nie jest również pewne, czy celem sprawców mogło być zastraszenie szerszej grupy społeczności międzynarodowej, ponieważ, jak już wspomniano wcześniej, aktywność była skierowana przeciwko siłom ukraińskim.

<sup>40</sup> 298 ofiar katastrofy MH17. Ukraińcy publikują rozmowy separatystów o zestrzeleniu samolotu. Jest reakcja Rosji, z dn. 18.07.2014 [w:] <http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20140718/KRAJSWIAT/140719570>, [dostęp: 01.2015].

<sup>41</sup> Dowódca separatystów przyznaje: w chwili zestrzelenia MH17 mieliśmy system Buk, z dn. 23.07.2014 [w:] <http://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiate,2/dowodca-separatystow-przyznaje-w-chwili-zestrzelenia-mh17-mielismy-system-buk,452690.html>, [dostęp 01.2015].

<sup>42</sup> Ukraiński samolot transportowy Il-76 zestrzelony. Nie żyje 49 osób, z dn. 14.06.2014 [http://www.defence24.pl/news\\_ukraiński-samolot-transportowy-il-76-zestrzelony-nie-zyje-49-osob](http://www.defence24.pl/news_ukraiński-samolot-transportowy-il-76-zestrzelony-nie-zyje-49-osob), [dostęp: 01.2015].

<sup>43</sup> Silny ostrzał lotniska w Doniecku. Separatyści stawiają ultimatum, z dn. 13.01.2015 [w:] <http://wiadomosci.onet.pl/swiat/silny-ostrzal-lotniska-w-doniecku-separatysci-stawiaja-ultimatum/fj14kh>, [dostęp: 01.2015].

Poza tym w czasie trwania konfliktu obecność mediów była bardzo wysoka, a sami przedstawiciele separatystów nie stronili od kontaktu z zagranicznymi mediami, nie jest zatem pewne, czy osiągnięcie efektu medialności i nagłośnienie interesów grupy sprawców mogło być ich celem. Nie można zatem przyjąć, że przesłanka celu została w pełni spełniona.

Po trzecie trzeba rozważyć dobór ofiary przez sprawców ataku. Założyć można, że ofiarami ataku są przypadkowe osoby, pasażerowie lotu MH17, w żaden sposób niewyselekcjonowane. Jak już wspomniano wcześniej, na pokładzie znajdowali się przedstawiciele różnych narodowości, nie znajdowali się jednak w tej grupie obywatele Ukrainy. Można uznać, że przesłanka odnosząca się do ofiar jest w części spełniona, jeżeli przyjmiemy, że ofiarami miały być osoby przypadkowe, a atak nie był skierowany przeciwko konkretnym osobom.

Podsumowując, należy zauważyć, że zgodnie z posiadanym zasobem wiedzy o zdarzeniach z 17 lipca 2014 r. nie można jednoznacznie stwierdzić, że rozbicie statku powietrznego malezyjskich linii lotniczych, najprawdopodobniej w skutek zestrzelenia z ziemi, było przejawem terroryzmu lub terroryzmu lotniczego. Ocenia się jednak, że wydarzenie to nie spełnia znamion takiego ataku terrorystycznego. Wątpliwości budzi niejasna motywacja sprawców, która odbiega od dotychczasowych obszarów aktywności tej grupy. Niejasna również jest celowość czynu (nie mieści się on ani w kategorii celów pośrednich, ani głównych) grupy sprawców.

Dodatkowo, można zauważyć, że zdarzenia o podobnym charakterze, które dotyczyły bezpośrednio lotnictwa cywilnego, miały niejednokrotnie miejsce w historii funkcjonowania lotnictwa komercyjnego. Wydarzenia te na pozór spełniają przesłanki czynu o charakterze terroryzmu lotniczego. Przykładem może być zdarzenie z 1 września 1983 roku, kiedy to południowokoreański samolot pasażerski Boeing 747, lot Korean Air 007 lecący z Nowego Jorku do Seulu wleciał przypadkowo w przestrzeń powietrzną ZSRR. Władze radzieckie zareagowały na obcego w przestrzeni powietrznej i do akcji wysłano myśliwcę. Dowodzący obroną powietrzną w regionie rozkazał zestrzelenie samolotu. Piloci wykonali rozkaz, na skutek czego doszło do zestrzelenia samolotu, a wszyscy pasażerowie zginęli<sup>44</sup>. Jest to przykład, kiedy zniszczenie samolotu cywilnego nastąpiło pośrednio w skutek niewłaściwego działania urządzeń nawigacyjnych w samolocie, a bezpośrednio z powodu uruchomionych procedur ochrony przestrzeni powietrznej ZSRR. Innym przykładem może być lot Siberia Airlines z dnia 4 października 2001 roku, kiedy to maszyna lecąca nad Morzem Czarnym została zestrzelona. Maszyna startowała z Tel Awiwu, zmierzała w stronę lotniska w Nowosybirsku. W okolicach półwyspu krymskiego, gdzie odbywały się w tym czasie lotnicze ćwiczenia wojskowe armii ukraińskiej, samolot został trafiony przez rakietę wystrzeloną przez ukraińską armię. Na pokładzie było 78 osób, wszyscy zginęli. Do incydentu doszło niespełna miesiąc po zamachach na World Trade Center i Pentagon, dlatego początkowo podejrzewano, że samolot został zestrzelony przez terrorystów<sup>45</sup>. To zdarzenie może być przykładem tragicznych skutków niezamknięcia przestrzeni powietrznej nad obszarem, pomimo istniejącego potencjalnego zagrożenia, w skutek przeprowadzanej aktywności (w tym wypadku ćwiczeń wojskowych).

### Wnioski

Głównym celem artykułu było znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy wydarzenia z dnia 17 lipca 2014 r. były przykładem zdarzenia o znamionach aktu terrorystycznego. Próbując uzyskać odpowiedź, przeprowadzono analizę elementów definicji terroryzmu, ze szczególną specyfikacją terroryzmu lotniczego i przestępstw wobec lotnictwa cywilnego oraz stworzono listy przesłanek charakteryzującego czyn o charakterze terroryzmu w przestrzeni powietrznej. Ponadto, odwołano się do bazy zgromadzonej

<sup>44</sup> *Feralny lot 007*, [w:] <http://aviation24.pl/index.php/artykuly/107-feralny-lot-007>, [dostęp: 01.2015].

<sup>45</sup> *Zestrzelone samoloty pasażerskie*, z dn. 18.07.2014 [w:] <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Hk63cNSq4fAJ:wiadomosci.wp.pl/gid,16761990,gpage,2,img,16762064,kat,1356,title,Zestrzelone-samoloty-pasazerskie.galeria.html+&cd=4&hl=pl&ct=clnk&gl=pl>, [dostęp: 01.2015].

wiedzy na temat wypadku samolotu malezyjskich linii lotniczych. Odwołano się również do historii zagrożenia dla lotnictwa, określanego mianem terroryzmu lotniczego i innych podobnych wypadków z udziałem cywilnych statków powietrznych. Warto podkreślić, że medialność wypadków i katastrof lotniczych często przyczynia się do niewłaściwego interpretowania zdarzeń tego rodzaju. Zniszczenie cywilnych statków powietrznych w obliczu trwających konfliktów zbrojnych, kryzysów lub wyraźnie określonych na scenie politycznej sprzecznych interesów państw stron, powoduje, że obserwatorzy reagują na doniesienia o takich wypadkach paniką lub strachem. Należy zatem uważnie rozważać i analizować każde z wymienionych wyżej zdarzeń z obszarów lotnictwa cywilnego, tak by uniknąć rozpowszechniania się efektu paniki i paraliżu (strachu przed lataniem) wśród otaczającego nas społeczeństwa.

## Bibliografia

### Akty normatywne

*The 9/11 Commission Report, National Commission on Terrorist Attacks upon the United States (911 Commission)*, Waszyngton 2004.

*Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147).

*Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (Dz. U. z 1972 r. Nr 25, poz. 181).

*Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37).

*Konwencja o zwalczaniu bezprawnych aktów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego*, [w:] <https://www.unodc.org/>, [dostęp: 01.2015].

*Preliminary Report: Crash Involving Malaysia Airlines Boeing 777-200 flight MH17, Harbove, Ukraine, - 17 July 2014*, [w:] <http://www.onderzoeksraad.nl/>, [dostęp: 01.2015].

### Publikacje zwarte i artykuły naukowe

Aleksandrowicz T., Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*, Szczytno 2010.

Bolechów B., *Terroryzm w świecie podwubiegunowym – przewartościowania i kontynuacje*, Toruń 2002.

Hanausek T., *Wybrane zagadnienia kryminalistycznej metodyki zwalczania terroryzmu*, [w:] Stawik K. (red.), *Terroryzm – aspekty prawno-międzynarodowe, kryminalistyczne i policyjne*, Poznań 1993.

Laskowski J., *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, [w:] „Studia Humanistyczno-Społeczne” nr 7/2013, W. Saletra, R. Kubicki (red.), (PDF), [w:] <http://www.shs.ujk.edu.pl/> [01.2015].

### Artykuły publicystyczne i źródła internetowe

ASN Aviation Safety Database, [w:] <http://aviation-safety.net/database/>, [dostęp: 01.2015].

*Dowódca separatystów przyznaje: w chwili zestrzelenia MH17 mieliśmy system Buk*, z dn. 23.07.2014 [w:] <http://www.tvn24.pl/>, [dostęp 01.2015].

*Feralny lot 007*, [w:] <http://aviation24.pl/>, [dostęp: 01.2015].

*How the sky guards work on El Al*, Telegraph (online) z dn. 14.12.2002 [dostęp: 01.2015].

*Operacja antyterrorystyczna na wschodzie Ukrainy wznowiona*, Newsweek (online) z dn. 01.07.2014.

*Parlament Ukrainy: katastrofa malezyjskiego samolotu aktem terroru*, PAP (online) z dn. 22.07.2014.

*Prasa o katastrofie malezyjskiego boeinga: szok i szukanie winnych*, PAP (online), z dn. 18.07.2014.

*Prokuratura: już 181 ofiar starć na wschodzie*, PAP (online) z dn. 03.06.2014.

*Separatyści zestrzelili ukraiński samolot transportowy. 'Zginęło 49 osób*, *Gazeta Wyborcza (online)* [dostęp: 01.2015].

*September 11th Fast Facts*, [w:] <http://www.cnn.com/> [dostęp: 01.2015].

*Spalone czołgi, zrujnowana hala lotniska. Prerażające zniszczenia w Lugańsku*, z dn. 15.09.2014 [w:] <http://www.tvp.info/> [dostęp: 01.2015].

*Ukraiński samolot transportowy Il-76 zestrzelony. Nie żyje 49 osób*, z dn. 14.06.2014 <http://www.defence24.pl/>