

NOWACKI Gabriel¹

Wybrane problemy dotyczące zagrożeń terrorystycznych dla infrastruktury transportowej

*Inteligentne systemy transportowe (ITS)
infrastruktura transportowa,
zagrożenia terrorystyczne*

Streszczenie

W referacie przedstawiono problemy dotyczące zagrożeń terrorystycznych dla infrastruktury transportowej. Zakres infrastruktury transportowej uległ rozszerzeniu, obejmuje infrastrukturę transportu kolejowego, śródlądowego, drogowego, morskiego, lotniczego, intermodalnego oraz inteligentne systemy transportowe (ITS). Na podstawie analiz należy stwierdzić, że na świecie infrastruktura transportowa jest zagrożona potencjalnymi atakami terrorystycznymi, w szczególności infrastruktura transportu drogowego i kolejowego (około 23 %), w mniejszym stopniu infrastruktura transportu morskiego i powietrznego (około 2%). Kroki prawne, dotyczące zwalczania terroryzmu, zostały podjęte na poziomie międzynarodowym, ponadto powołano w tym zakresie instytucje na szczeblu ONZ, NATO oraz UE,

SELECTED PROBLEMS OF TERRORISM THREATS TO TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Abstract

The paper presents problems of terrorism threats for transportation infrastructure. The range of transportation infrastructure has spread and includes railway, inland waterways, road, maritime, air, intermodal transport infrastructure and intelligent transport systems (ITS). Based on the analyses, transportation infrastructure is potentially threatened with terrorism attacks, especially road and rail infrastructure (about 23 %), and to a smaller degree the maritime and air transport infrastructure (about 2 %). Legal steps to fight terrorism have been taken on the international level; furthermore, some institutions have been established for this purpose at the UN, NATO and UE level.

1. WSTĘP

Rozwój cywilizacyjny, postęp naukowo-techniczny oraz nowa sytuacja geopolityczna na świecie, powodują, że zmieniają się formy i środki zagrożeń.

Najpoważniejsze niebezpieczeństwo wśród nowych zagrożeń dla systemu międzynarodowego i bezpieczeństwa poszczególnych państw, w tym Polski, stwarza zorganizowany terroryzm międzynarodowy oraz zorganizowana przestępczość, aczkolwiek stopień zagrożenia dla poszczególnych państw jest różny. Ataki terrorystyczne skierowane są w stosunku do ważnych osobistości, instytucji oraz państw w celu wywołania destrukcji czy paniki. Stosowane są w tym zakresie niezidentyfikowane ładunki wybuchowe, wykonywane podrecznie oraz zdalnie detonowane.

Coraz bardziej realne stają się dla Polski zagrożenia w sferze infrastruktury transportowej, których celem będzie sparaliżowanie systemu bezpieczeństwa państwa.

Nowoczesny system transportu musi być, zatem jak najmniej podatny na zagrożenia oraz trwały z punktu widzenia ekonomicznego, socjalnego i ochrony środowiska.

Budując przyszłe plany rozwoju sektora transportu należy być świadomym jego znaczenia gospodarczego. Ogół łącznych wydatków na ten sektor, około 1 000 miliardów EURO, stanowi ponad 10% produktu unijnego brutto. Determinuje on rozwój infrastruktury i technologii, których koszt dla społeczeństwa nie podlega ocenie. Z powodu znaczenia inwestycji w transporcie i ich określonej roli we wzroście gospodarczym, autorzy Traktatu Rzymskiego przewidzieli stworzenie wspólnej polityki podlegającej specyficznym przepisom.

Infrastruktura transportowa stanowi podstawę funkcjonowania gospodarki i jej rozwój powinien być kształtowany ze szczególną troską o nowoczesność i efektywność, zwłaszcza biorąc pod uwagę znaczne koszty tego rozwoju. Ważną przesłanką jest zapewnienie spójności funkcjonalnej i rozwojowej w skali przede wszystkim europejskiej.

Głównymi problemami w obszarze transportu w Polsce są:

- niezadawalający stan infrastruktury drogowej,
- niewystarczająca przepustowość głównych ciągów transportowych,
- niedostatki powiązań transportowych między poszczególnymi regionami,
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- niedostatki w zakresie usług transportu publicznego,
- niski poziom usług z zakresu inteligentnych systemów transportowych (ITS) lub ich brak.

¹ Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki/Instytut Organizacji i Zarządzania, ul. Gen. Sylwestra Kaliskiego 2, 00-908 Warszawa 49. Tel: +48 226839702, Fax: +48 226837539, gnowacki@wat.edu.pl

Sieci transportowe, dzięki temu, że ułatwiają przepływ ludzi, towarów, zwiększają możliwości wymiany handlowej, wpływają na integrację krajowych rynków, a tym samym umożliwiają rozwój poszczególnych regionów.

Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego określa główne obszary działania, do których można zaliczyć lepsze zabezpieczenie pojazdów poprzez wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych oraz poprawę infrastruktury drogowej dzięki wykorzystaniu inteligentnych systemów transportowych.

2. CHARAKTERYSTYKA PROBLEMÓW DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W UE

2.1 Terminologia dotycząca infrastruktury transportowej

W porozumiewaniu się, szczególnie językami profesjonalnymi, często są używane terminy dwuczłonowe, składające się z wyrazu podstawowego i z wyrazu dopełniającego. Łączność ich stosowania zmierza do konkretyzacji desygnatów wyrazów podstawowych. W strukturze złożonego terminu „infrastruktura transportowa” zasadniczym determinantem, rzutującym na całokształt przedmiotu myślowego, jest wyraz „infrastruktura”, wyrazem dopełniającym jest natomiast rodzaj (charakter) określony mianem „transportowa”.

Infrastruktura to zespół podstawowych urządzeń i instytucji, niezbędnych do należytego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa [5, 17].

Zdaniem W. Mirowskiego, infrastruktura jest pojęciem międzynarodowym, oznaczającym zespół podstawowych obiektów, urządzeń i instytucji o charakterze usługowym niezbędnym do właściwego funkcjonowania społeczeństwa i produkcyjnych działań gospodarki [9].

Transport to przemieszczanie ludzi, ładunków w przestrzeni przy wykorzystaniu odpowiednich środków [14]. Transport jest ściśle powiązany z pozostałymi działami gospodarki. Jego rozwój warunkuje ich rozwój i odwrotnie – gorszy rozwój gospodarki lub transportu wiąże się z pogorszeniem sytuacji odpowiednio w transporcie i gospodarce.

Infrastrukturę transportu tworzą w głównej mierze trzy podstawowe grupy:

- drogi wszystkich rodzajów transportu (drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego i powietrznego),
- punkty transportowe (węzły drogowe, lotniska, porty, itp.),
- urządzenia pomocnicze służące do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych.

Termin „infrastruktura transportowa” i jego zakres zostały określone w legislacji Wspólnotowej i przez długi czas nie ulegały zmianie, praktycznie od roku 1970 do 2011. Zgodnie z rozporządzeniami: Rady nr 1108/70/EWG [11], Komisji nr 2598/70/EWG [12] i nr 851/2006/WE [13], infrastruktura transportowa oznacza wszystkie drogi i stałe urządzenia dla trzech rodzajów transportu, które są konieczne do zapewnienia przepływu i bezpieczeństwa ruchu.

Definicja i zakres infrastruktury transportowej ulegną zmianie w bieżącym roku, na podstawie projektu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady² w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (planowany termin przyjęcia - marzec 2012 roku).

Zgodnie z nowym rozporządzeniem infrastruktura transportowa, w tym transeuropejskiej sieci transportowej, składa się z:

- infrastruktury transportu kolejowego,
- infrastruktury śródlądowych dróg wodnych,
- infrastruktury transportu drogowego,
- infrastruktury transportu morskiego,
- infrastruktury transportu lotniczego,
- infrastruktury transportu multimodalnego,
- wyposażenia i inteligentnych systemów transportowych związanych z infrastrukturą transportową.

Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:

- linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, w tym: bocznicy, tunele, mostów,
- terminali towarowych i platform logistycznych do przeładunku towarów w obrębie transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu,
- dworców zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku I, do przesiadki pasażerów w obrębie transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu,
- powiązanego wyposażenia,
- ITS.

Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych składa się w szczególności z:

- rzek, kanałów, jezior,
- powiązanej infrastruktury, takiej jak śluzy, dźwigi, mosty, zbiorniki,
- portów śródlądowych wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie,
- powiązanego wyposażenia,
- ITS.

Infrastruktura transportu drogowego składa się w szczególności z:

- dróg o wysokiej jakości, w tym: mostów, tunele, skrzyżowań, przejść, węzłów drogowych,
- parkingów,

² Wniosek 2011/0294 (COD) z dnia 19.10.2011.

- powiązanego wyposażenia,
- terminali towarowych i platform logistycznych,
- dworców autobusowych,
- ITS.

Drugi o wysokiej jakości są projektowane i budowane specjalnie na potrzeby ruchu samochodowego i mają postać autostrad lub dróg ekspresowych.

Infrastruktura transportu morskiego składa się w szczególności z:

- przestrzeni morskiej,
- kanałów morskich,
- portów morskich wraz z infrastrukturą niezbędną do operacji transportowych w porcie,
- pomocy nawigacyjnych;
- podejść do portów,
- autostrad morskich,
- powiązanego wyposażenia,
- ITS.

Infrastruktura transportu lotniczego składa się w szczególności z:

- przestrzeni powietrznej, tras i dróg lotniczych,
- portów lotniczych,
- powiązanego wyposażenia,
- ITS.

Infrastruktura transportu multimodalnego obejmuje terminale towarowe i platformy logistyczne stanowiące część sieci kompleksowej, które spełniają co najmniej jedno z następujących kryteriów:

- całkowity przeładunek towarów przekracza próg ilościowy dla portów morskich (całkowita roczna wielkość ładunku – dla ładunków luzem lub innych – przekracza 0,1% odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunku we wszystkich portach morskich w Unii. Wartość odniesienia dla tej wielkości całkowitej to ostatnia dostępna wartość średnia z trzech lat, w oparciu o statystyki publikowane przez Eurostat,
- jeżeli w regionie NUTS³ 2 nie ma terminali towarowych ani platform logistycznych, które spełniają poprzednie kryterium, terminalem towarowym lub platformą logistyczną jest główna platforma logistyczna lub główny terminal towarowy wskazane przez dane państwo członkowskie, połączone co najmniej z drogami i liniami kolejowymi dla takiego regionu NUTS 2.

Inteligentne systemy transportowe (ITS) oznaczają systemy wykorzystujące technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne oraz technologie pozycjonowania/lokalizacji w celu zarządzania mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości. Mogą również obejmować urządzenia pokładowe, pod warunkiem że tworzą one nierozdzielny system z odpowiednimi elementami infrastruktury.

Komisja Europejska w dniu 16 grudnia 2008 roku opublikowała Komunikat - Plan wdrożenia inteligentnych systemów transportowych w Europie, COM (2008)886, który znalazł swoje odzwierciedlenie w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE [4], mandacie M/453 [8] oraz decyzji wykonawczej KE 2011/453/UE [3].

Z przedstawionej analizy literatury przedmiotu wynika, że poszerzy się zakres infrastruktury transportowej, ponadto w każdej kategorii infrastruktury wyszczególniono inteligentne systemy transportowe.

2.2 Pojęcie i istota współczesnego terroryzmu

Terroryzm nie jest zjawiskiem nowym, natomiast jest zjawiskiem zmiennym, wielopłaszczyznowym i dynamicznym, m.in. zmieniają się formy, środki i cele działań terrorystów. Wpływ na zjawisko terroryzmu ma rozwój cywilizacyjny oraz postęp naukowo-techniczny, w tym szczególnie w zakresie nowych środków łączności, mass mediów, zaawansowanych technik komunikowania.

Departament Obrony USA stwierdza, iż terroryzm to bezprawne użycie lub groźba użycia siły czy przemocy wobec osoby lub mienia, by wymuszać lub zastraszać rządy czy społeczeństwa, dla osiągnięcia celów politycznych, religijnych czy ideologicznych [1].

Zdaniem A. Pawłowskiego [10], pod pojęciem terroryzmu należy rozumieć wyłącznie stosowanie gwałtu przez jednostki lub grupy osób, w celu wywarcia wpływu zarówno na rząd i opinię publiczną, jak i grupy osób i poszczególne osoby.

A. P. Schmidt [15] zdefiniował terroryzm klasyczny, jako atak sił wywrotowych na niewinne jednostki, mający wywołać strach i zabić lub zranić ludzi, a przez to wymusić polityczne ustępstwa na osobie niebędącej bezpośrednią ofiarą zamachu lub na organizacji, do której nie należą zaatakowani. Metodę tą zastosowali w 1988 roku, Alex Schmid i Albert Jongman. Dokonali oni statystycznej analizy 109 definicji terroryzmu [2, 16], i stwierdzili, że najczęściej występujące elementy to:

- przemoc/siła – 83,5%,
- polityczny (atrybut zjawiska) – 65%,

³ NUTS (*Nomenclature of Units for Territorial Statistics*) – standard geokodowania rozwinięty w UE na potrzeby identyfikowania statystycznych jednostek terytorialnych. NUTS 1 (3 miliony – 7 milionów), NUTS 2 (800 000 – 3 miliony), NUTS 3 (150 000 – 800 000).

- strach – 51%,
- groźby – 47%,
- efekt psychologiczny – 41,5%,
- istnienie rozbieżności między celem a ofiarą – 37,5%,
- działanie planowe, celowe, systematyczne, zorganizowane – 32%,
- metody walki, strategii, taktyki – 30, 5%.

Według ONZ, terroryzm (łac.) to różnie umotywowane ideologicznie, planowane i zorganizowane działania pojedynczych osób lub grup skutkujące naruszeniem istniejącego porządku prawnego, podjęte w celu wymuszenia od władz państwowych i społeczeństwa określonych zachowań i świadczeń, często naruszające dobra osób postronnych. Działania te realizowane są z całą bezwzględnością, za pomocą różnych środków (przemoc fizyczna, użycie broni i ładunków wybuchowych), w celu nadania im rozgłosu i celowego wytworzenia lęku w społeczeństwie⁴.

Zgodnie z kodeksem karnym [19], przestępstwem o charakterze terrorystycznym jest czyn zabroniony zagrożony karą pozbawienia wolności, której górna granica wynosi, co najmniej 5 lat, popełniony w celu:

- poważnego zastraszenia wielu osób,
- zmuszenia organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności,
- wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa lub organizacji międzynarodowej - a także groźba popełnienia takiego czynu.

Do głównych form ataków terrorystycznych należą:

- zamach na życie – kierowany jest najczęściej przeciwko ważnym osobom, przywódcom partii politycznych,
- zamach bombowy – wywiera specyficzną presję psychiczną na społeczeństwo,
- uprowadzenie pojazdu lub samolotu,
- wzięcie zakładników, uprowadzenie osoby (kidnapping) – służy użyciu ich, jako elementu przetargowego w spełnieniu żądań.

Ponadto należy nadmienić, że 95 % zamachów na świecie dokonano przy użyciu materiałów wybuchowych.

2.3 Ataki terrorystyczne przeprowadzone na obiekty infrastruktury transportowej

Zdaniem ekspertów Aon Global Risk Consulting, w roku 2008 oraz 2009, branżą numer jeden na liście ataków terrorystycznych był handel detaliczny (24, 18%) – tabela 1⁵.

Tab. 1. Ataki terrorystyczne dokonane na różne branże

Handel detaliczny, gastronomia.	24,18%
Transport lądowy (drogowy, kolejowy).	23,36%
Przemysł wydobywczy.	14,55%
Infrastruktura (obiekty władz państwowych, samorządowych, publiczne, kultu religijnego).	8,2%
Budownictwo.	5,74%
Turystyka.	6,56%
Finanse.	2,05%
Transport lotniczy.	2,46%
Transport morski.	2,25%
Przedsiębiorstwa użyteczności publicznej.	2,25%
Inne.	8,4%
Razem	100 %

Dotknięte zostały nie tylko centra handlowe, czy supermarkety, ale również lokale gastronomiczne, restauracje, kluby i bary. Można wskazać trzy główne przyczyny ataków terrorystycznych w sektorze handlu detalicznego. Po pierwsze, znaczna ich część jest skierowana przeciwko sklepom, które nie są w posiadaniu islamistów. Po drugie, terroryści na cel swoich ataków chętnie wybierają znane marki, będące symbolem świata zachodniego i kapitalizmu. Wreszcie, handel

⁴ Na podstawie materiałów Ośrodka Informacji ONZ w Warszawie, materiałów ONZ z 2003 roku, <http://www.unic.un.org.pl/terroryzm/definicje.php>, z dnia 10.02.2012.

⁵ Opracowano na podstawie: <http://forsal.pl/wiadomosci/polska/341600.html>; <http://www.aon.com/poland>.

detailed is for groups of terrorist attacks, as the subject of attack, due to the possibility of causing significant losses in lives, great difficulties in daily life and effective intimidation of the civilian population.

Second place on the list of terrorist attacks is occupied by transport infrastructure, road and rail (23, 36%), selected terrorist attacks, carried out in 1970-2011, are presented in table 2.

Tab. 2. Wybrane ataki terrorystyczne dokonane na obiekty infrastruktury transportowej

Lp.	Miejsce, data	Rodzaj ataku	Ofiary
1.	Izrael, 8maja 1970 roku.	Atak OWP na autobus szkolny.	Zginęło 9 dzieci i 3 dorosłych, 19 zostało rannych.
2.	Szwajcaria - Izrael, 21 lutego 1970 roku	Wybuch bomby w samolocie Swissair 330.	Zginęło 47 osób.
3.	Jugosławia 26 stycznia 1972 roku.	Zamach na samolot Dc-9 linii Jugosłowiańskich.	Zginęło 27 osób (23 pasażerów i 4 członków załogi).
4.	Izrael 30 maja 1972 roku	Zamach na lotnisku Lod w Izraelu,	Zginęło 26 osób, 78 odniosło rany.
5.	Indie, 23 czerwca 1985 roku.	Zamach bombowy na pokładzie Boeinga 747.	Zginęło 329 osób.
6.	Japonia, 20 marca 1995 roku.	Zamach w metrze w Tokio, przy użyciu gazu bojowego sarin.	Zginęło 13 osób, 5 tysięcy uległo ciężkiemu zatruciu
7.	USA, 11 września 2001 roku.	Zamach na WTC oraz Pentagon.	Zginęły 2973 osoby, 19 porwaczy i 26 osób uznane za zaginione
8.	Hiszpania, 11 marca 2004 roku	Zamach bombowy w metrze w Madrycie.	Zginęło 191 osób, 1900 zostało rannych.
9.	Rosja, 6 lutego 2004 roku.	Zamach bombowy w moskiewskim metrze.	Zginęło 41 osób, a ponad 100 zostało rannych.
10.	W. Brytania, 7 lipca 2005 roku.	Zamach bombowy w metrze w Londynie.	Zginęły 52 osoby, a co najmniej 700 osób zostało rannych.
11.	Indie, 19 lutego 2007 roku	Zamach bombowy na pociąg ekspresowy.	Zginęło 68 osób, wiele zostało rannych.
12.	Afryka, 8 stycznia 2010 roku	Ostrzelany autobus wiozący na Puchar Narodów Afryki do Angoli piłkarzy Togo.	Zginęło, co najmniej 195 osób, około 300 zostało rannych.
13.	Rosja, 29 marca 2010 roku	Zamach bombowy w metrze w centrum Moskwy, dokonany przez dwie kobiety-samobójczynie.	Zginęło, co najmniej 39 osób, a 102 zostały ranne
14.	Rosja, 24 stycznia 2011 roku.	Zamach bombowy na lotnisku Domodedowo.	Zginęło 36 osób, a co najmniej 180 osób zostało rannych
15.	Białoruś, 11 kwietnia 2011 roku.	Zamach bombowy w metrze w Mińsku.	Śmierć poniosło 15 osób, a 204 osoby zostały ranne
16.	Norwegia, 22 lipca 2011 roku	Zamach bombowy w Oslo, ostrzelanie młodzieży na wyspie Utaja.	Zginęło 76 osób.

2.3 Zwalczanie terroryzmu na poziomie międzynarodowym i krajowym

On September 8, 2006, all member states of the UN adopted the Global Strategy for Counterterrorism [6]. For the first time in history, a common position was reached on the issue of counterterrorism. The adoption of the Global Strategy for Counterterrorism marks the end of years of efforts and simultaneously fulfills the commitment made by world leaders at the World Summit in September 2005. In developing the strategy, many proposals and recommendations were taken into account.

The basis of the strategy is the unequivocal, unconditional and firm condemnation of terrorism in all its forms - wherever, by whom and for whatever reasons. The strategy sets out specific measures, which are to be taken in order to eliminate the causes of terrorism and to strengthen the individual and joint capacity of states and nations to prevent and combat terrorism, while protecting human rights and the rule of law.

The strategy links a series of new proposals and strengthened current actions undertaken by member states, the UN system and other international and regional institutions into a common platform for strategic cooperation.

Terrorism poses a direct threat to the security of NATO member states and, more broadly, to international stability and prosperity. Terrorist groups are spreading and expanding their activities in areas of strategic importance for the Alliance, modern technology increases the threat and the potential for terrorist attacks, nuclear, chemical, biological or radiological capabilities.

Na szczęblu NATO działa Euro-Atlantyckie Centrum Koordynacji Reagowania na Katastrofy – EADRCC (Euro-Atlantic Disaster Response Coordination Centre), utworzone w czerwcu 1998, w Kwaterze Głównej NATO, w oparciu o wniosek złożony przez Federację Rosyjską. Utworzone w ramach programu Partnerstwo dla Pokoju, Centrum koordynuje działania NATO i państw partnerskich w obszarze euro-atlantyckim w reakcji na katastrofy naturalne i spowodowane przez człowieka. Wszystkie te zadania realizowane są w ścisłej współpracy z Biurem Narodów Zjednoczonych ds. Koordynacji Pomocy Humanitarnej (UN OCHA), któremu powierzona została nadrzędna rola w koordynacji działań międzynarodowych podczas katastrof.

Od 2001 roku EADRCC pełni także rolę w koordynacji reakcji krajów na zamachy terrorystyczne z wykorzystaniem broni chemicznych, biologicznych lub radiologicznych, a także działań zarządzania skutkami tych zdarzeń.

Zgodnie z koncepcją strategiczną obrony i bezpieczeństwa członków Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, Sojusz zobowiązuje się do zapobiegania kryzysom, zagrożeniom terrorystycznym, opanowywania konfliktów i stabilizowania sytuacji pokonfliktowych, włączając w to bliższą współpracę z naszymi międzynarodowymi partnerami, szczególnie Organizacją Narodów Zjednoczonych i Unią Europejską.

Rada Europejska 25 marca 2004 r. przyjęła Deklarację w sprawie zwalczania terroryzmu oraz będący aneksem do Deklaracji Plan zwalczania terroryzmu. Jednym z najważniejszych postanowień jest przyjęcie tzw. klauzuli solidarności. Przewiduje ona, iż w przypadku ataku terrorystycznego na którekolwiek państwo członkowskie UE wszyscy pozostali członkowie zmobilizują wszelkie środki, jakie uznają za stosowne (włączając w to środki militarne), aby na prośbę państwa poszkodowanego przyjść mu z pomocą. W deklaracji odwołano się także do Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa z grudnia 2003 r., w której terroryzm uznano za jedno z najpoważniejszych zagrożeń bezpieczeństwa międzynarodowego.

Na szczęblu UE utworzone zostało Centrum Monitorowania i Informacji - MIC (Monitoring and Information Centre) dostępnego i zdolnego do natychmiastowej reakcji przez całą dobę, a także służącego państwom członkowskim i Komisji Europejskiej do celów reagowania na zagrożenia. Centrum obsługuje 31 państw (27 państw UE oraz Chorwacja, Lichtenstein, Islandia oraz Norwegia).

Ponadto wykorzystywany jest Wspólny System Łączności i Informacji w Sytuacjach Kryzysowych CECIS (Common Emergency Communication and Information System) w celu umożliwienia komunikacji pomiędzy MIC a punktami kontaktowymi w państwach członkowskich i dzielenia się przez nie informacjami, oraz zarządzanie nimi.

W państwach strefy Schengen⁶ stosowany jest System Informacyjny Schengen – SIS, dostęp do systemu posiada policja, urzędy konsularne oraz Straż Graniczna oraz Służba Celna, umożliwia weryfikację osób podczas kontroli granicznej oraz podczas kontroli wewnątrz kraju.

Na forum międzynarodowym działa INTERPOL (188 kraje) - organizacja policji w państwach UE oraz spoza UE, np. na Białorusi, w Rosji, na Ukrainie. Współpraca realizowana jest w ramach sieci oficerów łącznikowych polskiej Policji działających w takich państwach Unii Europejskiej, jak Francja, Holandia, Niemcy, Wielka Brytania, oraz w państwach spoza UE, tj. na Białorusi, w Rosji i na Ukrainie. Możliwy jest bezpośredni dostęp do policyjnych baz danych (osoby zaginione i poszukiwane, karty daktyloskopijne, profile DNA, skradzione pojazdy i dokumenty etc.).

Na poziomie UE wykorzystywany jest EUROPOL - Europejski Urząd Policji, usprawnienie współpracy organów ścigania państw członkowskich UE w zapobieganiu terroryzmowi i poważnej przestępczości międzynarodowej.

EUROPOL - Europejski Urząd Policji, działający tylko na obszarze UE, jego celem jest zwiększenie skuteczności działania i usprawnienie współpracy organów ścigania państw członkowskich UE w zapobieganiu terroryzmowi i poważnej przestępczości międzynarodowej oraz w zwalczaniu tych groźnych zjawisk w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa w całej Europie

W Polsce zwalczaniem terroryzmu zajmują się następujące instytucje:

- na poziomie strategicznym: Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (RCB), Rządowy Zespół Zarządzania Kryzysowego (RZZK), Międzyresortowy Zespół ds. Zagrożeń Terrorystycznych MZZT), Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW), Agencja Wywiadu (AW), Służba Wywiadu Wojskowego (SWW), Służba Kontrwywiadu Wojskowego (SKW), Komenda Główna Policji (KGP), Komenda Główna Straży Granicznej (KGSG), Główny Inspektor Informacji Finansowej (GIIF), Służba Celna (SC), Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej (KGSP), Biuro Ochrony Rządu (BOR), Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej (KGŻW), Sztab Generalny Wojska Polskiego, Państwowa Agencja Atomistyki (PAA), Urząd Lotnictwa Cywilnego, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP);
- na poziomie operacyjnym: Centrum Antyterrorystyczne (CAT) [7]. CAT funkcjonuje w systemie całodobowym, służbę w nim pełnią, oprócz funkcjonariuszy ABW, oddelegowani funkcjonariusze, żołnierze i pracownicy m.in. Policji, SG, BOR, AW, SWW, SKW, SC. Realizują oni zadania w ramach kompetencji instytucji, którą reprezentują. Ponadto z CA aktywnie współpracują inne podmioty uczestniczące w systemie ochrony antyterrorystycznej RP, takie jak RCB, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Państwowa Straż Pożarna, GIIF, Sztab Generalny Wojska Polskiego, Żandarmeria Wojskowa itp. Istotą systemu funkcjonowania CAT jest koordynacja procesu wymiany informacji między uczestnikami systemu ochrony antyterrorystycznej, umożliwiającą wdrażanie wspólnych procedur reagowania w przypadku zaistnienia jednej z czterech kategorii zdefiniowanego zagrożenia:
 - zdarzenia terrorystycznego zaistniałego poza granicami Polski mającego wpływ na bezpieczeństwo RP i jej obywateli,
 - zdarzenia terrorystycznego zaistniałego na terenie Polski mającego wpływ na bezpieczeństwo RP i jej obywateli,

⁶ Strefa Schengen jest obszarem, na którym zniesiona została kontrola graniczna na granicach wewnętrznych, a współpraca pomiędzy służbami państw – sygnatariuszy, w szczególności w zakresie współpracy policyjnej i sądowej, w sprawach kryminalnych, jak również działania tzw. Systemu Informacyjnego Schengen.

- uzyskania informacji o potencjalnych zagrożeniach mogących wystąpić na terenie Polski i poza granicami RP,
- uzyskania informacji dotyczących prania pieniędzy lub transferów środków finansowych mogących świadczyć o finansowaniu działalności terrorystycznej.
- o na poziomie taktycznym: jednostki specjalne, służby i instytucje podległe Ministrowi Spraw Wewnętrznych (MSW), Ministrowi Obrony Narodowej (MON), Ministrowi Finansów (MF), Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBGW). jednostki specjalne.

Wywiadowcze i kontrwywiadowcze zadania służb specjalnych (ABW, AW, SKW, SWW) dotyczą rozpoznania i przeciwdziałania zjawiskom zewnętrznym oraz wewnętrznym, które zagrażają interesom kraju. Podstawowa rola służb specjalnych polega na uzyskiwaniu, analizowaniu, przetwarzaniu i przekazywaniu właściwym organom informacji, które mogą mieć istotne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa we wszystkich wymiarach, jak również na wyprzedzającym informowaniu o potencjalnych i istniejących zagrożeniach dla kraju. Szczególnej uwadze podlega zapobieganie i przeciwdziałanie terroryzmowi, ochrona zdolności obronnych i ekonomicznych kraju warunkujących jego międzynarodową pozycję, eliminowanie. Służby specjalne zapewniają, kontrwywiadowczą ochronę kraju, zwłaszcza w odniesieniu do funkcjonowania głównych elementów infrastruktury krytycznej, w tym sieci transportowych [18].

Nadrzędnym celem działań Policji jest służba społeczeństwu poprzez skuteczną ochronę bezpieczeństwa ludzi, mienia oraz utrzymywanie bezpieczeństwa i porządku publicznego. Policja zapobiega przestępstwom i zjawiskom kryminogennym, w tym o charakterze transgranicznym, współdziałając z innymi strażami, służbami i inspekcjami krajowymi oraz policjami innych państw i organizacjami międzynarodowymi. Policja przygotowana jest również do szerszego wsparcia misji realizowanych przez inne podmioty państwowe i pozarządowe, a także Siły Zbrojne RP. Zapobieganie i skuteczne reagowanie na zjawisko przestępczości zorganizowanej powinno pozostawać troska nie tylko Policji, ale i innych służb i resortów. Polska policja powinna aktywnie uczestniczyć i inicjować rozwiązania w międzynarodowych instytucjach współpracy policyjnej, jak Interpol czy Europol, oraz rozwijać sieć swoich oficerów łącznikowych, w sposób czynny reprezentujących polską policję poza granicami kraju.

Za działania priorytetowe należy uznać współdziałanie organów ścigania Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego z Centrum Antyterrorystycznym, w celu eliminowania zjawisk terrorystycznych, przestępczych.

Nadrzędnym celem działań Straży Granicznej jest skuteczna ochrona granicy państwowej oraz kontrola ruchu granicznego zgodnie z interesami bezpieczeństwa narodowego. Szczególna jej rola wynika z ochrony jednego z najdłuższych odcinków lądowej zewnętrznej granicy zarówno Unii Europejskiej, jak i NATO oraz przyjęcia przez Polskę zobowiązań zawartych w Układzie z Schengen.

Niezbędnym jest kontynuowanie i doskonalenie współpracy pomiędzy Strażą Graniczną a Policją i innymi służbami. Ważnym obszarem, wymagającym zintensyfikowania form współdziałania tych służb, stanowi monitoring i kontrola migracyjna cudzoziemców na terytorium całego kraju, która powinna mieć również charakter prewencyjny. Zarówno Policja jak i Straż Graniczna, w ramach działań ustawowych, powinny stale monitorować zagrożenia o charakterze terrorystycznym, współpracując w tym zakresie z innymi służbami.

Nadrzędnym celem działań Państwowej Straży Pożarnej jest rozpoznawanie zagrożeń oraz przygotowanie i prowadzenie działań ratowniczych. PSP posiada zdolność do natychmiastowego reagowania podczas wystąpienia nagłego zagrożenia życia i zdrowia, a także środowiska i mienia oraz w przypadkach nadzwyczajnych zagrożeń, katastrof i klęsk żywiołowych..

3. WNIOSKI

Zagrożeniem dla Europy, w tym i dla Polski, jest zorganizowany terroryzm międzynarodowy. Polska musi się liczyć z możliwością działań skierowanych przeciwko niej w związku z udziałem w kampanii antyterrorystycznej. Nie można wykluczyć akcji odwetowych będących konsekwencją prowadzonych przez NATO lub UE operacji stabilizacyjnych i pokojowych [18]. Zagrożeniem dla Polski jest również zorganizowana przestępczość międzynarodowa, co wynika z tranzytowego położenia Polski oraz charakteru i sposobów działania międzynarodowych grup przestępczych. Przystąpienie Polski do pełnej realizacji Układu z Schengen, a co za tym idzie, zniesienie kontroli granicznej na odcinkach wewnętrznej granicy UE, może skutkować ograniczeniem barier dla przepływu osób poszukiwanych, utrudnieniem przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym, a także ułatwieniem wwozu na teren Polski odpadów zanieczyszczających środowisko, substancji odurzających z państw UE, w których dozwolone jest ich posiadanie.

Dla zapewnienia wysokich standardów bezpieczeństwa w sektorze transportu niezbędne jest wdrożenie zintegrowanego systemu bezpieczeństwa, służącego zarówno zapobieganiu niebezpiecznym zdarzeniom, jak i sprawnemu łagodzeniu skutków wystąpienia takich zdarzeń. Integracja działań prewencyjnych jest szczególnie ważna w przypadku węzłów transportowych, stanowiących obszary współdziałania różnych gałęzi transportu – porty lotnicze i wodne oraz stacje kolejowe integrujące różne środki transportu. Rozbudowa sieci transportowych oddziaływać będzie na poprawę warunków przemieszczania się osób i sprzętu, niezbędnych do podejmowania działań w ramach funkcjonowania systemu bezpieczeństwa narodowego. Przyczyni się również do zapewnienia potrzeb bytowych ludności, w tym do możliwości jej ewakuacji, a także stanie się istotnym elementem wsparcia Sił Zbrojnych RP i wojsk sojuszniczych w przypadku kryzysu lub konfliktu zbrojnego.

Członkostwo w UE stwarza szanse rozwojowe Polski w zakresie szybkiej modernizacji i budowy systemu transportowego. Niewykorzystanie tych szans może spowodować marginalizację znaczenia Polski, jako kraju tranzytowego oraz pozbawienie możliwości wymiany handlowej, jakie pojawiają się na rynku wschodnioeuropejskim. Jednocześnie rośnie ranga skuteczności kontroli i monitorowania przewozu oraz przechowywania i dystrybucji towarów

niebezpiecznych oraz tzw. materiałów podwójnego zastosowania, z możliwością ich wykorzystania do celów terrorystycznych.

Zagrożenie infrastruktury transportowej atakami terrorystycznymi na świecie jest dość istotne, dotychczas branża ta skupiła około 24% wszystkich przeprowadzonych ataków.

Służby państwowe RP są dobrze przygotowane do rozpoznawania, zapobiegania i zwalczania zagrożeń terrorystycznych. Najważniejsza jest współpraca wszystkich służb oraz wczesne rozpoznanie zagrożenia i niedopuszczenie do przeprowadzania zamachu terrorystycznego (prewencja).

Ponadto należałoby przygotować informatory dotyczące zachowań ludności w sytuacjach kryzysowych, szczególnie o symptomach świadczących o przygotowaniu do zamachu terrorystycznego oraz sposobach postępowania ludności w takich przypadkach.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Aleksandrowicz T. R., *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008.
- [2] Olechów B., *Terroryzm w świecie podwubiegunowym*. Adam Marszałek, Toruń, 2002.
- [3] Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej 2011/453/UE z dnia 13 lipca, 2011 r. w sprawie przyjęcia wytycznych dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE, notyfikowana, jako dokument nr C(2011) 4947. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 193/48, 49 z dnia 23.7.2011.
- [4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu. Dziennik Urzędowy L 207, 06/08/2010. P. 0001 – 0013.
- [5] Encyclopedia PWN. PWN, Warszawa, 1982.
- [6] Koncepcja strategiczna obrony i bezpieczeństwa członków Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, przyjęta przez szefów państw i rządów w Lizbonie, 2010. NATO (2010), Strategic Concept for the Defense and Security of The Members of the North Atlantic Treaty Organization, Adopted by Heads of State and Government in Lisbon, Nov. 2010. <http://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>.
- [7] Andrzej Makarski, Centrum Antyterrorystyczne Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Geneza, zasady działania oraz doświadczenia po pierwszym roku funkcjonowania. *Przegląd bezpieczeństwa wewnętrznego*, nr 2, 2010. http://www.abw.gov.pl/portal/pl/273/642/Przegląd_Bezpieczenstwa_Wewnetrznego_nr_2_2_2010.html.
- [8] M/453 EN. Standardization mandate addressed to CEN, CENELEC and ETSI in the field of information and communication technologies to support the interoperability of co-operative systems for Intelligent Transport in the European Community. Brussels, 6th October 2009. DG ENTR/D4.
- [9] Mirowski W., *Studia nad infrastrukturą wsi polskiej. Wyposażenie obszarów w infrastrukturę społeczną*. T. III. PAN Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa, Warszawa, 1996.
- [10] Pawłowski A., *Terroryzm w Europie XIX i XX wieku*. Lubuski Komitet Upowszechniania Prasy, Zielona Góra, 1994.
- [11] Rozporządzenie Rady nr 1108/70/EWG z dnia 4 czerwca 1970 r. wprowadzające system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej. Dziennik Urzędowy L 130 z 15.6.1970.
- [12] Rozporządzenie Komisji nr 2598/70/EWG z dnia 18 grudnia 1970 r., stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady nr 1108/70/EWG z dnia 4 czerwca 1970 r. Dziennik Urzędowy L 278 , 23/12/1970, P. 0001 – 0005.
- [13] Rozporządzenie Komisji nr 851/2006/WE z dnia 9 czerwca 2006 r., stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady nr 1108/70/EWG. Dziennik Urzędowy L 158 , 10/06/2006. P. 0003 – 0008.
- [14] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport*. PWN, Warszawa, 2008.
- [15] Schmid A. P., *Political Terrorism: A New Guide to Actors, Authors, Concepts, Data Bases, Theories and Literature*. New Brunswick, NJ 1988.
- [16] Schmid A. P. and Jongman A., *Political terrorism*. SWIDOC, Amsterdam 1988,
- [17] Słownik języka polskiego. PWN, Warszawa, 1978.
- [18] Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2007.
- [19] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. Dz. U. 2004 nr 93, poz. 889.