

Łukasz SZYMANKIEWICZ

Polski system ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji

Streszczenie

Celem pracy jest zweryfikowanie hipotezy stanowiącej, że polski system ochrony lotnictwa cywilnego można uznać za skuteczną metodę zapobiegania wystąpieniu aktów bezprawnej ingerencji. W tym celu autor, przy zastosowaniu metody systemowej, podjął próbę uzyskania odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób ukształtowany jest polski system ochrony lotnictwa cywilnego i czy można uznać go za skuteczną metodę zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji. W pracy wskazane zostały elementy systemu ochrony, główne obszary systemowe, techniczne środki ochrony, podmiot bezpieczeństwa i czyny stanowiące akty bezprawnej ingerencji. Przedstawiono także system ochrony na poziomie operacyjnym.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, ochrona lotnictwa cywilnego, akt bezprawnej ingerencji.

Jedną z podstawowych funkcji wewnętrznych państwa w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest organizowanie i wykonywanie czynności na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji. W tym celu państwo powinno zorganizować system ochrony, w którym określony zostanie m.in. zakres działań, plany ochrony, szkolenia i procedury dla wszystkich członków systemu. Niniejsza praca dedykowana jest polskiemu systemowi ochrony lotnictwa cywilnego, który opiera się na źródłach prawa międzynarodowego, prawa wspólnotowego Unii Europejskiej i prawa krajowego. Autor wysuwa hipotezę, że polski system ochrony lotnictwa cywilnego można uznać za skuteczną metodę zapobiegania wystąpieniu aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Główną metodą badawczą użytą w pracy jest metoda systemowa, dzięki czemu autor jest w stanie precyzyjnie wskazać: podmiot bezpieczeństwa systemu ochrony, akty bezprawnej ingerencji, elementy systemu ochrony, główne obszary systemowe, techniczne środki ochrony, przedstawić system ochrony na poziomie operacyjnym. Powyższe działania mają na celu uzyskanie odpowiedzi na następujące pytanie badawcze: w jaki sposób

ukształtowany jest polski system ochrony lotnictwa cywilnego i czy można uznać go za skuteczną metodę zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji?

Uwarunkowania prawne i instytucjonalne polskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego

Rzeczpospolita Polska jako państwo niepodległe i suwerenne ustanawia własne przepisy krajowe, w tym dedykowane również bezpieczeństwu w cywilnej komunikacji lotniczej. Jednak przynależność do organizacji międzynarodowych, takich jak np. ICAO, ratyfikowanie opracowanych przez ONZ konwencji i protokołów oraz członkostwo w Unii Europejskiej wymuszają na Polsce dostosowywanie przepisów krajowych do norm prawa międzynarodowego i wspólnotowego. Dlatego, w przypadku Polski, przepisy prawne dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego wynikają z trzech źródeł: prawa międzynarodowego, prawa wspólnotowego Unii Europejskiej i prawa krajowego¹. Na poziomie międzynarodowym przepisy prawne odnoszące się do ochrony lotnictwa cywilnego reguluje Konwencja chicagowska, w której podstawowym, międzynarodowym dokumentem dedykowanym ochronie lotnictwa cywilnego jest Załącznik 17 do Konwencji².

Natomiast dla państw należących do Unii Europejskiej, podstawowym aktem prawnym w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002. Pozostałymi wspólnotowymi aktami prawnymi z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego są:

- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady;
- Decyzja wykonawcza Komisji C (2015) 8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje,

¹ M. Ceglarski, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym – wybrane procedury kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w różnych aspektach działalności lotniczej*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2014, s. 196.

² A. Rzepka, *Realizacja kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych na przykładzie lotniska Chopina*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w wybranych aspektach funkcjonowania portu lotniczego*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2013, s. 17.

o których mowa w art. 18 lit. A) rozporządzenia (WE) 300/2008 – jest to dokument o charakterze niejawnym, niepublikowany w Dzienniku Ustaw³.

Obowiązującymi przepisami krajowymi, dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego, są:

- Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., Dz.U. nr 130 poz 1112;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U. 2012 poz. 912, (dalej Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego; KPOLC);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. 2013 poz. 1147 (dalej Krajowy Program Szkolenia; KPS);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. 2013 poz. 1148 (dalej Krajowy Program Kontroli Jakości; KPKJ)⁴.

Wymienione powyżej konwencja międzynarodowa, przepisy prawa Unii Europejskiej i przepisy krajowe tworzą organizacyjny i procesualny wymiar ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce, przy czym prawodawstwo krajowe powinno być kompatybilne z prawem wspólnotowym UE, w celu zachowania zharmonizowanych i jednolitych norm ochrony lotnictwa cywilnego⁵. Wskazanie aktów prawnych ma na celu ukazanie, że system ochrony lotnictwa cywilnego jest procesem wyraźnie określonym przez prawo i służy nadrzędnemu celowi, jakim jest ochrona przed aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji

System jest podstawową kategorią problemową, rozumianą jako obiekt utworzony ze zbioru elementów i relacji między nimi. Jednym z fundamentalnych postulatów badań systemowych jest holizm, który zakłada, że rzeczywistość percypowana jest w sposób całościowy oraz że badanie całości ma sens⁶. Posiłkowanie się analizą systemową umożliwia potraktowanie badanego fenome-

³ Ł. Szymankiewicz, *Security Control as Part of the Civil Aviation Security System Against the Acts of Unlawful Interference*, „Security Forum” 2018, Vol. 2, No. 2, p. 63.

⁴ Ibidem.

⁵ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej*, Szczytno 2013, s. 198.

⁶ Ibidem, s. 126.

menu występującego w obiekcie jako całościowy system, który składa się z określonych podsystemów oraz posługiwanie się modelem ochrony do uzyskania opisu cech homogenicznych krajowych systemów ochrony lotnictwa cywilnego, jak również oddziaływania między systemami zagranicznymi, co pozwala ukazać obraz sprzężenia zwrotnego dodatniego, w którym dany krajowy system ochrony przyjmuje pewne elementy innych systemów, jak również sprzężenia zwrotnego ujemnego, w którym system stanowi odpowiedź instytucji międzynarodowych na zagrożenia w lotnictwie cywilnym.

Akt bezprawnej ingerencji (ang. *act of unlawful interference*) został zdefiniowany w Załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym jako akt lub próba dokonania aktu zagrażającego bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, w którym zawierają się następujące czyny:

- bezprawne przejście statku powietrznego,
- zniszczenie statku powietrznego w trakcie użytkowania,
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach,
- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych,
- użycie statku powietrznego podczas jego działania w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwej informacji mającej na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub obiektu lotnictwa cywilnego⁷.

Natomiast głównym podmiotem bezpieczeństwa w systemie ochrony lotnictwa cywilnego jest statek powietrzny wraz z załogą i pasażerami. Ochronę lotnictwa stanowią połączone środki oraz zasoby ludzkie i materialne, przeznaczone na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji⁸. Modelowy system ochrony lotnictwa cywilnego składa się z następujących elementów:

- przepisów, norm i procedur postępowania;
- technicznych środków ochrony, w tym kontroli dostępu, systemu przepustkowego, monitoringu i barier technicznych;
- ochrony fizycznej, w tym kontroli bezpieczeństwa, ochrony obiektów i obszarów, ochrony statków powietrznych i stosowania wart ochronnych na pokładach statków powietrznych;

⁷ Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, wyd. 9, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego 2011, s. 1-1.

⁸ H. Jafarnik, R. Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015, s. 23.

- systemów logistycznych i łączności;
- personelu;
- systemów kierowania i zarządzania⁹.

Powyższe elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego można przydzielić do pięciu głównych obszarów systemowych, które są zhierarchizowane na podstawie zakresu występowania. Są to:

- regulacje prawne;
- ochrona portu lotniczego;
- kontrola dostępu do strefy zastrzeżonej portu lotniczego;
- kontrola bezpieczeństwa;
- ochrona statku powietrznego w czasie lotu.

Pierwszy z wyżej wymienionych obszarów, tj. regulacje prawne, dotyczy wszystkich sfer systemu ochrony lotnictwa cywilnego. Oprócz przepisów prawnych zakres tematyczny obejmuje również normy i procedury postępowania, których zasięg może być międzynarodowy (np. Załącznik 17 do Konwencji chicagowskiej), zasięg krajowy (np. KPOLC) oraz zasięg lokalny (np. instrukcja przepustkowa danego portu lotniczego). Występowanie odpowiednich regulacji prawnych w kontekście ochrony portu lotniczego, kontroli dostępu do stref zastrzeżonych, kontroli bezpieczeństwa i ochrony statku powietrznego w locie gwarantuje, że system ochrony lotnictwa cywilnego jest przejrzysty i wpisuje się w kanon postępowania suwerennego i demokratycznego państwa, w którym ingerencja w pewne swobody obywatelskie i sferę osobistą pasażerów wynika jedynie z dbałości o bezpieczeństwo. Regulacje prawne, oprócz aktów prawnych, norm, przepisów i procedur, obejmują również instytucje regulujące, nadzorujące i wykonawcze. Dla ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce najważniejszą instytucją regulującą jest Ministerstwo Infrastruktury. Centralnym organem administracji rządowej zajmującym się ochroną lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego¹⁰. W zakresie instytucji nadzorującej kluczowe są dwa podmioty – Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) oraz Straż Graniczna, która, między innymi w imieniu Prezesa ULC, sprawuje nadzór nad prawidłowym przebiegiem kontroli bezpieczeństwa; natomiast przykładem instytucji wykonawczej jest zarządzający lotniskiem, na którego barkach spoczywa odpowiedzialność za realizację zadań ochrony portu lotniczego.

Drugim obszarem systemowym jest ochrona portu lotniczego, którą można rozpatrywać na gruncie co najmniej dwóch aktów prawnych – Ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia oraz Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym. Zgodnie z art. 5 Ustawy o ochronie osób

⁹ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo portu lotniczego w systemie ochrony lotnictwa cywilnego*, [w:] *Wybrane aspekty zarządzania portem lotniczym*, red. A.K. Siadkowski, Dąbrowa Górnicza 2015, s. 128.

¹⁰ Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/bezpieczenstwo-w-ruchu-lotniczym> [dostęp: 22.10.2018].

i mienia port lotniczy wraz z przylegającym do niego obszarem, jako obiekt ważny dla obronności, bezpieczeństwa publicznego, interesu gospodarczego państwa i innych ważnych interesów państwa, podlega obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne (SUFO) lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne¹¹. Natomiast w kontekście Ustawy o zarządzaniu kryzysowym, port lotniczy stanowi infrastrukturę krytyczną, przez którą należy rozumieć „systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w którym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców”¹². Ze względu na temat niniejszej pracy, najistotniejszy jest aspekt ochrony portu lotniczego jako infrastruktury służącej do obsługi operacji lotniczych, w skład której wchodzi obszary, obiekty i urządzenia zasadnicze z punktu widzenia bezpieczeństwa zarówno lotu, jak również ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji¹³. W skład ochrony portu lotniczego oprócz ochrony fizycznej wchodzi następujące techniczne środki ochrony¹⁴:

- systemy antynapadowe i antywłamaniowe;
- systemy ochrony perymetrycznej;
- monitoring CCTV;
- system przepustkowy dla osób i pojazdów;
- system kontroli dostępu;
- systemy wykrywania zagrożenia substancjami biologicznymi i chemicznymi oraz zagrożenia materiałami promieniotwórczymi;
- system kontroli bezpieczeństwa.

Analizując system ochrony na poziomie operacyjnym, zauważamy, że składa się on z trzech podstawowych elementów:

- kontroli dostępu,
- kontroli bezpieczeństwa,
- patrolowania¹⁵.

Kontrola dostępu jako element operacyjny systemu ochrony

Jednym z głównych zadań systemu ochrony jest uniemożliwienie i niedopuszczenie do dostępu na teren portu osób niepowołanych. Port lotniczy często

¹¹ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz.U. z 2005 r., nr 145, poz 1221, z późn. zm., art. 5.

¹² Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. z 2007 r., nr 89, poz. 590, z późn. zm., art. 3.

¹³ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo portu lotniczego w systemie...*, s. 131.

¹⁴ M. Karnowska-Werner, *Ochrona portów lotniczych przed zagrożeniami terrorystycznymi*, [w:] *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, red. A. Glen, Warszawa 2010, s. 92.

¹⁵ H. Rządkiwicz, *Bezpieczeństwo pasażerów i infrastruktury w portach lotniczych*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie...*, s. 189.

zajmuje obszar o sporych rozmiarach, który jest trudny do permanentnej ochrony fizycznej za pomocą patroli, dlatego w celu ułatwienia organizacji i realizacji zadań ochrony na terenie lotnisk wprowadza się wszelkiego rodzaju środki organizacyjne, których celem jest ograniczenie możliwości swobodnego poruszania się osób i pojazdów do niezbędnego minimum¹⁶. W tym celu dokonuje się podziału portu lotniczego na strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną, strefę zastrzeżoną, część krytyczną strefy zastrzeżonej oraz wyznacza się granice między strefami wraz z przejściami.

Pierwszym elementem operacyjnym systemu ochrony stosowanym wobec wszystkich osób i pojazdów, które chcą wejść/wjechać do strefy operacyjnej i strefy zastrzeżonej jest kontrola dostępu. Zgodnie z definicją, kontrola dostępu oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiegać przedostaniu się nieupoważnionych osób lub nieupoważnionych pojazdów, lub zarówno nieupoważnionych osób, jak i nieupoważnionych pojazdów¹⁷. W skład systemu kontroli dostępu wchodzi podsystemy, takie jak: system przepustkowy, system monitoringu, system antywłamaniowy i antynapadowy, system alarmowy, system raportowania i nadzoru¹⁸. Natomiast za fizyczny element systemu ochrony (oprócz czynnika ludzkiego) uznać należy granicę między strefą ogólnodostępną a operacyjną, którą jest wyraźnie widoczna przeszkoda fizyczna, uniemożliwiająca dostęp niepowołanych osób i pojazdów. Przed dostępem do strefy zastrzeżonej dana osoba musi przedstawić jedno z następujących upoważnień:

- ważną kartę pokładową lub jej odpowiednik;
- ważną kartę identyfikacyjną członka załogi;
- ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego (czasową lub jednorazową);
- ważną kartę identyfikacyjną właściwego organu krajowego;
- ważną kartę identyfikacyjną organu regulacyjnego uznawaną przez właściwy organ krajowy¹⁹.

Organizacyjny i procesualny wymiar kontroli bezpieczeństwa

Kontrola bezpieczeństwa oznacza stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych, tym samym kontrola bezpieczeństwa służy niedopuszczeniu do wniesienia do strefy

¹⁶ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo portu lotniczego w systemie...*, s. 131.

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

¹⁸ H. Rządziejewicz, *Bezpieczeństwo pasażerów...*, s. 190.

¹⁹ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

zastrzeżonej lotniska i na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych lub mogących stanowić zagrożenie dla infrastruktury lub lotu²⁰. Przedmioty zabronione oznaczają broń, materiały wybuchowe lub inne niebezpieczne przedmioty, urządzenia lub substancje, które mogą zostać użyte do popełnienia zagrażającego bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego aktu bezprawnej ingerencji²¹. Katalog przedmiotów zabronionych różni się w zależności od rodzaju bagażu i osób chcących go przewozić. Wyróżnia się listę przedmiotów zabronionych w bagażu kabinowym, bagażu rejestrowanym oraz ładunku i poczcie; inna będzie również kategoria przedmiotów zabronionych dla pasażerów i osób niebędących pasażerami oraz dla ładunku i poczty w zależności od rodzaju statku powietrznego, którym dany ładunek i poczta mają być transportowane.

Od 18 marca 2013 r. obowiązek wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym spoczywa na zarządzającym lotniskiem, który wykonuje nałożone przez ustawę zadania przez służbę ochrony lotniska. Zgodnie z art. 21 Ustawy Prawo lotnicze służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony (dalej WSO) lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna (dalej SUFO), działająca na podstawie Ustawy o ochronie osób i mienia z dnia 22 sierpnia 1997 roku²². Natomiast fizycznie, kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza operator kontroli bezpieczeństwa (dalej okb), który musi spełniać szereg wymogów i posiadać odpowiednie kwalifikacje i kompetencje. Z punktu widzenia systemu ochrony lotnictwa cywilnego okb stanowi niewralgiczną kategorię personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo, dlatego ostatecznie to jego poziom wyszkolenia decyduje o skuteczności całego systemu²³.

Kontrola bezpieczeństwa jest procesem zdefiniowanym i opartym na aktach prawnych, co umożliwi przedstawienie występującego podczas całego procesu kontroli algorytmu postępowania, którego charakterystykę określa m.in. specyfika i lista przedmiotów zabronionych w stosunku do poddawanych kontroli poszczególnych rodzajów osób i przedmiotów. Wyróżnić można algorytm postępowania kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, personelu i załogi lotniczej, bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego.

Środki ochrony w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu kabinowego obejmują kontrolę bezpieczeństwa przed wejściem do strefy zastrzeżonej lotniska, a następnie na pokład statku powietrznego. Zgodnie z algorytmem postępowania przy kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, pasażer przygotowywany jest do kontroli bezpieczeństwa przez operatora kierunkowe-

²⁰ A.K. Siadkowski, *Między wolnością a bezpieczeństwem. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów w ochronie lotnictwa cywilnego*, [w:] *Współczesne determinanty bezpieczeństwa*, red. I. Bieńkowska, J. Szymczyk, R. Kochańczyk, Gliwice 2011, s. 102.

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008.

²² Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., Dz.U. nr 100, poz. 696, art. 21.

²³ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo portu lotniczego w systemie...*, s. 80.

go, następnie pasażer poddawany jest kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:

- a) kontroli manualnej;
- b) bramek do wykrywania metali (WTMD);
- c) urządzeń do wykrywania materiałów wybuchowych;
- d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);
- e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;
- f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznym wykrywaczem metali (HHMD)²⁴.

Okb reaguje na każdy alarm wzbudzony przez urządzenia, które zostały wykorzystane do kontroli bezpieczeństwa. W przypadku sygnału alarmowego podczas przechodzenia pasażera przez bramkę do wykrywania metali, należy ustalić i usunąć przyczynę alarmu. Jeżeli okb nie może stwierdzić, czy pasażer przynosi przedmioty zabronione, pasażerowi odmawia się dostępu do strefy zastrzeżonej lub poddaje się go powtórnej kontroli bezpieczeństwa – dopóki okb nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione²⁵. Podczas kontroli manualnej okb upewnia się, na ile to możliwe, że kontrolowana osoba nie przynosi przedmiotów zabronionych²⁶.

Bagaż kabinowy pasażera poddawany jest kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z następujących metod:

- a) kontroli manualnej;
- b) urządzeń rentgenowskich;
- c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
- d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z kontrolą manualną;
- e) urządzeń ETD²⁷.

W celu lepszej analizy obrazu prześwietlanego bagażu, przed kontrolą pasażer proszony jest o wyjęcie do osobnego pojemnika większej elektroniki, płynów, żeli i aerozoli. Jeżeli okb nie może stwierdzić, czy bagaż kabinowy zawiera przedmioty zabronione, odrzuca się go lub poddaje ponownej kontroli bezpieczeństwa, dopóki okb nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione²⁸.

²⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, pkt. 4.1.1.2.

²⁵ Ibidem, pkt. 4.1.1.2.

²⁶ Ibidem, pkt. 4.1.1.3.

²⁷ Ibidem, pkt. 4.1.2.3.

²⁸ Zasada ta obowiązuje w stosunku do wszystkich kategorii kontroli bezpieczeństwa europejskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, tj. kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego.

W przypadku wykrycia przedmiotów zabronionych zostają one zakwestionowane i niedopuszczone do wniesienia do strefy zastrzeżonej lotniska. W przypadku przewożenia w kabinie pasażerskiej żywego zwierzęcia, jest ono poddawane takiej samej kontroli bezpieczeństwa jak bagaż kabinowy lub pasażer²⁹.

W kontekście personelu i załogi pokładowej, czyli osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów, osoby poddaje się kontroli bezpieczeństwa za pomocą jednego z takich samych środków co pasażerów i ich bagaż kabinowy. Różnica w kontroli bezpieczeństwa między personelem i załogą pokładową a pasażerami polega głównie na odmiennej liście przedmiotów zabronionych. Ponadto, w celu uniknięcia wymieszania się pasażerów z osobami niebędącymi pasażerami, personel i załoga pokładowa przechodzą kontrolę bezpieczeństwa w specjalnie przeznaczonych do tego przejściach; w przypadku załogi pokładowej jest to przejście CMC.

Dodatkowy aspekt mogący towarzyszyć kontroli bezpieczeństwa personelu i występujący w przypadku zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego stanowi kontrola bezpieczeństwa pojazdów, które poddaje się kontroli przed wjazdem do części zastrzeżonej lotniska. Przed kontrolą kierowca i inne osoby znajdujące się w pojeździe wysiadają z pojazdu i zabierają wszystkie swoje rzeczy osobiste w celu poddania ich kontroli bezpieczeństwa³⁰. Podstawową metodą kontroli bezpieczeństwa pojazdu jest kontrola manualna, polegająca na szczegółowej kontroli wybranych obszarów, włącznie z ich zawartością, celem zapewnienia, że nie znajdują się w nich rzeczy zabronione³¹. W celu dodatkowej kontroli można wykorzystać psy do wykrywania materiałów wybuchowych i urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

Następnym rodzajem kontroli bezpieczeństwa jest kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego. Każda sztuka bagażu rejestrowanego przed załadowaniem na pokład statku powietrznego musi zostać poddana kontroli bezpieczeństwa z wykorzystaniem – pojedynczo lub łącznie – następujących metod:

- a) kontroli manualnej;
- b) urządzenia rentgenowskiego;
- c) systemu wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
- d) urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);
- e) psów do wykrywania materiałów wybuchowych³².

Za najbardziej efektywną metodę kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego uznaje się kontrolę z wykorzystaniem systemu wykrywania materiałów wybuchowych (EDS, ang. *Explosive Detection System*). System EDS jest w sta-

²⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998, pkt. 4.1.1.6.

³⁰ Ibidem, pkt. 1.4.2.1.

³¹ Ibidem, pkt. 1.4.3.1.

³² Ibidem, pkt. 5.1.1.

nie wykryć i zasygnalizować przy pomocy alarmu poszczególne materiały wybuchowe o określonych ilościach, które znajdują się w bagażu lub innych przesyłkach, niezależnie od kształtu, położenia i usytuowania materiału wybuchowego³³.

Ładunek i poczta stanowią wspólną kategorię, która ze względu na bardzo szeroki zakres przedmiotowy nierzadko przysparza wielu problemów podczas kontroli bezpieczeństwa. Ładunkiem może być praktycznie każdy rodzaj towarów, poczynając od rzeczy najmniejszych i prozaicznych, aż po przedmioty o dużych gabarytach lub skomplikowanej budowie, których skontrolowanie może stanowić nie lada wyzwanie. W skład ładunku i poczty mogą wchodzić również materiały niebezpieczne w postaci substancji i artykułów, których właściwości mogą spowodować zagrożenie dla życia, zdrowia, środowiska lub mienia. Przewóz materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą jest dozwolony w przypadku spełnienia odpowiednich przepisów i wymogów określonych w *IATA Dangerous Goods Regulations*. Podręcznik IATA DGR klasyfikuje około 3000 materiałów niebezpiecznych, co najlepiej obrazuje trudną i złożoną specyfikę kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty. W celu ułatwienia przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa przy zachowaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wprowadzony został szereg ułatwień w postaci instytucji zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy i uznanego nadawcy, którzy, stosując odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony, mogą zoptymalizować swoją działalność w branży transportu lotniczego.

Podczas kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty należy brać pod uwagę rodzaj przesyłki, aby dostosować metody lub środki w sposób zapewniający jak największą skuteczność w wykrywaniu przedmiotów zabronionych. Okb musi mieć pewność, że zastosowane metody lub środki zapewniają wystarczający poziom bezpieczeństwa, spełniając tym samym warunki kontroli bezpieczeństwa i gwarantują (na ile to możliwe), że w przesyłce nie znajdują się przedmioty zabronione. Skład określonych metod kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty stanowią:

- a) kontrola manualna;
- b) urządzenie rentgenowskie;
- c) urządzenie EDS;
- d) psy do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW);
- e) urządzenia ETD;
- f) kontrola wzrokowa;
- g) urządzenia do wykrywania metali (MDE)³⁴.

W przypadku kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty wyróżnia się również przesyłki zwolnione z kontroli bezpieczeństwa (np. pocztę dyplomatyczną) oraz ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM). HRCM mogą stanowić przesyłki: wyglądające na poddane ingerencji osób trzecich w stopniu, który

³³ Ibidem, pkt. 12.4.1.

³⁴ Ibidem, pkt. 6.2.1.5.

mógłby umożliwić umieszczenie w nich przedmiotów zabronionych; zgłoszone przez właściwy organ jako stanowiące zagrożenie dla ochrony lotnictwa; pochodzące z krajów trzecich. Do przesyłek HRCM stosuje się kontrolę bezpieczeństwa w postaci kombinacji co najmniej dwóch metod kontroli wraz z metodą ETD.

Dwiema ostatnimi kategoriami kontroli bezpieczeństwa są kontrole bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego. Przez zaopatrzenie pokładowe rozumie się wszystkie przedmioty, które przeznaczone są do zabrania na pokład statku powietrznego w celu ich wykorzystania, spożycia lub zakupu przez pasażerów lub załogę podczas lotu, inne niż poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego, bagaż kabinowy oraz przedmioty i bagaż przewożone przez osoby niebędące pasażerami³⁵. Natomiast zaopatrzenie portu lotniczego definiowane jest jako wszelkie artykuły przeznaczone do udostępnienia, użycia lub sprzedaży w dowolnym celu lub do dowolnej czynności w strefach zastrzeżonych, inne niż „przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami”³⁶. Pomimo różnicy między tym, co stanowi zaopatrzenie pokładowe a tym, co jest zaopatrzeniem portu lotniczego, i przedstawieniu obydwu rodzajów zaopatrzenia w dwóch osobnych rozdziałach Rozporządzenia 2015/1998, autor przedstawia obie kategorie wspólnie, ponieważ w stosunku do każdej z nich stosuje się dokładnie te same środki lub metody kontroli bezpieczeństwa, mianowicie:

- a) kontrolę wzrokową;
- b) kontrolę manualną;
- c) urządzenia rentgenowskie;
- d) urządzenia EDS;
- e) urządzenia ETD w połączeniu z lit. a);
- f) psy do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z lit. a)³⁷.

Powyższe metody i środki stosuje się pojedynczo lub w kombinacji.

Nadzór nad kontrolą bezpieczeństwa na rzecz Prezesa ULC sprawuje Straż Graniczna, natomiast w stosunku do kontroli zgodności, KPKJ wymienia audyty ochrony, inspekcję ochrony, test ochrony, przegląd ochrony³⁸; kontrole przeprowadzane są przez audytorów krajowych i wewnętrznych.

Kontrola bezpieczeństwa uznawana jest za najskuteczniejszą metodę zapobiegającą wnoszeniu na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych, które mogłyby zostać użyte do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji. Jednak rodzajom kontroli bezpieczeństwa nie można wystawić jednoznacznej oceny skuteczności, ponieważ w stosunku do kontroli bezpieczeństwa

³⁵ Ibidem, pkt. 8.0.2.

³⁶ Ibidem, pkt. 9.0.2.

³⁷ Ibidem, pkt. 8.1.2.3 i 9.1.2.3.

³⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. 2013 poz. 1148, art. 4.

bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty oraz zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego stosowane formy kontroli stanowią najskuteczniejszą metodę ochrony, podczas gdy kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, pomimo swojej skuteczności, która argumentowana jest brakiem wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji, stanowi głównie element prewencyjny, co uzasadnione jest stałym dostępem pasażera do przedmiotów wchodzących w skład bagażu podręcznego i możliwością dokonania aktu bezprawnej ingerencji przy pomocy przedmiotu, który niekoniecznie znajduje się na liście przedmiotów zabronionych.

Zadania patroli w systemie ochrony lotnictwa cywilnego

W polskim systemie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji wyróżnia się trzy podmioty odpowiedzialne za patrolowanie portów lotniczych, są to: Policja, Straż Graniczna i SOL. Za obszary, które najczęściej podlegają patrolowaniu uznaje się strefę ogólnodostępną oraz tereny peryferyjne portu lotniczego. Strefa ogólnodostępna jest miejscem, do którego dostęp nie jest praktycznie w żaden sposób ograniczony, co sprawia, że jest to rejon najbardziej narażony na wystąpienie zagrożenia³⁹. Podobny charakter ma teren przyległy do portu lotniczego. Teren peryferyjny, wzdłuż którego ustawione jest fizyczne zabezpieczenie w postaci ogrodzenia, zajmuje najczęściej powierzchnię od kilkuset do kilku tysięcy hektarów.

W kwestii patrolu, zadaniem Policji jest patrolowanie strefy ogólnodostępnej oraz terenu przyległego do portu w celu kontrolowania przestrzegania porządku publicznego oraz ocenie ogólnego poziomu bezpieczeństwa. Zdecydowanie bardziej sprecyzowany zakres patroli na terenie portu lotniczego posiada Straż Graniczna, wewnątrz której istnieje wyspecjalizowany Zespół Interwencji Specjalnych (ZIS). ZIS składa się z wyselekcjonowanych i odpowiednio przeszkolony minerów-pirotechników, których głównym zadaniem na terenie lotniska jest interwencja w przypadku wystąpienia zagrożeń, wśród których można wyróżnić powtarzającą się gamę sytuacji, są to⁴⁰:

- alarmy, których przyczyną są ujawnione przedmioty o nieznanym pochodzeniu oraz bez wskazanego właściciela, które nie stanowią elementu lotniska, np. bagaże, paczki;
- przypadki wykrycia w samolocie (w przedziale pasażerskim lub luku bagażowym) przedmiotów, których pochodzenie jest nieznane załozde;

³⁹ R. Sołtan, *Szkolenie minerów-pirotechników w Straży Granicznej realizujących zadania w ochronie lotnictwa cywilnego*, [w:] *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, red. A.K. Siadkowski, Dąbrowa Górnicza 2015, s. 94.

⁴⁰ Ibidem, s. 95–96.

- rozpoznanie pirotechniczno-minerskie w odniesieniu do bagaży, przesyłek, paczek i poczty, które podczas kontroli bezpieczeństwa wzbudziły alarm lub podejrzenia operatorów kontroli bezpieczeństwa i wobec których wykorzystano wszelkie dostępne i możliwe środki kontroli bezpieczeństwa, jednak środki te nie doprowadziły do usunięcia przyczyn alarmu lub go potwierdziły;
- czynności rozpoznawcze podczas operacji lotniczych z udziałem VIP-ów;
- zabezpieczanie lotów wysokiego ryzyka;
- sprawdzenie statku powietrznego na wniosek kapitana statku, który podczas przyjmowania i sprawdzania samolotu zauważy ślady mogące świadczyć o ingerencji nieuprawnionych osób.

Ponadto, funkcjonariusze wchodzący w skład ZIS zgodnie z Ustawą o Straży Granicznej zobligowani są do realizowania zadań określonych w Ustawie, w szczególności do zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, a w zakresie właściwości SG – także w strefie nadgranicznej; zapobiegania przemieszczaniu bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów przez granicę państwową środków odurzających i substancji psychotropowych oraz broni, amunicji i materiałów wybuchowych; zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy pasażerów⁴¹. Szczególnie istotnym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa na pokładzie statków powietrznych poprzez stosowanie wart ochronnych, wykonywanych przez tzw. *sky marshalls*. Zgodnie z rozporządzeniem KPOLC „Prezes ULC określa, na podstawie oceny stopnia zagrożenia, loty wysokiego ryzyka oraz metody i środki, które powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji”⁴², w przypadku konieczności obecności na pokładzie „powietrznego szeryfa”, zadanie takie wykonuje funkcjonariusz SG. Warunki, jakie muszą spełniać funkcjonariusze wart ochronnych, wyposażenie i zadania określa Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego⁴³. Natomiast za przeprowadzenie oceny ryzyka odpowiada Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, która tym samym spełnia funkcję informacyjno-analityczną⁴⁴, której istotą jest uzyskiwanie, gromadzenie, analizowanie i przekazywanie⁴⁵ Prezesowi ULC,

⁴¹ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, Dz.U. 1990, nr 78, poz. 462, art. 1.

⁴² Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U. 2012, poz. 912, art. 96.

⁴³ Zob. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego, Dz.U. 2005, nr 266, poz. 2243.

⁴⁴ T. Aleksandrowicz, *Śłużby specjalne w strategicznym zapewnieniu bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Strategia bezpieczeństwa narodowego Polski*, red. J. Gryz, Warszawa 2013, s. 255.

⁴⁵ P. Dobrzycki, *Śłużby specjalne jako narzędzie państwa w dziedzinie bezpieczeństwa*, [w:] *Bezpieczeństwo narodowe wczoraj, dziś i jutro*, red. W. Kustra, Warszawa 2016, s. 48.

Straży Granicznej, Policji i wewnętrznym strażom ochrony (oraz innym właściwym podmiotom) informacji o charakterze prewencyjnym, mogących mieć znaczenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, szczególnie pod kątem zagrożenia terrorystycznego. Warto zauważyć, że chociaż ABW nie uczestniczy fizycznie w ochronie lotnictwa cywilnego, to w znacznym stopniu wpływa na poziom stosowanych w ochronie lotnictwa cywilnego sił i środków, a tym samym stanowi jeden z kluczowych podmiotów wpływających na kreowanie owego systemu.

Odrębny charakter przybierają patrole wykonywane przez pracowników SOL. Formacja ta, jako straż ochrony lotniska, dedykowana jest wyłącznie i całkowicie do sprawowania ochrony nad portem lotniczym, co wpływa również na odmienny charakter patrolowanych obszarów i powierzonych zadań. Wyróżnia się dwa rodzaje patroli: piesze i zmotoryzowane. Obszarami objętymi patrolami są wszystkie strefy portu lotniczego, mianowicie:

- strefa ogólnodostępna – parkingi, terminale z punktami *check-in* i halą przylotów, teren przed terminalami, tarasy widokowe i inne ogólnodostępne obiekty portu lotniczego;
- strefa operacyjna – pomieszczenia administracyjne i biurowe, pomieszczenia gospodarcze; strefa zastrzeżona np. hangary, manewrowa część lotniska, radar, Instrumentalny System Lądowania (ILS);
- część krytyczna strefy zastrzeżonej np. bagażownia, płyty postojowe;
- strefa peryferyjna – głównie teren wzdłuż ogrodzenia oddzielającego teren portu lotniczego (strefy operacyjnej) od terenów zewnętrznych.
- inne obiekty, urządzenia i materiały, których uszkodzenie lub zniszczenie może stanowić zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzkiego, środowiska lub spowodować znaczne straty materialne, np. stacje paliw, stacje transformatorowe⁴⁶.

We wszystkich wyżej wymienionych obszarach zadaniem patrolu jest określenie słabych punktów, wykrywanie podejrzanych zachowań pasażerów i personelu, dbanie o ład i porządek, przy czym podstawowym zadaniem patrolu w strefie ogólnodostępnej jest sprawdzanie, czy na terenie portu lotniczego nie zostały pozostawione przedmioty mogące stanowić potencjalne zagrożenie, natomiast w przypadku patrolu w strefie operacyjnej i obszarze peryferyjnym dodatkowymi zadaniami są kontrola zamknięć, plomb drzwi, bram i magazynów oraz kontrola uprawnień do przebywania w strefie zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej⁴⁷. Zakres i częstotliwość przeprowadzanych przez SOL patroli ustala – w oparciu o ocenę stopnia zagrożenia przeprowadzoną

⁴⁶ M. Szczelina, *Systemy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, metody i środki ochrony lotniska i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, red. J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, Wrocław 2011, s. 174.

⁴⁷ P. Uchroński, *Ochrona peryferyjna lotniska – konieczność czy zbędny wydatek*, [w:] *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa...*, s. 126.

przez Prezesa ULC – zarządzający lotniskiem, w porozumieniu z Policją i Strażą Graniczną, przy czym istotną cechą patrolu jest jego nieprzewidywalność w czasie. Ponadto funkcjonariusze wszystkich trzech przedstawionych podmiotów, tj. Policji, ZIS SG i SOL w ramach patrolu uczestniczą w zabezpieczeniu lotów podwyższonego ryzyka.

Patrol stanowi uzupełniającą funkcję systemu ochrony lotnictwa cywilnego, jego funkcja jest szczególnie przydatna w odniesieniu do strefy ogólnodostępnej i peryferyjnej lotniska. Obecność funkcjonariuszy Policji na terenie portu lotniczego podnosi poczucie bezpieczeństwa pasażerów oraz zniechęca do działania potencjalnych przestępców – poczynając od wykroczeń i prozaicznych aktów łamania porządku publicznego (np. spożywania alkoholu w miejscu publicznym) po przestępstwa, takie jak kradzieże, aż po akty bezprawnej ingerencji. Natomiast funkcjonowanie ZIS SG zapewnia szybką reakcję w przypadku poważniejszych nagłych zagrożeń, takich jak potencjalne zagrożenie bombowe w przypadku pozostawienia bagażu bez opieki lub incydent na pokładzie statku powietrznego. Równie ważny wkład w zapewnienie bezpieczeństwa stanowi patrolowanie wszystkich stref portu lotniczego wraz z obszarem peryferyjnym przez SOL, dzięki czemu możliwe jest przeprowadzenie bieżącej oceny stanu technicznego ogrodzeń, bram wjazdowych i innych newralgicznych obiektów, maszyn i urządzeń oraz nadzór nad przestrzeganiem przez pracowników obowiązku posiadania ważnych kart identyfikacyjnych portu lotniczego.

Zakończenie

Po przeanalizowaniu elementów systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji pod kątem głównych obszarów systemowych, technicznych środków ochrony, wymiaru operacyjnego, a także poprzez wskazanie aktów bezprawnej ingerencji oraz określenie głównego podmiotu bezpieczeństwa, autor stwierdza, że system ochrony lotnictwa cywilnego stosowany na terenie Polski jest skuteczną metodą zapobiegania wystąpieniu aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Dzięki obecnie stosowanemu systemowi ochrony poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest na dobrym poziomie, natomiast potencjalne ryzyko jest skutecznie ograniczane do akceptowalnego poziomu. Oczywiście system ten nie jest idealny, czego przykładem może być kontrola bezpieczeństwa pasażerów, która przybiera głównie charakter prewencyjny. Jednak za pozytywny aspekt polskiego systemu ochrony uznać należy postawę proaktywną, tzn. mającą na celu umożliwienie antycypacji potencjalnych zagrożeń, celem ograniczenia ich wystąpienia w przyszłości.

Bibliografia

Opracowania

- Aleksandrowicz T., *Śłużby specjalne w strategicznym zapewnieniu bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Strategia bezpieczeństwa narodowego Polski*, red. J. Gryz, Warszawa 2013.
- Ceglarski M., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym – wybrane procedury kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w różnych aspektach działalności lotniczej*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2014.
- Dobrzycki P., *Śłużby specjalne jako narzędzie państwa w dziedzinie bezpieczeństwa*, [w:] *Bezpieczeństwo narodowe wczoraj, dziś i jutro*, red. W. Kustra, Warszawa 2016.
- Jafernik H., Fellner R., *Prawo i procedury lotnicze*, Gliwice 2015.
- Karnowska-Werner M., *Ochrona portów lotniczych przed zagrożeniami terrorystycznymi*, [w:] *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym*, red. A. Glen, Warszawa 2010.
- Rzadkiewicz H., *Bezpieczeństwo pasażerów i infrastruktury w portach lotniczych*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w różnych aspektach działalności lotniczej*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2014.
- Rzepka A., *Realizacja kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych na przykładzie lotniska Chopina*, [w:] *Bezpieczeństwo w lotnictwie w wybranych aspektach funkcjonowania portu lotniczego*, red. T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski, Dęblin 2013.
- Siadkowski A.K., *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej*, Szczytno 2013.
- Siadkowski A.K., *Bezpieczeństwo portu lotniczego w systemie ochrony lotnictwa cywilnego*, [w:] *Wybrane aspekty zarządzania portem lotniczym*, red. A.K. Siadkowski, Dąbrowa Górnicza 2015.
- Siadkowski A.K., *Między wolnością a bezpieczeństwem. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów w ochronie lotnictwa cywilnego*, [w:] *Współczesne determinanty bezpieczeństwa*, red. I. Bieńkowska, J. Szymczyk, R. Kochańczyk, Gliwice 2011.
- Sołtan R., *Szkolenie minerów-pirotechników w Straży Granicznej realizujących zadania w ochronie lotnictwa cywilnego*, [w:] *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, red. A.K. Siadkowski, Dąbrowa Górnicza 2015.
- Szczelina M., *Systemy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, metody i środki ochrony lotniska i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, red. J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac, M. Szczelina, Wrocław 2011.

Szymankiewicz Ł., *Security Control as Part of the Civil Aviation Security System Against the Acts of Unlawful Interference*, „Security Forum” 2018, Vol. 2, No. 2.

Uchroński P., *Ochrona peryferyjna lotniska – konieczność czy zbędny wydatek*, [w:] *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, red. A.K. Siadkowski, A. Tomasiak, Poznań 2012.

Akty prawne

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego, Dz.U. 2005, nr 266, poz. 2243.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. 2013, poz. 1148.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U. 2012, poz. 912.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U. 2012, poz. 912.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. 2013, poz. 1147.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

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

Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., Dz.U. Nr 100, poz. 696.

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, Dz.U. 1990, nr 78, poz. 462.

Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz.U. z 2005 r., nr 145, poz 1221, z późn. zm.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. z 2007 r., nr 89, poz. 590, z późn. zm.

Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, wyd. 9, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego 2011.

Civil aviation security system against an act of unlawful interference on the example of Poland

Summary

The aim of this work is to verify the hypothesis stating that the Polish civil aviation security system can be recognized as an effective method of preventing acts of unlawful interference. Thus, the system approach was used so as to investigate how the Polish civil aviation security system is organized and whether it can be considered to be an effective method of preventing acts of unlawful interference. The elements of the security system, mainly the system areas, technical conservation measures, entities subject to the security system and acts of unlawful interference were discussed in this work. The security system at national level was presented as well.

Keywords: safety, civil aviation security, act of unlawful interference.