

Przegląd Europejski, ISSN: 1641-2478

vol. 2022, no. 2

Copyright © by Grzegorz Zając, 2022

Creative Commons: Uznanie Autorstwa 3.0 Polska (CC BY 3.0 PL)

<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/pl/>

DOI: <https://doi.org/10.31338/1641-2478pe.2.22.5>

Instytucjonalne i organizacyjne aspekty bezpieczeństwa w portach lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej

Grzegorz Zając, *Old Polish University (Kielce, Poland)*

E-mail: gkzajac@wp.pl

ORCID ID: 0000-0002-5504-5228

Streszczenie

Głównym celem badawczym niniejszego artykułu jest analiza współczesnego systemu organizacji bezpieczeństwa i ochrony w portach lotniczych w Polsce. Celem tekstu jest również przybliżenie czytelnikowi instytucji działających w portach lotniczych, które odpowiedzialne są za zapewnienie i utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa. Analiza poparta jest przedstawieniem aktualnych przepisów międzynarodowych, europejskich oraz krajowych w tym zakresie. Autor wnioskuje, że poziom bezpieczeństwa w polskich portach lotniczych jest wysoki, a wpływ na ten stan ma efektywne zarządzanie systemem bezpieczeństwa i ochrony oraz wdrażanie i utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa ustalanych i rekomendowanych przez międzynarodowe organizacje lotnicze i instytucje działające w tym obszarze.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo lotnicze, ochrona lotnictwa, port lotniczy, służba ochrony lotniska, strefy lotniska, Polska

Institutional and organisational aspects of security at the airports of the Republic of Poland

Abstract

The main research purpose of this article is to analyse the contemporary system of safety and security organisation at airports in Poland. The aim of the text is also to familiarise the reader with institutions operating at airports, which are responsible for ensuring and maintaining high safety standards. This analysis is supported by the presentation of current international, European and national regulations in this area. The author concludes that the level of safety at Polish airports is high, and this condition is influenced by the effective management of the safety and

security system, as well as the implementation and maintenance of the highest safety standards established and recommended by international aviation organisations and institutions operating in this area.

Keywords: aviation safety, aviation security, airport security, airport zones, Poland

Porty lotnicze są jednym z ważniejszych obiektów, w których musi być zapewniony najwyższy poziom bezpieczeństwa. System instytucjonalny oraz organizacyjny bezpieczeństwa i ochrony portu lotniczego oparty jest nie tylko o przepisy krajowe, lecz przede wszystkim o międzynarodowe uregulowania prawne oraz powszechną praktykę i zalecenia takich organizacji jak chociażby ICAO¹ czy EASA². Porty lotnicze to strategiczne obiekty, których bezpieczeństwo leży nie tylko w kręgu zainteresowania organów zarządzających nimi, czy podmiotów z nich korzystających, lecz musi być ważnym czynnikiem polityki bezpieczeństwa władz państwa. Każde lotnisko musi być przygotowane na potencjalny atak terrorystyczny. Państwa muszą opracowywać w tym celu odpowiednie programy ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji, do czego zobowiązują ich przepisy załącznika nr 17 pt. *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji* do Konwencji Chicagowskiej.³

Porty lotnicze muszą posiadać własny system ochrony. Dlatego też na etapie planowania i projektowania lotniska należy uwzględnić opinie wszystkich służb w zakresie ochrony. Instytucjonalne ujęcie roli bezpieczeństwa państwa pozwala na stwierdzenie, że za bezpieczeństwo odpowiada nie tylko port lotniczy, lecz nade wszystko państwo poprzez swoje specjalne organy. W portach lotniczych działają różne instytucje wyspecjalizowane w zakresie bezpieczeństwa, takie jak: Straż Graniczna, służba celna, służba ochrony lotniska, czy inne służby operacyjne, które są ważnymi elementami systemu bezpieczeństwa lotniska. Każde lotnisko musi zapewniać funkcjonowanie służb ratowniczo-gaśniczych oraz opracować plan działań tych służb. Organizacja całego systemu bezpieczeństwa i ochrony w porcie lotniczym jest ściśle uwarunkowana odpowiednimi uregulowaniami. Poszczególne instytucje tworzą system organizacji bezpieczeństwa w porcie lotniczym.

Bezpieczeństwo jest jednym z poważnych wyzwań współczesnego lotnictwa. Uwarunkowania geopolityczne, gospodarcze, czy militarne wpływają na zakres rozwoju branży lotniczej oraz na kształt polityki lotniczej prowadzonej przez państwa, jak i międzynarodowe organizacje lotnicze. W wymiarze międzynarodowym, gdyż taki charakter ma lotnictwo cywilne, należy je rozpatrywać w ujęciu wielostronnej i dwustronnej współpracy, „wspólnego rozwiązywania zbiorowych problemów oraz umiejętności budowania powszechnego zaufania” (Świerszcz 2016: s. 69).

¹ *International Civil Aviation Organization* – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, która powstała na mocy Konwencji Chicagowskiej z 1944 roku.

² *European Union Aviation Safety Agency* – Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dn. 4 lipca 2018 r.

³ *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* z 7 grudnia 1944 r., zwana od miejsca jej podpisania: chicagowską.

Przedmiot i cel badania

Bez wątplenia, państwo odpowiada za politykę bezpieczeństwa na całym swoim obszarze jurysdykcji. Porty lotnicze są jednym z ważniejszych obiektów, w których musi być zapewniony najwyższy poziom bezpieczeństwa. Zalicza się je do infrastruktury krytycznej, co implikuje wdrożenie odpowiednich procedur w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa. W niniejszym artykule omówione zostaną instytucjonalne aspekty bezpieczeństwa w portach lotniczych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, w tym zadania różnych organów i służb odpowiedzialnych w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa. Analizie poddana zostanie również organizacja systemu bezpieczeństwa i ochrony, jaka funkcjonuje w portach lotniczych RP w oparciu o krajowe i międzynarodowe regulacje prawne.

Przedstawione w niniejszym artykule badania są wynikiem dociekań naukowo-badawczych dotyczących stanu organizacji bezpieczeństwa w portach lotniczych RP, a także funkcjonowania instytucji zapewniających najwyższe standardy bezpieczeństwa na lotniskach. Omówienie samej tylko organizacji bezpieczeństwa byłoby niepełne bez ukazania różnorodnych instytucji gwarantujących przestrzeganie przepisów w obszarze bezpieczeństwa i ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji wymierzonymi w lotnictwo cywilne. System instytucjonalny oraz organizacyjny są ze sobą ściśle powiązane i oddziałują na siebie wzajemnie. Artykuł stanowi syntetyczne podejście do tego złożonego zagadnienia badawczego. Choć ukazano międzynarodowe, europejskie i krajowe regulacje prawne i rekomendacje w zakresie utrzymania bezpieczeństwa na lotniskach użytku cywilnego w Polsce, to przedmiotem analiz były również odpowiednie instrumenty stosowane przy kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych oraz organizacja systemu ratowniczego w przypadku wystąpienia zagrożenia lub wystąpienia sytuacji wymagającej interwencji służb ratowniczo-gaśniczych.

Celem badawczym niniejszego artykułu jest analiza instytucjonalnego i organizacyjnego systemu bezpieczeństwa, w tym także systemu ochrony, na polskich lotniskach. Dotychczas w badaniach naukowych ten temat rzadko był poruszany. Podjęto próbę szczegółowego usystematyzowania głównych elementów procesu współzależności i oddziaływania polityki lotniczej w zakresie bezpieczeństwa w portach lotniczych na system funkcjonowania instytucji i organizacji bezpieczeństwa w tych podmiotach. Ukazano rolę i zadania instytucji działających w portach lotniczych w Polsce, co nie było dotychczas przedmiotem szerszych badań.

Hipoteza i metody badawcze

Zastosowane metody badawcze ułatwiły weryfikację postawionej hipotezy o tym, że stan bezpieczeństwa i ochrony w portach lotniczych w Polsce jest wynikiem odpowiedniego systemu organizacji opartego o międzynarodowe i europejskie regulacje prawne.

Do zrealizowania celu badawczego i zweryfikowania postawionej hipotezy wykorzystano szereg odpowiednich metod badawczych oraz całościowe analizowanie zagadnień

i wyciąganie wniosków nie z pojedynczych kwestii, lecz z szerszego kontekstu sytuacji. Posłużono się metodami badawczymi, właściwymi dla dziedziny nauk społecznych: metodą badania dokumentów, metodą obserwacyjną, metodą analizy i krytyki piśmiennictwa.

Wyniki badań

Wyniki badań, uwzględniając założone cele badawcze, zostały zaprezentowane w strukturze niniejszego artykułu. W pierwszej części przedstawiono międzynarodowe przepisy obowiązujące w obszarze bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa przed aktami terrorystycznymi, które w portach lotniczych w Polsce są obowiązujące. W dalszej części w sposób dogłębny dokonano analizy organizacji systemu bezpieczeństwa i ochrony w portach lotniczych. Kolejną część to prezentacja polityki lotniczej państwa wobec portów lotniczych. Niezwykle istotną merytoryczną częścią artykułu jest charakterystyka instrumentów kontroli bezpieczeństwa występujących na lotniskach w Polsce oraz analiza ich praktycznego stosowania. Opracowanie kończy omówienie organizacyjnego systemu ratownictwa w portach lotniczych. W każdej analizowanej części dokonano również omówienia roli i zadań instytucji w portach lotniczych, odpowiedzialnych za zapewnienie właściwego funkcjonowania bezpieczeństwa i przeciwdziałanie występowaniu aktów terrorystycznych na lotniskach.

Wskazano główne problemy dotyczące utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w portach lotniczych, którymi są zagrożenia związane z atakami terrorystycznymi lub innymi zdarzeniami skierowanymi w bezpieczeństwo funkcjonowania portu lotniczego.

Scharakteryzowano istotę i cechy instytucjonalizacji współpracy poszczególnych podmiotów działających w portach lotniczych w Polsce. Współcześnie poziom bezpieczeństwa gwarantowany jest w oparciu o międzynarodowe i europejskie regulacje przyjmowane przez instytucje wyspecjalizowane (ICAO, EASA). Przepisy ulegają dostosowaniu do aktualnych uwarunkowań i bieżących potrzeb związanych z zapewnieniem najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Wynikają również z poziomu zagrożeń bezpieczeństwa w portach lotniczych.

Podjęto także rozważania nad przyszłością dla przewoźników i lotnisk związane z ochroną środowiska czy kwestiami bezpieczeństwa i ochrony. Komisja Europejska w *Białej Księdze Transportu* z 2011 roku⁴ wskazała, że w ostatnich latach wykonano bardzo wiele na rzecz poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie. Konieczne jednak staje się wypracowanie jednej kompleksowej europejskiej strategii bezpieczeństwa lotniczego, która pozwoli na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w różnych obszarach lotnictwa, w tym na lotniskach, a także dostosuje regulacyjne ramy bezpieczeństwa do nowych technologii.

⁴ A mianowicie w dokumencie *Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144 final, Bruksela, 28.03.2011.

W związku z objęciem analizą najnowszych działań i zjawisk nie znajdujących szerokiego odzwierciedlenia w polskiej literaturze przedmiotu, w trakcie prezentowanego badania korzystano z opracowań obcojęzycznych, głównie materiałów źródłowych i aktów prawnych w języku angielskim. Dokonano też analizy licznych aktów prawnych poszczególnych organizacji międzynarodowych czy też politycznych wytycznych w postaci opinii i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa w portach lotniczych. Wyniki badań oparto o dane krajowych instytucji działających w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa na lotniskach RP, które posłużyły do analizy praktycznego zastosowania przyjętych rozwiązań prawnych wobec tych grup podmiotów.

Niniejszy artykuł ukazuje zadania poszczególnych instytucji w portach lotniczych w związku z organizacją systemu bezpieczeństwa, będącą odzwierciedleniem obowiązujących przepisów międzynarodowych i europejskich w tym zakresie.

W literaturze można spotkać nieliczne opracowania poświęcone tematyce bezpieczeństwa i ochrony przed atakami terrorystycznymi portów lotniczych, lecz są to niemal wyłącznie opracowania prawnicze, które nie oddają całości uwarunkowań powstania określonego ładu prawnego w omawianej sytuacji, a są jedynie analizą poszczególnych przepisów prawnych. Dlatego też, w przedstawionych badaniach zaprezentowano rzadko opisywane ujęcie politologiczno-prawne, które dotychczas nie było przedmiotem szerszych badań.

Zagadnienie bezpieczeństwa i ochrony portów lotniczych w przepisach międzynarodowych

System bezpieczeństwa i ochrony portu lotniczego oparty jest o przepisy krajowe oraz międzynarodowe uregulowania prawne. Fundamentem bezpiecznego funkcjonowania portów lotniczych jest *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* z 7 grudnia 1944 r. (tzw. Konwencja Chicagowska). Została przyjęta przez państwa po to, by „międzynarodowe lotnictwo cywilne mogło się rozwijać w sposób pewny i prawidłowy, a międzynarodowe służby transportu lotniczego mogły być ustanawiane na zasadzie jednakowych możliwości dla wszystkich i prowadzone w sposób właściwy i ekonomiczny”, a także biorąc pod uwagę, „że przyszły rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego może przyczynić się w znacznej mierze do stworzenia i utrzymania przyjaźni i zrozumienia między narodami i ludami świata oraz że wszelkie jego nadużycie może zagrozić bezpieczeństwu powszechnemu” (jak jest zapisane w preambule do Konwencji Chicagowskiej, zob. także: Zajac 2011b: s. 113). Należy podkreślić, że w prawie międzynarodowym nie występują definicje terminów *bezpieczeństwo lotnicze* czy *ochrona lotnictwa*, o których wielokrotnie jest mowa w licznych uregulowaniach prawnych. Można jednak stwierdzić, że *bezpieczeństwo lotnicze* (ang. *safety*) rozumiane jest jako zbiór przepisów prawnych, dotyczących produkcji i utrzymania statków powietrznych oraz funkcjonowania świadczeniodawców i świadczeniobiorców w środowisku lotniczym, natomiast *ochrona lotnictwa* (ang. *security*) „obejmuje ogół ram organizacyjno-prawnych oraz operacyjno-technicznych zapobiegania nielegalnym aktom wymierzonym w lotnictwo cywilne” (Zajac 2016: s. 299; 2011b: s. 120).

Zagadnienie bezpieczeństwa w portach lotniczych znajduje się w wielu dokumentach międzynarodowych, umowach wielostronnych i dwustronnych. W szczególności, podstawowe przepisy znajdują się w Konwencji Chicagowskiej oraz w kilku jej załącznikach: nr 14 (*Lotniska*), nr 17 (*Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego...*) oraz nr 19 (*Zarządzanie bezpieczeństwem*).

W związku z pojawieniem się licznych ataków terrorystycznych wymierzonych w porty lotnicze, w 1988 r. przyjęto *Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne* (tzw. Protokół Montrealski), który stanowi uzupełnienie systemu tokijsko-hasko-montrealskiego, będącego powszechnym systemem ochrony przed bezprawnymi czynami i atakami terrorystycznymi, skierowanymi w bezpieczeństwo lotnicze (Zając 2011a: s.108; 2011b: s.130). Protokół ten w art. 2 wskazuje na dwa rodzaje czynów nielegalnych, uznanych za przestępstwa, związane z lotnictwem:

- a) „akt przemocy popełniony umyślnie wobec osoby znajdującej się w porcie lotniczym służącym międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, który to akt powoduje lub może powodować poważne obrażenia lub śmierć;
- b) zniszczenie lub poważne uszkodzenie instalacji portu lotniczego służącego międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu lub znajdującego się tam statku powietrznego, niebędącego w służbie, bądź zakłócenie działania portu lotniczego, jeżeli akt ten zagraża lub może zagrazić bezpieczeństwu w tym porcie lotniczym” (Zając 2011a: s. 114; por. Protokół 1988: art. II; Konwencja 1944: art. 1).

Organizacja systemu bezpieczeństwa i ochrony portu lotniczego

Przede wszystkim, porty lotnicze muszą być właściwie chronione. Ponieważ są to obiekty strategiczne, ich bezpieczeństwo leży nie tylko w kręgu zainteresowania organów zarządzających nimi, czy podmiotów z nich korzystających, lecz musi być ważnym czynnikiem polityki bezpieczeństwa władz państwa. Państwo zarządza całą przestrzenią powietrzną znajdującą się w jego jurysdykcji, zatem odpowiada za bezpieczeństwo wykonywania operacji i funkcjonowania podmiotów w tych granicach. Trywialną jest konstatacja, że porty lotnicze stanowią zawór bezpieczeństwa dla całego lotnictwa. Porwania samolotów, czy wykorzystanie statków powietrznych jako broni do niszczenia obiektów na lądzie było i jest możliwe przez luki bezpieczeństwa w portach lotniczych. Dlatego ważne jest stworzenie mechanizmów przeciwdziałania i wdrożenie instrumentów ochrony przed potencjalnymi atakami na obiekty w portach lotniczych (terminale pasażerskie, hangary dla statków powietrznych, wieże kontroli ruchu lotniczego), czy przed atakami wymierzonymi w przewoźników lotniczych bądź pasażerów.

Każde lotnisko musi być przygotowane na potencjalny atak terrorystyczny. Państwa muszą opracować w tym celu odpowiednie programy ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji, do czego zobowiązują przepisy załącznika nr 17 do Konwencji Chicagowskiej. Każdy port lotniczy obsługujący międzynarodowe lotnictwo cywilne musi opracować, wdrożyć i aktualizować pisemny program ochrony lotniska według wymogów

krajowego programu ochrony lotnictwa, na podstawie rozdziału 3 pkt 3.2 załącznika nr 17 do Konwencji Chicagowskiej.

Ochrona portu lotniczego jako miejsca o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa, jest uwarunkowana uregulowaniami międzynarodowymi oraz krajowymi. Wszystkie obiekty wchodzące w skład portu lotniczego są obiektami niezwykle ważnymi dla bezpieczeństwa państwa, tzn. obiektami strategicznymi.

Warto w tym miejscu wskazać, jakie krajowe przepisy regulują kwestię bezpieczeństwa i ochrony obiektów portu lotniczego. W *ustawie o zarządzaniu kryzysowym* ustawodawca zaliczył porty lotnicze do infrastruktury krytycznej, podlegającej ochronie (zob.: Ustawa 2007/590: art. 3, ust. 2, 2a, 3; art. 6, ust. 5). Ochronę powinien zapewnić organ zarządzający portem lotniczym. Podmiot ten zobowiązany jest do identyfikacji potencjalnych zagrożeń i w oparciu o rodzaj i charakterystykę tych zagrożeń – do przygotowania i wdrożenia planów ochrony infrastruktury krytycznej. W dokumentach tych należy uwzględnić również kwestie związane z cyberbezpieczeństwem systemów informacyjnych, zgodnie z przepisami *ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa* (zob.: Ustawa 2018/1560). Porty lotnicze zostały uznane za operatora usługi kluczowej i stanowią istotny element krajowego systemu cyberbezpieczeństwa (art.4 ust.1 w związku z załącznikiem nr 1 do Ustawy 2018/1560). Do głównych obowiązków wynikających z tych postanowień należy wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w systemie informacyjnym, a w szczególności:

- „1) prowadzenie systematycznego szacowania ryzyka wystąpienia incydentu oraz zarządzanie tym ryzykiem;
- 2) wdrożenie odpowiednich i proporcjonalnych do oszacowanego ryzyka środków technicznych i organizacyjnych, w tym: a) utrzymanie i bezpieczną eksploatację systemu informacyjnego [...];
- 3) zbieranie informacji o zagrożeniach cyberbezpieczeństwa [...];
- 4) zarządzanie incydentami;
- 5) stosowanie środków zapobiegających i ograniczających wpływ incydentów na bezpieczeństwo systemu informacyjnego wykorzystywanego do świadczenia usługi kluczowej...” (Ustawa 2018/1560: art. 8).

W *ustawie o ochronie osób i mienia* porty lotnicze uznane zostały jako obiekty podlegające obowiązkowej ochronie z uwagi na interes gospodarczy państwa (zob.: Ustawa 1997/740: art. 5, ust. 2, pkt 2 i 5). Muszą one być chronione przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne, a także posiadać, w związku ze specyfiką funkcjonowania, odpowiednie zabezpieczenie techniczne. Ochrona portu lotniczego odbywa się za pomocą służby ochrony lotniska, która w wykonywaniu swoich zadań współdziała z innymi organami lub instytucjami, w tym z Policją i Strażą Graniczną. Wojewodowie prowadzą w oparciu o klauzulę poufności ewidencję obiektów podlegających obowiązkowej ochronie, w tym portów lotniczych, znajdujących się na terenie danego województwa. Uwzględniając fakt umieszczenia lotniska w takim wykazie, organ zarządzający portem lotniczym, opracowując plan ochrony, musi go uzgodnić „z właściwym terytorialnie ko-

mendantem wojewódzkim Policji, a w zakresie zagrożeń o charakterze terrorystycznym, z właściwym terytorialnie dyrektorem delegatury Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego" (Ustawa 1997/740: art. 7 ust. 1).

Każde lotnisko musi posiadać własny system ochrony, którego szczegółowe wytyczne muszą być poufne z uwagi na specyfikę zagadnienia. Dlatego też na etapie planowania i projektowania lotniska należy uwzględnić opinie wszystkich służb w zakresie ochrony. Wszystkie środki zawarte w *Podręczniku planowania portu lotniczego* (ang. *Airport Planning Manual*, ICAO Doc 9184) muszą być wdrożone na każdym lotnisku europejskim, jako że przepisy Rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 również nakazują państwom podjęcie podobnych działań. Zaleceniem zawartym w podręczniku ICAO Doc 9184 oraz w przepisach europejskich jest generalnie zasada, żeby każda część lotniska była oddzielona od siebie oraz by organy zarządzające lotniskami i państwa przykładały dużą wagę do kwestii ochrony lotnisk.

Trzeba jednak tutaj wskazać na istotną kwestię w środowisku europejskim. Za sprawę dotyczące bezpieczeństwa odpowiada organ zarządzający lotniskiem, jednak finansowanie zadań związanych z bezpieczeństwem i ochroną na lotnisku leży w gestii państwa. Skoro przepisy wymagają utrzymywania określonych służb państwowych na terenie lotniska, poza służbami ochrony lotniska utworzonymi przez organ zarządzający lotniskiem, to państwo musi uczestniczyć w kosztach zagwarantowania właściwego systemu ochrony. Stanowi o tym art. 5 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008: „Z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów prawa wspólnotowego każde państwo członkowskie może określić, w jakich okolicznościach i w jakim zakresie koszty środków ochrony podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji powinny być ponoszone przez państwo, porty lotnicze, przewoźników lotniczych, inne odpowiedzialne agencje lub użytkowników. W stosownych przypadkach oraz zgodnie z prawem wspólnotowym państwa członkowskie mogą pokrywać wraz z użytkownikami koszty bardziej rygorystycznych środków ochrony podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Na tyle, na ile to możliwe, wszelkie obciążenia z tytułu kosztów ochrony lub transfery tych kosztów powinny być bezpośrednio związane z kosztami świadczenia określonych usług w zakresie ochrony i służyć odzyskaniu kwot w wysokości nieprzekraczającej odpowiednich poniesionych kosztów”.

Ochrona lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji jest wyjątkowo ważnym elementem polityki lotniczej współcześnie, gdyż zagrożenie płynące ze strony terrorystów wobec lotnisk staje się coraz bardziej realne. Trzeba pamiętać, że nie tylko krajowe regulacje karne pociągają do odpowiedzialności osoby planujące czy dokonujące atak na lotnisko lub powiązaną z nim infrastrukturę, lecz także europejskie i międzynarodowe. Praktyczne zasady postępowania na lotniskach określa każdy port lotniczy w swoim planie ochrony lotniska. Taki dokument musi opracować każdy organ zarządzający lotniskiem i zatwierdza je potem odpowiednia władza lotnicza (w Polsce jest to ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego). Organ zarządzający lotniskiem, opracowując taki dokument, „wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz ich części krytyczne, a także przejścia do

tych stref. Wyznacza się je w uzgodnieniu ze Strażą Graniczną, Policją, Służbą Celną oraz prezesem ULC. Za ochronę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do niej, odpowiada zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska" (Zieliński 2010: s. 161).

Polityka ochrony lotniska

Lotnisko jest chronione przez całą dobę przez wyspecjalizowane służby. Każdy port lotniczy musi posiadać wdrożony plan ochrony lotniska, zgodnie z art.12 Rozporządzenia 300/2008. Elementami systemu ochrony portu lotniczego w myśl przyjętych przepisów są:

- a) kontrola bezpieczeństwa w porcie lotniczym pasażerów i bagażu kabinowego w celu wykrycia i uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych na pokład statków powietrznych;
- b) kontrola dostępu do różnych obszarów lotniska, w tym kontrola bezpieczeństwa personelu oraz sprawdzanie pojazdów, w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób do tych obszarów;
- c) kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, ładunku, poczty przed załadowaniem na pokład statku powietrznego;
- d) kontrola bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego;
- e) obowiązek opracowania i wdrożenia przez port lotniczy programu ochrony;
- f) prowadzenie niezapowiedzianych inspekcji portów lotniczych przez Komisję Europejską;
- g) wymogi dotyczące projektowania portu lotniczego;
- h) określenie kategorii przedmiotów zabronionych;
- i) możliwość stosowania bardziej rygorystycznych środków aniżeli przewidziane rozporządzeniem nr 300/2008;
- j) zastosowanie odpowiednich sankcji karnych wobec portu lotniczego w razie naruszenia lub niespełnienia odpowiednich przepisów (Rozporządzenie 300/2008).

Każde państwo opracowuje swoje krajowe procedury funkcjonowania zespołu ochrony lotniska, o którym mowa w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC)⁵. W skład zespołu, zgodnie z par.3 ust.2 KPOLC, wchodzi organ zarządzający lotniskiem, jako przewodniczący zespołu, przedstawiciele służb działających na lotnisku (tj. służby ochrony lotniska, Policji, Straży Granicznej, o ile w porcie lotniczym znajduje się lotnicze przejście graniczne, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służby Celno-Skarbowej), oraz komitet przewoźników lotniczych, o ile został ustanowiony na mocy odrębnych przepisów, a w przypadku jego braku – przedstawiciel przewoźnika lotniczego wykonującego największą liczbę operacji z danego portu lotniczego. Zespół określa pro-

⁵ Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowi załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2021, poz.17).

gram ochrony lotniska, a także bierze udział w opiniowaniu wszystkich spraw związanych z ochroną lotniska przedstawianych przez organ zarządzający lotniskiem. Dokonuje też oceny stopnia zagrożenia lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji. Program ochrony lotniska musi być aktualizowany nie rzadziej niż raz na dwa lata. Program ten musi być przedstawiany do akceptacji przez władzę lotniczą danego państwa.

Instrumenty kontroli bezpieczeństwa i ochrony w portach lotniczych

Zapewnienie bezpieczeństwa społeczeństwu należy do podstawowych obowiązków państwa. Odpowiednie jego organy zajmują się określonymi kategoriami bezpieczeństwa. Takie instytucjonalne ujęcie roli bezpieczeństwa państwa pozwala na stwierdzenie, że za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym swoich pasażerów odpowiada nie tylko port lotniczy, lecz nade wszystko państwo poprzez swoje organy. Pasażer czuje się bezpiecznie w porcie lotniczym, gdyż nad jego bezpieczeństwem czuwa cały system organizacyjno-instytucjonalny i operacyjny. W tym celu państwo spełnia rolę nie tylko regulacyjną, ustanawiając określone przepisy czy zalecenia postępowania w portach lotniczych, lecz także pełni rolę kontrolną (nadzorującą), polegającą na kontroli przestrzegania wszelkich procedur bezpieczeństwa w porcie lotniczym.

Istnienie służb bezpieczeństwa i ochrony na lotnisku musi być wspomagane przez sprzęt techniczny czy elektroniczny system monitoringu. Polityka kontroli bezpieczeństwa osób odbywa się przy pomocy następujących środków:

- a) „kontrola manualna;
- b) bramka do wykrywania metali (WTMD);
- c) ręczny wykrywacz metali (HHMD);
- d) psy do wykrywania materiałów wybuchowych;
- e) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD)" (Rozporządzenie 272/2009: Załącznik, część A, ust. 1).

Z kolei, środki do kontroli „bagażu kabinowego, przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami, poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego, poza przypadkami, gdy mają one być załadowane do luku bagażowego statku powietrznego, zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego są następujące:

- a) kontrola manualna;
- b) kontrola wzrokowa;
- c) urządzenie rentgenowskie;
- d) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
- e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych;
- f) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD)" (Rozporządzenie 272/2009: Załącznik, część A, ust. 2).

Natomiast, w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa cieczy, żeli i aerozoli stosuje się podobne jak w przypadku bagażu kabinowego środki kontroli bezpieczeństwa, z tym że zamiast kontroli manualnej, przeprowadza się kontrolę smakową lub badanie na powierzchni skóry. Dodatkowo, środkami do kontroli są też paski próbne do badania reakcji chemicznych, oraz skanery cieczy w butelkach (Rozporządzenie 272/2009: Załącznik, część A, ust. 2, g, h).

W odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, a także poczty i materiałów przewoźnika powietrznego, które mają być załadowane do luku bagażowego statku powietrznego stosuje się środki kontroli bezpieczeństwa podobne jak w przypadku kontroli bagażu kabinowego, oraz dodatkowo komorę symulacyjną (Rozporządzenie 272/2009: Załącznik, część A, ust. 3).

Istotnym elementem polityki lotniczej w dziedzinie bezpieczeństwa na każdym lotnisku jest kontrola bezpieczeństwa osób i bagażu. O ile kontrola bezpieczeństwa osób jest prosta, gdyż dotyczy stwierdzenia, czy dana osoba nie jest objęta zakazem lotów, lub czy nie stanowi pasażera uciążliwego, o tyle kontrola bagażu wymaga większej precyzji i znajomości przepisów i procedur w tym zakresie. To na lotnisku odbywa się kontrola bagażu i to właśnie jego służby odpowiadają za to, czy pasażer będzie mógł dany przedmiot wnieść na pokład samolotu. Przejście przez procedurę kontrolną na lotnisku stanowi jednocześnie normę i jest akceptowalną formą ochrony z uwagi na bezpieczeństwo lotu. Jednak nie wszyscy pasażerowie znają poszczególne procedury, szczególnie jeśli znajdują się pierwszy raz na lotnisku lub rzadko z niego korzystają. Pasażerowie korzystający regularnie lub często z lotnisk orientują się w procedurach, a przejście kontroli bezpieczeństwa jest szybsze w przypadku takich osób. Kirchenbaum (2013) wyróżnia cztery rodzaje zachowań ludzkich przy punktach kontroli bezpieczeństwa na lotniskach:

- a) pełna znajomość przepisów – pasażer przechodzi przez punkt kontroli sprawnie, bez zakłóceń;
- b) akceptacja poleceń – pasażer akceptuje polecenia służb dotyczące usunięcia przedmiotów zabronionych;
- c) negocjowanie – w przypadku wykrycia przedmiotu zabronionego, pasażer próbuje negocjować z pracownikiem ochrony możliwość wniesienia przedmiotu, w konsekwencji uznając rację pracownika ochrony;
- d) odmowa – pasażer odmawia wypełnienia poleceń pracownika ochrony, lub kłóci się z nim (Kirschenbaum 2013: s. 41).

Po zamachach terrorystycznych na Nowy Jork i Waszyngton we wrześniu 2001 roku zaostrzone zostały przepisy dotyczące wnoszenia różnych przedmiotów i substancji na pokład samolotów. Po kilku latach, niektóre przepisy, które były bardzo restrykcyjne, zostały złagodzone, lecz nadal obowiązują ścisłe regulacje dotyczące wnoszonych na pokład statków powietrznych przedmiotów i substancji. Zgodnie z europejskimi przepisami w tym zakresie, przedmioty zabronione stanowią „broń, materiały wybuchowe lub inne niebezpieczne urządzenia, przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji zagrażającego bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego” (Rozporządzenie 300/2008: art. 3, ust. 7). W celu wykrycia tych przedmiotów konieczna jest właśnie kontrola bezpieczeństwa, omówiona wyżej. Dzięki nowoczesnym i zaawansowanym technologicznie systemom, przy wsparciu specjalistów i niejednokrotnie psów, można wykryć przewożone towary lub substancje, które nie powinny znaleźć się w bagażu.

Ponadto, mamy do czynienia z szerokim wachlarzem środków technicznych, w postaci dozoru kamer przemysłowych, bramek bezpieczeństwa i innych zabezpieczeń

technicznych. Od połączenia tych dwóch części – zespołu ludzi oraz urządzeń technicznych – zależy bezpieczeństwo portu lotniczego. Zarządzanie nim wymaga wysokich kwalifikacji, umiejętności organizacyjnych i operacyjnych oraz właściwego wykształcenia (Zając 2016: s. 449).

Organizacja systemu ratowniczego w portach lotniczych

Poziom ochrony w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów musi odpowiadać określonej kategorii lotniska i użytkowanym samolotom. Bezpieczeństwo przy obsłudze naziemnej statku powietrznego jest również niezwykle istotne. Każde lotnisko musi zapewniać funkcjonowanie służb ratowniczo-gaśniczych, wyposażonych w odpowiedni sprzęt. W pobliżu prowadzenia czynności obsługi naziemnej, w tym w szczególności tankowania, musi być dostępny i gotowy do użycia sprzęt gaśniczy oraz personel przeszkolony do jego obsługi. Musi być również możliwość niezwłocznego wezwania i dojazdu służb ratowniczo-gaśniczych na wypadek pożaru lub rozlewu paliwa. Procedury ewakuacji pasażerów z takich miejsc muszą być zawarte w całościowym planie bezpieczeństwa i ochrony lotniska. Personel ratowniczo-gaśniczy musi posiadać właściwe okresowe przeszkolenie, w tym z praktycznego uczestniczenia w ćwiczeniach gaszenia pożaru. Szczegółowe wytyczne dotyczące projektowania programu szkolenia personelu służb ratowniczych i przeciwpożarowych zawarty jest w *Podręczniku szkolenia na temat czynnika ludzkiego* (ang. *Human Factors Training Manual*, ICAO Doc 9683).

Ruch pojazdów na obszarze lotniska jest także ściśle uregulowany, zgodnie z normami określonymi w pkt 9.7 rozdziału 9 załącznika nr 14 do Konwencji Chicagowskiej. Wjazd na teren lotniska mogą mieć wyłącznie pojazdy do tego uprawnione. Zgodę na używanie pojazdów w molu manewrowym wydaje wieża kontroli lotniska (TWR), natomiast zgodę na ruch pojazdów na płycie lotniska wydaje organ zarządzający lotniskiem. Użytkowanie takich pojazdów może odbywać się wyłącznie przez pracowników lotniska lub upoważnione osoby. Kierowcy takich pojazdów muszą stosować się do wszelkich instrukcji wynikających z oznakowania poziomego, znaków pionowych oraz z oznakowania świetlnego. Są oni zobligowani również do utrzymywania stałej łączności radiowej „z wieżą kontroli lotniska (TWR) przed wjazdem na pole manewrowe oraz z upoważnionym organem zarządzania lotniskiem przed wjazdem na płytę postojową” (Konwencja 1944: Załącznik 14 „Lotniska”, pkt 9.7.5). Jeśli chodzi o pojazdy ratownicze biorące udział w akcji, to mają one pierwszeństwo przed wszystkimi innymi uczestnikami ruchu naziemnego.

Wszystkie służby na lotnisku muszą być nieustannie przygotowane do podjęcia działania w celu zapewnienia lub przywrócenia bezpieczeństwa. Muszą one być w gotowości do rozwiązania sytuacji zagrożenia w każdych warunkach. Każde lotnisko musi posiadać plan działań określonych służb ratowniczych odnośnie każdej operacji lotniczej i każdego innego rodzaju działalności prowadzonej na lotnisku. Przyjęty przez organ zarządzający lotniskiem plan działań musi zapewnić koordynację działań i uczestnictwa „wszystkich organów, które, zdaniem właściwych władz, mogłyby pomóc w opanowaniu sytuacji zagrożenia” (Konwencja 1944: Załącznik 14 „Lotniska”, pkt 9.1.3). Takimi organa-

mi mogą być: występujące w obrębie lotniska (organ kontroli ruchu lotniczego, służby ratowniczo-gaśnicze, administracja lotniska, służby medyczne i sanitarne, użytkownicy statków powietrznych, służby ochrony i policji), oraz spoza obszaru lotniska (komendy straży pożarnej, policja, służby medyczne i sanitarne, szpitale, jednostki wojskowe, służby ochrony portów i wybrzeży). Istotą każdego planu powinna być koordynacja i współpraca różnego rodzaju służb przy określonym zagrożeniu. W związku z możliwością wystąpienia sytuacji zagrożenia, na każdym lotnisku musi również funkcjonować stała jednostka operacyjna, która jest odpowiedzialna za kompleksową koordynację i ogólne kierowanie działaniami w sytuacji zagrożenia. Kontrola efektywności planu musi być dokonywana w oparciu o cykliczne ćwiczenia ratownicze.

Działalność służb ratowniczo-gaśniczych jest na lotnisku niezwykle ważna, gdyż zagrożenie pożarem i skutki jego mogą być olbrzymie. W przypadku wystąpienia pożaru, głównym celem działania takich służb jest ratowanie życia ludzkiego. Każde lotnisko musi mieć poziom zabezpieczeń do walki z pożarem odpowiedni do kategorii lotniska, określonej w załączniku nr 14 do Konwencji Chicagowskiej. Każdy z pracowników lotniczych służb ratowniczo-gaśniczych musi zostać odpowiednio przeszkolony i posiadać kwalifikacje do pracy na lotnisku. Po stronie organu zarządzającego lotniskiem leży obowiązek realizowania programów szkoleniowych oraz kontrolnych w celu zapewnienia stałego poziomu kwalifikacji tych pracowników. Ponadto, „wszyscy pracownicy służb ratowniczo-gaśniczych, od których potencjalnie wymaga się udziału w akcjach ratunkowych w lotnictwie”, muszą być poddani „okresowym badaniom lekarskim potwierdzającym ich kondycję zdrowotną umożliwiającą im wykonywanie powierzonych zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności” (Rozporządzenie 2018/1139; Załącznik VII, art. 2, ust. 2.1, n). Bardzo ważna jest kondycja zdrowotna tych służb, zarówno pod względem zdrowia psychicznego, jak i fizycznego, gdyż wystąpienie jakiegokolwiek choroby lub upośledzenia uniemożliwiłoby pracownikom „wykonywanie czynności niezbędnych do prowadzenia akcji ratunkowej, wykonywanie w dowolnym czasie przydzielonych im zadań lub właściwe postrzeganie otoczenia” (Rozporządzenie 2018/1139; Załącznik VII, art. 2, ust. 2.1, n).

Podsumowanie

Nakreślony w niniejszym artykule cel (jakim było ukazanie instytucjonalnych aspektów bezpieczeństwa w portach lotniczych na terenie RP, przybliżenie roli i zadań różnych organów i służb odpowiedzialnych w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa, a także omówienie systemu organizacyjnego) został osiągnięty. W każdym porcie lotniczym funkcjonują odpowiednie instytucje, które razem z organem zarządzającym portem lotniczym współpracują na rzecz bezpieczeństwa i ochrony przed aktami terrorystycznymi lub innymi aktami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu lotniska. Każda z instytucji ma określone zadania wynikające z polskich przepisów prawnych, jak również z europejskich i międzynarodowych. Organ zarządzający portem lotniczym jest odpowiedzialny za koordynowanie wszystkich aspektów związanych z bezpieczeństwem i ochroną na jego

obszarze. Hipoteza, jaką postawiono na początku opracowania (że stan bezpieczeństwa i ochrony w portach lotniczych w Polsce jest wynikiem odpowiedniego systemu organizacji opartego o międzynarodowe i europejskie regulacje prawne), została zweryfikowana przy pomocy właściwych metod badawczych i potwierdzona gruntowną analizą. Organizacja całego systemu bezpieczeństwa i ochrony w porcie lotniczym jest ściśle uwarunkowana odpowiednimi uregulowaniami. Poszczególne instytucje tworzą cały system organizacji bezpieczeństwa w porcie lotniczym. Współistnienie różnych służb państwowych oraz lotniskowych ma poprawiać poziom bezpieczeństwa i utrzymywać go na najwyższym poziomie.

Grzegorz Zając – doktor nauk humanistycznych w zakresie nauk o polityce, absolwent Uniwersytetu Warszawskiego (ukończył z wyróżnieniem). Adiunkt Staropolskiej Szkoły Wyższej w Kielcach. Członek rady naukowej w czasopismach naukowych „Journal of International Trade, Logistics and Law” oraz “International Journal of Commerce and Finance” Stambulskiego Uniwersytetu Handlowego (tur. *Istanbul Ticaret Universitesi*) w Turcji. Specjalista z zakresu lotnictwa cywilnego w obszarze prawa, polityki zarządzania i bezpieczeństwa. Autor monografii *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie* (Warszawa 2016) oraz *Wspólna polityka lotnicza Unii Europejskiej* (Przemysł 2009), redaktor naukowy książek *Studia europejskie i stosunki międzynarodowe* (Przemysł 2008) oraz *Studia nad bezpieczeństwem. Security Studies* (Kielce 2022), współautor książki *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym* (Wrocław 2011), autor ponad 40 publikacji naukowych z zakresu lotnictwa cywilnego, bezpieczeństwa i stosunków międzynarodowych, oraz autor licznych artykułów i członek redakcji czasopisma „Skrzydłata Polska”. Aktywnie prowadzi działalność badawczą i dydaktyczną, uczestniczy w licznych konferencjach krajowych i zagranicznych, prowadzi wykłady gościnne na uniwersytetach zagranicznych, był stypendystą na uczelniach m.in. w Wielkiej Brytanii, Turcji, Bułgarii, Słowacji, Czechach. Zainteresowania badawcze koncentrują się na zagadnieniach związanych z lotnictwem cywilnym, bezpieczeństwem wewnętrznym i międzynarodowym.

Grzegorz Zając – Ph.D. in political science, graduated with distinction from the University of Warsaw. Assistant Professor at the Old Polish University in Kielce. A member of the Editorial Boards of “Journal of International Trade, Logistics and Law” and “International Journal of Commerce and Finance” of the Istanbul Commerce University (Turkey). Civil aviation specialist in the field of law, management and security policy. Active researcher and participant of numerous Polish and foreign conferences, academic lecturer, visiting professor at numerous foreign universities, scholarship holder at universities in Great Britain, Turkey, Bulgaria, Slovakia, Czechia. The author of two monographs (*Legal basis and functioning of air carriers and airports in Europe*, Warsaw 2016; *Common aviation policy of the European Union*, Przemysl 2009), editor of the books: *European studies and international relations* (Przemysl 2008) and *Security Studies* (Kielce 2022), co-author of the book *Security management in civil aviation* (Wrocław 2011), the author of over 40 scientific publications in the field of civil aviation, security and international relations, and a member of the editorial board of the Polish prestigious journal “Skrzydłata Polska”. Research interests: civil aviation, national and international security.

➔ Bibliografia:

- ICAO (1987, 2002, 2018), *Airport Planning Manual*, Doc 9184, International Civil Aviation Organization.
- ICAO (1998), *Human Factors Training Manual*, Doc 9683-AN/950, First Edition, International Civil Aviation Organization.
- KIRSCHENBAUM Avi A. (2013), *The cost of airport security: The passenger dilemma*, "Journal of Air Transport Management", nr 30.
- KONWENCJA (1944) o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r., Dz. U. 1959, nr 35, poz. 212.
- KOMISJA EUROPEJSKA (2011), *Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144 final, Bruksela, 28.03.2011.
- MINISTER KLIMATU I ŚRODOWISKA (2021), *Rekomendacje dotyczące działań mających na celu wzmocnienie cyberbezpieczeństwa w sektorze energii oraz wytyczne sektorowe dotyczące zgłaszania incydentów*, Warszawa.
- PROTOKÓŁ (1988) o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 r., sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., Dz.U. 2006, nr 48, poz. 348.
- 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, Dz.U. UE, L 91, 03.04.2009.
- ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. UE, L 55, 05.03.2010.
- ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91, PE/2/2018/REV/1, Dz.U. UE, L 212, 22.08.2018.
- 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, Dz.U. UE, L 97, 09.04.2008.
- USTAWA (2007/590) z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590.
- USTAWA (2018/1560) z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa, Dz.U. 2018, poz. 1560.
- USTAWA (1997/740) z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz.U. 1997, nr 114, poz. 740.
- ŚWIERSZCZ Katarzyna (2016), *Bezpieczeństwo państwa w czasach współczesnych w ujęciu podmiotowo-aksjologicznych wyzwań*, "Przegląd Nauk o Obronności", nr 1/2016.
- ZAJĄC Grzegorz (2011a), *Prawnomiędzynarodowe regulacje dotyczące zwalczania terroryzmu w lotnictwie cywilnym*, „Stosunki Międzynarodowe”, t. 43, nr 1–2.

- ZAJĄC Grzegorz (2011b), *Rozdział 3. Prawne organizacyjne i rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym*, w: Jarosław Sztucki, Marek Gąsior, Grzegorz Zając, Marek Szczelina (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*. Skrypt dydaktyczny, Wrocław.
- ZAJĄC Grzegorz (2016), *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie*, Wyd. Rambler, Warszawa.
- ZIELIŃSKI Mariusz (2010), *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, "Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej", Rok LI, nr 4 (183).