

# PRZEPISY PRAWA JAKO KONSTYTUTYWNE CZYNNIKI SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA W PRZECIWDZIAŁANIU UŻYCIU IED W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Artur CYWIŃSKI

Akademia Marynarki Wojennej

**Streszczenie.** W artykule poruszono problem bezpieczeństwa w transporcie lotniczym w aspekcie aktów terrorystycznych, jakimi są ataki bombowe z użyciem IED (improwowanych urządzeń wybuchowych). Przedstawiono problem, jakim jest wykrycie, właściwa identyfikacja i neutralizacja IED znalezionej na terenie lotniska. Artykuł to prezentacja i charakterystyka konstytutywnych czynników wpływających na poprawę bezpieczeństwa w aspekcie przeciwdziałania użyciu IED na terenie portu lotniczego. Zawiera charakterystykę kluczowych aktów prawnych z zakresu bezpieczeństwa funkcjonowania portu lotniczego, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, w tym najistotniejszych konwencji. **Słowa kluczowe:** improwizowane urządzenia wybuchowe IED, bezpieczeństwo, czynniki bezpieczeństwa.

## Wstęp

Głównymi celami działania terrorystów są dziś obiekty o szczególnym znaczeniu dla infrastruktury kraju, tzw. obiekty infrastruktury krytycznej<sup>1</sup>, do których obok całej listy innych zaliczyć należy również lotniska. Te od wielu lat jako rejon działania są niejednokrotnie na liście priorytetowych celów terrorystów.

Przeprowadzenie ataku w takim miejscu (duże skupiska ludzi przebywających w tym samym czasie) może wyrządzić poważne szkody materialne, spowodować dużą liczbę ofiar i poszkodowanych, sparaliżować funkcjonowanie transportu oraz rozpowszechnić panikę na wielką skalę. Ataki takie mają zawsze rozgłos nie lokalny, lecz międzynarodowy, stając się tematem poważnych debat na temat bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

W Unii Europejskiej w ramach *Decyzji ramowej Rady z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu* sformułowano definicję terroryzmu, która opiera się na katalogu wspólnych cech będących jednocześnie klasyfikacją zagrożeń terrorystycznych. Zalicza się do nich: „ataki na życie ludzkie, które mogą powodować śmierć, ataki na integralność cielesną osoby, porwanie lub przetrzymywanie zakładników,

---

<sup>1</sup> Infrastruktura krytyczna – należy przez nią rozumieć systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym 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, art. 3 pkt 2, Ustawa z dn. 26.04.2007 r. o zarządzaniu kryzysowym.

spowodowanie rozległych zniszczeń obiektów rządowych lub obiektów użyteczności publicznej, systemu transportowego, infrastruktury, włącznie ze zniszczeniem systemu informacyjnego, stałych platform umieszczonych na szelfie kontynentalnym, miejsca publicznego lub mienia prywatnego, mogące zagrozić życiu ludzkiemu lub mogące spowodować poważne straty gospodarcze, zajęcie statku powietrznego, statku lub innego środka transportu publicznego lub towarowego, wytwarzanie, posiadanie, nabywanie, przewożenie, dostarczanie lub używanie broni, materiałów wybuchowych lub jądrowych, broni biologicznej lub chemicznej, jak również badania i rozwój broni biologicznej i chemicznej, uwalnianie substancji niebezpiecznych lub powodowanie pożarów, powodzi lub wybuchów, których rezultatem jest zagrożenie życia ludzkiego, zakłócenia lub przerwy w dostawach wody, energii elektrycznej lub wszelkich innych podstawowych zasobów naturalnych, których rezultatem jest zagrożenie życia ludzkiego”<sup>2</sup>.

Należy wziąć pod uwagę, że już samo położenie portu lotniczego ma znaczenie dla jego bezpieczeństwa. Porty lotnicze usytuowane są zazwyczaj w zurbanizowanych regionach, jednak z uwzględnieniem znacznej wymaganej odległości od zabudowań mieszkalnych czy wysokich obiektów. W celu zminimalizowania ryzyka uwzględniane są także zmieniające się warunki hydrometeorologiczne i klimatyczne na danym terenie. Wybór odpowiedniego miejsca dla tego typu punktu infrastruktury jest niezmiernie ważnym aspektem dla jego bezpieczeństwa.

Zarząd każdego portu lotniczego na świecie dąży do transportu osób i towarów na jak najbardziej konkurencyjnych warunkach, jednak przy zapewnieniu jak najmniejszego ryzyka wystąpienia jakiegokolwiek zagrożenia. W obecnych czasach decydującym czynnikiem wyboru środka transportu jest często nie cena czy czas podróży, ale gwarancja zapewnienia bezpieczeństwa.

Każdy port lotniczy, bez względu na swoje położenie, liczbę odprawianych pasażerów i towarów, prowadzoną politykę krajową czy zagraniczną państwa oraz obowiązującą religię, liczy się z realnym ryzykiem wystąpienia zagrożeń atakiem z użyciem na swoim terenie bomb popularnie zwanych IED<sup>3</sup>.

Improwizowane urządzenia wybuchowe (IED, z ang. *improvised explosive device*) poza rejonem działań zbrojnych w ostatnim dziesięcioleciu stały się najgroźniejszą bronią w rękach terrorystów niemal na całym świecie. W terminologii wojskowej określa się IED jako<sup>4</sup> „urządzenie umieszczone lub wykonane w sposób improwizowany, które zawiera substancje niszczące, śmiertelne, szkodliwe, pirotechniczne lub zapalające przeznaczone do zniszczenia, obezwładniania, nękania lub rozpraszania”.

<sup>2</sup> Decyzja ramowa rady z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu (2002/475/WSiSW) z późn. zm.

<sup>3</sup> AAP-6 Słownik terminów i definicji NATO, 2014.

<sup>4</sup> STANAG 2370 *Inter-service improvised explosive device disposal operations on multinational deployments – a guide for operators*, Edition C, Version 1, volume I & II, 2014.

Prostota wykonania urządzenia wybuchowego i niewielki koszt sprawiają, że po szybkim przeszkoleniu skonstruować je może niemal każdy<sup>5</sup>.

Służby państwowe odgrywają ogromną rolę w systemie bezpieczeństwa portów lotniczych. Lotniska dziś to nie tylko przystanek milionów pasażerów i towarów między lotami krajowymi czy międzynarodowymi, ale przede wszystkim przejścia graniczne między państwami. Dlatego w proces zapewnienia bezpieczeństwa lotnisk zaangażowanych musi być wiele służb. Muszą one współpracować z licznymi instytucjami rządowymi i pozarządowymi w zakresie procedur bezpieczeństwa, szkolić swoje służby, pracowników oraz wprowadzać na wyposażenie najnowocześniejszy sprzęt, niezbędny do zapewnienia bezpieczeństwa w przypadku wystąpienia zagrożenia z użyciem IED.

Można zatem zdefiniować problem, który stanowią IED, jakie terrorysta będzie chciał albo zdetonować w pobliżu, lub na terenie lotniska, albo będzie usiłował wnieść na pokład samolotu.

W aspekcie takich działań główny problem w systemie bezpieczeństwa transportu lotniczego stanowi konstruowanie takich procedur i rozwijanie takich systemów kontroli, aby skutecznie wykrywać wszystkie IED wnoszone na teren lotniska i uniemożliwiać próby przemycenia ich na pokład samolotów.

Próby wniesienia czy też zdetonowania takich IED są niczym więcej jak bezprawną ingerencją w bezpieczeństwo i jego poważnym naruszeniem. Taka ingerencja jest oczywiście bardzo precyzyjnie zdefiniowana i prawnie określona. Aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na<sup>6</sup>:

- a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy przeciwko osobie znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku;
- b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku;
- c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi, lub zniszczyć statek powietrzny, albo spowodować jego uszkodzenia mogące uniemożliwić lot lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku powietrznego w czasie lotu;
- d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza;

<sup>5</sup> A. Cywiński, *IED – współczesne zagrożenie dla infrastruktury krytycznej i bezpieczeństwa państwa*, [w:] „Studia Bezpieczeństwa Narodowego” nr 12, Warszawa 2017, s. 305-333.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, Dz.U. 2007, nr 116, poz. 803, rozdz. 1, § 1, pkt 7, op. cit.

- e) zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zaburzeniu ich działania, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej;
- g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, powodującym znaczne zakłócenia ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska, lub zagrożenie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Dwa z powyższych punktów (b i c) odnoszą się pośrednio do możliwości użycia materiałów wybuchowych i IED w transporcie lotniczym. Pierwszy dotyczy naruszenia procedur bezpieczeństwa i użycia materiałów wybuchowych (w tym IED) oraz innego sprzętu uzbrojenia inicjowanych na pokładzie samolotu lub poza nim, poprzez odpalenie w kierunku samolotu – użycie pocisków rakietowych, dronów lub innego uzbrojenia. Drugi zaś bezprawnego wniesienia (przemycenia) na pokład samolotu materiału wybuchowego. Ten użyty na pokładzie samolotu posłużyć może jako narzędzie terroru wobec załogi, pasażerów czy też innej grupy adresatów w dowolnym miejscu poza samolotem.

Istnieje wiele obiektywnych składników, które pozwalają zapewnić bezpieczeństwo w każdej dziedzinie i dowolnych warunkach, w tym umożliwiają przeciwdziałanie użyciu IED w transporcie lotniczym. Te składniki w zależności od okoliczności, dziedziny życia czy sytuacji, w której chcemy zapewnić bezpieczeństwo, mogą mieć różną wagę. Niektóre będą bardziej istotne, inne mniej, jedne będą kluczowe, a wpływ innych będzie pomijalny.

Do takich obiektywnych składników służących zapewnieniu bezpieczeństwa, w tym pasażerom portów lotniczych, zaliczyć można:

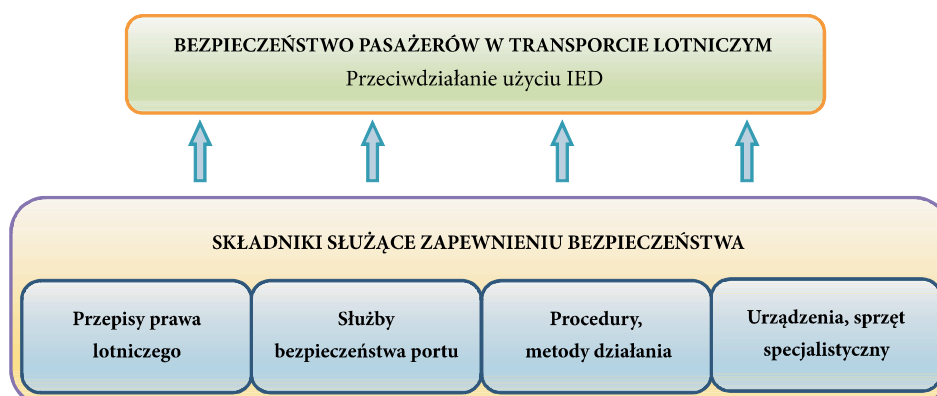
- zasoby prawne,
- zasoby podmiotowe,
- zasoby personalne,
- zasoby organizacyjne,
- zasoby obiektowe<sup>7</sup>,
- zasoby sprzętowe,
- zasoby logistyczne,
- zasoby wiedzy,
- zasoby kompetencyjne,
- zasoby proceduralne,
- zasoby planistyczne,
- zasoby rezerwowe,
- zasoby wsparcia,
- zasoby finansowe.

<sup>7</sup> A. Baryłka, *Rules of building rights applicable to objects used for security and defense objectives*, „Aparatura Badawcza i Dydaktyczna”, nr 1/2018.

Wiele z tych zasobów (wspólnie) może się składać na jeden główny i priorytetowy czynnik (składnik) systemu bezpieczeństwa, a inne występować mogą jako mniej istotne. Niemniej wszystkie z wymienionych zasobów występować muszą i są niezbędne do zapewnienia możliwie pełnego bezpieczeństwa w określonej dziedzinie i środowisku.

Mając na uwadze powyższe składniki, można określić, że dla systemu bezpieczeństwa portu lotniczego istotny jest właściwy personel (zasoby personalne), dobrze przeszkolony<sup>8</sup> (zasoby kompetencyjne) i wyposażony w odpowiednią wiedzę. Taki personel wsparty logistycznie i sprzętowo, działający w przystosowanych do tego strefach, dodatkowo w zakresie prawa, zgodnie z określonymi procedurami stanowić może bardzo skuteczne narzędzie w systemie bezpieczeństwa i przeciwdziałania użyciu IED na terenie portów lotniczych.

W tym celu konieczne jest działanie systemowe obejmujące wiele konstytutywnych czynników, które będą składowymi wspomnianych powyżej zasobów determinujących bezpieczeństwo pasażerów.



Rys. 1. Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pasażerów w porcie lotniczym w aspekcie użycia IED

Źródło: opracowanie własne

Uwzględniając powyższe, można zatem wnioskować, że na bezpieczeństwo pasażerów w zakresie przeciwdziałania użyciu IED w transporcie lotniczym wpływają będą głównie następujące czynniki:

- **przepisy prawa lotniczego** w zakresie bezpieczeństwa, w tym listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren stref lotniska oraz na pokład statków powietrznych;

<sup>8</sup> A.K. Siadkowski, *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza 2015.

- **działania służb** odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, wraz z charakterystycznymi dla nich kompetencjami, planowaniem i wsparciem;
- **procedury i metody działania** wypracowywane przez służby, w oparciu o posiadaną wiedzę, nabyte doświadczenie, udoskonalane i modyfikowane do zmieniających się warunków i potrzeb;
- wsparcie logistyczne w postaci **systemów i urządzeń specjalistycznych** pozwalających skutecznie wykrywać, identyfikować i neutralizować zagrożenie terrorystyczne z użyciem IED (rys. 1).

## 1. Wybrane przepisy prawa międzynarodowego regulujące zasady bezpieczeństwa w portach lotniczych

Na przestrzeni lat i rozwoju lotnictwa cywilnego powołanych zostało wiele organizacji, które służyć miały rozwojowi lotnictwa i poprawie jego bezpieczeństwa, konstruując wymagania w tym zakresie. Powstające przepisy i regulacje dotyczą budowy i eksploatacji statków powietrznych, wraz ze stosowaniem właściwych zabezpieczeń oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, przy zachowaniu ekonomiki transportu lotniczego. Do głównych instytucji i organizacji międzynarodowych zajmujących się tworzeniem systemu bezpieczeństwa lotniczego zaliczamy:

- ICAO – Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego,
- ECAC – Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego,
- EASA – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego,
- JAA – Zrzeszenie Władz Lotniczych,
- EUROCONTROL – Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej.

Najważniejszymi źródłami prawa międzynarodowego w zakresie zwalczania zagrożeń występujących w dziedzinie lotnictwa są regulacje prawne (konwencje), wśród których najważniejsze to:

- Konwencja chicagowska z 1944 r.,
- Konwencja brukselska z 1960 r.,
- Konwencja tokijska z 1963 r.,
- Konwencja haska z 1970 r.,
- Konwencja montrealaska z 1971 r.,
- Konwencja w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania z 1991 r. (Montreal),
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

Pierwszym aktem prawnym była **Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym**, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 roku<sup>9</sup>, na mocy której została powołana Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W ramach konwencji chicagowskiej ratyfikujące ją państwa przyjęły potrzebę stosowania w ich krajowych regulacjach prawnych języka standardów ICAO w możliwie jak najszerszym zakresie. Pozwoliła ona dzięki temu na funkcjonowanie stosunkowo jednolitego aparatu pojęciowego ochrony lotnictwa cywilnego<sup>10</sup> we wszystkich krajach członkowskich i na wszystkich kontynentach. Do konwencji tej dostosowała się również Polska, która ratyfikowała jej treść 20 listopada 1958 roku.

Konwencja określa wymagane minimum w zakresie zastosowania środków ochrony oraz zasad bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. W jej ramach każde akceptujące ją państwo zobowiązane jest do „zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom państwa, w których dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielenie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Każde umawiające się państwo, podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego, będzie brać udział w stosowaniu skoordynowanych środków, jakie mogą być co pewien czas zalecane na podstawie niniejszej konwencji”<sup>11</sup>. Oznacza to, że każde państwo stosujące przepisy konwencji zobowiązane jest udzielić pomocy statkowi powietrznemu obcego państwa znajdującemu się w niebezpieczeństwie, jeśli tylko znajdzie się on w jego przestrzeni powietrznej.

Kolejną znaczącą konwencją była **Międzynarodowa konwencja o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej** EUROCONTROL (Eurocontrol European Organisation for the Safety of Air Navigation), sporządzona w Brukseli 13 grudnia 1960 roku<sup>12</sup>. Powoływała ona Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej – jest to regionalna wyspecjalizowana organizacja międzyrządowa, której celem jest koordynacja współpracy państw członkowskich, a także organizacji międzynarodowych (w tym Unii Europejskiej), w celu zapewnienia bezpieczeństwa powietrznej żeglugi cywilnej i wojskowej.

Równie ważną regulacją z zakresu prawa lotniczego jest **Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych**. Uchwalono ją 14 września 1963 roku w Tokio w ramach Rady ICAO.

<sup>9</sup> Dz.U. z 1959 nr 35, poz. 212 r. z późn. zm. wraz z załącznikami.

<sup>10</sup> R. Tomiak, *Ochrona lotnictwa cywilnego oraz przeciwdziałanie terroryzmowi w tym obszarze – aktualne uwarunkowania i tendencje*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie”, 1/2008, s. 18.

<sup>11</sup> Konwencja z dnia 7 grudnia 1944 roku o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, art. 25.

<sup>12</sup> Konwencja zmieniona protokołem dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmieniona protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmieniona protokołem z dnia 12 lutego 1981 r. Wersja ujednolicona tej konwencji znalazła się w protokole z 27 czerwca 1997 roku.



Konwencję stosuje się do:

- przestępstw przewidzianych w prawie karnym;
- czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie, lub czynów, które naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie<sup>13</sup>.

Za czyny takie konwencja uznaje w szczególności bezprawne zakłócenie prze-  
mocą lub groźbą użycia przemocy eksploatacji statku powietrznego znajdującego  
się w locie, zawładnięcie takim statkiem, objęcie nad nim kontroli lub zamiar doko-  
nania takiego czynu. Należy zauważyć, że konwencję stosuje się do przestępstw lub  
czynów popełnionych przez osobę na pokładzie statku powietrznego w czasie, gdy  
statek ten znajduje się w locie bądź nad powierzchnią morza pełnego, lub obszaru  
leżącego poza terytorium jakiegokolwiek państwa. Bardzo ważne jest określenie  
znaczenia terminu „w locie”. Oznacza on, że statek powietrzny jest w locie od chwili  
użycia siły napędowej, w celu wystartowania, aż do chwili zakończenia lądowania.  
Jednak w dalszej części konwencji, dla celów przepisów w niej zawartych, pojęcie  
to zostało rozszerzone. Uznano, że statek powietrzny znajduje się w locie już od  
momentu zakończonego załadowania i zamknięcia wszystkich drzwi, aż do otwarcia  
jednych z nich w celu wyładowania<sup>14</sup>.

Celem konwencji była więc ochrona bezpieczeństwa statku powietrznego,  
osób oraz własności znajdujących się na pokładzie, a także utrzymanie porządku  
i dyscypliny<sup>15</sup>.

Lata 60. przynoszą pierwsze doświadczenia z łamaniem bezpieczeństwa na  
pokładzie statków. Konwencja uprawnia dowódcę statku oraz członków jego załogi  
do ograniczenia wolności pasażerów w przypadku wystąpienia ataku na pokładzie  
samolotu, w zakresie zapobieżenia jego skutkom. W ramach konwencji personel ma  
prawo do zastosowania środków przymusu bezpośredniego wobec pasażera stwa-  
rzającego zagrożenie. Po wylądowaniu uprawnia do usunięcia sprawcy z pokładu,  
a następnie przekazania go odpowiednim władzom państwa-strony. W tym przy-  
padku osoby podejmujące działania w celu ochrony statku powietrznego są chronione  
od konsekwencji podejmowanych decyzji<sup>16</sup>. Głównym założeniem dokumentu jest

<sup>13</sup> Konwencja z dnia 14.09.1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, art. 1 ust. 1, lit. a, b.

<sup>14</sup> Konwencja z dnia 14 września 1963 roku w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, art. 1, p. 3 i art. 5, p. 2.

<sup>15</sup> K. Liedel, P. Pasiecka, *Współpraca międzynarodowa w zwalczaniu terroryzmu*, Warszawa 2004, s. 43.

<sup>16</sup> Ibidem.



ustanowienie jurysdykcji przez państwa-strony. Polska ratyfikowała tę konwencję 17 czerwca 1971 roku, obok 181 innych państw<sup>17</sup>.

Kolejnym przepisem stworzonym do walki z bezprawnym aktem ingerencji jest podpisana w Hadze **Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi** z dnia 16 grudnia 1970 roku, która została ratyfikowana przez 175 państw członkowskich ICAO, w tym Polskę, w marcu 1972 roku. W ramach konwencji haskiej strony umowne zobowiązane są do karania czynów związanych z uprowadzeniem statków powietrznych w locie, spowodowaniem niebezpieczeństwa dla ludzi i mienia przez przejęcie bezprawnej kontroli nad nimi, oraz stwarzających zagrożenie eksploatacji linii lotniczych. Dokument wyjaśnia, jakie czyny są uznane za przestępstwo, jaką osobę uważa się za przestępcę oraz jak należy sankcjonować te sytuacje. Wskazuje procedury działania w przypadku wystąpienia takiego zagrożenia i określa zasady wzajemnej pomocy pomiędzy stronami umawiającymi. Obowiązkiem państwa-strony konwencji jest ustanowienie swojej jurysdykcji odnośnie do popełnionego czynu i przekazanie sprawcy właściwym organom, jeśli ten znajduje się na jego terytorium, a państwo nie dokonuje jego ekstradycji. Państwo musi również jak najszybciej umożliwić podjęcie dalszej podróży przez załogę statku powietrznego oraz zwrócić statek i jego ładunek osobom uprawnionym do ich posiadania.

Innym istotnym przepisem z zakresu bezpieczeństwa jest uchwalona 23 września 1971 roku w Montrealu **Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego**, która jest najważniejszym źródłem prawa międzynarodowego w tym zakresie. Reguluje ona uprawnienia i procedury w stosunku do czynów wskazanych w art. 1 konwencji. Artykuł ten dokładnie definiuje, jakie czyny uznaje się za przestępcze.

Przestępstwo popełnia osoba, która:

- dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w locie, jeżeli czyn ten może zagrażać bezpieczeństwu tego statku powietrznego;
- niszczy statek powietrzny będący w służbie lub powoduje jego uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do lotu lub które może stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie;
- umieszcza lub powoduje umieszczenie w jakikolwiek sposób na statku powietrznym będącym w służbie urządzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć albo spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdolnym do lotu lub mogące stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie;

<sup>17</sup> Dz.U. z dnia 24 czerwca 1971, poz. 147. Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r.

- niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenia nawigacyjne lub zakłóca ich działanie, jeżeli czyn taki może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w locie;
- przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie.

Popełnia przestępstwo każda osoba, która bezprawnie i umyślnie używając jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni:

- dokonuje aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne, który to akt powoduje lub może spowodować poważne uszkodzenia ciała lub śmierć tej osoby;
- niszczy lub poważnie uszkadza urządzenia w porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne lub statki powietrzne niebędące w użyciu, a znajdujące się w tym porcie, albo powoduje przerwę w działalności tego portu lotniczego, jeśli taki czyn zagraża lub może zagrozić bezpieczeństwu w tym porcie lotniczym.

Popełnia także przestępstwo każda osoba, która:

- usiłuje popełnić którekolwiek z przestępstw wyżej wymienionych;
- współdziała z osobą, która popełnia lub usiłuje popełnić takie przestępstwo<sup>18</sup>.

W brzmieniu konwencji do przestępstwa dochodzi, gdy osoba całkowicie niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenia nawigacyjne lub zakłóca ich działanie. Przekazywanie fałszywych informacji, które stwarzają zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie, również traktowane jest jako przestępstwo<sup>19</sup>.

Powyższe czyny są także traktowane jako przestępstwo w przypadku ich popełnienia na terenie portów lotniczych. Każdy bezprawny i umyślny atak z użyciem jakiegokolwiek urządzenia, substancji lub broni skierowany przeciwko osobie w tym miejscu zostanie ukarany. W przypadku spowodowania poważnego uszkodzenia ciała lub śmierci niewątpliwie będzie surowiej traktowany. Konwencja jasno wskazuje, że niszczenie i uszkadzanie jakichkolwiek urządzeń znajdujących się na terenie portu lotniczego, które spowoduje przerwę w jego działalności lub stworzy zagrożenie, podlega karze w niej określonej.

Należy zaznaczyć, że rozszerzono tu termin „w locie” na przypadki przymusowego lądowania, postoju czy przebywania w hangarze. Bardzo ważne znaczenie ma art. 12 konwencji, który nakłada obowiązek poinformowania innego państwa, jeżeli istnieje podejrzenie, że na jego terytorium zostanie popełnione jedno z przestępstw wymienionych w art. 1.

<sup>18</sup> Konwencja z dnia 23 września 1971 roku o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, art. 1, p. 1 i 2, op. cit.

<sup>19</sup> Dz.U. z dnia 3 marca 1976 r., zał. do nr 8, poz. 37. Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

Konwencja skupia się na przepisach dotyczących przestępstw popełnionych w stosunku do lotnictwa cywilnego, nie ma zastosowania do statków powietrznych wojskowych, celnych czy policyjnych. Wskazuje, że uprowadzenie samolotu jest przestępstwem nie tylko krajowym, lecz także na arenie międzynarodowej.

Uwzględniając, że znakowanie materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania będzie w znacznym stopniu sprzyjać zapobieganiu atakom terrorystycznym, 1 marca 1991 roku w Montrealu podpisano **Konwencję w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania**. Nakłada ona na państwa obowiązek podejmowania odpowiednich działań w celu właściwego znakowania plastycznych materiałów wybuchowych<sup>20</sup>. Każde państwo-strona podejmuje niezbędne działania w celu ścisłej i skutecznej kontroli nad posiadaniem i przekazywaniem nieoznakowanych materiałów wybuchowych, które zostały wytworzone na jego terytorium lub wwieszone na jego terytorium przed wejściem w życie niniejszej konwencji w danym państwie tak, aby przeciwdziałać ich użyciu lub wykorzystaniu w celach sprzecznych z niniejszą konwencją<sup>21</sup>. W załączniku konwencji dokładnie zdefiniowano, jakie materiały określa się jako wybuchowe, oraz określono, jakie materiały uznaje się za znakujące do wykrywania materiałów wybuchowych.

Przy opisywaniu międzynarodowych przepisów niemających rangi konwencji nie można zapomnieć o kilku istotnych dokumentach.

24 lutego 1988 roku odbyła się kolejna konferencja w Montrealu, podczas której wypracowano **Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu**. Protokół uzupełnił sformułowaną siedemnaście lat wcześniej konwencję montrealską o definicje przestępstw bezprawnych i celowych aktów przemocy na lotniskach służących międzynarodowemu lotnictwu, które powodują lub mogą spowodować śmierć lub poważne uszkodzenia ciała, oraz działania, które powodują zniszczenia lub poważne uszkodzenia lotniska albo statku powietrznego niepozostającego w służbie tam ulokowanego, jeśli działania te mogą zagrozić bezpieczeństwu lotniska. Przestępstwa te muszą być obłożone wysokimi karami. Państwa-strony mają obowiązek ustanowienia jurysdykcji nie tylko, jeśli czyn został popełniony na ich terytorium, ale także gdy domniemany sprawca pozostaje na ich terytorium, a państwo nie dokonuje jego ekstradycji<sup>22</sup>.

Nie można pominąć Deklaracji z Bonn, uchwalonej 17 lipca 1978 roku. Podczas tej konferencji liderzy rządów Stanów Zjednoczonych Ameryki, Kanady, ZSRR, Wielkiej Brytanii, Północnej Irlandii, Francji, RFN, Włoch i Japonii podjęli decyzję

<sup>20</sup> Dz.U. z 2007 r. Nr 135, poz. 948 Konwencja w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania z dnia 21.03.1991 r.

<sup>21</sup> Ibidem, art. IV, pkt 1.

<sup>22</sup> K. Liedel, P. Pasiecka, *Współpraca...*, s. 46-47.

wspólnej walki z terroryzmem powietrznym, między innymi poprzez nakładanie embarga ekonomicznego i politycznego na kraje wspierające terroryzm.

Nie bez znaczenia jest także Dokument 30. Państwa członkowskie ECAC w celu efektywnej realizacji postanowień wypracowanych przez grupy ekspertów ds. ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym opracowały dokument określający politykę postępowania państwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Istotną zmianę stanowi najnowsze, bo wprowadzone od 30 czerwca 2018 roku przez amerykański Departament Bezpieczeństwa Wewnętrznego (DHS – Department of Homeland Security), ograniczenie odnośnie do **możliwości przewozu substancji sproszkowanych** w ilościach powyżej 350 ml w bagażu kabinowym w rejsach do USA. Zgodnie z tym rozporządzeniem pasażerowie wylatujący z Polski do Stanów Zjednoczonych będą mogli przewieźć substancje sproszkowane, m.in.: kawę, mąkę, cukier, puder kosmetyczny, talki w ilości powyżej 350 ml tylko w bagażu rejestrowanym. W bagażu podręcznym w większych ilościach nie będzie to możliwe. Ograniczenia nie dotyczą leków na receptę i odżywek dla dzieci (pod warunkiem ich przewozu w nienaruszonych firmowych opakowaniach) oraz substancji sproszkowanych zakupionych na lotnisku i zapakowanych w punkcie sprzedaży w specjalne torby, umożliwiające łatwe stwierdzenie naruszenia. Zmiana przepisów dotyczy wszystkich przewoźników lotniczych realizujących bezpośrednie loty do Stanów Zjednoczonych, w tym loty czarterowe oraz loty biznesowe.

Ten najnowszy przepis jest przykładem działania zmierzającego do wyeliminowania możliwości użycia IED na pokładzie samolotu. Substancją sproszkowaną jak wymienione powyżej może być nie tylko produkt spożywczy, lecz także materiał wybuchowy mogący posłużyć do konstrukcji IED. Wśród dobrze znanych materiałów wybuchowych występują właśnie związki organiczne, jak saletra amonowa  $\text{NH}_4\text{NO}_3$ , popularnie używana jako nawóz ogrodowy. Związek ten jako utleniacz wchodzi w skład większości materiałów wybuchowych i jest szeroko wykorzystywany w przemyśle zbrojeniowym jako materiał wybuchowy kruszący (składnik dynamitów)<sup>23</sup>. Tak więc ograniczenia dotyczące możliwości transportu proszków są jak najbardziej zasadne, gdyż niemal każdy stały materiał wybuchowy można skondensować do postaci proszkowej i użyć do produkcji IED.

W normalnych procedurach bezpieczeństwa materiał wybuchowy w takiej postaci będzie wykryty i sklasyfikowany jako substancja niebezpieczna. Problem stanowią mogą nowe grupy materiałów wybuchowych bezazotowych, których detekcja przez klasyczne skanery nie jest możliwa.

<sup>23</sup> Sztab Generalny WP, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, *Prace minerskie i niszczenia*, Warszawa 1995.

## **2. Wybrane przepisy prawa europejskiego i krajowe regulujące zasady bezpieczeństwa w portach lotniczych**

W przypadku europejskich przepisów regulujących kwestię bezpieczeństwa lotnictwa wskazać należy kilka, które są istotne. Ataki na WTC 11 września 2001 roku wywołały w krajach europejskich poczucie zagrożenia, ale także głęboką solidarność Unii Europejskiej z amerykańskim partnerem i sojusznikiem. Dzień po atakach Parlament oraz Rada Unii Europejskiej zdecydowanie potępiły sprawców i mocodawców tych terrorystycznych zamachów, zapowiadając doprowadzenie ich przed oblicze sprawiedliwości. Jednocześnie przedstawiono zasady ścisłej współpracy z USA i innymi państwami w walce z międzynarodowym terroryzmem<sup>24</sup>.

Pierwszym z europejskich przepisów mającym na celu ochronę lotnictwa cywilnego i stanowiącym odpowiedź na wydarzenia z września 2001 roku było Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2320/2002/WE z 16 grudnia 2002 roku w sprawie wspólnych zasad w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Funkcjonowało ono wraz z Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 roku w celu wprowadzenia wspólnych podstawowych zasad dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego do 2008 roku. W praktyce uregulowania zawarte w tych dokumentach okazały się zbyt szczegółowe i nieskuteczne. W konsekwencji kraje członkowskie miały problemy z ujednoliceniem procedur w ramach prawa krajowego.

Dlatego w 2008 roku dokonano nowelizacji przepisów i zastąpiono Rozporządzenie nr 2320 Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego. Rozporządzenie nr 622 zastąpione zostało Rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 820/2008 z dnia 9 sierpnia 2008 roku. To w kolejnym kroku zniesiono i zastąpiono przez Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 roku, ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

Zapewnienie bezpieczeństwa jest najważniejszym elementem wszelkich przepisów związanych z lotnictwem cywilnym. Rozporządzenie (WE) nr 300 zawiera ogólne przepisy dotyczące w szczególności ochrony portu lotniczego, wyznaczenia stref i kontroli dostępu do nich, kontroli pasażerów oraz ich bagażu podręcznego i rejestrowanego, kontroli pracowników, ładunków i poczty, ochrony statków powietrznych. Istotne stały się także szkolenia i zasady rekrutowania pracowników. Rozporządzenie reguluje również funkcjonowanie na pokładach statków powietrznych wart ochronnych, których zadaniem jest ochrona statku powietrznego oraz osób przebywających na nim przed aktami bezprawnej ingerencji. Wymagało ono uzupełnienia i uszczegółowienia, co nastąpiło 2 kwietnia 2009 roku, kiedy Komisja Europejska wydała Rozporządzenie

<sup>24</sup> D. Szlachter, *Walka z terroryzmem w Unii Europejskiej – nowy impuls*, Toruń 2006, s. 116.

nr 272/2009, uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do Rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady. W ciągu dwóch kolejnych lat wydano wiele dodatkowych uzupełniających rozporządzeń z rozporządzeniem nr 185 na czele.

Obecnie szeroko rozumiana kontrola bezpieczeństwa opiera się głównie na powyższych przepisach oraz przedstawionych poniżej rozporządzeniach:

- Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 roku ustanawiającemu kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwa od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony;
- Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 roku zmieniającemu Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 72 z dnia 26 stycznia 2010 roku ustanawiającemu procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa;
- Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 roku zmieniającemu Rozporządzenie (WE) nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego;
- Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 358/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 roku zmieniającemu Rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe wspólne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 573/2010 z dnia 30 czerwca 2010 roku zmieniającemu Rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe wspólne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego oraz
- Decyzji Komisji nr K (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 roku ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, stanowiącej dokument niejawni.

Wśród wymienionych znajdują się jedynie najważniejsze akty prawne regulujące bezpieczeństwo związane z transportem osób i mienia drogą powietrzną w charakterze cywilnym. Chęć podjęcia wspólnej walki poprzez współpracę międzynarodową z narastającym zagrożeniem, jakim jest terroryzm, przyczyniła się do stworzenia bogatego dorobku prawnego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Polska, podobnie jak i inne państwa, wprowadziła obowiązek prawny ochrony obszarów, urządzeń oraz obiektów (obiektów infrastruktury krytycznej) ważnych dla interesu państwa, w zakresie jego obronności, gospodarki oraz bezpieczeństwa i porządku publicznego. Do obiektów tych niewątpliwie należą porty lotnicze, które są obiektami strategicznymi państwa.



Jednym z podstawowych aktów prawnych, jaki reguluje kwestię bezpieczeństwa lotnisk, jest Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 roku o ochronie osób i mienia<sup>25</sup>. Według wymienionego aktu prawnego do obiektów, które wymagają szczególnej ochrony wyspecjalizowanych formacji, należą między innymi porty lotnicze. Dokument wskazuje, jakie siły i środki powinny być wykorzystywane w celu zapewnienia należytej ochrony, zasady prowadzenia działalności gospodarczej i wymogi co do kwalifikacji pracowników ochrony.

W Polsce system lotnictwa cywilnego był budowany od roku 1929, czyli od powstania Polskich Linii Lotniczych. Tworzenie jednak prawnego systemu ochrony lotnictwa cywilnego odbywało się dość opornie. Powodem tego były powszechne jeszcze w latach dziewięćdziesiątych w poszczególnych państwach członkowskich ICAO, w tym w Polsce, opory i dyskusje, czy powinna istnieć wyspecjalizowana, odrębna instytucja pełniąca funkcję tzw. Krajowej Władzy Lotniczej. Władza ta jako nadrzędna byłaby odpowiedzialna w kraju za całokształt zagadnień lotnictwa cywilnego, w tym za koordynację jego ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji i zamachami terrorystycznymi.

Decyzje o stworzeniu takich ciał nadzoru państwowego przyniosły zakładane efekty i w końcu powstał Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC), którego pierwszy projekt stworzono w Polsce w 1993 roku<sup>26</sup>. Pierwszy polski KPOLC został podpisany przez Prezesa Rady Ministrów dopiero dziesięć lat później, w lipcu 2003 roku.

Pierwszym aktem prawnym dotyczącym lotnictwa cywilnego w Polsce jest ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku **Prawo lotnicze**<sup>27</sup>. Standaryzuje się w niej przepisy dotyczące samego obiektu, jakim jest port lotniczy, klasyfikuje zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i ustala zasady korzystania oraz określa administrację lotnictwa. Ustawa musi być zgodna z innymi prawnymi aktami międzynarodowymi, które zostały przyjęte przez Polskę w tym zakresie. Ustawa tylko w niewielkim zakresie obejmuje tematykę bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Prawo lotnicze reguluje między innymi zakres obowiązków Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) jako centralnego organu administracji rządowej właściwego w sprawach lotnictwa cywilnego. Prezesa ULC powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów. Naczelnym organem administracji rządowej, sprawującym nadzór nad działalnością Prezesa ULC, jest minister właściwy do spraw transportu. Do kompetencji Prezesa ULC należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Dz.U. poz. 1432. Ustawa o ochronie osób i mienia z dnia 22 sierpnia 1997 r.

<sup>26</sup> R. Tomiak, *Ochrona...*, [w:] „Terroryzm”, 1/2008, s. 18.

<sup>27</sup> Dz.U. z 2013 poz. 1393, *Prawo lotnicze*, z dnia 3 lipca 2002 r.

<sup>28</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku *Prawo lotnicze*, art. 21.



Prawo lotnicze wskazuje na odpowiedzialność Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego za stworzenie właściwych warunków w celu uniemożliwienia powstania czynów zagrażających bezpieczeństwu w komunikacji lotniczej, a w razie ich wystąpienia, zmniejszenie ich skali, zasięgu i ostrości.

Głównym aktem prawnym dotyczącym ochrony lotnictwa cywilnego jest Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC). Dostosowało ono wcześniej obowiązujące przepisy do aktów wspólnotowych. Krajowy Program uzupełnia akty bezprawnej ingerencji, określone w konwencji chicagowskiej, o następujący czyn: porwanie statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza<sup>29</sup>.

Kolejnym aktem wskazującym zasady działania, zadania oraz organy właściwe do zarządzania w sytuacjach kryzysowych jest Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym<sup>30</sup>. Ustawa reguluje działalność administracji państwowej, która powinna być podejmowana w celu zapobieżenia wystąpieniu sytuacji kryzysowych<sup>31</sup>, a w przypadku ich wystąpienia szybkiej reakcji na niebezpieczeństwo, minimalizowaniu powstałych skutków oraz odbudowy zasobów i infrastruktury krytycznej.

Aby ograniczyć niebezpieczeństwo ataku terrorystycznego, w tym użycie IED, należało w sposób jednoznaczny zdefiniować i ograniczyć przedmioty, których nie wolno przewozić drogą lotniczą. Powstała zatem lista przedmiotów, które ustawowo nie mogą znajdować się w bagażu kabinowym pasażera oraz w strefie zastrzeżonej. Została ona podzielona na kilka kategorii:

- broń palna oraz innego rodzaju broń: należy pamiętać, że poza bronią palną, np. pistoletem, na pokład samolotu nie można wносить również replik starej broni czy wszelkiego rodzaju zabawek imitujących broń;
- przedmioty o ostrych końcach lub o ostrych krawędziach: wszelkiego rodzaju noże, żyletki, ale również łyżwy, kije narciarskie czy narzędzia robocze mogące być wykorzystane jako broń, np. młotki oraz latarki o wzmocnionej konstrukcji;
- instrumenty tępe: wszelkiego rodzaju kije, np. hokejowe lub do krykieta, wędki, a nawet deskorolki;

<sup>29</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. z dnia 29 czerwca 2007 roku), Rozdział 1, § 1, p. 7d.

<sup>30</sup> Dz.U. 2007 Nr 89 poz. z późn. zm. Ustawa o zarządzaniu kryzysowym z dnia 26 kwietnia 2007 r.

<sup>31</sup> Sytuacja kryzysowa – należy przez to rozumieć sytuację wpływającą negatywnie na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, wywołującą znaczne ograniczenia w działaniu właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków, art. 3, pkt 1, Ustawa z dn. 26.04.2007 r. o zarządzaniu kryzysowym.

- materiały wybuchowe i substancje łatwopalne: amunicja, fajerwerki, granaty, z mniej oczywistych przedmiotów farby w aerozolu oraz napoje alkoholowe o stężeniu powyżej 70% na jednostkę;
- substancje chemiczne i toksyczne: kwasy, trucizny, gaśnice<sup>32</sup>.

Ostatnio najbardziej kontrowersyjną z powodu uciążliwości dla pasażerów kategorię stanowią płyny i produkty o podobnej konsystencji. Według Obwieszczenia nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 roku w bagażu rejestrowanym nie mogą znajdować się substancje płynne, do których należą m.in. pasty do zębów, perfumy, napoje, zupy czy syropy. Wyjątek stanowią płyny zamknięte w pojedynczych opakowaniach, nieprzekraczających 100 ml, płyny niezbędne dla pasażera ze względów zdrowotnych (w tym mleko dla niemowląt), płyny zakupione w strefie operacyjnej lotniska lub portu lotniczego wspólnoty w nienaruszonym opakowaniu z widocznym dowodem zakupu, w strefie zastrzeżonej lotniska, na pokładzie samolotu należącego do wspólnoty.

Zaostrzenia wprowadzone w kwestii przewozu płynów w bagażu kabinowym mają na celu wyeliminowanie zagrożenia wniesienia na pokład samolotów płynnych substancji wybuchowych, które posłużyć mogą do konstrukcji IED. Mimo że przepisy te bywają uciążliwe, szczególnie dla pasażerów podróżujących na krótszych trasach i posiadających tylko bagaż kabinowy, są konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa podczas lotów.

Mniejsze restrykcje dotyczą przedmiotów przewożonych bagażem rejestrowanym. Pasażer nie ma prawa przewozić w tym bagażu materiałów wybuchowych i substancji łatwopalnych, do których należą: granaty, fajerwerki, atrapy urządzeń wybuchowych, wszelkiego rodzaju substancje detonujące i wybuchowe, oraz substancji chemicznych i toksycznych, do których należą farby, rozpuszczalniki, żrące chemikalia czy butle z gazem. W bagażu rejestrowanym dozwolone jest przewożenie znacznie większej ilości produktów, których nie można posiadać w bagażu podręcznym. Takie same zaostrzenia dotyczą przesyłek transportowanych pocztą lotniczą oraz innych ładunków cargo.

Oprócz powyższych konwencji i rozporządzeń z zakresu bezpieczeństwa w ruchu powietrznym należy zaznaczyć, że każde lotnisko posiada swoje indywidualne, wewnętrzne przepisy i regulacje w zakresie ochrony i bezpieczeństwa portu lotniczego. Przykładem takiego dokumentu może być *Program ochrony portu lotniczego*, który ze względu na treści w nim zawarte jest niejawnym i dostępny jedynie dla uprawnionych organów (np. dla służb SOL czy SG) i funkcjonuje w swojej indywidualnej formie na każdym polskim lotnisku. Innym przykładem jest *Instrukcja dyżurnego operacyjnego portu lotniczego*, która także działa w polskich portach lotniczych.

<sup>32</sup> Obwieszczenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera.

Jednak walka z coraz lepszymi metodami, jakie wykorzystują terroryści, na tym się nie zakończyła. Siły i środki oraz metody zwalczania zagrożenia muszą w dalszym ciągu być uaktualniane. Wraz z rozwojem technologii trzeba szukać nowszych, skuteczniejszych rozwiązań, które nie tylko mają naprawiać skutki wywołane przez zagrożenie terrorystyczne, lecz także zapobiegać w ogóle powstaniu takich zdarzeń.

### 3. System bezpieczeństwa portów lotniczych

W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów każde lotnisko w Polsce musi posiadać dokument zwany *Polityką bezpieczeństwa*, który jest głównym elementem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Polityka bezpieczeństwa realizowana jest w szczególności przez stworzenie warunków, które zapewnią bezpieczne korzystanie z całej infrastruktury lotniska i eksploataowanie jego urządzeń. W ramach tej polityki:

- przeprowadza się wewnętrzne audyty bezpieczeństwa, które są realizowane przez audytorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- realizuje się raportowanie zdarzeń i zagrożeń oraz aktualizowanie procedur związanych z bezpieczeństwem;
- wdraża programy naprawcze mające na celu zainicjowanie działań korygujących nieprawidłowości systemowe;
- utrzymuje się rezerwy w zasobach niezbędnych do realizacji celów bezpieczeństwa, w tym wyznaczania kompetentnego personelu odpowiedzialnego za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku;
- organizuje się szkolenia dla pracowników z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego uwzględniające regulacje prawne dotyczące ochrony lotniska, informacji o lotnisku oraz systemach ochrony lotniska. Szkolenia obejmują również zakres odpowiedzialności oraz zadania służb uczestniczących w ochronie lotniska, zasady funkcjonowania i zakres odpowiedzialności zespołu ochrony i ułatwień lotniska;
- organizuje się system kontroli dostępu oraz system wykorzystywany do zapewnienia ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji;
- wypracowuje się model zarządzania kryzysowego, który może być przydatny podczas wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji lub innej sytuacji krytycznej<sup>33</sup>.

Za całokształt funkcjonowania portu lotniczego odpowiadają jego władze, które reprezentowane są przez zarząd. Nadzorują one realizację procedur kontrolnych i respektowanie międzynarodowych standardów i uregulowań prawnych. Poprzez odpowiednie służby kontrolują wszystkie sfery portu lotniczego w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom. Ich działanie musi się opierać na unormowanych

<sup>33</sup> Dokumenty służbowe dotyczące systemu bezpieczeństwa portu lotniczego.

przepisach prawa międzynarodowego i krajowego, które stanowią filar jakichkolwiek akcji podejmowanych w zakresie przeciwdziałania użyciu IED w transporcie powietrznym.

Teren portu lotniczego i obiekty znajdujące się na nim chroni się ze względu na występujące zagrożenia naturalne oraz te wywołane przez ingerencję człowieka.

Z reguły każde lotnisko składa się z dość dużego terenu, na którym należy zapewnić bezpieczeństwo i ochronę wielu pasażerów. Można wyodrębnić część aeronautyczną, tzw. *airside*, czyli płyt postojowych, pasa startowego oraz dróg kołowania. Pozostałą część stanowi część nieaeronautyczna – terminal, który jest centralnym i ogólnodostępnym punktem lotniska.

Strefa ta ma największy wpływ na bezpieczeństwo całego portu lotniczego. Wrażliwość terminalu wynika z faktu, że przebywa w nim wielu pasażerów, pracowników firm usługowych i handlowych świadczących usługi na rzecz pasażerów, a także osób postronnych, którzy znajdując się w strefie ogólnodostępnej, nie są poddawani jakiegokolwiek kontroli.

Kolejna strefa to strefa ograniczonego dostępu, w której przebywać mogą jedynie osoby upoważnione posiadające identyfikator portu lotniczego.

Następna jest strefa operacyjna lotniska – do której wymagana jest kontrola dostępu oraz strefa zastrzeżona – do której dostęp mają jedynie pasażerowie posiadający ważną kartę pokładową (po odprawie bezpieczeństwa), pracownicy lotniska posiadający ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego oraz członkowie załóg statków powietrznych mający ważną kartę identyfikacyjną członka załogi (CMC – *Crew Member Card*).

Wyróżniamy jeszcze część krytyczną strefy zastrzeżonej, czyli obszar na terenie strefy zastrzeżonej, w którym znajduje się pasażer lub jego bagaż poddany kontroli bezpieczeństwa.

W strefach tych spotkać można funkcjonariuszy różnych służb, którzy odpowiedzialni są za bezpieczeństwo na lotnisku.

## Podsumowanie

Przeciwdziałanie użyciu IED w transporcie lotniczym i zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów wymaga działań systemowych.

Zapewnienie bezpieczeństwa to proces długotrwały, rozwijający się i nieustający, który wymaga zaangażowania właściwych sił oraz środków.

Te właśnie siły i środki można ogólnie podzielić na cztery główne czynniki (grupy), które stanowią podstawę zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów w transporcie lotniczym. Zaliczyć do nich należy przepisy prawa lotniczego, służby bezpieczeństwa portów lotniczych, procedury i metody działania służb we wszystkich strefach lotniska oraz systemy i urządzenia specjalistyczne wspierające działania służb w zakresie bezpieczeństwa.

Tylko systemowe stosowanie wszystkich czynników, o których mowa powyżej, może przynieść pożądany efekt w postaci wzrostu bezpieczeństwa na lotniskach i w samolotach w aspekcie przeciwdziałania aktom terrorystycznym z użyciem IED.

Wszystkie prowadzone działania, procedury i metody kontroli muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami i aktami prawnymi, które powinny być modyfikowane i stosowane przez wszystkich przewoźników lotniczych na wszystkich lotniskach, które prowadzą ruch międzynarodowy.

#### BIBLIOGRAFIA

- [1] AAP-6 *Słownik terminów i definicji NATO*, 2014.
- [2] BARYŁKA A., *Rules of building rights applicable to objects used for security and defense objectives*, „Aparatura Badawcza i Dydaktyczna”, nr 1/2018.
- [3] CYWIŃSKI A., *IED – współczesne zagrożenie dla infrastruktury krytycznej i bezpieczeństwa państwa*, [w:] „Studia Bezpieczeństwa Narodowego” nr 12, Warszawa 2017.
- [4] Decyzja Ramowa Rady z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu (2002/475/WSiSW) z późn. zm.
- [5] Dz.U. z 1959 Nr 35, poz. 212 z późn. zm. wraz z załącznikami.
- [6] Dz.U. z dnia 24 czerwca 1971, poz. 147. Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r.
- [7] Dz.U. z dnia 3 marca 1976 r., zał. do nr 8 poz. 37. Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.
- [8] Dz.U. poz. 1432. Ustawa o ochronie osób i mienia z dnia 22 sierpnia 1997 r.
- [9] Dz.U. z 2013 poz. 1393 Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.
- [10] Dz.U. z 2007 r. Nr 135, poz. 948 Konwencja w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania z dnia 21.03.1991 r.
- [11] Dz.U. 2007 Nr 89, z późn. zm. Ustawa o zarządzaniu kryzysowym z dnia 26 kwietnia 2007 r.
- [12] Konwencja z dnia 7 grudnia 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, art. 25.
- [13] Konwencja z dnia 14.09.1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, art. 1 ust. 1 lit. a, b.
- [14] Konwencja z dnia 23 września 1971 roku o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, art. 1, p. 1 i 2.
- [15] LIEDEL K., PASIECKA P., *Współpraca międzynarodowa w zwalczaniu terroryzmu*, Warszawa 2004.
- [16] Obwieszczenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera.
- [17] Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, Dz.U. 2007, nr 116, poz. 803, rozdz. 1, § 1, pkt 7.
- [18] SIADKOWSKI A.K., *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza 2015.
- [19] STANAG 2370 *Inter-service improvised explosive device disposal operations on multinational deployments – a guide for operators*, Edition C, Version 1, Volume I & II, 2014.

- [20] Sztab Generalny WP, Szefostwo Wojsk Inżynieryjnych, *Prace minerskie i niszczenia*, Warszawa 1995.
- [21] TOMIAK R., *Ochrona lotnictwa cywilnego oraz przeciwdziałanie terroryzmowi w tym obszarze – aktualne uwarunkowania i tendencje*, [w:] „Terroryzm. Zagrożenia – Prewencja – Przeciwdziałanie”, 1/2008.

#### **THE RULE OF LAW AS AN ESSENTIAL FACTOR FOR COUNTER IED SECURITY SYSTEM IN THE AIR TRANSPORT**

**Abstract.** The article discusses the problem of air transport security in view of the terrorist acts, such as bomb attacks using IED (improvised explosive devices). The problem of detection, proper identification and neutralization of IED found at the airport is exemplified. In general article focuses on presentation and characterization of constitutive factors affecting the security improvement, in respect of counteracting the use of IEDs at the airport. It also contains description of key legal acts in the field of airport operation safety, both domestic and international, including the most important conventions.

**Keywords:** improvised explosive devices IED, security, safety factors.

