

Studia Bezpieczeństwa Narodowego  
Zeszyt 29 (2023)  
ISSN 2028-2677, s. 7-34  
DOI: 10.37055/sbn/171016

Instytut Bezpieczeństwa i Obronności  
Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania  
Wojskowa Akademia Techniczna  
w Warszawie

National Security Studies  
Volume 29 (2023)  
ISSN 2028-2677, pp. 7-34  
DOI: 10.37055/sbn/171016

Institute of Security and Defense  
Faculty of Security, Logistics and Management  
Military University of Technology  
in Warsaw

## OCHRONA PORTÓW LOTNICZYCH PRZED ZAGROŻENIEM CBRNE

## PROTECTION OF AIRPORTS AGAINST THE THREAT OF CBRNE

Mariusz Urban

ORCID: 0000-0002-4354-3764

Nadwiślański Oddział Straży Granicznej

**Abstrakt.** Niniejszy artykuł obejmuje problematykę bezpieczeństwa i ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem CBRNE w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny. Porty lotnicze korzystają z zaawansowanych technologii, które mają zapewnić im wysoki poziom ochrony. Artykuł jest próbą ukazania systemu zapewnienia bezpieczeństwa w obszarze portów lotniczych oraz charakterystyki aktu bezprawnej ingerencji wykorzystującego urządzenia wybuchowe zawierające środki chemiczne, biologiczne lub radiologiczne. W niniejszym artykule wykorzystana została metoda badań dokumentów oraz przegląd piśmiennictwa naukowego dotyczącego systemu ochrony portów lotniczych. Stan wiedzy dotyczący istoty zagrożenia urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny uzasadnia podjęcie badań w kierunku scharakteryzowania przedmiotowego zagrożenia, ochrony portów lotniczych oraz podjęcie działań mających na celu ustalenia kierunków zmian, a także przyszłościowych rozwiązań w kwestii zapewnienia skutecznej ochrony portów lotniczych. Podjęcie tego ważnego problemu badawczego uzasadnione jest zarówno potrzebami teorii, jak i też praktyki. W efekcie przeprowadzonej analizy literatury przedmiotu oraz bazując na doświadczeniach autora, nabytych podczas działalności służbowej została podjęta próba znalezienia odpowiedzi na główny problem badawczy, który sformułowano w postaci pytania: Jakie rozwiązania prawne, techniczne i organizacyjne są niezbędne dla zapewnienia sprawnej ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem CBRNE - chemicznym, biologicznym, radiologicznym, nuklearnym oraz materiałów wybuchowych? Względy teoretyczne, przemawiające za podjęciem pracy, wynikają z braku pogłębionych studiów nad istotą zagrożenia w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny oraz organizacji ochrony portów lotniczych, których celem jest zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji. Względy praktyczne determinowane są realnym zagrożeniem wykorzystania urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny, co stwarza zagrożenie dla funkcjonowania portów lotniczych w Polsce i na świecie. Służby ochrony na terenie portu lotniczego, które pomimo posiadania sprzętu specjalistycznego oraz wiedzy dotyczącej prowadzenia kontroli radiometrycznej czy też prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych, są ukierunkowane na

przeciwdziałanie nielegalnemu przewozowi przez granicę materiałów promieniotwórczych oraz rozpoznaniu i neutralizowaniu klasycznych urządzeń wybuchowych. Ocena dotycząca możliwości zastosowania urządzeń wybuchowych mogących zawierać czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny jest w służbach traktowana jako teoria „czarnego łabędzia”. Celem artykułu jest przedstawienie organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem w postaci urządzenia zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny, które z pewnością stanowią poważne zagrożenie a zarazem wyzwanie dla służb ochrony portów lotniczych.

**Słowa kluczowe:** ochrona, port lotniczy, CBRNE, akt bezprawnej ingerencji, urządzenie wybuchowe

**Abstract.** This article covers the issues of safety and security of airports in Poland against the CBRNE threat in the form of an explosive device containing a chemical, biological or radiological agent. Airports use advanced technologies to provide them with a high level of protection. The article is an attempt to show the security assurance system in the area of airports as well as the characteristics of an act of unlawful interference using explosive equipment containing chemical, biological or radiological agents. This article uses the method of document research and a review of scientific literature on the airport security system. The state of knowledge regarding the nature of the threat of explosive devices containing chemical, biological and radiological agents justifies undertaking research to characterize the threat in question, airport security and taking action to determine the directions of changes, as well as future solutions to ensure effective airport security. Undertaking this important research problem is justified by the needs of both theory and practice. Theoretical reasons in favor of starting work result from the lack of in-depth studies on the nature of the threat in the form of explosive device containing a chemical, biological or radiological agent and the organization of airport security, the purpose of which is to prevent acts of unlawful interference. Practical considerations are determined by the real threat of using explosive devices containing chemical, biological or radiological agents, which poses a threat to the functioning of airports in Poland and in the world. Security services at the airport, which, despite having specialized equipment and knowledge of conducting radiometric control or mine and pyrotechnic activities, are aimed at countering the illegal transport of radioactive materials across the border and recognizing and neutralizing classic explosive devices. The assessment of the possibility of using explosive devices that may contain chemical, biological or radiological agents is treated in the above-mentioned services as the theory of the "black swan". The aim of the article is to present the organization of airport security in Poland against the threat in the form of a device containing a chemical, biological or radiological agent, which certainly pose a serious threat and at the same time a challenge to airport security services.

**Keywords:** security, airport, CBRNE, act of unlawful interference, explosive device

## Wstęp

Bezpieczeństwo i ochrona w lotnictwie cywilnym sięga czasów, gdy samolot stał się narzędziem do szybkiego transportu towarów, poczty a zwłaszcza osób i ich bagaży. Transport lotniczy na przestrzeni lat zaczął odgrywać coraz większą rolę w rozwoju gospodarki poszczególnych państw, stając się ważnym czynnikiem funkcjonowania współczesnego świata. Wspomniany transport lotniczy odgrywa szczególną rolę w procesie funkcjonowania każdego państwa, zarówno w sferze ekonomicznej, kulturowej jak i militarnej.

Zapewnienie bezpieczeństwa w portach lotniczych stało się wyzwaniem dla służb ochronny. W celu poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w ujęciu systemowym są wykorzystywane wszystkie zasoby organizacji, które są skupione w czterech zbiorach tj. zasoby ludzkie, technologie, struktury organizacyjne oraz cele organizacji.

Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego należy traktować jako element bezpieczeństwa powietrznego. Jest ono elementem składowym bezpieczeństwa narodowego. W. Kitler wskazał, iż jednoznaczne określenie poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa narodowego jest trudne do zdefiniowania, czego powodem są m.in.: formułowanie definicji zbyt wąskich lub zbyt szerokich (1); definiowanie poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa na gruncie bezpieczeństwa ogólnego, bez powiązania z podmiotem, jakim jest państwo (2); wiązanie danego rodzaju bezpieczeństwa z tego samego typu zagrożeniem (3); podporządkowanie wszelkich rodzajów bezpieczeństwa wyłącznie jednemu podmiotowi tj. państwu i jego celom (4), (Kitler 2011, s. 45).

B. Grenda oraz J. Nowak umieszczają pojęcie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w bezpieczeństwie narodowym, a dokładniej w bezpieczeństwie powietrznym (Grenda, Nowak 2013, s. 20). Warto przytoczyć definicję, którą zaproponował Andrzej Glen: „Za bezpieczeństwo powietrzne państwa można uznać stan, który oznacza pewność jego istnienia, przetrwania, tożsamości i rozwoju w aspekcie zagrożeń powietrznych” (Grenda, Nowak 2008, s. 20).

Rozpoczęta w dniu 24 lutego 2022 r. przez Federację Rosyjską inwazja na Ukrainę, dała przykłady przeprowadzonych ataków na infrastrukturę lotniczą jaką stanowią porty lotnicze. Ataki skierowane na porty lotnicze miały stanowić podstawowy warunek dla osiągnięcia zakładanych celów prowadzonego konfliktu poprzez wyeliminowanie środków transportu lotniczego oraz infrastruktury lotniczej.

Ewentualny atak terrorystyczny na port lotniczy może opierać się na różnorodnej taktyce, począwszy od dywersji czy też sabotażu przeprowadzonego przez terrorystów lub przez tzw. osoby wtajemniczone w postaci pracownika portu lotniczego. Port lotniczy z jego obszarem oraz zabudowaniami i urządzeniami zapewniającymi start, lądowanie oraz obsługę samolotów jest stale narażony na akty bezprawnej ingerencji. Infrastruktura portów lotniczych wydaje się być szczególnie wrażliwa na ataki terrorystyczne, a zwłaszcza na te z wykorzystaniem urządzeń wybuchowych oraz innych materiałów niebezpiecznych (Glen 2010, s. 85) w tym czynników CBRN.

Ochrona portów lotniczych w celu przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa pasażerów, osób niebędących pasażerami, samolotów i obiektów portowych jest pochodną obrazu czasu rzeczywistego oraz przewidywanego *modus operandi* potencjalnego przeciwnika. W obecnym porządku prawnym za realizację zadań związanych z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym odpowiada zarządzający lotniskiem. Zadania te są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który współdziała ze Strażą Graniczną w ograniczonym zakresie w myśl Ustawy Prawo Lotnicze z 3 lipca 2002 r. (UstPraLot).

W Polsce odnotowane są przypadki terroru kryminalnego lub czyny o charakterze chuligańskim przy wykorzystaniu urządzeń wybuchowych lub materiałów wybuchowych czy też rozsyłanie fałszywych informacji o podłożeniu urządzeń wybuchowych. Wiadomości email lub „anonimowe telefony” są kierowane do portów lotniczych.

Zagrożenia te stanowią wyzwanie dla służb ochrony odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa na terenie portów lotniczych. Urządzenia wybuchowe ze względu na swój niszczący charakter są szczególnie chętnie wykorzystywane w zamachach terrorystycznych, kryminalnych. Wszelkie postępy naukowe nieświadomie wzmacniają procesy prowadzące do pojawienia się urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny.

Zagrożenie atakami przy wykorzystaniu czynników CBRN, zostało zauważone przez Radę Bezpieczeństwa ONZ, gdzie wyrażono zaniepokojenie w związku z rosnącym rozprzestrzenianiem się tej broni, która może zostać wykorzystana przez podmioty niepaństwowe. W *Planie działania na rzecz zwiększenia gotowości na wypadek chemicznych, biologicznych, radiologicznych i jądrowych zagrożeń dla bezpieczeństwa* zawartym w Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów COM (2017) 610 final, z dnia 18.10.2017 r. wydanego w Brukseli wskazano, że Unia Europejska musi zwiększyć swoją odporność i gotowość do radzenia sobie z atakami CBRN.

Zagrożenie użycia urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny uznaje się za niskie, ale o poważnych konsekwencjach.

Pomimo podejmowanych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym przez wiele podmiotów, możemy mówić o braku rozwiązań odpowiadającym współczesnym zagrożeniom, jakie może stanowić urządzenie wybuchowe zawierające czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny.

Polskie przepisy nie określają jednoznacznie, która ze służb powinna spełniać rolę wiodącą w tego typach zagrożeniach. Rozpoznanie pirotechniczne oraz neutralizacja urządzeń i materiałów wybuchowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest domeną Policji, natomiast w przypadku prowadzenia tychże działań na terenie portu lotniczego, w myśl załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) zadania te realizują służby podległe i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych – tj. Policja i Straż Graniczna.

Straż Graniczna, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego posiadają własne procedury, które nie zawsze są zbieżne z procedurami bezpieczeństwa ustanowionymi przez zarządzającego lotniskiem. W sytuacji zagrożenia każda ze służb realizuje zadania zgodnie z własnymi procedurami, co może w konsekwencji prowadzić do konfliktu interesów.

Służby ochrony na terenie portu lotniczego, które pomimo posiadania sprzętu specjalistycznego oraz wiedzy dotyczącej prowadzenia kontroli radiometrycznej czy też prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych, są ukierunkowane na przeciwdziałanie nielegalnemu przewozowi przez granicę materiałów promieniotwórczych oraz rozpoznawanie i neutralizowanie klasycznych urządzeń wybuchowych. Ocena dotycząca możliwości zastosowania urządzeń wybuchowych mogących zawierać

czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny jest w ww. służbach traktowana jako teoria „czarnego łabędzia”.

Kwerenda dostępnej literatury przedmiotu oraz dokumentów normatywnych z zakresu dotyczących ochrony portów lotniczych przed zagrożeniem CBRNE ujawniła potrzebę uporządkowania wiedzy na temat organizacji ochrony portów lotniczych przed wspomnianym zagrożeniem.

Stan wiedzy dotyczący istoty zagrożenia urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny uzasadnia podjęcie badań w kierunku scharakteryzowania przedmiotowego zagrożenia, ochrony portów lotniczych oraz podjęcie działań mających na celu ustalenia kierunków zmian, a także przyszłościowych rozwiązań w kwestii zapewnienia skutecznej ochrony portów lotniczych. Taki stan rzeczy stał się podstawą do ustalenia tematu niniejszego artykułu: *Ochrona portów lotniczych przed zagrożeniami CBRNE*. Podjęcie tego ważnego problemu badawczego uzasadnione jest zarówno potrzebami teorii, jak i też praktyki. W efekcie przeprowadzonej analizy literatury przedmiotu oraz bazując na doświadczeniach autora, nabytych podczas działalności służbowej została podjęta próba znalezienia odpowiedzi na problem badawczy, który sformułowano w postaci pytania: *Jakie rozwiązania prawne, techniczne i organizacyjne są niezbędne dla zapewnienia sprawnej ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem CBRNE (chemicznym, biologicznym, radiologicznym, nuklearnym oraz materiałów wybuchowych)?*

Celem badań była diagnoza obecnej ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem CBRNE, oceny ich aktualnego stanu oraz wskazanie kierunków doskonalenia tej ochrony tworzącej przesłanki do sprawnego jej funkcjonowania.

Przedstawiony powyżej cel badań wiąże się z potrzebą wyeliminowania wad w obecnej funkcjonującej organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem CBRNE. Ustalając cel badań, autor wziął pod uwagę - względy teoretyczne, przemawiające za podjęciem pracy, wynikają z braku pogłębionych studiów nad istotą zagrożenia CBRNE np. w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny oraz organizacji ochrony portów lotniczych, których celem jest zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji. Natomiast względy praktyczne determinowane są realnym zagrożeniem zastosowania urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny, co stwarza zagrożenie dla funkcjonowania portów lotniczych w Polsce i na świecie.

Celem autora jest przedstawienie organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem w postaci urządzenia zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny, które z pewnością stanowią poważne zagrożenie a zarazem wyzwanie dla służb ochrony portów lotniczych.

W związku z powyższym, autor artykułu dostrzegł potrzebę badań w zakresie identyfikacji determinantów prawnych, organizacyjnych oraz technicznych

zapewniających skuteczność funkcjonowania ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem zastosowania urządzeń zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny (Paszukow, Nowacki, Olejnik, Zakrzewski, s. 376-377).

Punktem wyjścia w procedurze badawczej była analiza źródeł i krytyka piśmiennictwa, a badaniu poddano przede wszystkim dokumenty oficjalne, czyli obowiązujące w Polsce akty prawne i procedury dotyczące ochrony międzynarodowych portów przed zagrożeniem CBRNE. Literatura przedmiotu nie jest obszerna. Stanowi ją bardzo wąska publikacja dokumentów normatywnych, stanowiących o ochronie cywilnej komunikacji lotniczej, jak również prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych.

Analiza danych pochodzących ze źródeł, dokumentów, pozwoliła na przeprowadzenie systematycznych i uporządkowanych badań wcześniejszych przedsięwzięć naukowych i publikacji oraz stworzyć analityczno-systematyczne sprawozdanie z dotychczasowego stanu wiedzy w zakresie organizacji ochrony portów lotniczych.

W celu dokonania opisu i analizy powyższych zagadnień zostały zastosowane następujące metody teoretyczne i empiryczne:

- *analiza* – jako podstawowa metoda badawcza, pozwalającą na określenie przedmiotu badań oraz na ustalenie kierunków i sposobów realizacji dalszego procesu badawczego;
- *synteza* – jako kolejne przetworzenie wcześniej otrzymanych zbiorów danych w celu dokonania identyfikacji zagrożenia CBRNE;
- *porównanie i uogólnienie* w procesie badawczym okazały się uzupełniającymi metodami pozwalającymi na właściwe ustosunkowanie się do wynikłych rozbieżności między rozwiązaniami opisanymi w dokumentach normatywnymi, praktycznymi rozwiązaniami stosowanymi przez służby odpowiedzialne za ochronę portów lotniczych, a także podejściem w całym obszarze organizacji ochrony.

W badaniach naukowych zastosowano formy analizy i syntezy, które w zespoleniu z analogią oraz abstrahowaniem izolującym i generalizującym pozwoliły na odpowiednie szeregowanie, porównywanie i przeciwstawianie faktów, łączenie i oddzielanie treści poznawczych przeciwstawnych faktów, dostrzeganie różnic i podobieństw w elementach przedmiotu badań i efektach poznania oraz systematyzowanie wyników badań.

W procedurze badawczej istotne było zastosowanie wnioskowania dedukcyjnego i indukcyjnego. Równie ważną metodą badawczą z punktu procesu poznania naukowego była obserwacja bezpośrednia (uczestnicząca), którą prowadzono w czasie ćwiczeń organizowanych przez zarządzających lotniskami. Uczestnictwo w konferencjach organizowanych przez autora oraz udział w unijnych projektach badawczych z zakresu przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym wykorzystującym broń masowego rażenia tj. CBRNE umożliwiły skonfrontowanie posiadanej wiedzy autora z wiedzą i doświadczeniem specjalistów zajmujących się profesjonalnie tematyką w tym zakresie.

W etapie końcowym, zgromadzony materiał faktograficzny został poddany analizie, ocenie, systematyzacji i co najważniejsze weryfikacji. Otrzymane obiektywne wyniki dały podstawę do opracowania sprawozdania naukowego z uwzględnieniem przyszłościowych rozwiązań w obszarze prowadzonych badań.

## Ochrona portu lotniczego

Infrastruktura portów lotniczych na całym świecie jest stale narażona na akty bezprawnej ingerencji (Glen 2010, s. 85). Stanowi ona złożony system antropotechniczny tj. (składa się z wielu elementów powiązanych z licznymi relacjami wewnętrznymi), w którym silnie jest zaznaczona rola czynnika ludzkiego. Jednym ze szczegółowych zadań realizowanych przez zarządzającego portem lotniczym jest skonfigurowanie systemu zabezpieczeń portu lotniczego w taki sposób, aby uzyskać oczekiwany poziom zaufania co do jego bezpieczeństwa.

Według Ustawy Prawo Lotnicze, portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do celów handlowych.

Za właściwe funkcjonowanie portu lotniczego odpowiada m.in. zarządzający lotniskiem. Jednym z podstawowych aktów prawnych regulujących ochronę portów lotniczych jest art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze, na którego podstawie wprowadzono w życie akt wykonawczy w randze rozporządzenia - KPOLC.

Do najważniejszych obiektów infrastruktury, której podlegają szczególnej ochronie zalicza się następujące obiekty:

- terminal pasażerski,
- wieża kontroli ruchu lotniczego,
- generatory energetyczne,
- magazyny paliw i smarów,
- systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne,
- hangary,
- płyty postojowe statków powietrznych,
- inne urządzenia, jak również obiekty uznane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub zarządzającego lotniskiem za kluczowe dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Czyżewski 2016, s. 57).

Zarządzający lotniskiem jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej jakim jest port lotniczy poprzez podległe mu służby. W porozumieniu ze Strażą Graniczną (§ 7 ust. 2 KPOLC) Policją i Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego opracowuje on i aktualizuje program ochrony lotniska, którego projekt jest przedstawiany do Departamentu Ochrony i Uprawnień, a następnie do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Marzec 2020, s. 21-30).

Wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zostały zawarte w załączniku do rozporządzenia Parlamentu

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

Intencją przedmiotowego rozporządzenia jest, aby zagadnienie ochrony portu lotniczego wziąć pod rozwagę już na początku projektowania i budowania nowych obiektów portu lotniczego lub też podczas jej przebudowy, w pełni uwzględniając wymogi zawarte w załączniku do rozporządzenia nr 300/2002 oraz w aktach wykonawczych do niego. W porcie lotniczym ustanawia się cztery zasadnicze obszary:

- strefę ogólnodostępną,
- strefę operacyjną lotniska,
- strefy zastrzeżone lotniska,
- części krytyczne strefy zastrzeżonych lotniska.

Zasadą jest kontrola dostępu do wszystkich stref w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionym osobom i pojazdom. Wyjątkiem jest tu strefa ogólnodostępna przeznaczona dla pasażerów i osób ich odprowadzających itp. Zezwolenie dla osób i pojazdów na dostęp do strefy operacyjnej lotniska, stref zastrzeżonych jest wydawane wtedy, gdy spełniają wymagane warunki ochrony. Osoby, w tym członkowie personelu latającego muszą pozytywnie przejść kontrolę przeszłości przed wydaniem im karty identyfikacyjnej personelu latającego albo karty identyfikacyjnej portu lotniczego, które dają upoważnienie do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska. Osoby inne niż pasażerowie, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami są poddawani ciągłej wrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy punktach wejścia do stref zastrzeżonych lotniska w celu niedopuszczenia do wniesienia na te obszary przedmiotów zabronionych. Przy wejściu do części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska obowiązuje już zasada pełnej kontroli bezpieczeństwa. Wobec pojazdów wjeżdżających do stref zastrzeżonych lotniska, analogicznie się postępuje w celu niedopuszczenia wwiezienia do tych stref przedmiotów zabronionych. W portach lotniczych i w miarę potrzeb służb ochrony na ogólnodostępnych obszarach prowadzi się nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne w celu wykrycia podejrzanego zachowania osób, określenia słabych punktów, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji, jak również w celu powstrzymania osób przed dokonaniem wspomnianych aktów.

Jednym z zadań realizowanych przez zarządzającego portem lotniczym jest skonfigurowanie systemu zabezpieczeń portu lotniczego, tak aby uzyskać oczekiwany poziom zaufania co do jego bezpieczeństwa.

Ochronę portu lotniczego można rozpatrywać na gruncie przynajmniej kilku aktów prawnych, które nakładają szereg obowiązków na zarządzających, przy czym nie są one zawsze faktycznie realizowane.



Z punktu widzenia ustawy z 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia – port lotniczy wraz z przylegającym obszarem i jego urządzeniami jest obiektem ważnym w zakresie ochrony interesu gospodarczego państwa. Z tego też względu podlega obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne. W praktyce porty lotnicze wpisane w wykaz obiektów podlegających obowiązkowej ochronie są chronione przez wewnętrzne służby ochrony – służby ochrony lotniska oraz technicznie (OchrOsMienU).

Drugą perspektywą, z jakiej można rozpatrywać ochronę portu lotniczego, jest wspomniana wcześniej przez autora, ochrona infrastruktury krytycznej. Port lotniczy został wyszczególniony jako element infrastruktury państwa definiowanej zgodnie z ustawą z 26 kwietnia 2007 r. zarządzaniu kryzysowy (UstOZarz).

Trzecim obszarem jest ochrona portu lotniczego jako infrastruktury obsługi pasażerów oraz operacji lotniczych, czyli obiekty, obszary i urządzenia istotne z punktu bezpieczeństwa lotu oraz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (UstPraLot).

Aneks 17 stanowiący załącznik do konwencji chicagowskiej (Aneks 17) definiuje ochronę międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, poprzez cel, który jest osiąganym za pomocą kombinacji środków oraz zasobów ludzkich i materialnych.

Natomiast w obszarze Wspólnoty Europejskiej, podobnie zostały zdefiniowane jednolite zasady i podstawowe normy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego jako „połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego” (300/2008). Należy zwrócić uwagę na elementy zawarte w przedmiotowej definicji jak środki i zasoby materialne, zasoby ludzkie, akty bezprawnej ingerencji oraz zagrożenia, które dają zrozumienie ochrony lotnictwa cywilnego jako zapewnienie jego bezpieczeństwa. Osiągnięcie jego jest możliwe, jeżeli wyeliminuje się akty zagrożenia w postaci aktów bezprawnej ingerencji. Odbywa się to za pomocą środków i zasobów materialnych jak również zasobów ludzkich, które są przeznaczone do ochrony portów lotniczych w Polsce.

Na gruncie prawa krajowego definicję ochrony lotnictwa cywilnego określa się jako „zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służbę ochrony i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego” (*Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*, (Dz. U. z 2007 r., nr 116, poz. 803 z późn. zm.).

Determinantami ochrony tj. zastosowania określonych działań, metod i środków, są akty bezprawnej ingerencji. Katalog tych aktów jest zdefiniowany i zamknięty, natomiast przyjęte normy ochrony takie jak charakterystyka fizyczna, działania, personelu oraz procedury, których jednorodne zastosowanie zostało uznane za konieczne

dla zapewnienia bezpieczeństwa. Podejście to wynika z definicji aktu bezprawnej ingerencji jako aktu lub też próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotniczej komunikacji cywilnej na niebezpieczeństwo, tj.:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w trakcie lotu;
- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym na ziemi;
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach;
- bezprawne wtargnięcie na pokład statku powietrznego, do portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego;
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni, niebezpiecznego urządzenia lub materiału, przeznaczonych do celów przestępczych;
- przekazanie nieprawdziwej informacji, mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, pasażerów załóg lotniczych, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, w porcie lotniczym lub na terenie obiektu lotnictwa cywilnego (Aneks 17).

W dostępnych aktach normatywnych (OchrOsMienU) definicja ochrony dotyczy wykonywania czynności zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa osobom, mieniu, obszarom, obiektom. Poprzez pojęcia ochrony osób, ochrony mienia i międzynarodowych portów lotniczych rozumieć należy:

- ochronę osób – jako działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia, zdrowia i nietykalności osobistej;
- ochronę mienia – jako działania zapobiegające przestępstwom i wykroczeniom przeciwko mieniu, a także przeciwdziałające powstaniu szkody wynikających z tych zdarzeń (art. 2. Ust 4 i 5 OchrOsMienU).

Ochrona portów lotniczych przed zagrożeniem zastosowaniem urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny - jest połączeniem środków oraz zasobów ludzkich i materialnych mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia, zdrowia osób przebywających na terenie międzynarodowych portów lotniczych, a także zapobieganiu zastosowania na tym obszarze urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny.

### **Zagrożenie CBRNE w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny**

Urządzenia wybuchowe jako środki do przeprowadzenia aktu terroru stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia osób, które przebywają na terenie portu lotniczego. Doskonalenie ich konstrukcji, zmiany taktyki, dobór ilości i rodzaju materiału wybuchowego, wpływają na całokształt przedsięwzięć organizacyjnych

ochrony międzynarodowych portów lotniczych w Polsce. Broń ta jest umieszczana i detonowana za pomocą szerokiego spectrum środków i technik począwszy od wszelkiego rodzaju przedmiotów czy też pojazdów pozostawionych w dogodnych miejscach w celu przeprowadzenia skutecznego ataku. Jedynym ograniczeniem w tworzeniu urządzeń wybuchowych nie są umiejętności oraz dostępność materiałów do ich skonstruowania, lecz ludzka wyobraźnia.

W obszarze ochrony lotnictwa cywilnego, we wspólnotowych aktach normatywnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego m.in. w załącznikach do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. *ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego* (2015/1998) zawarto: wykazy przedmiotów zabronionych do przewozu na pokładzie statku powietrznego, wśród których są wymienione „urządzenia wybuchowe” ([...] Dodatek 4-C - *bagaż kabinowy* - materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające – materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- zapalniki i lonty;
- repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych;
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe;
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne;
- granaty dymne i naboje dymne;
- dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe).

W dodatku 5-B (2015/1998) dotyczącym bagażu rejestrowanego zawarto, że n.w. przedmioty nie mogą być przewożone przez pasażerów w bagażu rejestrowanym: [...] *Materiały urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* – materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym: [...] miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe [...],

W krajowych aktach prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie *Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego* wymienia się „urządzenia wybuchowe” w § 2.1 ust 2) e) rozpoznawania i neutralizowania urządzeń i materiałów wybuchowych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych [...].

Zarządzający portami lotniczymi w trosce o bezpieczeństwo pasażerów, udzielają informacji dotyczących przedmiotów zabronionych na pokładzie statków powietrznych. Przedmiotowe informacje najczęściej podawane są na stronach internetowych portów lotniczych, gdzie m.in. wymieniane są wśród nich przedmioty wybuchowe.

Jako przykład można podać wszelkiego rodzaju materiały wybuchowe lub wysoce łatwopalne substancje stanowiące zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, takie jak:

- materiały i urządzenia wybuchowe;
- napoje alkoholowe o stężeniu powyżej 70% na jednostkę;
- replika lub imitacja materiałów lub urządzeń wybuchowych oraz ich części składowe [...]; lub na [...] listach przedmiotów objętych zakazem przewozu w bagażu podręcznym (kabinowym);
- [...] kastety i nunchaku;
- materiały i urządzenia wybuchowe lub ich imitacje;
- materiały radioaktywne;
- materiały zakaźne [...].

Komponenty do skonstruowania urządzeń wybuchowych są coraz łatwiejsze do pozyskania. Należy wyraźnie zaakcentować fakt, że w skali globalnej, wraz z upływem czasu produkcja i stosowanie urządzeń wybuchowych wzrasta. Do wzmocnienia efektu działania urządzenia wybuchowego mogą zostać użyte niekonwencjonalne środki takie jak: środek chemiczny, biologiczny i radiologiczny. Ponadto w konstrukcyjno-taktycznej retrospekcji urządzeń wybuchowych, należy dostrzec tendencję ku nowoczesnym rozwiązaniom w stosowaniu urządzeń wybuchowych. Biorąc pod uwagę przytoczone przykłady, można wyróżnić dwa nurty działania przy wykorzystaniu urządzeń wybuchowych pod względem taktycznym:

- „maxi-max” – polegający na zastosowaniu maksymalnie, dostępnej ilości materiału wybuchowego w celu uzyskania maksymalnego efektu niszczącego;
- „mini-max” – polegający na zastosowaniu minimalnej, dostępnej ilości materiału wybuchowego w celu uzyskania maksymalnego efektu niszczącego.

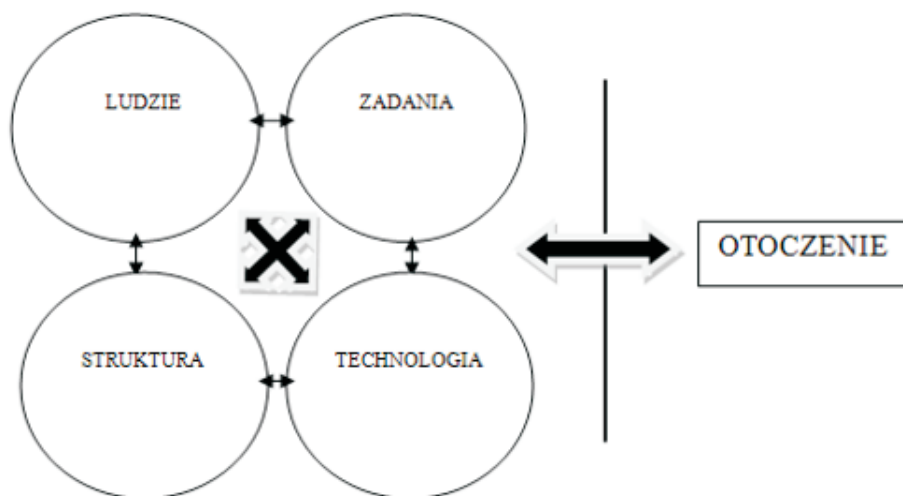
Odnosząc się do perspektywnego rozwoju konstrukcji urządzeń wybuchowych, jako środka destrukcyjnego oddziaływania, można stwierdzić, że aktualny poziom techniczno-technologiczny mający zastosowanie w urządzeniach wybuchowych nie osiągnął swojej maksymalnej wartości. Stąd też można wygenerować kierunek ewolucji konstrukcyjnej urządzeń wybuchowych mogących wykorzystać środek chemiczny, biologiczny i radiologiczny (Kowalkowski, Kawka 2012, s. 72).

## Organizacja ochrony portów lotniczych

Ważnym aspektem jest przygotowanie właściwej organizacji ochrony międzynarodowych portów lotniczych w Polsce we właściwym czasie przez właściwe osoby. Termin „organizacja” cechuje wieloznaczność jak również różnoraki sposób definiowania. Pojęcie organizacji wywodzi się ze starożytnej greki i łaciny, etymologicznie wywodzi się z greckiego „organom”, „organizo” i łacińskiego „organum”,

„*organizatio*”, oznacza to wyspecjalizowaną część pełniącą jakąś funkcję w całości (Bielski 1997, s. 68) lub tworzenie uporządkowanej, harmonijnej całości z poszczególnych organów (Zieleniewski 1969, s. 274). Organizacja charakteryzuje się jako „*grupę ludzi, którzy współpracują ze sobą w sposób uporządkowany i skoordynowany, aby osiągnąć pewien zestaw celów*” (Griffin 1996, s. 5).

Organizację ochrony portów lotniczych przed zagrożeniem w postaci zastosowania urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny, należy rozważać w sensie rzeczowym i atrybutowym. Wszystkie składniki organizacji przyczyniają się do powodzenia organizacji. Organizacja jest wewnątrznie uporządkowanym zbiorem elementów tworzących wyodrębnioną z otoczenia całość.



Rys. 1. Model organizacji według H. J. Leavitta

Źródło: Krzyżanowski 1999

W zaprezentowanym modelu organizacji wyróżniono cztery elementy, tj. człony organizacji: ludzie, zadania, struktura i technologia. Ludzie są tu zbiorem osób, jednostek, zwanym również podsystemem społecznym, do którego zaliczani są wszyscy członkowie organizacji. Członkowie ci w badaniach powinni być rozpatrywani wraz z ich umiejętnościami i kwalifikacjami, a także ich motywacją do pracy i doskonalenia. Natomiast zadania rozumieć trzeba jako zbiór zamierzeń, dążeń, oczekiwań wywodzących się z wartości wyznawanych przez ludzi działających wewnątrz organizacji. Zadanie te, dla poszczególnych stanowisk pracy wynikają z celów organizacji, a ich realizacja wymaga określenia strategii działania. Technologia jest zbiorem przedmiotów fizycznych oraz umiejętności ich stosowania, modernizowania i eksploatacji. Dotyczy ona metod działania na konkretnych stanowiskach

pracy i stosowanych środków, które prowadzą do osiągnięcia założonych celów (Krzyżanowski 1999, s. 29). Struktura rozumiana jest jako powiązania pomiędzy elementami wewnątrz organizacji i uwzględniająca wpływ otoczenia.

Cele i zadania związane są z otoczeniem organizacji. Wynikają one z określonej dla danej organizacji funkcji jaką ma spełniać w społeczeństwie. Funkcja ta w znacznym stopniu określa formalnie ustalone i przewidziane do zrealizowania zamierzenia, które wynikają z potrzeb otoczenia. *Określony stopień realizacji celów organizacji, a tym samym zaspakajania jakiejś społecznej potrzeby, jest warunkiem niezbędnym dla możliwości jej przetrwania i rozwoju* (por. Krzyżanowski 1999, s. 24). Są one punktem wyjścia do oceny sprawności działania organizacji.

Na sprawność organizacji wpływa również jej otoczenie. Każda organizacja ma zarówno otoczenie zewnętrzne jak i wewnętrzne. Otoczenie wewnętrzne to wszelkie warunki i zasoby wewnątrz organizacji- zarząd, pracownicy, kultura, rozumiana jako zestaw wartości, który pomaga członkom organizacji zrozumieć co organizacja uważa za ważne. Otoczenie zewnętrzne organizacji to całokształt czynników spoza organizacji, które mogą na nią oddziaływać. Składa się z dwóch warstw zwanych otoczeniem ogólnym (dalszym) i otoczeniem celowym (bliższym) (szerzej Griffin 1996, s. 101-115).

Decydującym elementem o powodzeniu organizacji, jest właściwe jej zaprojektowanie, a w przypadku wystąpienia potrzeb, wprowadzenie zmian w jej strukturze. Zatem struktura organizacyjna ochrony portów lotniczych przed zagrożeniem w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny powinna spełniać trzy podstawowe warunki:

- zapewnić realizację założonych celów,
- nieprzerwalnie funkcjonować,
- umożliwić przystosowanie organizacji do zmieniających się warunków zewnętrznych.

Przedstawione warunki akcentują przede wszystkim, iż cele organizacji oraz jej otoczenia mogą podlegać zmianom, a czynnik ludzki odgrywa w niej pierwszoplanową rolę. W wyniku zaprojektowania struktury organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce przed zagrożeniem użycia urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny - powstają:

- opisane zadaniami, uprawnieniami i zakresem odpowiedzialności stanowiska pracy;
- relacje pomiędzy stworzonymi stanowiskami pracy, służbowe, funkcjonalne, informacyjne, techniczne, które wyrażają więzi organizacyjne;
- komórki organizacyjne będące zespołami stanowisk;
- jednostki organizacyjne, składające się z komórek i stanowisk.

Organizację ochrony portów lotniczych przed zagrożeniem w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny, należy potraktować jako model, który jest stworzony m.in. z zasobów państwa.

Zasoby te tworzą pewną całość dającą się wyodrębnić z otoczenia, której głównym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa ludzi oraz otaczającej ich infrastruktury (Sobolewski 2013, s. 73).

Główne podmioty zaangażowane w zapewnienie bezpieczeństwa na terenie portu lotniczego to:

- władza państwowa (szczebel rządowy, ministerialny) – Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC lub właściwe ministerstwo;
- służby bezpieczeństwa – Policja, Straż Graniczna, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- zarządzający lotniskiem;
- prywatne firmy ochroniarskie wynajęte przez zarządzającego lotniskiem.

### **Zarządzający portem lotniczym**

Za całokształt funkcjonowania portu lotniczego, realizację zadań z zakresu jego ochrony i respektowanie międzynarodowych oraz unijnych standardów i uregulowań prawnych, jakie polska władza, w tym władza lotnicza, zobowiązała się przestrzegać i stosować, odpowiadają władze portu lotniczego – reprezentowane przez zarządzającego lotniskiem. To on w myśl art. 7 ustawy o ochronie osób i mienia jest kierownikiem jednostki, którą bezpośrednio zarządza, obszarami, obiektami i urządzeniami. Jest odpowiedzialny za zorganizowanie oraz nadzór nad działaniami mającymi na celu ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji. Od władz portów lotniczych wymaga się, by w każdym porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne był opracowany oraz aktualizowany Program Ochrony Lotniska.

*Program ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji* jest dokumentem proceduralnym, który zawiera m.in. charakterystykę portu lotniczego, granice stref, urządzenia techniczne wykorzystywane do ochrony, procedury ochrony statków powietrznych, pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego, procedury postępowania wobec pasażerów potencjalnie niebezpiecznych, planowanie działań na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych. Zakres i wymagania dotyczące programu ochrony w lotnictwie cywilnym określa odrębne rozporządzenie (rozpProgrPort). Program ochrony lotniska jest uzgadniany w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją oraz Służbą Celną. Projekt przedmiotowego programu jest przedstawiany do uzgodnienia do Departamentu Ochrony i Ułatwień, a następnie do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ochrona portu lotniczego polega na zapewnieniu bezpieczeństwa dla pasażerów, załóg, pracowników portu oraz statków i obiektów portowych. Za ich ochronę odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem, który przedmiotowe zadania wykonuje przez podległą mu służbę ochrony lotniska. W dniu 18 sierpnia 2011 roku została opublikowana Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. – o zmianie ustawy Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw

(ZmPrLot11), która była odpowiedzią na zachodzące zmiany w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, a zatem dostosowano ją do przepisów Unii Europejskiej. Nowelizacja zawiera zmiany dotyczące niektórych elementów systemu ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce. Zmieniała ona rolę zarządzającego portem lotniczym poprzez nałożenie na niego dodatkowych obowiązków z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

Wcześniej funkcjonujący system zakładał, że zadania związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu w międzynarodowej komunikacji lotniczej realizowała Straż Graniczna. W myśl nowelizacji Ustawy prawo lotnicze zadania z zakresu *security* zostały dedykowane służbom podległym zarządzającym portami lotniczymi. W myśl wspomnianej ustawy zobowiązano zarządzających do przejścia tych zadań do 18 marca 2013 r (zob. art. 14 ZmPrLot). W obecnym porządku prawnym za realizację zadań związanych z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym odpowiada zarządzający lotniskiem. Zadania te są wykonywane pod nadzorem Prezesa, który współdziała ze Strażą Graniczną w ograniczonym zakresie zawartym w ustawie *Prawo Lotnicze*.

W myśl art. 186 b ust. 1 pkt 1 Ustawy Prawo Lotnicze, zarządzający wykonuje zadania dotyczące prowadzenia kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w szczególności wobec osób bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego:

- w związku z przewozem lotniczym;
- w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska.

Zgodnie z art. 186 b ust. 4 Ustawy Prawo Lotnicze, zarządzający realizuje zadania nałożone na niego poprzez Służbę Ochrony Lotniska lub specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne działające na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia która zgodnie z art. 186b ust. 5, wykonuje zadania zarządzającego w zakresie:

- prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia lotniczego;
- kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
- ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
  - osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu;
  - osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska;
  - osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji;
  - osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
- ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE;



- czynności, o których mowa w art. 3 pkt. 2 (OchrOsMienU) tj. czynności w zakresie zabezpieczenia technicznego polegającego na:
  - montażu elektronicznych urządzeń i systemów alarmowych, sygnalizujących zagrożenie chronionych osób i mienia oraz eksploatacji, konserwacji i naprawach w miejscach ich zainstalowania;
  - montażu urządzeń i środków mechanicznego zabezpieczenia oraz ich eksploatacji, konserwacji, naprawach i awaryjnym otwieraniu w miejscach zainstalowania.

Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współpracuje ze Strażą Graniczną (Art. 186b UstPraLot).

Ustawa Prawo Lotnicze stanowi również, że Służba Ochrony Lotniska, przy realizacji wspomnianych zadań, współdziała z właściwymi służbami lub organami. Zadania zarządzających realizujących przez Służbę Ochrony Lotniska można podzielić na dwie grupy:

- zadania związane z kontrolą pasażerów, bagażu i przesyłek, kontroli dostępu do stref zastrzeżonych oraz kontroli kart identyfikacyjnych oraz przepustek wydawanych przez zarządzającego;
- zadania związane z zapewnieniem porządku na terenie portu lotniczego poprzez ochronę stref zastrzeżonych i innych stref lotniska, jak również reagowanie na działanie osób naruszających porządek publiczny, w tym przekazanie ich Policji lub Straży Granicznej.

## **Straż Graniczna**

Straż Graniczna jest jednym z głównych podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego i realizuje ustawowe zadania w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, który w zasadzie pokrywa się z terenem lotniska.

Straż Graniczna w myśl zapisów noweli - Ustawy Prawo Lotnicze przekazała zarządzającemu lotniskiem zadania związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. W związku z powyższym na funkcjonariuszy został nałożony obowiązek pełnienia nadzoru nad służbami zarządzającego lotniskiem w przedmiotowym zakresie. Celem nadzoru jest monitorowanie jakości prowadzonej kontroli bezpieczeństwa, jak również zapewnienie zgodności realizacji zadań przez zarządzającego lotniskiem w myśl zapisów w obowiązujących aktach prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Zgodnie z zapisami ustawy o zmianie ustawy prawo lotnicze, Straż Graniczna w zakresie współdziałania w nadzorze z Prezesem nad czynnościami kontroli

bezpieczeństwa otrzymała uprawnienia do samodzielnego podejmowania działań polegających na:

- obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
- kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
- niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
- niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach;
- dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 10, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa;
- niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie (art. 186b ust. 3 UstPraLot).

Oprócz współdziałania z Prezesem ULC w zakresie nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających, Straż Graniczna realizuje szereg zadań ustawowych, które również mają bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa w portach lotniczych, jak również na pokładach statków powietrznych, które są związane m.in. z:

- zapobieganiem nielegalnemu przemieszczaniu przez granicę państwową materiałów wybuchowych, broni i amunicji;
- zapewnieniem ładu i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym lotniczych przejść granicznych;
- zapobieganiem przekraczaniu granicy państwowej przez osoby w Rzeczypospolitej Polskiej oraz zatrzymaniem osób poszukiwanych przez organa ścigania.

Straż Graniczna realizując powyższe zadania jest uprawniona między innymi do:

- wykonywania innych czynności zastrzeżonych dla kompetencji służb państwowych np. dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży w środkach komunikacji lotniczej – w celu wykluczenia możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń, zwłaszcza skierowanych przeciwko nienaruszalności granicy państwowej lub bezpieczeństwu w międzynarodowej komunikacji;
- pełnienia wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego oraz stosowania niezbędnych środków, łącznie z użyciem środków przymusu bezpośredniego;

- prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych;
- dokonywania kontroli paszportowej oraz realizacji działań związanych z ochroną granicy państwowej w zasięgu terytorialnym lotniczych przejść granicznych;
- wykonywania sprawdzeń przeszłości;
- dokonywania kontroli radiometrycznej w celu przeciwdziałania nielegalnemu transportowaniu w komunikacji lotniczej materiałów radioaktywnych;
- wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych w celu rozpoznawania i wykrywania przestępstw i wykroczeń w zakresie właściwości Straży Granicznej;
- współdziałania z innymi służbami krajowymi i z innych państw w celu wymiany doświadczeń w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym (Patla 2010, s. 157-158).

## **Policja**

Umiejscowione w portach lotniczych Komisariaty Lotniskowe Policji, działają na podstawie ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji. Zadania Policji są wykonywane na obszarze określonym w odrębnych przepisach, mające za zadanie zapewnić bezpieczeństwo osobom przebywającym na terenie portu lotniczego poprzez wykonywanie działań o charakterze patrolowo-interwencyjnym i operacyjno-rozpoznawczym. Ponadto do zakresu zadań Komisariatów Lotniskowych Policji należy:

- przejście osób naruszających warunki bezpieczeństwa lotniska, naruszających warunki przewozu lub tych, które jako nieuprawnione usiłowały uzyskać dostęp m.in. do stref z ograniczonym dostępem, stref zastrzeżonych portu lotniczego, ujętych przez pracowników Służby Ochrony Lotniska;
- opiniowanie programów ochrony lotniska;
- konwojowanie niebezpiecznych pasażerów;
- podejmowanie działań w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej na terenie portu lotniczego;
- opiniowanie planów przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

## **Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego**

Istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony międzynarodowych portów lotniczych odgrywa również Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW). Jest ona cywilną służbą specjalną, została ustawowo zobowiązana do rozpoznawania zagrożeń terrorystycznych oraz zapobiegania atakom terroru. Powołaną do ochrony porządku konstytucyjnego Rzeczypospolitej Polskiej. Zajmuje się także ważnymi

aspektami bezpieczeństwa wewnętrznego, ekonomicznego i teleinformatycznego. Kluczowe kompetencje tej służby związane/uzależnione są z podejmowaniem działań zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa ekonomicznego, nadzór w zakresie ochrony informacji niejawnych, ochronę przed terroryzmem jak i prowadzenie działalności kontrwywiadowczej.

Artykuł 5 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. „o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu przedstawia zakres zadań ABW”. Z ustawy „o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu” wynika, iż w ramach podejmowanych działań związanych ze zwalczaniem terroryzmu podejmowana jest współpraca z innymi służbami, organizacjami i instytucjami międzynarodowymi. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego współpracuje ze służbami ochrony tj. z Policją, Strażą Graniczną.

## **Współdziałanie służb ochrony na terenie portu lotniczego**

W *Krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego* (§ 2.1.2.KPOLC) zostały określone zadania dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Polegające m.in. na obserwacji przylatujących i odlatujących pasażerów w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego, oraz rozpoznawaniu i neutralizowaniu urządzeń i materiałów wybuchowych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych jak również udziału w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji oraz zapewnieniu rozwiązania tej sytuacji z użyciem dostępnych środków.

Na terenie portów lotniczych w Polsce, występują dość częste sytuacje związane z pozostawieniem przedmiotu, bagażu bez opieki. W portach lotniczych w Polsce, podstawową służbą w zakresie prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych jest Straż Graniczna. W swojej strukturze posiada Grupę oraz Zespoły Interwencji Specjalnych, które prowadzą rozpoznawanie i neutralizację zagrożeń bombowych na terenie portu lotniczego. Funkcjonariusze Straży Granicznej wchodzący w skład wspomnianej grupy i zespołów, pełnią służbę dostosowaną do rozkładu lotów odbywających się z danego portu. Są one wyposażone w specjalistyczny sprzęt dedykowany do prowadzenia rozpoznania i neutralizacji urządzeń wybuchowych. Funkcjonariusze posiadający uprawnienia minera-pirotechnika, realizują ustawowe zadania dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego (rozpZasTer).

W przypadku wystąpienia na terenie portów lotniczych w Polsce sytuacji kryzysowej związanej z użyciem urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny, wymagać będzie zaangażowania i współpracy instytucji spoza organizacji ochrony portów lotniczych. Do tych instytucji możemy zaliczyć Państwową Straż Pożarną, Państwową Inspekcję Sanitarną, Siły Zbrojne RP.

W niniejszym artykule, autor zwrócił uwagę na identyfikację rozwiązań organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce, która pozwoliłaby właściwie reagować na sytuacje kryzysowe związane z urządzeniami wybuchowymi zawierającymi czynniki chemiczny, biologiczny lub radiologiczny. Podstawową funkcją takiej organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce jest ochrona życia, zdrowia, mienia poprzez właściwe rozpoznanie zagrożenia i jego maksymalne zminimalizowanie, odpowiednie przygotowanie służb ochrony poprzez, między innymi współpracę z podmiotami, instytucjami, które mogą wesprzeć potencjał organizacji ochrony portów lotniczych, przygotowanie odpowiednich procedur oraz sprzętu.

O ile działanie służb ochrony w portach lotniczych w sytuacjach związane z pozostawionym przedmiotem lub bagażem mogącym zawierać materiał wybuchowy lub urządzenie wybuchowe jest uregulowane poprzez odpowiednie programy ochrony portów przed aktami bezprawnej ingerencji, a kończąc na odpowiednich procedurach, które również ewoluowały z upływem czasu. Wynikało to z nabywania doświadczeń służb ochrony podczas prowadzenia działań w przypadku uzyskania informacji o zagrożeniu bombowym. Sytuacja kryzysowa powodowana urządzeniem wybuchowym dla służb ochrony nie jest zagrożeniem „abstrakcyjnym” natomiast już informacja o sytuacji kryzysowej powodowanej urządzeniem wybuchowym zawierającym czynniki chemiczny, biologiczny lub radiologiczny wywoła prawdopodobnie silny efekt psychologiczny.

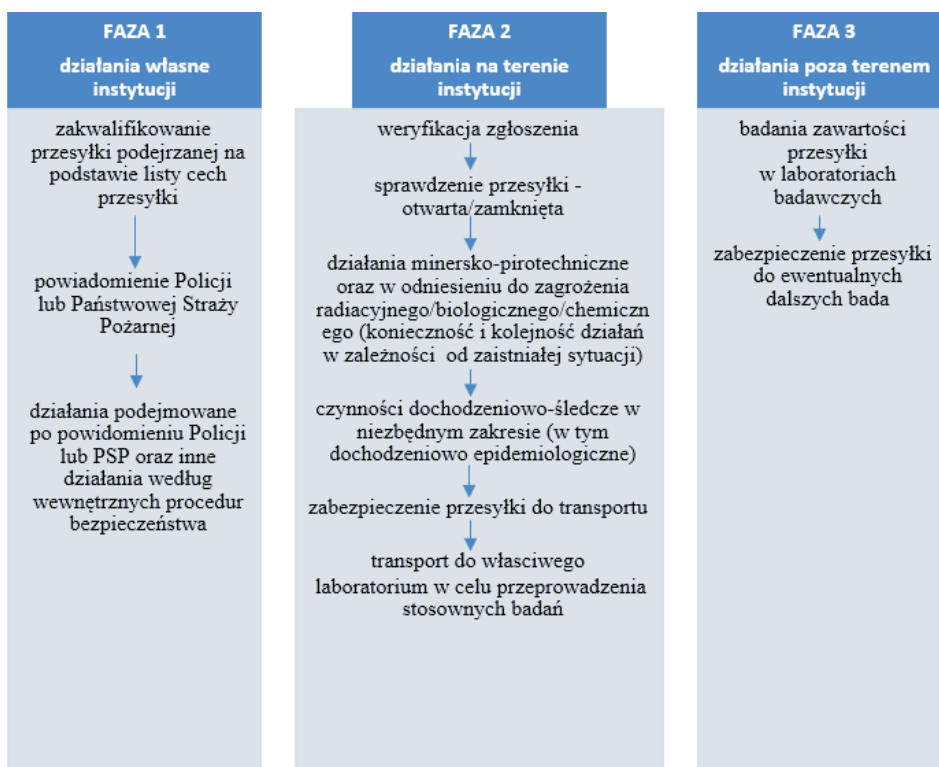
W celu określenia współpracy w zakresie postępowania i współdziałania w przypadku otrzymania niezidentyfikowanej przesyłki mogącej stanowić zagrożenie chemiczne, biologiczne i radiacyjne. 30 czerwca 2017 roku weszła w życie Uchwała Nr 3/2017 Międzynarodowego Zespołu do spraw Zagrożeń Terrorystycznych – (MZds. ZT) w sprawie stosowania algorytmu postępowania i współdziałania w przypadku otrzymania niezidentyfikowanej przesyłki mogącej stanowić zagrożenie chemiczne, biologiczne i radiacyjne. W uzasadnieniu uchwały wskazano, iż mając na uwadze problem jaki stwarzają potencjalne zagrożenia związane z możliwością otrzymania niezidentyfikowanej przesyłki mogącej stanowić zagrożenie chemiczne, biologiczne lub radiacyjne, a także przesyłki zakwalifikowanej jako podejrzana na podstawie jej cech, biorąc pod uwagę szkodliwość społeczną, jak również dezorganizację funkcjonowania podmiotów oraz ponoszonych nakładów finansowych, w ramach Międzynarodowego Zespołu do spraw Zagrożeń Terrorystycznych podjęto decyzje o przyjęciu do stosowania *Algorytmu postępowania i współdziałania służb w przypadku otrzymania zgłoszenia o podejrzanej przesyłce* (Uchwała Nr 3/2017 Międzynarodowego Zespołu do spraw Zagrożeń Terrorystycznych z dnia 30 czerwca 2017 r. w sprawie stosowania algorytmu postępowania i współdziałania w przypadku otrzymania niezidentyfikowanej przesyłki mogącej stanowić zagrożenie chemiczne, biologiczne i radiacyjne). Intencją MZdsZT było upowszechnienie wspomnianego algorytmu w służbach i instytucjach oraz zapewnienie jego efektywnego działania.

W algorytmie określono fazy działania związanych z otrzymaniem zgłoszenia o podejranej przesyłce, z ich podziałem na:

- pierwszą fazę – działania własne instytucji;
- drugą fazę - działania służb, które są odpowiedzialne za neutralizację na terenie instytucji;
- trzecią fazę – działania odpowiednich służb poza terenem instytucji.

W wspomnianym dokumencie wskazano precyzyjnie, które służby lub instytucje odpowiadają za rozpoznanie, transport oraz neutralizację zagrożenia, z podziałem na materiały niebezpieczne otrzymane w przesyłkach, jak również które służby i instytucje współuczestniczą przy ich likwidacji.

Fazy działań związanych z otrzymaniem zgłoszenia o podejranej przesyłce przedstawia rysunek nr 2.



Rys. 2. Fazy działań związanych z otrzymaniem zgłoszenia o podejranej przesyłce

Źródło: Opracowanie własne

W dokumencie *Algorytm postępowania i współdziałania służb w przypadku otrzymania zgłoszenia o podejrzanej przesyłce* precyzyjnie wskazano służby i instytucje odpowiadające za rozpoznanie, transport oraz odpowiadające za neutralizację/likwidację zagrożeń. Ponadto we wspomnianym dokumencie dokonano podziału na różne materiały niebezpieczne, które mogą być zawarte w podejrzanym przesyłkach. *Algorytm postępowania...* określa precyzyjnie kolejność reakcji służb w przypadku masowych powiadomień o otrzymaniu podejrzanego przesyłki. Ponadto w celu ujednoczenia dokumentacji stosowanej w poszczególnych służbach i organach Uchwała Nr 3/2017 określiła wzór protokołu przekazania do badań niezidentyfikowanej przesyłki.

Decyzją nr 36 Przewodniczący Międzyresortowego Zespołu do Spraw Zagrożeń Terrorystycznych z dnia 20 lutego 2018 roku został powołany Zespół zadaniowy *do spraw dokonania analizy zagrożeń związanych z wykorzystaniem prekursorów materiałów wybuchowych oraz opracowania procedury neutralizacji bądź składowania urządzeń wybuchowych, do których konstrukcji zostały wykorzystane materiały CBRN.*

Do zadań tegoż zespołu należało:

- dokonanie analizy zagrożeń związanych z wykorzystaniem prekursorów materiałów wybuchowych;
- przeprowadzenie analizy dotyczącej możliwości upowszechnienia wiedzy w zakresie przepisów ustawy 13 kwietnia 2016 r. o bezpieczeństwie obrotu prekursorami materiałów wybuchowych;
- opracowanie algorytmu postępowania minerów-pirotechników zaangażowanych przy neutralizacji urządzeń wybuchowych, do którego konstrukcji zostały wykorzystane materiały chemiczne, biologiczne i radiologiczne, w tym zakresie współdziałania z innymi podmiotami;
- określenie możliwych miejsc neutralizacji bądź składowania urządzeń wybuchowych, do których konstrukcji zostały wykorzystane materiały CBRN;
- określenie możliwości wykorzystania Sił Zbrojnych RP w celu detonacji i transportu urządzeń wybuchowych, do których konstrukcji zostały wykorzystane materiały CBRN;
- określenie zasadności i możliwości zakupu programu pozwalającego symulować skutki użycia urządzeń wybuchowych lub zastosowania broni CBRN;
- przedstawienie ewentualnych propozycji zmian legislacyjnych lub proceduralnych.

W skład Zespołu zadaniowego weszli:

- Kierownik Zespołu – przedstawiciel Biura Operacji Antyterrorystycznych Komendy Głównej Policji;
- Członkowie – przedstawiciele:
  - Ministerstwa Obrony Narodowej;
  - Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji;
  - Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;

- Krajowej Administracji Skarbowej;
- Policji;
- Komendy Głównej Straży Granicznej;
- Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej;
- Sekretarz – przedstawiciel Biura Operacji Antyterrorystycznych Komendy Głównej Policji.

Ponadto na podstawie § 3 ust 4 zarządzenia nr 162 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 października 2006 r. w sprawie utworzenia Międzyresortowego Zespołu ds. Zagrożeń terrorystycznych, do udziału w pracach Zespołu zadaniowego zaproszeni byli przedstawiciele Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii, Państwowej Agencji Atomistyki, Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów Promieniotwórczych oraz przedstawiciele innych instytucji, środowisk naukowych, posiadających ekspercką wiedzę lub doświadczenie przydatne w jego pracach.

Z dotychczasowych przeprowadzonych analiz przez autora wynika, iż prowadzenie działań minersko-pirotechnicznych w sytuacjach powodowanych użyciem urządzenia wybuchowego spoczywa na podmiotach podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych tj. Straży Granicznej oraz Policji. Postępowanie służb wobec wspomnianego zagrożenia jest uregulowane w programach i planach sporządzanych przez zarządzającego portem lotniczym. Działania minersko-pirotechniczne prowadzone przez Straż Graniczną lub Policję są oparte o ich wewnętrzne zarządzenia, algorytmy postępowania.

W placówkach Straży Granicznej, gdzie w ich zasięgu terytorialnego lotniczego przejścia granicznego funkcjonują GIS/ZIS, które podejmują rozpoznanie pirotechniczne wobec niezidentyfikowanych przedmiotów, bagaży pozostawionych bez opieki na terenie portu lotniczego. Dokonują również neutralizacji wykrytych urządzeń, materiałów wybuchowych jak również prowadzą rozpoznanie pirotechniczne obiektów portu lotniczego w tym statków powietrznych w przypadku zagrożenia bombowego.

Pomimo posiadania specjalistycznego sprzętu do rozpoznania i neutralizacji przez Straż Graniczną oraz obecność funkcjonariuszy posiadających uprawnienia do prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych, na ich realizację poza zasięgiem terytorialnego lotniczego przejścia granicznego wymagana jest zgoda właściwej terytorialnie komendy Policji. Do potwierdzenia zagrożenia jest wysyłane tzw. NGRM-P, które są przeznaczone wyłącznie do lokalizowania, uprawdopodobnienia informacji o urządzeniu, materiale wybuchowym. Następnie do prowadzenia dalszych działań minersko-pirotechnicznych wzywa się etatową grupę tzw. SPKP.



## Wnioski

Z przeprowadzonych badań oraz bezpośredniej obserwacji, autor artykułu stwierdził, iż przyjęte rozwiązania organizacyjne ochrony portów lotniczych w Polsce są skoncentrowane na identyfikacji zagrożeń w postaci przedmiotów zabronionych do wniesienia na teren zastrzeżony portu lotniczego oraz na pokład statku powietrznego. Organizacja ochrony portów wymaga nieustannego doskonalenia. Przez wzgląd na szczególny charakter jakim są porty lotnicze, zasadnym staje się zastosowanie takich rozwiązań, które przyczynią się do poprawy ich efektywności w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom w postaci urządzeń wybuchowych zawierających środki chemiczny, biologiczny lub radiologiczny oraz zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i infrastruktury portów lotniczych. W celu usprawnienia organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce, celowe może okazać się wdrożenie rozwiązań prawnych, technicznych i organizacyjnych, które umożliwią skuteczne reagowanie na wspomniane zagrożenia.

W istniejącej organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce nie jest stosowane systemowe podejście reagowania na zagrożenie w postaci urządzenia wybuchowego zawierającego czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny. Każda ze służb ochrony reaguje według własnych procedur, które nie ułatwiają, ale wręcz utrudniają prowadzenie działań na terenie portu lotniczego w przypadku wystąpienia omawianego w niniejszej publikacji zagrożenia. Prowadzi to często do konfliktów kompetencyjnych pomiędzy służbami ochrony. Brak jest unormowania w normach prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego (np. w KPOLC), która służba np. Policja czy też Straż Graniczna jest dedykowana do reagowania na sytuacje kryzysowe powodowane użyciem urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny na terenie portów lotniczych w Polsce.

Przeprowadzenie wspomnianych działań odnośnie urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny, może przyczynić się do skuteczniejszego zwalczania tego zagrożenia. Podmioty odpowiedzialne za ochronę portów lotniczych w Polsce powinny w fazie przygotowania podjąć działania zmierzające do powiększenia zasobów ludzkich i technicznych. Powinny się również skupić na opracowywaniu programów, planów przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji, które uwzględnią sposób postępowania na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowej na terenie portu lotniczego powodowanego użyciem urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny lub radiologiczny.

Działania te prowadzone w organizacji ochrony portów lotniczych w Polsce polegają na tworzeniu warunków formalno-prawnych, organizacyjnych i technicznych, które zapewnią wymaganą ochronę przed użyciem urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny. Działania te powinny charakteryzować się wprowadzeniem odpowiednich procedur, stosownie

do zidentyfikowanego czynnika chemicznego, biologicznego lub radiologicznego w konstrukcji urządzenia wybuchowego.

Najprawdopodobniej przesłanki do zapewnienia skutecznej ochrony przed zagrożeniem użycia urządzeń wybuchowych zawierających czynnik chemiczny, biologiczny i radiologiczny, zapewni organizacja ochrony, która będzie podlegać ciągłemu doskonaleniu w miarę rozwoju technologii, poprzez wprowadzanie systemów identyfikujących czynniki chemiczne, biologiczne lub radiologiczne. Ważnym elementem jest proces doskonalenia dający gwarancje skutecznego działania.

#### BIBLIOGRAFIA

- [1] Adamczuk, M., 2011. *Terroryzm indywidualny jako zagrożenie dla bezpieczeństwa europejskiego, [w:] Zamach w Norwegii. Nowy wymiar zagrożenia terroryzmem w Europie*, (red.), K. Liedel, P. Piasecka, T. R. Aleksandrowicz, Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- [2] Algorytm postępowania i współdziałania służb w przypadku otrzymania zgłoszenia o podejrzanej przesyłce stanowi załącznik do Uchwały Nr 3/2017 Międzynarodowego Zespołu do spraw Zagrożeń Terrorystycznych z dnia 30 czerwca 2017 r. w sprawie stosowania algorytmu postępowania i współdziałania w przypadku otrzymania niezidentyfikowanej przesyłki mogącej stanowić zagrożenie chemiczne, biologiczne i radiacyjne.
- [3] Bielski, M., 1997. *Organizacje – istota, struktury, procesy*, Wydawnictwo Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- [4] Czyżewski, D.D., 2016. *Procedury ochrony w lotnictwie, [w:] Bezpieczeństwo transportu lotniczego* (red.), A. Kwasiborska, Akademia Humanistyczna, Pułtusk-Warszawa.
- [5] Decyzja Nr 36 Przewodniczącego Międzyresortowego Zespołu do Spraw Zagrożeń Terrorystycznych z dnia 20 lutego 2018 r. w sprawie powołania Zespołu zadaniowego do spraw dokonania analizy zagrożeń związanych z wykorzystaniem prekursorów materiałów wybuchowych oraz opracowania procedury neutralizacji bądź składowania urządzeń wybuchowych, do których konstrukcji zostały wykorzystane materiały CBRN.
- [6] Glen, A., 2010. *Zagrożenia terrorystyczne infrastruktury krytycznej portu lotniczego, [w:] Z. Piątek, A. Letkiewicz* (red.), *Terroryzm a infrastruktura krytyczna państwa – zewnętrzny kraj Unii Europejskiej*. Szczytno.
- [7] Glen, A., 2014. *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [8] Glen, A., Nowak, J., 2008. *Sytuacje kryzysowe w polskiej przestrzeni powietrznej i ich źródła*, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [9] Grenda, B., Nowak, J., 2013. *Wybrane problemy zarządzania kryzysowego w organizacjach lotniczych*, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [10] Grifin, R. W., 1996. *Podstawy zarządzania organizacjami*, Wydawnictwo PWN, Warszawa.
- [11] Kitler, W., 2011. *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kategorie. Uwarunkowania. System*. Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [12] Kowalkowski, W, Kawka W., 2012. *Analiza i ocena konstrukcji oraz taktyki użycia improwizowanych urządzeń wybuchowych, praca naukowo-badawcza*, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [13] Krzyżanowski, L. J., 1999. *O podstawach kierowania organizacjami inaczej: paradygmaty, modele, filozofia, metodologia, dylematy, trendy*, Wyd. PWN, Warszawa.
- [14] Marzec, R., 2012. *System ochrony cywilnych portów lotniczych w Polsce w świetle zmian ustawy Prawo Lotnicze, [w:]* (red.), A. K. Siadkowski, A. Tomasiak, *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań.

- 
- [15] Michailiuk, B., 2015. Broń biologiczna jako zagrożenie bezpieczeństwa państwa, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [16] Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania. Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.
- [17] Nowacki, G., Paszukow, B., 2020. Problemy bezpieczeństwa międzynarodowych portów lotniczych, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego, rok XIII.
- [18] Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 czerwca 2021 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. 2021 poz.1230).
- [19] Paszukow, B., Nowacki, G., Olejnik, K., Zakrzewski B., 2017. Współczesne wyzwania dla systemów bezpieczeństwa w międzynarodowych portach lotniczych, Autobusy 6/2017.
- [20] Patla, P., 2010. Straż Graniczna w reagowaniu na zagrożenia terroryzmem lotniczym. (red.) A. Glen Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym, Wydawnictwo AON, Warszawa.
- [21] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2021.poz. 17.).
- [22] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 sierpnia 2008 r. w sprawie sposobu ustalania zasięgu terytorialnego przejść granicznych (Dz.U. 2008 nr 147 poz. 938).
- [23] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 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. Urz. UE L z 2008 r., nr 97, poz. 72 z późn. zm.).
- [24] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. z 2007 r., nr 116, poz. 803 z późn. zm. rozporządzenie nieobowiązujące).
- [25] Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 2015/1998 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. L. 55).
- [26] Sobolewski, G., 2013. Siły Zbrojne RP w zarządzaniu kryzysowym. Aspekt narodowy i międzynarodowy, AON, Warszawa.
- [27] Uchwała Nr 3/2017 Międzynarodowego Zespołu do spraw Zagrożeń Terrorystycznych z dnia 30 czerwca 2017 r. w sprawie stosowania algorytmu postępowania i współdziałania w przypadku otrzymania niezidentyfikowanej przesyłki mogącej stanowić zagrożenie chemiczne, biologiczne i radiacyjne.
- [28] Ustawa o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, (Dz.U.2022.0.557 t.j.).
- [29] Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235 t.j.).
- [30] Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. 1990 nr 78 poz. 462).
- [31] Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz.U. z 2021 poz. 1995 t.j.).
- [32] Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. z 2023 poz. 122 t.j.).
- [33] Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2007 r. nr 43, poz. 277).
- [34] Zarządzenie nr 162 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 października 2006 r. w sprawie utworzenia Międzyresortowego Zespołu ds. Zagrożeń terrorystycznych.
- [35] Zieleniewski, J., 1969. Organizacja i zarządzanie, Wydawnictwo PWN, Warszawa.