

# Wstęp

Desygnatem bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej jest zarówno bezpieczeństwo operacyjne, w rozumieniu wykonywania lotów, jak również bezpieczeństwo przed aktami bezprawnej ingerencji lub (co nie jest tożsamym pojęciem) przed zagrożeniami terrorystycznymi. Podejście różniące uzasadnia porównanie chociażby tylko polskich i anglojęzycznych pojęć stosowanych dla określenia bezpieczeństwa, które pozwala dostrzec, że w zasadzie jednemu terminowi polskiemu odpowiadają w określonym zakresie dwa pojęcia anglojęzyczne (*safety* i *security*).<sup>1</sup> W odróżnieniu jednak od zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, akt bezprawnej ingerencji zgodnie z jego definicją cechuje celowość i bezprawność. Inaczej więc będzie traktowane nieumyślne wtargnięcie w pole manewrowe lotniska, inaczej np. wtargnięcie celowe z użyciem pojazdu mechanicznego w celu zakłócenia funkcjonowania ruchu lotniczego. Pierwsze jest obszarem działań rozumianych jako **bezpieczeństwo** ruchu lotniczego (*safety*), drugie **ochrony** lotnictwa cywilnego (*security*). Pierwszy obszar można analizować w ramach podejścia pozytywnego do kategorii bezpieczeństwa, ujmowanego jako umiejętnie ukierunkowany rozwój, w którym podejmując rozsądne ryzyko, osiąga się zamierzone cele w sposób względnie bezkonfliktowy. Ma zatem konotacje statyczne, skłaniające się ku określeniu jako stanu. Drugi obszar rozpatrywany w kategoriach negatywnych obejmuje działania aktywnej ochrony i z założenia charakteryzuje się sztywnością i inercją, postawą konfrontacyjną nastawioną na zero – jedynekowe rozstrzygnięcia eliminacji zdefiniowanych zagrożeń; kojarzy się zatem z dynamiką i zapewnieniem określonego stanu.

Unia Europejska ustanawiająca dla wszystkich państw członkowskich jednolite, wspólne zasady i wspólne podstawowe normy w zakresie ochrony lotnictwa, definiuje je podobnie jako „*połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu*”

<sup>1</sup> Por. P. Belobaba, A. Odoni, C. Barnhart: *The Global Airline Industry*, United Kingdom 2009, s. 313-340; K. M. Sweet: *Aviation and Airport Security. Terrorism and Safety Corncers*, New Jersey 2004, s. 311-326

lotnictwa cywilnego”.<sup>2</sup> Istotne elementy operacjonalizacyjne tej definicji stanowią środki i zasoby materialne, zasoby ludzkie, akty bezprawnej ingerencji i zagrożenia. Te składowe wpływają zasadniczo na rozumienie ochrony lotnictwa cywilnego jako osiągnięcie określonego celu, którym jest zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Osiągnięcie tego celu, czyli stanu bezpieczeństwa, możliwe jest jeżeli wyeliminuje się zagrożenia, którymi dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego są akty bezprawnej ingerencji. Eliminacja zagrożeń odbywa się za pomocą środków i zasobów materialnych oraz zasobów ludzkich dedykowanych do ochrony lotnictwa cywilnego.

Definicja ochrony lotnictwa cywilnego przyjęta na gruncie prawa krajowego określa je jako „zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służbę ochrony i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego”.<sup>3</sup> Wskazuje tym samym dynamiczny charakter ochrony, jak również stronę podmiotową i przedmiotową.

Determinantami ochrony mającymi wpływ na zastosowanie określonych działań, metod i środków są akty bezbarwnej ingerencji. Należy zauważyć, że katalog tych aktów jest zdefiniowany i zamknięty, a przyjęte normy ochrony rozumiane jako każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, których jednorodne zastosowanie zostało uznane za konieczne dla bezpieczeństwa lub prawidłowości międzynarodowej żeglugi powietrznej, wprowadzone zastały niezależnie od zdefiniowanego poziomu zagrożenia wystąpienia tych aktów. Takie podejście wynika z definicji aktu bezprawnej ingerencji, jako aktu lub próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo, tj.:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w trakcie lotu,
- bezprawne zawładnięcie statku powietrznego na ziemi,
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach,

<sup>2</sup> 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. U. UE, L 97 z 9.04.2008 z późn. zm.

<sup>3</sup> Zob. 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. W znowelizowanym rozporządzeniu z 2012 r. nie ujęto tej definicji, opierając się na przepisach Unii Europejskiej, jednakże przytoczono ją mając na względzie kontekst definicyjny na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym.

- 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 lub 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.<sup>4</sup>

Powyższy katalog aktów bezprawnej ingerencji został opracowany w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a trzy konwencje tokijska, haska i montrealaska tworzące tzw. tokijsko - hasko - montrealaski system lotniczego prawa karnego utożsamianego z początkiem prawodawstwa antyterrorystycznego uznają je za przestępstwa wyłączone z prawa azylu, co nie jest jednoznaczne z uznaniem je za akty terrorystyczne.

System jest kluczową kategorią problemową, rozumiany jako **obiekt**, który rozpatrywany jest jako **całość** tworzony przez zbiór **elementów** i **relacji między nimi**. Istotnym postulatem badań systemowych jest holizm zakładający, że **rzeczywistość postrzegana jest w sposób całościowy, i że badanie całości ma sens**. Ujęcie systemowe koncentruje się na relacjach między elementami, bada efekty relacji i opiera się na ogólnym modelu, ale dającym się wykorzystać przy podejmowaniu decyzji oraz prowadzi do celowego działania i nauczania interdyscyplinarnego. Wykorzystując teorię bezpieczeństwa systemów należy zidentyfikować zagrożenia (w tym przypadku określić katalog działań rozumianych jako akty bezprawnej ingerencji w komunikacji lotniczej), zanalizować i ocenić skutki, wybrać środki bezpieczeństwa i kształtować bezpieczne działania (wdrożyć politykę bezpieczeństwa).<sup>5</sup> Podstawą wdrażania zarówno całych systemów ochrony lotnictwa cywilnego jak i poszczególnych ich elementów są przepisy prawne na szczeblu międzynarodowym, Unii Europejskiej i krajowym. Mają one na celu nie tylko określenie konkretnych norm prawnych w ochronie lotnictwa cywilnego czy harmonizację standardów, ale również przeciwdziałać zagrożeniom już zidentyfikowanym na przestrzeni minionych lat i doświadczeń oraz tym potencjalnym

<sup>4</sup> *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania. Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji, wyd. 9, ICAO 2011, s. 1-1.*

<sup>5</sup> *Zob: M Sulek, Metody i techniki badań stosunków międzynarodowych, Warszawa 2004, s. 143-146.*

mogącym stanowić w przyszłości modus operandi sprawców aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

Celem badań zaprezentowanych w niniejszej publikacji jest analiza aktów prawnych przyjętych na poziomie uniwersalnym, europejskim i krajowym. Autor koncentruje się na analizie przepisów prawa w ochronie lotnictwa cywilnego zawierając również wybór ujednoliconych aktów prawnych stanowiących w zamierzeniu swoiste kompendium ujednoliconych najważniejszych aktów prawa Unii Europejskiej oraz krajowego.