

**Łukasz SZYMANKIEWICZ**

Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej

ORCID: 0000-0002-9859-9896

## **ZMIANY W POLSKIM SYSTEMIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO**

---

### **CHANGES IN THE POLISH CIVIL AVIATION SECURITY SYSTEM**

**Abstract:**

Air transport, as a component of critical infrastructure, is an attractive target for terrorist attack, which makes it necessary to maintain an adequate level of aviation security. An important element of protection is the personnel training system, in which changes are made in response to the dynamics of threats, including the evolution in the motivation and modus operandi of terrorists. The aforementioned evolution of security threats is a result of modern migration processes and cultural changes that promote radicalization and political extremism. The purpose of the article is to present and evaluate the changes in the National Training Program on civil aviation security, with a particular focus on the introduction of the topic of countering internal threats, including radicalization, the introduction of a new cybersecurity training, as well as concerning the expansion of the categories of people covered by the training on civil aviation security awareness.

**Keywords:** act of unlawful interference, civil aviation, security, national training program.

#### **Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktem bezprawnej ingerencji**

Celem niniejszego artykułu jest próba wyjaśnienia przyczyn zmian w Krajowym Programie Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, które zostały wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2021 r. oraz, a także ich ocena. Autor obrał perspektywę badawczą praktyka/instruktora jako elementu systemu ochrony lotnictwa cywilnego (dalej system olc). W tym miejscu należy wskazać dwie specyficzne cechy systemu olc odnoszące się do praktyki: po pierwsze jest to forma systemu reaktywnego; po drugie system nastawiony jest na niedopuszczenie do wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji oraz na reakcję na taki akt – tym samym motywacja sprawców

w momencie ataku nie jest istotna dla osób, których zadaniem jest np. fizyczna ochrona portu lotniczego.

Zgodnie z Ustawą Prawo lotnicze, lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych (*Ustawa Prawo lotnicze*, art. 1). Ochrona lotnictwa polega na wykorzystaniu środków oraz zasobów materialnych i ludzkich przeznaczonych do ochrony statków powietrznych i portów lotniczych przed aktem bezprawnej ingerencji (rozporządzenie 300/2008, art. 3). Na terenie portów lotniczych prowadzonych jest wiele działalności gospodarczych oraz występuje szereg elementów infrastruktury niezbędnej do prowadzenia operacji lotniczych, np. wieże kontroli lotów, pas startowy, płyty postojowe, hangary, bazy paliw, generatory energetyczne, systemy wentylacyjne i klimatyzacyjne, ujęcia wody, terminale pasażerskie oraz terminale cargo (Jurgilewicz, 2014, s. 215). Lotnictwo cywilne stanowi atrakcyjny cel ataku terrorystycznego ze względu na spektakularność i medialność, zaś port lotniczy stanowić może infrastrukturę krytyczną, istotną dla „bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służącą zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców” (*Ustawa o zarządzaniu kryzysowym*, art. 3).

Analizując zmiany w systemach odc zauważyć można reaktywność owych systemów, która charakteryzuje się wprowadzaniem nowych środków i metod ochrony w odpowiedzi na incydenty, które się wydarzyły. W aspekcie bezpieczeństwa lotnictwa<sup>1</sup> jako jedno z najpoważniejszych zagrożeń wskazuje się terroryzm, który głównie identyfikowany jest jako zagrożenie zewnętrzne; niestety przykłady ataków terrorystycznych przeprowadzonych bezpośrednio lub pośrednio przez personel wskazują na potrzebę ograniczenia ryzyka wystąpienia zagrożeń wewnętrznych. Sam aspekt teoretyczny terroryzmu jest problematyczny, gdzie najdobitniejszym przykładem złożoności problemu jest brak jednej, uniwersalnej definicji terroryzmu – rozwiązaniem spornej kwestii definiowania terroryzmu jest podejście

---

<sup>1</sup> W przypadku lotnictwa cywilnego wyszczególnić należy dwa aspekty: *safety* i *security*. *Safety* odnosi się do bezpieczeństwa związanego z technologią lotniczą, procedurami oraz wyszkoleniem załóg lotniczych oraz personelu naziemnego, natomiast *security* odpowiada przede wszystkim na potrzeby zapewnienia ochrony lotnictwa – w tym przypadku język angielski znacznie ułatwia precyzyjne rozróżnienie problematyki bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

sektorowe, gdzie dzięki wyodrębnieniu terroryzmu lotniczego możliwym było sporządzenie definicji aktu bezprawnej ingerencji, która po raz pierwszy pojawiła się w 1988 r. w *Protokole o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne*, uzupełniającym *Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego* (Protokół montrealski, art. 2). Obecnie, pełna lista aktów bezprawnej ingerencji zawarta jest w art. 2 Ustawy Prawo Lotnicze. Współcześnie, do najpoważniejszych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego zalicza się: samobójczy terroryzm bombowy, użycie statku powietrznego lub bezzałogowego statku powietrznego jako środka ataku, środki masowego rażenia, płynne materiały wybuchowe, indywidualizację form ataku, dywersyjne formy ataku, towary niebezpieczne transportowane drogą lotniczą, cyberterroryzm.

### **Ochrona lotnictwa cywilnego w aspekcie organizacyjnym i prawnym**

W celu prawidłowego umiejscowienia szkolenia kadr w całym systemie odc należy przybliżyć jego strukturę. Obejmuje ona trzy obszary, które podlegają szczególnej ochronie: statek powietrzny, port lotniczy, ruch lotniczy. Pierwotnie, to statek powietrzny z załogą i pasażerami na pokładzie stanowił główny cel ataków terrorystycznych, gdzie pierwszą metodą ataku były uprowadzenia. Dlatego biorąc pod uwagę reaktywność systemów odc, kolejne pojawiające się elementy systemów sprawiły, że system najlepiej chroni statek powietrzny z załogą i pasażerami na pokładzie. Paradoksalnie, ze względu na stosowanie coraz doskonalszych systemów ochrony (np. kontroli bezpieczeństwa i kontroli dostępu), statek powietrzny jest trudniej dostępny dla potencjalnych terrorystów, co wymusiło na terrorystach poszukiwanie nowych celów ataków. Wraz ze zmianami *modus operandi* i motywacji terrorystów, gdzie od 1979 r. dominuje terroryzm motywowany religijnie, a od 1983 r. mamy do czynienia z atakami samobójczymi, innym atrakcyjnym i dostępnym celem ataku jest terminal pasażerski, który ze względu na swoją otwartość stanowi tzw. cel miękki, tym samym trendy terroryzmu lotniczego wpisują się w koncepcję czterech fal współczesnego terroryzmu wg. D. Rapaporta (2004). Dodatkowymi potencjalnymi zagrożeniami są: radykalizacja oraz cyberterroryzm – tym samym potencjalnie zagrożone są wszystkie trzy wyżej wskazane obszary, tj. statek powietrzny, port lotniczy, ruch pasażerski.

Rozbudowując wskazane komponenty systemu olc, w pełni rozwinięty system ochrony składa się z następujących elementów:

- przepisów, norm i procedur postępowania;
- technicznych środków ochrony, w tym np. kontroli dostępu, systemu przepustkowego, monitoringu i barier technicznych;
- ochrony fizycznej, w tym kontroli bezpieczeństwa, ochrony obiektów i obszarów, ochrony statków powietrznych i stosowania wart ochronnych na pokładach statków powietrznych;
- systemów logistycznych i łączności;
- personelu;
- systemów kierowania i zarządzania (Siadkowski, 2015c, s. 128).

Każdy pracownik przed rozpoczęciem pracy powinien ukończyć z wynikiem pozytywnym niezbędne szkolenie lub szkolenia, których zakres tematyczny odpowiada wykonywanym obowiązkom, specyfice pracy oraz konieczności stosowania odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony. Zgodnie z Krajowym Programem Szkolenia (dalej KPS) przeprowadza się m.in. szkolenia dla:

- operatorów kontroli bezpieczeństwa;
- osób sprawdzających pojazdy;
- wykonujących patrole, nadzór i kontrolę dostępu;
- ochraniających i przeszukujących statki powietrzne;
- realizujących procedurę łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem;
- osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony inne niż kontrola bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku i poczty lotniczej, zaopatrzenia pokładowego i portu lotniczego;
- osób bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki ochrony;
- osób odpowiedzialnych za organizację ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą.

Zapewnienie odpowiedniego poziomu realizacji szkoleń oraz doskonalenia personelu jest niezbędnym elementem systemu olc (Siadkowski, 2015a, s. 34).

### **Zmiany w Krajowym Programie Szkolenia**

Funkcjonowanie systemu ochrony opiera się na aktach prawnych, które powinny być spójne i zharmonizowane, a ponadto niektóre istotne elementy mające wpływ np. na treści szkoleniowe lub zakres osób podlegających szkoleniu, wynikają lub są zawarte w innych aktach prawnych dotyczących lotnictwa cywilnego. Poniżej wymieniono

najważniejsze akty prawa unijnego i krajowego, mające wpływ na zakres tematyczny i realizację szkoleń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

Do najważniejszych aktów prawa unijnego należą dwa rozporządzenia: *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 300/2008* z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002 oraz *Rozporządzenie wykonawcze Komisji 2015/1998* z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (dalej rozporządzenie 2015/1998). Z perspektywy zmian na szczególną uwagę zasługuje rozporządzenie 2015/1998, gdzie w załączniku do rozporządzenia dedykowany jest cały rozdział dotyczący rekrutacji i szkolenia personelu (*Załącznik do rozporządzenia 2015/1998*, rozdz. 11). Zgodnie z pkt. 11.2.1.3 tego załącznika treści szkoleniowe określa lub zatwierdza właściwy organ, w przypadku Polski jest to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W dniu 22 sierpnia 2021 r. przesłał on do podmiotów zajmujących się działalnością lotniczą wytyczne do opracowania nowych programów szkolenia, które powinny zostać opracowane zgodnie z *załącznikiem do rozporządzenia 2015/1998* oraz *Krajowym Programem Szkolenia* w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Jednym z nowych tematów szkolenia, który zawarty jest w każdym programie szkolenia jest „znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji”, często łączony z tematem związanym ze znajomością wymogów prawnych. Co istotne, w pkt 11.4.2 załącznika wskazuje się, że szkolenia okresowe powinny być powtarzane co najmniej raz na pięć lat, natomiast jeżeli pracownik nie wykonywał obowiązków przez ponad sześć miesięcy, powinien powtórzyć szkolenie przed powrotem do wykonywania obowiązków.

W przypadku prawa krajowego, najważniejszym aktem prawnym regulującym zakres ochrony lotnictwa cywilnego jest *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze*. Ponadto wskazać należy trzy kluczowe rozporządzenia: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego; Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Już same nazwy rozporządzeń

określają ich zakres przedmiotowy oraz wskazują, że polski system olc jest spójny (Szymankiewicz, 2021, s. 62) i odpowiada założeniom ochrony lotnictwa, tj. stosowaniu norm i metod zgodnych z normami prawa unijnego i krajowego, wdrażaniu zaleceń władz lotniczych, szkoleniu personelu oraz kontroli jakości stosowanych norm. Wybrane, najistotniejsze zmiany wprowadzone w Krajowym Programie Szkolenia zawarte zostały w tabeli nr 1.

**Tab. 1. Wybrane zmiany w Krajowym Programie Szkolenia w zakresie olc**

Lp.	Wprowadzone zmiany
1.	Egzaminowanie instruktorów w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego
2.	Egzamin dla instruktorów przeprowadzany co trzy lata
3.	Wprowadzenie obowiązkowego szkolenia z zakresu ogólnej świadomości ochrony lotnictwa cywilnego dla pracowników ze strefy ogólnodostępnej
4.	Wprowadzenie tematu szkolenia dotyczącego tzw. kultury ochrony oraz procedur zgłaszania zagrożeń wewnętrznych
5.	Wprowadzenie szkolenia osób mających dostęp do krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych lub danych
6.	Skrócenie ważności szkoleń specjalistycznych z pięciu do trzech lat
7.	Anulowanie ważności szkoleń specjalistycznych po 6 miesiącach niewykonywania obowiązków służbowych
8.	Zwiększenie jednostek dydaktycznych szkoleń
9.	Wydłużenie kursu dla operatorów kontroli bezpieczeństwa z dwóch do trzech tygodni oraz konieczność prowadzenia szkolenia przez dwóch instruktorów

Źródło: opracowanie własne autora.

### **Próba oceny wprowadzonych zmian w Krajowym Programie Szkolenia**

Egzaminowanie instruktorów w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego pomimo dużego sprzeciwu samych instruktorów, należy uznać za dobrą zmianę, mającą na celu poprawę jakości prowadzonych szkoleń. Przed wprowadzoną zmianą, kandydat na instruktora musiał odbyć szkolenie w ośrodku szkoleniowym (często w przedsiębiorstwie/instytucji, w której pracował), które zakończone było egzaminem przeprowadzonym w tym samym ośrodku; następnie co pięć lat należało odbyć szkolenie okresowe dla instruktorów. Wprowadzona zmiana spowodowała zmniejszenie się liczby instruktorów o ponad połowę; obecnie, w grudniu 2022 r. na prowadzonej przez ULC liście znajduje się 212 instruktorów. Obowiązek ponownej certyfikacji co trzy lata ma na celu eliminację osób, które nie zajmują się już szkoleniami lub też nie prowadzą szkoleń na odpowiednim poziomie merytorycznym.

Trzecia zmiana, która weszła w życie 30 czerwca 2022 r. i dotyczy objęciem obowiązkiem ukończenia ogólnego szkolenia z zakresu ogólnej świadomości ochrony lotnictwa cywilnego wszystkich pracowników ze stref ogólnodostępnych również zasługuje na ocenę pozytywną. Przed 30 czerwca 2022 r. szkoleniem z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego objęte były głównie osoby, które ubiegały się o dostęp do stref zastrzeżonych lotniska bez eskorty. Czynnikiem wpływającym na pozytywną ocenę powyższej zmiany jest zakres tematyczny szkolenia, gdzie oprócz podstawowych ram prawnych, genezy terroryzmu, przykładów aktów bezprawnej ingerencji pracownicy mogą otrzymać praktyczne informacje dotyczące procedur zgłaszania oraz reagowania na różnego rodzaju zagrożenia, dzięki czemu nie tylko wzrasta ich świadomość na temat potrzeby ochrony, ale również sami mogą przedmiotowy system ochrony wzmocnić.

Nowowprowadzony temat szkolenia dotyczący tzw. kultury ochrony oraz procedur zgłaszania zagrożeń wewnętrznych posiada co najmniej dwa główne cele. Po pierwsze, umożliwia uświadomienie pracownikom, że ochrona nie jest wyłącznie uciążliwym obowiązkiem, ponadto każda zatrudniona osoba również może mieć pozytywny wpływ na poziom ochrony, a tym samym na poziom bezpieczeństwa. Kultura ochrony może stanowić zbiór norm, wartości i założeń związanych z codziennym funkcjonowaniem podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Po drugie, tematyka odnosi się do zagrożenia ze strony personelu, tzw. insiderów, którzy posiadając wiedzę lub dostęp do pewnych obszarów/obiektów mogą być w stanie świadomie przeprowadzić akt bezprawnej ingerencji lub też mogą umożliwić, nawet nieświadomie, przeprowadzić taki akt. Zagrożenia wewnętrzne wiążą się mogą z zachowaniami o charakterze kryminalnym, radykalizacją, czy też z terroryzmem. Tym samym zasadnym jest włączenie powyższej tematyki do programów szkoleń.

Wyżej wskazane pierwsze cztery zmiany posiadają głównie pozytywny wpływ na system ochrony. Okazuje się, że nie dotyczy to wszystkich wskazanych w tabeli nr 1 zmian. Niektóre z nich niestety negatywnie wpływają na sprawne działanie podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Pierwszą problematyczną zmianą jest wprowadzenie zupełnie nowego szkolenia z zakresu cyberbezpieczeństwa dla osób posiadających dostęp do krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych lub danych. W dobie coraz większego zagrożenia cyberatakami, gdzie najlepszym przykładem jest uchwalenie przez Premiera Rady Ministrów

obowiązującego do 23 stycznia 2023 r. zarządzenia o wprowadzeniu pierwszego stopnia alarmowego ALFA-CRP na terenie całego kraju ([www.gov.pl](http://www.gov.pl)), wprowadzenie szkolenia z zakresu cyberbezpieczeństwa należałoby uznać za jak najbardziej zasadne. Problem polega jednak na wskazaniu kto dokładnie powinien podlegać szkoleniu oraz co równie istotne, kto takie szkolenie powinien przeprowadzić. Do krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych lub danych na przykładzie samego portu lotniczego można przyporządkować przykładowo system kontroli dostępu, systemy służące do odpraw podróżnych, urządzenia służące do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu, systemy łączności radiowej. Jeszcze inny katalog systemów występuje w przypadku linii lotniczych czy też służb ruchu lotniczego. Po drugie, czy należy przeszkolić każdą osobę posiadającą dostęp do systemu z poziomu użytkownika, czy też wyłącznie administratorów systemów? Z praktycznego punktu widzenia pojawia się kolejna problematyczna kwestia, odnosząca się wprost do administratorów systemów. Często bowiem, administratorami systemów są prywatne podmioty zewnętrzne, gdzie w praktyce wiele prac administracyjnych wykonuje się zdalnie. Do tej pory nie wiadomo w jaki sposób należy weryfikować kto faktycznie w danej firmie zewnętrznej posiada dostęp do systemu, ponieważ firmy nie mają obowiązku tego wskazywać. Czy pracownicy firmy zewnętrznej powinni więc zostać objęci takim szkoleniem? Wątpliwości wzbudza również wyznaczenie osoby przeprowadzającej szkolenie. Zgodnie z przepisami zawartymi w KPS, szkolenie przeprowadza certyfikowany instruktor szkolenia wpisany na listę Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ewentualnie pewne informacje może przekazywać inna osoba, ale pod nadzorem instruktora. W przypadku szkolenia z zakresu cyberbezpieczeństwa należy zauważyć, że instruktorzy szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego nie posiadają odpowiednich kompetencji.

Cztery ostatnie wskazane zmiany mają negatywny wpływ na organizacyjny aspekt szkoleń i funkcjonowanie poszczególnych komórek organizacyjnych. Skrócenie ważności szkoleń z pięciu do trzech lat powoduje zwiększenie częstotliwości szkoleń, co nie jest wyłącznie obciążeniem dla instruktorów, ale również personelu, szczególnie w przypadku, gdy poszczególni pracownicy muszą odbyć kilka szkoleń specjalistycznych. Umieszczenie w KPS zapisu dotyczącego anulowania ważności szkoleń specjalistycznych po sześciu miesiącach niewykonywania obowiązków służbowych wynika z konieczności dopasowania przepisów krajowych do norm unijnych, gdzie ów zapis

zawarty jest w załączniku do rozporządzenia 2015/1998. W praktyce są przypadki, gdy osoby wracające z ponad sześciomiesięcznego zwolnienia lekarskiego lub z urlopu macierzyńskiego nie mogą wykonywać obowiązków służbowych, chociaż ich stan wiedzy i umiejętności praktycznych nie uległ w żaden sposób pogorszeniu. Zwiększenie liczby jednostek dydaktycznych wydłuża czas trwania szkolenia, co negatywnie wpływa na poziom percepcji osób uczestniczących w szkoleniu; wydłużono również jednostkę dydaktyczną z 45 do 50 minut. Największe zmiany dotyczą szkolenia dedykowanego sprawdzaniu pojazdów, gdzie zwiększono liczbę zajęć z 6 do 16 godzin. Przykładowo, biorąc pod uwagę pracownika z wewnętrznej służby ochrony zatrudnionego w porcie lotniczym, który odpowiada za sprawdzanie pojazdów, kontrolę dostępu, nadzór, patrole oraz ochronę statków powietrznych, musi on odbyć co najmniej: szkolenie z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, trzy szkolenia specjalistyczne.<sup>2</sup> Przed zmianą KPS łącznie szkolenia trwały ok. 21-22 godzin i były powtarzane co 3 lata w przypadku szkolenia z zakresu świadomości ochrony lotnictwa i co 5 lat w przypadku szkoleń specjalistycznych. Obecnie, te same szkolenia muszą trwać co najmniej 32 godziny i są powtarzane co 3 lata. Tym samym, przed zmianą przepisów pracownik spędzał średnio 4 godziny rocznie na szkoleniu, podczas gdy obecnie czas ten wynosi ok. 10 godzin. W tym aspekcie problemy organizacyjne są tym większe, im większy jest dany podmiot. Niezrozumiałe jest również wydłużenie czasu kursu dla nowych operatorów kontroli bezpieczeństwa o tydzień oraz konieczność prowadzenia szkolenia przez dwóch instruktorów. Paradoksalnie pojawiło się ryzyko, że szkolenia poprzez swoją zwiększoną częstotliwość mogą negatywnie wpłynąć na poziom ochrony lotnictwa cywilnego.

### **Przyczyny wprowadzonych zmian w Krajowym Programie Szkolenia**

O ile nie wszystkie zmiany można rozpatrywać jako pozytywne, to biorąc pod uwagę przyczyny ich wprowadzenia, należy zauważyć, że stanowią próbę na zminimalizowanie ryzyka w stosunku do

---

<sup>2</sup> Jest to przykład uproszczony, gdzie autor nie uwzględnia konieczności ukończenia szkolenia podstawowego (jedynego szkolenia, którego się nie powtarza, oraz kursu na operatora kontroli bezpieczeństwa, ponownych certyfikacji, szkoleń miesięcznych z użyciem oprogramowania komputerowego, egzaminów półrocznych oraz innych szkoleń, np. przeszkolenia strzeleckiego czy szkolenia z zakresu BHP i pierwszej pomocy).

potencjalnych zagrożeń, gdzie przede wszystkim wskazać można radykalizację, zagrożenia wewnętrzne i cyberterroryzm; ponadto celem zmian jest chęć poprawy jakości szkoleń, a tym samym personelu. Przez radykalizację można rozumieć proces, w którym osoba lub grupa przybiera coraz bardziej skrajne poglądy, które mogą prowadzić do ekstremizmu, gdzie ostatnim etapem jest chęć stosowania przemocy (Bolechów, 2012, s. 55). Sam proces radykalizacji można opisać za pomocą formy „zweżającego się tunelu” lub „klatki schodowej o zmniejszającej się liczbie wejść”. Tym samym radykalizacja przybiera charakter determinizmu, w którym wyróżnia się następujące fazy: ideologiczne zaangażowanie, radykalizację poglądów, wydarzenie katalizujące, brutalny ekstremizm lub terroryzm (Muro, 2016). Problem radykalizacji został również wskazany w opublikowanym przez Instytut Studiów nad Bezpieczeństwem Unii Europejskiej roczniku bezpieczeństwa europejskiego (Fiott, Cullman, 2022, s. 190).

Opublikowany przez Europol raport na temat trendów terrorystycznych wyszczególnia terroryzm dżihadystyczny, lewicowy lub też lewicowo-anarchistyczny, prawicowy, etno-nacjonalistyczny i separatystyczny. Z punktu widzenia lotnictwa cywilnego obecnie największe zagrożenie – biorąc pod uwagę potencjalną liczbę ofiar i skalę zniszczeń – stanowi terroryzm motywowany religijnie. W tym przypadku szczególnie narażonym obszarem jest strefa ogólnodostępna portu lotniczego. Biorąc pod uwagę analizę ataków terrorystycznych przeprowadzonych w latach 2001-2018 w strefie ogólnodostępnej przy użyciu materiałów wybuchowych zauważalny jest trend przesuwania miejsca ataku w lokalizacje charakteryzujące się większą liczbą osób oraz częstszych ataków samobójczych z użyciem pojazdu, tzw. VBIED – *Vehicle Borne Improvised Explosive Device* (Szymankiewicz, 2022b, s. 133). Przykładem potwierdzającym tezę o zwiększonej brutalizacji ataków w strefie ogólnodostępnej jest atak terrorystyczny przeprowadzony 22 marca 2016 r. przez terrorystów-samobójców z tzw. Państwa Islamskiego (Global Terrorism Database), w wyniku którego na lotnisku zginęło 16 osób<sup>3</sup>; innym przykładem może być samobójczy atak z 2012 r. przeprowadzony na terenie parkingu portu lotniczego w bułgarskim Burgas (Szymankiewicz, 2022a, s. 119).

---

<sup>3</sup> Był to tzw. atak symultaniczny przeprowadzony na terenie portu lotniczego Zaventem oraz stacji metra Maelbeek. W ataku na terenie portu lotniczego zginęło 16 osób, w ataku na terenie stacji metra śmierć poniosło 19 osób.

W przypadku zagrożeń wewnętrznych związanych typowo z terroryzmem można wskazać atak z października 2015 r., gdy na pokładzie statku powietrznego lecącego z Egiptu do Petersburga doszło do eksplozji improwizowanego urządzenia wybuchowego, który najprawdopodobniej został podłożony przez pracownika portu lotniczego (GTD). Jednak oprócz radykalizacji i terroryzmu wskazać można również inne zagrożenia, które czasem ciężko skategoryzować. Przykładowo, w sierpniu 2018 r. Richard Russell, pracownik obsługi naziemnej uprowadził statek powietrzny linii Horizon Air z portu lotniczego Seattle-Tacoma, a kilkanaście minut po starcie rozbił maszynę na wyspie Ketron (FBI Seattle). Pracownik ten nie posiadał licencji pilota, nieznane są motywy jego działań, według śledczych mógł przejawiać skłonności samobójcze. Jednym z najpopularniejszych przykładów zagrożeń wewnętrznych niezwiązanych z terroryzmem jest katastrofa lotnicza z marca 2015 r. w Alpach, spowodowana przez niemieckiego pilota linii Germanwings, Andreasa Lubitza. Pilot wykorzystał moment pozostania samemu w kabinie, zatrzęsął drzwi do kokpitu i rozbił maszynę z załogą i pasażerami na pokładzie.<sup>4</sup> Być może dzięki wprowadzeniu kultury ochrony oraz procedur zgłaszania zagrożeń wewnętrznych pracownicy mogliby zgłosić niepokojące zachowania swoich kolegów przełożonym lub odpowiednim służbom ochrony.

W kwestii cyberbezpieczeństwa problematyczną kwestią jest jednoznaczne stwierdzenie czy mamy do czynienia z atakiem hakerskim, błędem ludzkim lub innym błędem systemu, czy też nastąpił pewien niefortunny splot innych wydarzeń. Dobrym przykładem może być odwołanie 21 czerwca 2015 r. kilkunastu lotów Polskich Linii Lotniczych LOT. Rzecznik prasowy LOT-u podał informację, że doszło do ataku na naziemną sieć teleinformatyczną (dziennik.pl), a media szybko zaczęły przekazywać wiadomość o pierwszym w historii ataku hakerskim na PLL LOT (TVN Warszawa). Z czasem zaczęły pojawiać się inne wersje wydarzeń, mówiące o przypadkowym ataku lub błędzie popełnionym przez firmę zewnętrzną, której LOT powierzył obsługę systemów

---

<sup>4</sup> Incydent ten jest również przykładem na reaktywność systemów ochrony lotnictwa cywilnego. Wzmocnione drzwi do kokpitu zostały wprowadzone głównie po symultanicznym ataku terrorystycznym z 11 września 2001 r. Głównym powodem było uniemożliwienie lub też utrudnienie nieuprawnionego przejścia kontroli nad statkiem powietrznym. Zapewne nikt przed katastrofą spowodowaną z premedytacją przez pilota nie przewidział, że zagrożenie może stanowić członek załogi. Po tym incydencie wprowadzono zasadę dwóch osób w kokpicie.

informatycznych.<sup>5</sup> Innym przykładem wskazującym na ważną rolę systemów teleinformatycznych w codziennym funkcjonowaniu lotnictwa była awaria systemu informacji lotniskowej, systemu łączności lotniskowej oraz alarmowego systemu powiadamiania na warszawskim Okęciu z 28 września 2017 roku.<sup>6</sup> Dlatego wprowadzenie nowego szkolenia dotyczącego cyberbezpieczeństwa jest jak najbardziej zasadne, kłopotliwym jednak pozostaje aspekt organizacyjny szkolenia.

### **Wnioski i rekomendacje**

Biorąc pod uwagę aktualne zagrożenia dla lotnictwa cywilnego, szczególnie związane z większą brutalizacją ataków, obieraniem za cel ataku stref ogólnodostępnych portów lotniczych, zagrożenia wewnętrzne i incydenty wymierzone w systemy teleinformatyczne, pojawienie się nowego szkolenia dedykowanego cyberbezpieczeństwu, tematyka związana z kulturą ochrony i zagrożeniami wewnętrznymi oraz objęcie obowiązkowym szkoleniem z zakresu ogólnej świadomości ochrony lotnictwa cywilnego cały personel wykonujący swoje obowiązki w strefie ogólnodostępnej są jak najbardziej zasadne. Wątpliwości wzbudza zbyt duża liczba jednostek dydaktycznych oraz skrócenie ważności szkoleń, co w konsekwencji doprowadza do zwiększenia częstotliwości szkoleń i zaburza prawidłową organizację i funkcjonowanie systemu olc. Bezzasadnym jest również wydłużenie kursu dla operatorów kontroli bezpieczeństwa do trzech tygodni i konieczność prowadzenia kursu przez dwóch instruktorów. Doprowadza to do trudności organizacyjnych, zwiększenia kosztów poprzez konieczność zatrudnienia dodatkowego personelu lub generowania nadgodzin; ponadto udział personelu w szkoleniach, gdzie część tematów permanentnie jest powtarzana, nie ma pozytywnego wpływu na proces edukacyjny. Tym samym rekomendowanym rozwiązaniem byłoby powrót do pięcioletniego okresu ważności szkoleń specjalistycznych, zmniejszeniem zakresu tematycznego szkoleń do niezbędnego minimum, gdzie konieczność nabycia odpowiedniej wiedzy spoczywałaby na szkoleniu podstawowym, którego nie trzeba okresowo

---

<sup>5</sup> Więcej na ten temat można przeczytać np. w komunikacie prasowym na portalu TVP Info pt. „To nie PLL LOT był celem hakera. Ich system miał być narzędziem innego ataku”, źródło: <https://www.tvp.info/21847669/lot-nie-był-celem-ataku-hakera>.

<sup>6</sup> R. Badowski, *Wielka awaria na Okęciu. Do akcji wkracza sztab kryzysowy pod nadzorem ABW*, „Na temat” 28 września 2017 r., źródło: <https://natemat.pl/218715,wielka-awaria-na-okeciu-do-akcji-wkracza-sztab-kryzysowy-pod-nadzorem-abw>.

powtarzać, natomiast w sytuacji np. wprowadzenia istotnych zmian prawnych można wprowadzić stosowanie doraźnych szkoleń i instruktarzy. Większy nacisk należałoby postawić na stosowaniu szkoleń na stanowisku pracy pod nadzorem instruktora lub doświadczonego pracownika – tzw. szkolenia *on the job*, które zdaniem A. Siadkowskiego są najlepszym sposobem zdobycia praktycznych umiejętności na przez pracownika na zajmowanym stanowisku, ponadto są wartościową metodą w przypadku konieczności modyfikacji zakresu obowiązków lub przekwalifikowania pracownika (Siadkowski, 2015b, s. 79). Szkolenie personelu stanowi jeden z fundamentów skutecznego i sprawnego systemu ochrony, jednak w obecnym kształcie prawodawca opracowując zbyt restrykcyjny i rozbudowany program szkolenia dążył do utworzenia idealnych rozwiązań mogących niestety sprawnie działać wyłącznie w aspekcie teoretycznym; poprawa jakości szkoleń, a tym samym realne podniesienie kompetencji personelu wymaga również uwzględnienia możliwości organizacyjnych wszystkich podmiotów. Aby to osiągnąć, zarówno prawodawcy, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, służby ochrony, ośrodki szkoleniowe oraz wszystkie podmioty prowadzące działalność lotniczą powinny posiadać nie tylko wspólny cel, jakim jest bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, ale również wspólną perspektywę realizacji tego celu.

## Literatura

- Bolechów, B., 2012. *Radykalizacja do przemocy politycznej. Teorie, mechanizmy, wzorce*, [w:] A. Moroska-Bonkiewicz (red.), *Ekstremizm polityczny we współczesnym świecie*, Wydawnictwo DSWE, Wrocław.
- Danielewicz, K., 2019. *Problem powrotu terrorystów z Państwa Islamskiego do Europy*, *Przegląd Geopolityczny*, 29, s. 53-66.
- Europol, 2022. *European Union Terrorism Situation and Trend Report*, Publications Office of the European Union, Luxemburg.
- Fiott, D., Cullman, L., 2022. *Yearbook of European Security*, European Union Institute for Security Studies, b.m.w.
- Hałas, B., 2022. *Promocja terroryzmu w Internecie i przeciwdziałanie ze strony Unii Europejskiej*, *Przegląd Geopolityczny*, 40, s. 121-133.
- Jurgilewicz, M.K., 2014. *Zarys prawnych uwarunkowań ochrony infrastruktury krytycznej na obszarze portów lotniczych*, [w:] T. Compa, J. Rajchel, K. Załęski (red.), *Bezpieczeństwo w lotnictwie w*

- różnych aspektach działalności lotniczej*, Wydawnictwo WSOSP, Dęblin.
- Muro, D., 2016. *What does Radicalisation Look Like? Four Visualisations of Socialisation into Violent Extremism*, Notes Internacionals CIDOB, 12.
- Protasowicki, I., 2018. *Rola szkodliwego oprogramowania w geopolityce*, Przegląd Geopolityczny, 26, s. 85-94.
- Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, sporządzony w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r.
- Rapaport, D.C., 2004. *The Four Waves of of Modern Terrorism*, [w:] A.K. Cronin, J.M. Ludes (ed.), *Attacking Terrorism Elements of a Grand Strategy*, Georgetown University Press, Waszyngton.
- Rogała-Lewicki, A., 2021. *Infrastruktura pozostająca w dyspozycji przedsiębiorcy o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa państwa*, Przegląd Geopolityczny, 35, s. 126-142.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.*
- Siadkowski, A.K., 2015. *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza.
- Siadkowski, A.K., 2015. *Przygotowanie kadr jako element systemu ochrony lotnictwa cywilnego w opinii Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa*, [w:] A.K. Siadkowski (red.), *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza.
- Siadkowski, A.K., 2015. *Wybrane aspekty zarządzania portem lotniczym*, Wydawnictwo WSB, Dąbrowa Górnicza.
- Szymankiewicz, Ł., 2022. *Evolution of Aviation Terrorism – El Al Israeli Airlines, Case Study*, Journal of Strategic Security 15, no. 1, s. 106-125.

Szymankiewicz, Ł., 2021. *Terroryzm antyizraelski na przykładzie linii lotniczych El Al*, Wydawnictwo Naukowe Akademii WSB, Dąbrowa Górnicza.

Szymankiewicz, Ł., 2022. *The modus operandi of terrorist attacks using improvised explosive devices in landside zones from 2001-2018*, Journal of KONBiN, vol. 52, iss. 3, s. 123-135.

*Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.* (Dz. U. nr 130 poz. 1112 z późn. zm.).

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

Zawadzka, S., 2022. *Biometric technology in European Union border management after 2015*, Przegląd Geopolityczny, 39, s. 93-113.

#### **Streszczenie:**

Transport lotniczy jako element infrastruktury krytycznej, stanowi atrakcyjny cel ataku terrorystycznego, co powoduje konieczność utrzymywania odpowiedniego poziomu ochrony lotnictwa. Ważnym elementem ochrony jest system szkolenia personelu, w którym dokonywane są zmiany w odpowiedzi na dynamikę zagrożeń, w tym ewolucję w motywacji i *modus operandi* terrorystów. Wspomniana ewolucja zagrożeń bezpieczeństwa wynika z współczesnych procesów migracyjnych i przemian kulturowych, które sprzyjają radykalizacji i ekstremizmowi politycznemu. Celem artykułu jest zaprezentowanie i ocena zmian w Krajowym Programie Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem wprowadzenia tematyki przeciwdziałania zagrożeniom wewnętrznym, w tym radykalizacji, wprowadzenia nowego szkolenia z zakresu cyberbezpieczeństwa, a także dotyczących rozszerzenia kategorii osób objętych szkoleniem z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego.

**Słowa kluczowe:** akt bezprawnej ingerencji, krajowy program szkolenia, lotnictwo cywilne, ochrona.