

Katarzyna Biskup

BEZPIECZEŃSTWO OPERACJI LOTNICZYCH W DOBIE WSPÓŁCZESNEGO ŚWIATA

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, operacje lotnicze, terroryzm

Streszczenie

Artykuł ma przybliżyć podstawowe zagadnienia odnoszące się do bezpieczeństwa operacji lotniczych. Wskazanie na akty prawne regulujące problematykę związaną z terroryzmem.

Wstęp

Operacje lotnicze z roku na rok wykonywane są z coraz większą intensywnością, co spowodowane jest popularyzacją transportu drogą lotniczą wśród obywateli poszczególnych państw. W związku z powyższym, bezpieczeństwo operacji lotniczych zajmuje uwagę instytucji i organizacji lotniczych, które multiplikują ilość aktów prawnych odnoszących się *stricte* do przedmiotowego zagadnienia.

Na wskazany stan rzeczy wpływ mają wydarzenia będące załączkiem normowania współczesnych aktów normatywnych regulujących stan prawny z zakresu bezpieczeństwa lotniczego. Nieodzownym przykładem wypracowania procedur po wystąpieniu aktu bezprawnej ingerencji była sytuacja z 11 września 2001 r., kiedy dokonano zamachu na World Trade Center. Po tym wydarzeniu ukazał się szereg innowacyjnych rozwiązań, m.in.: dokonano uszczelnienia granic państwowych oraz skupiono się w większym stopniu na inwigilacji osób, które wykazują związki z organizacjami terrorystycznymi.

Z problematyką bezpieczeństwa operacji lotniczych wiąże się zjawisko terroryzmu, które należy zwalczać na wiele sposobów, za pomocą zarówno uregulowań prawnych, jak i metod, mających na celu informowanie obywateli o postępach w zapobieganiu terroryzmowi. Powyższego dokonać można za pomocą przekazu medialnego. Już badacze amerykańscy odkryli wpływ masmediów na komunikację społeczną i kształtowanie opinii publicznej¹.

¹ Przykładem mogą być modele komunikowania: Abrahama Molesa; McCombsa i Showa.

Publikacja ma na celu przybliżyć tematykę istotną z punktu widzenia współczesnego świata, a mianowicie zagadnienie bezpieczeństwa operacji lotniczych. Nastąpi to poprzez wskazanie na ogólną definicję oraz podstawy prawne związane z poruszonym problemem. W artykule nie analizuje się lotnictwa wojskowego, które w odrębny sposób reguluje kwestie poziomów bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w prawodawstwie

Ochrona lotnictwa cywilnego, jest stosunkowo nowym działem prawa lotniczego – z języka angielskiego *aviation security*. Istotą bezpieczeństwa zajmują się różne instytucje i organizacje lotnicze, w tym pracę nad aktualizacją Konwencji Chicagowskiej² oraz jej Załącznika 17³ prowadzi Zespół Ochrony Lotnictwa ICAO, współpracujący z takimi instytucjami jak: Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (*European Civil Aviation Conference – ECAC*), Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (*International Air Transport Association – IATA*)⁴. *Podstawowe akty prawne odnoszące się do zagadnienia bezpieczeństwa, a co a tym idzie ochrony lotnictwa, w zakresie prawa międzynarodowego, to:*

- 1.) Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji* – przepisy wskazanego dokumentu określają obowiązki nałożone na państwa z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Obligacja nałożona na poszczególne państwa dotyczy trzech kwestii wyszczególnionych przez prof. M. Żylicza⁵:
 - a) kwestii organizacji ochrony w państwach – wyliczyć można m.in. ustanowienie wszelkich planów oraz procedur, z możliwością szybkiego wdrożenia działań nadzwyczajnych w razie zwiększonego zagrożenia; współpraca pomiędzy państwami w celu skoordynowania programów ochrony. Ponadto, zapewnienie ustanowienia lotniskowego programu ochrony niezbędnego dla każdej międzynarodowej jednostki lotniskowej oraz organu koordynującego działania w zakresie ochrony na lotnisku oraz lotniskowego komitetu pomagającego w przygotowaniu i koordynowaniu działań ochrony. W tym punkcie profesor M. Żylicz wyróżnił również, zapewnienie gotowości wyszkolonych funkcjonariuszy do działania w przypadkach podejrzewanych lub rzeczywistych aktów bezprawnej ingerencji i wiele innych;

² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 (Dz. U. z dnia 26 czerwca 1959 r.).

³ Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed atakami bezprawnej ingerencji* z 10 maja 2010 r.

⁴ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 439.

⁵ Ibidem, s. 440.

- b.) kwestii działań zapobiegawczych – wskazanie na zakaz wnoszenia broni, środków wybuchowych bądź innych przedmiotów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego. Związane jest to niebezpieczeństwem użycia powyższych obiektów do aktu bezprawnej ingerencji. Wyróżnić należy także kwestię zapewnienia kontroli statków powietrznych przed odlotem, ochrony bagażu przyjmowanego w punktach innych niż odprawa pasażerska w okresie od przyjęcia do ulokowania w statku powietrznym. Istotnym jest podjęcie działań zapewniających odpowiednie procedury i systemy identyfikacji, które zapobiegają wtargnięciu osób nieupoważnionych do części lotniczej lotniska (ang. *Air side*), itp.;
 - c.) działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji – powyższe związane jest z podjęciem działań niezbędnych do ochrony pasażerów oraz załogi statku powietrznego w przypadku bezprawnej ingerencji. W załączniku 17 wskazano również na obowiązek zapewnienia potrzebnej pomocy statkowi powietrznemu (zawładniętemu), w tym: pomoc nawigacyjną, pomoc służb ruchu lotniczego oraz zezwolenie na lądowanie. Wskazano również na zobowiązanie państw do przekazywania ICAO informacji na temat przypadków bezprawnej ingerencji przy uwzględnieniu aspektów ochrony. Ponadto, uszeregowano wiele zapisów odnoszących się do przedmiotowego zagadnienia.
- 2.) Konwencje międzynarodowego prawa karnego, m.in.:
- a.) Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych⁶, sporządzona w Toki dnia 14 września 1963 r.;
 - b.) Konwencja o zwalczaniu bezprawego zawładnięcia statkami powietrznymi⁷, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r.;
 - c.) Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego⁸, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r.;
 - d.) Konwencja Pekńska raz Protokół Pekński przyjęte w 2010 r., podczas obrad konferencji dyplomatycznej ICAO odnoszącej się do zagadnienia aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. W związku z rozwojem rynku usług lotniczych, postanowiono wskazanym powyżej aktem wpro-

⁶ Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz. U. z 1971 r. Nr 15, poz. 147).

⁷ Konwencja o zwalczaniu bezprawego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r. (Dz. U. z 1972 r. Nr 25, poz. 181).

⁸ Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 8, poz. 37).

dzić zmiany do konwencji montrealskiej z 1971 oraz haskiej z 1970 r. Podczas obrad najwięcej kontrowersji wzbudziły założenia odnoszące się m.in. do zdefiniowania broni biologicznej, chemicznej oraz materiałów rozszczepialnych. W ostatecznym rozrachunku przeniesiono liczne pojęcia z konwencji zmienionej protokołem SUA z 2005 r.⁹

Oprócz regulacji o zasięgu międzynarodowym, warto wskazać na efektywne wdrażanie wspólnej dla Unii Europejskiej polityki lotniczej. G. Zając wskazuje, że poziom zaawansowania wdrażania polityki lotniczej jest na wysokim poziomie, co powinno stanowić wzór dla innych rodzajów polityk unijnych. Ponadto, podnosi, że „taki stan rzeczy świadczy o stworzeniu wysokich standardów w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego”¹⁰.

Wyróżnić należy poszczególne przepisy Unii Europejskiej dotyczące ochrony lotnictwa w tym m.in.:

- 1.) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE na 849/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r., zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego¹¹;
- 2.) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r., w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenia (WE) nr 2320/2002¹²;

W krajowym ustawodawstwie nie odnajdziemy aktów normujących ochronę lotnictwa cywilnego, aczkolwiek zagadnienia odnoszące się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego podlegają ogólnym regulacjom. Ustawa Prawo lotnicze¹³ uwzględnia przepisy nakładające obowiązki z Załącznika 17 Konwencji Chicagowskiej, odsyła również do odrębnych regulacji. W krajowym akcie prawnym, wspomnianym powyżej, przewidziano działanie Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego przy ministrze właściwym ds. transportu. Ponadto, nałożono na Radę Ministrów obowiązek ustalenia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego; wydania rozporządzenia odnoszącego się do organizacji ochrony, działań mających na celu zapobieganie sytuacją wpływającym w sposób negatywny na bezpie-

⁹ Dostępne w sieci WWW pod adresem: http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1163 [dostęp dnia 1.05.2013 r.].

¹⁰ G. Zając, *Prawne i organizacyjne rozwiązania w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, [red.] J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, Wrocław 2011, s. 97.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE na 849/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r., zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r., w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

¹³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (tekst jedn. Dz. U. z 2011 r. nr 240 poz. 1429 ze zm.).

czeństwo i inne¹⁴. Ponadto, warto zwrócić uwagę na Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem, zawierający podstawy odnoszące się do kwestii wskazanych w artykule.

Rozszerzenie zakresu prawodawstwa odnoszącego się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego jest nieuniknione, spowodowane coraz częstszymi próbami zamachów przy użyciu statków powietrznych. Projekty mające na celu wzmocnienie skuteczności działań wobec aktów bezprawnej ingerencji mają charakter prewencyjny. Niestety większa część rozwiązań prawnych dokonywana jest po wyniknięciu sytuacji zagrażających życiu, zdrowiu pasażerów i osób postronnych.

Pojęcie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

*Securitologia*¹⁵, czyli nauka której przedmiotem badań jest człowiek i jego potrzeby oraz działalność organizacji społecznych, jest efektem badań prowadzonych w zakresie bezpieczeństwa. Oczywiście, wyróżnić można jeszcze inne kierunki rozwoju nauk odnoszących się do tematyki bezpieczeństwa, jednakże każda z nauk społecznych określa bezpieczeństwo społecznego podmiotu, jako możliwość zaspokojenia potrzeb jednostki wynikających z jego obcowania w danym środowisku, w którym możemy wyróżnić realne i potencjalne zagrożenia dla wskazanej możliwości¹⁶.

Przedmiotem bezpieczeństwa w myśl artykułu są operacje lotnicze, natomiast podmiotem bezpieczeństwa mogą być zarówno pojedyncze jednostki, grupy społeczne, narody, społeczności międzynarodowe, jak i cała ludzkość. W związku z powyższym wyodrębnić należy takie rodzaje bezpieczeństwa jak: bezpieczeństwo indywidualne; grupowe; narodowe; międzynarodowe¹⁷.

Conditio sine qua non dla powodzenia wdrażania procedur bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym jest umiejętność zarządzania ryzykiem. Podejmując się zdefiniowania bezpieczeństwa odnajdziemy w literaturze wskazanie, iż w języku angielskim nie ma jednoznacznego odpowiednika tego słowa. Wskazać należy na dwa określenia odnoszące się do tego zagadnienia, a mianowicie: *safety* oraz *security*. Pierwszy termin dotyczy stanu bezpieczeństwa osiągniętego, drugi nawiązuje do

¹⁴ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, op. cit., s. 444.

¹⁵ L.F. Korzeniowski, *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*, EAS., Kraków 2008 r.

¹⁶ R. Szpyra, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego z perspektywy konceptualnego modelu bezpieczeństwa*, w *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego* [red.] A. K. Siadkowski, A. Tomasiak, Poznań 2012, s. 9.

¹⁷ S. Koziej, *Wstęp do teorii i historii bezpieczeństwa (skrypt internetowy)*, Warszawa/Ursynów 2010, s. 2.

budowy systemu bezpieczeństwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa¹⁸. W powyższy sposób należy rozumieć bezpieczeństwo w ujęciu lotnictwa cywilnego. Specjaliści z zakresu lotnictwa, w tym E. Cieślak wskazuje podstawowe kwestie odnoszące się do bezpieczeństwa w lotnictwie, poprzez przedstawienie zagadnienia subiektywizmu podmiotów w postrzeganiu bezpieczeństwa. Naukowiec wskazał, że powyższe prowadzić może do sytuacji w której odmienne podmioty, w obliczu analogicznych niebezpieczeństw, w sposób zróżnicowany oceniają potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa. Ponadto, podejmują odmienne działania i zadowolają się całkowicie różnym od siebie stanem końcowym¹⁹.

Istotnym z punktu widzenia omawianego zagadnienia jest zaznaczenie roli profilaktyki zmierzającej do poprawy bezpieczeństwa lotniczego na różnych poziomach. Powyżej wskazano na rozwiązania legislacyjne, które wpływają na poprawę sytuacji bezpieczeństwa operacji lotniczych. Jednakże, sama poprawa bezpieczeństwa polega również na działaniu podmiotów społecznych zmierzających do aktualizacji ich zasobu informacji o sytuacji związanej z funkcjonowaniem podmiotów konfliktowych, jak też uzyskiwaniem wiedzy z zakresu zdolności oraz strategii działania wspomnianych jednostek²⁰. Wiadomo, że na wypadek lotniczy składa się wiele czynników, wydarzeń następujących po sobie. Dlatego też, należy zwrócić uwagę na wszystkie elementy funkcjonowania komunikacji lotniczej. Poczynając od doboru personelu lotniczego, przeszkoleniu pilotów, kończąc na zabezpieczeniu sprzętu, dbaniu o jego niezawodność. Zarządzanie bezpieczeństwem powinno polegać na permanentnym monitoringu oraz pozyskiwaniu informacji, wskazujących na potencjalne zagrożenie, bądź problemy istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa²¹.

Tak przedstawione pojęcie bezpieczeństwa, stawia przed specjalistami wyzwanie w zakresie polepszenia poczucia bezpieczeństwa pasażerów korzystających z usług danego przewoźnika. Jednakże, nie można myśleć o bezpieczeństwie operacji lotniczych wyłącznie w aspekcie przewozów lotniczych. Zapewnienie bezpieczeństwa na terenie terminalu lotniczego jest równie istotne, jak zagwarantowanie go podróżującym statkiem powietrznym. Dlatego też wszelkie procedury, pomimo czasem negatywnych reakcji pasażerów są uzasadnione zapewnieniem bezpieczeństwa osób korzystających z transportu lotniczego.

¹⁸ A. Krawczyk, M. Bielski, *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, *Bezpieczeństwo Pracy – Nauka i Praktyka* 2010: 04.

¹⁹ E. Cieślak, *Bezpieczeństwo w lotnictwie* [w:] *Materiały z konferencji „Bezpieczeństwo i niezawodność oraz rozwój lotnictwa w regionach”*, t. I, *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, [red.] B. Jancelewicz, Toruń 2009, s. 24.

²⁰ R. Szypra, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego z perspektywy konceptualnego modelu bezpieczeństwa*, w *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, [red.] A. K. Siadkowski, A. Tomasiak, op. cit., s. 10.

²¹ A. Krawczyk, M. Bielski, *Bezpieczeństwo ruchu lotniczego*, *Bezpieczeństwo Pracy – Nauka i Praktyka* 2010: 04

Bezpieczeństwo a terroryzm

Nieodzownym elementem zazębiającym się z punktu widzenia tematyki bezpieczeństwa branży lotniczej jest wskazanie na zagrożenie terroryzmem lotniczym cywilnego. Wspomniany problem wynika z istnienia potencjału terrorystycznego oraz doktryn. Wszelkie zamachy terrorystyczne z użyciem statków powietrznych mogą być również wynikiem sprzecznych interesów dwóch, bądź większej ilości podmiotów²². W literaturze spotkać można się z stwierdzeniem, że celem ataku terrorystycznego jest, oprócz popełnienia przestępstwa, również wywołanie określonego efektu oraz reakcji władz bądź opinii publicznej²³.

Ustalenie definicji terroryzmu lotniczego nie jest proste, istnieje wiele definicji, na które należałoby zwrócić uwagę. Jednakże na cele opracowania przyjęto pojęcie stworzone przez Z. Galickiego, który wskazuje, że terroryzm lotniczy to: „*akty terroryzmu skierowane przeciwko żegludze powietrznej i zagrażające jej bezpieczeństwu*”²⁴. Natomiast, pojęcie terroryzmu zdefiniowane zostało w Nowej Encyklopedii Powszechnej PWN poprzez wskazanie, że jest to „*(...) różnie umotywowane ideologicznie, planowane i zorganizowane działania pojedynczych osób lub grup, skutkujące naruszeniem istniejącego porządku prawnego, podjęte w celu wymuszenia d władz państwowych i społeczeństwa określonych zachowań, często naruszające dobra osób postronnych. Działania te są realizowane z całą bezwzględnością, a pomocą różnych środków, w warunkach specjalnie nadanego im rozgłosu i celowo wytworzonego w społeczeństwie lęku*”²⁵.

Pierwszy akt terrorystyczny w lotnictwie cywilnym nastąpił w 1930 r. Pamiętną datą w historii lotnictwa jest 11 września 2001 r., kiedy to nastąpił zmasowany atak na Stany Zjednoczone Ameryki poprzez porwanie czterech samolotów amerykańskich linii lotniczych. Wydarzenie to okazało się tragiczne w skutkach, życie straciło ok. 3 tys. osób²⁶.

Od wspomnianego wydarzenia nastąpiło wiele prób zamachów terrorystycznych. Jednym z nich był nieudany zamach w samolocie lecącym z Amsterdamu do Detroit w 2009 r. Pomimo próby odpalenia ładunku wybuchowego podczas

²² R. Szpyra, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego z perspektywy konceptualnego modelu bezpieczeństwa*, w *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego* [red.] A.K. Siadkowski, A. Tomasik, op.cit., s. 18.

²³ M. Majczak, *Współczesny terroryzm zagrożeniem dla bezpieczeństwa światowego. Zwalczenie terroryzmu*, s. 6.

²⁴ Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, Wyd. Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1980, s. 34.

²⁵ *Nowa Encyklopedia Powszechna PWN*, t. 5, Warszawa 1997, s. 800.

²⁶ K. Liedel, *Zagrożenie terroryzmem lotniczym w XXI wieku [w:] Reagowanie państwa na zagrożenie terroryzmem lotniczym*, red. A. Glen, Warszawa 2010, s. 34.

lądowania na lotnisku docelowym, nie doszło do eksplozji. Z ekspertyz śledczych wynika, że próba zamachu nie udała się z powodu zbyt małego zapalnika²⁷.

Przytoczone przypadki wskazują na konieczność opracowywania nowych technik wykrywania przestępczości podczas weryfikacji pasażerów przed odlotem statków powietrznych. Pomimo kontroli, osoby podejrzane często znajdują się na pokładach samolotów, przez co stwarzają zagrożenie dla pasażerów. Niestety, nie udało się dotychczas stworzyć rozwiązania idealnego, które pozwoliłoby korzystającym z transportu lotniczego czuć się bezpiecznie w 100%.

Istnieją zabezpieczenia, protokoły, instrukcje, które pomagają zmniejszyć dyskomfort lotu oraz pomóc w identyfikacji osób mogących mieć związki z grupami przestępczymi. Rozwiązania odnoszące się do strategii bezpieczeństwa są wciąż unowocześniane i uzupełniane o dodatkowe zapisy, co wskazuje na mobilizację państw, które podjęły próbę zwalczania terroryzmu na świecie. Działania zabezpieczające, eliminujące bądź redukujące potencjał terrorystyczny podejmowane są przez specjalistyczne organy państwowe, w tym siły zbrojne, różnorodne służby specjalne czy organy dysponujące możliwościami różnych oddziaływań tj. finansowych, gospodarczych czy kulturowych²⁸.

Podsumowanie

Aspekt bezpieczeństwa operacji lotniczych jest elementem badań naukowców na całym świecie. Powyższe uwarunkowane jest odsetkiem szkód, jakie może wywołać katastrofa lotnicza, zarówno dla przewoźnika jak i dla osób trzecich. Wszelkie regulacje są poparte konsultacjami pomiędzy poszczególnymi wyspecjalizowanymi organami. Dzięki aktywnej postawie organizacji i instytucji lotniczych, prawodawstwo w przedmiotowym zakresie jest rozbudowane, a poziom uregulowań charakteryzuje się szczegółowością oraz wysokim poziomem fachowości.

Wydawałoby się, że wszelkie elementy odnoszące się do aktów bezprawnej ingerencji, kwestii procedury podczas odpraw, przewozu bagażu i innych aspektów są już uregulowane. Jednakże, nie można zapominać ciągłym rozwoju technologii, czego konsekwencją są nowe rozwiązania terrorystów, którzy często jako półśrodek do uzyskania określonego celu. Dlatego też, ciągłe obserwacje w obrębie interesu-

²⁷ Dostępne w sieci WWW pod adresem: <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Za-nieudanym-zamachem-terrorystycznym-stala-Al-Kaida,wid,11807655,wiadomosc.html?ticaid=110889#czytajdalej/> 4.05.2013r.

²⁸ R. Szypra, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego z perspektywy konceptualnego modelu bezpieczeństwa*, w *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, [red.] A.K. Siadkowski, A. Tomasiak, op. cit., s. 19.

jących kwestii zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych w dobie współczesnego świata, jest niezbędne do zapewnienia stabilności usług lotniczych.

SAFETY OF AIR OPERATIONS IN THE PRESENT WORLD

Key words: safety, flight operations, terrorism

Summary

The article is aimed at presenting some fundamental issues related to the safety of air operations. The author carries out an analysis of the legislation related to the issue of air terrorism that are essential to the proper functioning of the airline industry.