

**Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego
„Apeiron” w Krakowie**

we współpracy z

**Kołem Naukowym Systemów Bezpieczeństwa WSBPI
„Apeiron” w Krakowie**

SECURITY, ECONOMY & LAW

SEL



Redakcja

Janusz Gierszewski
Paweł Pajorski

Nr 2/2020 (XXVII)
Kraków
lipiec–grudzień 2020

REDAKTORZY TOMU ■ EDITORIAL COMMITTEE

dr hab. Janusz Gierszewski, prof. AP, Poland

dr inż. Paweł Pajorski, Poland

REDAKCJA I KOREKTA ■ COPYEDITING AND PROOFREADING

Ewelina Brodziak (język polski)

Agnieszka Górską (język angielski)

SKŁAD ■ TYPESETTING

Ewelina Brodziak

Copyright © by Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego

i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2020

Koło Naukowe Systemów Bezpieczeństwa WSBPI „Apeiron” w Krakowie

Czasopismo jest półrocznikiem ■ The journal is a half-yearly

ISSN 2353-0669

Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron”

w Krakowie, ul. Krupnicza 3, 31-123 Kraków

tel. (12) 422 30 68; fax. (12) 421 67 25

e-mail: science3@apeiron.edu.pl

www.www.security-economy-law.pl

Wersja elektroniczna czasopisma jest wersją podstawową

Electronic version constitutes a primary version of the journal

PÓŁROCZNIK „SECURITY, ECONOMY & LAW” JEST INDEKSOWANY W BAZACH ■

THE JOURNAL IS INDEXED IN THE FOLLOWING DATABASES:

INDEX  COPERNICUS
INTERNATIONAL

ICV 79,51 points

 **BazHum**

 **CEJSH**

Central and
Eastern European
Online Library 

RADA NAUKOWA

SCIENTIFIC BOARD

Nevena Atanasova-Krasteva, LtCol Assoc. Prof. Ph.D., **Vasil Levski National Military University**, Bulgaria

Gerhard Banse, Prof. Ph.D., **Karlsruhe Institute of Technology**, Germany

Ghita Barsan, BG. Prof. Eng. Ph.D., “**Nicolae Bălcescu**” **Land Forces Academy**, Romania

Jozef Blazek, Prof. Ph.D., **University of Security Management in Košice**, Slovakia

Ing. Peter Havaj, Ph.D., **University of Security Management in Košice**, Slovakia

Wojciech M. Hrynicky, Ph.D., **University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow**, Poland

Ralph R. Johnson., M.A., **United States Foreign Service, U.S. Department of State**, The United States of America

Rastislav Kazanský, Assoc. Prof. PhDr. Ph.D., **Matej Bel University**, Slovakia

Branislav Kovacik Ph.D. Doc. PhDr., **Matej Bel University**, Slovakia

Zbigniew Kuźniar, Ph.D., **General Tadeusz Kościuszko Military University of Land Forces in Wroclaw**, Poland

Marián Mesároš, dr. h.c. prof. Ing. DrSc. MBA LL.M., **University of Security Management in Košice**, Slovakia

Juliusz Piwowarski, Assoc. Prof. Ph.D., **University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow**, Poland

Tadeusz Ratusiński, Ph.D., **Pedagogical University of Cracow**, Poland

Urszula Soler, Ph.D., **The John Paul II Catholic University of Lublin**, Poland

Rastislav Sopilnyk, Prof., **Lviv University of Business and Law**, Ukraine

Jolanta Wąs-Gubała, Assoc. Prof. Ph.D., **Prof. Dr Jan Sehn Institute of Forensic Research in Cracow**, Poland

RECENZENCI
BOARD OF REVIEWERS

Prof. Vania Banabakova, Ph.D. (Bulgaria)
Wojciech Czajkowski, Ph.D. (Poland)
Agnieszka Filipek, Ph.D. (Poland)
Krzysztof Kaganek, Ph.D. (Poland)
Zbigniew Kuźniar, Ph.D. (Poland)
Prof. Ing. Pavel Nečas, Ph.D. MBA (Slovakia)
Prof. Jerzy Ochmann, Ph.D. (Poland)
Assoc. Prof. Juliusz Piwowarski, Ph.D. (Poland)
Prof. JUDr. Ing. Viktor Porada, DrSc., dr h. c. mult. (Czech Republic)
Doc. ing. Jozef Sabol, DrSc. (Czech Republic)
Zhanna Semchuk, Ph.D. (Ukraine)
Prof. Lyubomyr Sopilnyk, Ph.D. (Ukraine)
Rostyslav Sopylnik, Ph.D. (Ukraine)
Prof. Svilen Stefanov, Ph.D. (Bulgaria)
Doc. Ing. Jozef Stieranka, Ph.D. (Slovakia)
Krzysztof Tomaszycycki, Ph.D. (Poland)
Doc. Inga Uriadnikowa, Ph.D. (Ukraine)
Doc. Vasyl Zaplatynskyi, Ph.D. (Ukraine)

REDAKTORZY TEMATYCZNI
SUBJECT EDITORS

1. Security and Uniformed Services:

Assist. Prof. Kuba Jałoszyński, Ph.D. (Poland)
Doc. Štefan Kočan, Ph.D. (Slovakia)
Prof. Antoni Olak, Ph.D. (Poland)
Assoc. Prof. Juliusz Piwowarski, Ph.D. (Poland)

2. Economics:

Paweł Dziekański, Ph.D. (Poland)

3. Law:

Prof. Yuriy Boshytskyi, (Ukraine)
Wojciech M. Hrynicky, Ph.D., (Poland)
prof. JUDr. Ing. Viktor Porada, DrSc., dr h. c. mult. (Czech Republic)
Doc. JUDr. Karel Schelle, CSc., (Czech Republic)

4. Mathematical Aspects of Security Culture:

Ing. Tadeusz Ratusiński, Ph.D. (Poland)

5. Medical and Kinesiological Aspects of Security Culture:

Assoc. Prof. Tadeusz Ambroży, Ph.D. (Poland)
Assoc. Prof. Dariusz Mucha, Ph.D. (Poland)
Dorota Szczablowska, Ph.D. (Poland)

SMALL SCALE COMPARTMENT FIRE – GEOMETRY OF SPACE

JANA MÜLLEROVÁ*
MAROŠ KRAJČÍR**

ABSTRACT

Knowledge of the burning processes and factors that affect them is necessary to successfully determine the causes of a fire. The various and complex phenomena accompanying combustion, in particular the features of combustion that come into play during fires, are in many cases the subject of research and discussion. Conflicts most often arise between an investigator and a technical expert during the evaluation of the versions of a fire outbreak and the possible causes of a fire. Expert opinions affect the final result of the investigation. The expert is the one who must take into account the peculiarities of the combustion which serves as the basis for the formulation of the expertise during the investigation. Deep knowledge of the conditions for the occurrence of fire, of the fire's basic properties, of fire-related technical characteristics of materials as well as of factors influencing the character of the fire are essential in the process of determining the causes of fires. Investigators, experts and fire fighters face these facts.

* Prof. Jana Müllerová, Ph.D, Academy of the Police Force in Bratislava, Slovakia; correspondence address: Sklabinská 1, 835 17 Bratislava 35, Slovakia; email: jana.mullerova@akademiapz.sk

** Maroš Krajčír, Ph.D., Academy of the Police Force in Bratislava, Slovakia

KEYWORDS

burning processes, causes of a fire, combustion, compartment fire, fire-related characteristics of materials

INTRODUCTION

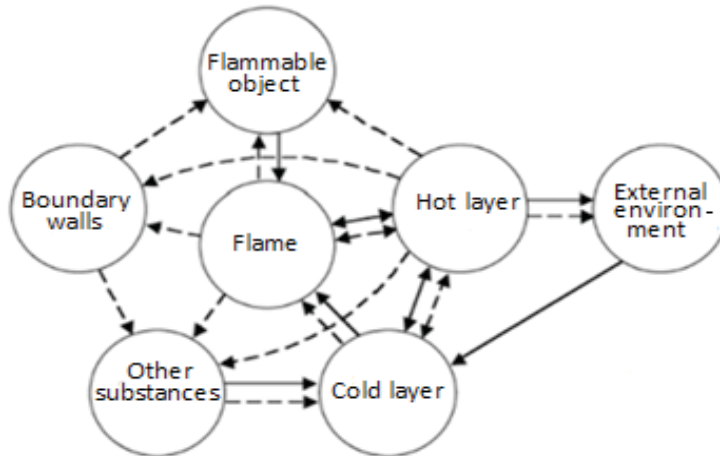
The course of a fire is influenced by various factors and just as the course of a fire in an enclosed space differs from the course of a fire in an open space, so do the factors that influence the course, rise or fall of temperature. Fire development is a term by which the gradual growth and the development of fire is meant. As part of the overall development of the fire, the temperature during the fire is also affected. One can therefore assume that the parameters that affect the development of internal fire also have a direct effect on the development of temperatures. The authors will therefore base on the factors that influence the development of a fire. Five basic factors affect the development of internal fire and, consequently, temperature. These are:

- initiation source,
- fuel,
- ventilation openings,
- space determining material,
- geometry of space.

The development of a fire is thus influenced primarily by the amount of combustible material and its arrangement in the room affected by the fire. The mutual interactions of these factors are schematically shown in Figure 1.¹ Oxygen supply is another decisive factor: if the space where combustion begins is closed, the intensity of combustion will gradually decrease, which means that the temperature of the smoke layer in this space decreases.

¹ B. Karlsson, J.G. Quintiere, *Enclosure fire Dynamics*, London 1999, p. 45.

FIGURE 1. SCHEME OF INTERACTIONS BETWEEN INDIVIDUAL FACTORS OF FIRE DEVELOPMENT



Source: B. Karlsson, J.G. Quintiere, *Enclosure fire Dynamics*, London 1999.

Fire is a physic-chemical phenomenon which has an interactive nature. The fire does not only depend on the fire load but also on the dimensions and geometry of the building, and on the degree of insulation and ventilation conditions. This paper takes a closer look at one of the abovementioned factors related to the geometry of space.

GEOMETRY OF SPACE

The hot layer of smoke and the upper boundary surfaces of the enclosure radiate towards the burning fuel and thus increase the rate of increase of the fire. Other flammable objects in the room are also heated. The temperature and thickness of the hot layer and the temperature of the upper boundary surface have a significant effect on the growth of the fire. Burning fuel in a small room will cause relatively high temperatures and a rapid increase in fire. In large spaces, identical burning fuel will cause lower gas temperatures and less smoke, less fuel feedback, and slower fire growth. The fire entrains cold air as the mixture of flue gases and air moves up to the ceiling. The amount of cold air entrained depends on the distance between the fuel source and the interface of the hot layer. In an enclosed space with a high ceiling, it causes relatively low gas temperatures. The smaller area the faster process of filling space with smoke. With a low ceiling, the heat transfer

to the fuel is greater and the flames can reach the ceiling and spread horizontally, which can result in a significant increase in feedback to the fuel and other combustibles, with a consequent rapid increase in fire. In areas with a high ceiling and a large area, the flames can reach the ceiling and the feedback to the fuel is low. Rather, the growth of fire occurs by direct radiation from the flame to nearby objects. In areas with a large area but low ceiling height, the return flow from the hot layer and the flame can be very intense near the fire.

As one observes either real or experimental fires in an enclosed space, one can divide their course into four characteristic time periods, which are often discussed in terms of temperatures within the space. If there is no attempt to control the fire, the temperature tends to fluctuate over time. Characteristic time periods are:

- initiation,
- combustion,
- fully developed fire,
- decay.

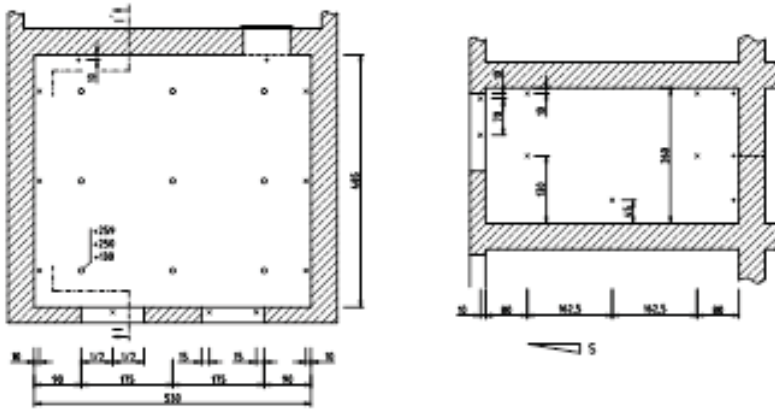
It is important to detect the interdependence between particular periods and time differences of selected observable fire indicators in the form of correlations depending on different fire loads and fuel type.

APPLICATION OF THE REDUCTION METHOD TO THE GEOMETRY OF SPACE

The method of reduction was applied to the object (prototype) presented by the Research Institute of Civil Engineering in Prague in 1981 within the research program Fire Spread Outside the Section. In the authors' research², it is a building built at the seat of the Research Institute of Civil Engineering in Veselí nad Lužnicí. The building is made of brick masonry with a ceiling of steel beams and special bricks. The wall thickness is 0.45 meters, while the internal dimensions are 5.3 meters (width), 4.85 meters (length) and 2.6 meters (height). Also, two openings are symmetrically placed on the front wall to replace the windows with adjustable dimensions. Figure 2 shows the dimensions of the experimental object as well as the location of the thermocouples that were used to measure the internal temperatures. They are shown in blueprint view (left) and side section (right).

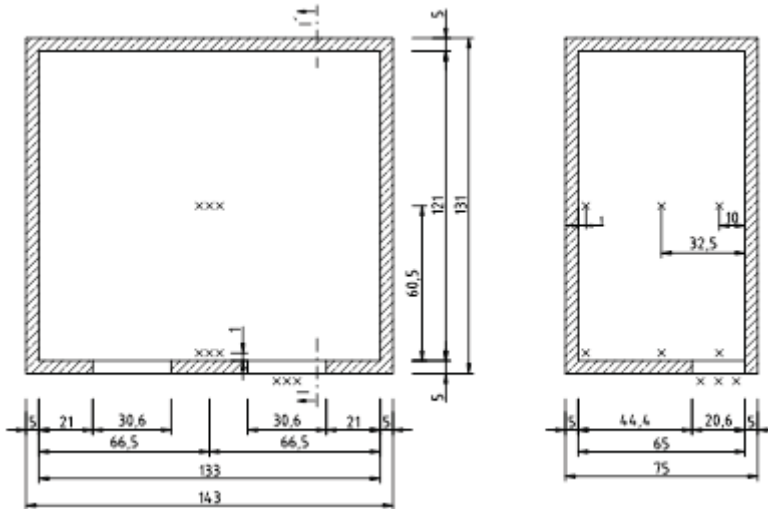
² V. Reichel, *Stanovení požadavků na stavební konstrukce z hlediska požární bezpečnosti*, [in:] *Svaz požární ochrany ČSSR*, Praha 1981, p. 27.

FIGURE 2. FLOOR PLAN AND SECTION OF THE SELECTED OBJECT (PROTOTYPE)



Source: own elaboration.

FIGURE 3. FLOOR PLAN AND SECTION OF A SCALE MODEL



Source: own elaboration.

The dimensions of the selected object (prototype) were reduced geometrically to $\frac{1}{4}$ from the full range of Figure 3. The material design of the walls included the selection of suitable insulation materials with properties that

would be identical to full-scale brick walls. A detailed quantification of the individual characteristics is given in Table 1.³

The prototype (full-scale) brick walls should be replaced by an equivalent on a reduced scale $\frac{1}{4}$, which corresponds to 5 cm thick mineral wool with plasterboard 1.25 cm. The theory of modelling in small-scale for the fire test purposes is explained by Perricone,⁴ Holborn⁵ and Heskestad⁶, in detail.

TABLE 1. THERMAL AND TECHNICAL CHARACTERISTICS OF MATERIALS IN PROTOTYPE AND MODEL

Reduction parameter	Material	κ (W/m °C)	ρ (kg/m³)	c (kJ/kg°C)	δ (m)
s^1	Bricks	0,83	1700	0,92	0,45
$s^{1/4}$	Mineral wool	0,064	60	0,88	0,43

Source: P.S. Veloo, *Scale modeling of the transient behavior of heat flux in enclosure fires*, College Park, MD 2006.

The integrity of the model is ensured by a metal structure with dimensions of $143 \times 131 \times 75$ cm, which is shown in Figure 4. The construction is relatively simple and therefore will not significantly affect the thermal insulation properties of the model. The construction is made of steel L-profile $30 \times 30 \times 2$ mm.

³ P.S. Veloo, *Scale modeling of the transient behavior of heat flux in enclosure fires*, College Park, MD 2006, p. 127.

⁴ J.A. Perricone, *Scale Modeling of the Transient Behavior of Wood Crib Fires in Enclosures*, Maryland 2005, p. 87.

⁵ P.G. Holborn, S.R. Bishop, *Experimental and theoretical models of flashover*, "Fire Safety Journal" 1993, vol. 21, no. 3, p. 262.

⁶ G. Heskestad, *Modelling of enclosure fires*, "Combustion Institute Symposium on Combustion" 1973, no. 14, <http://libgen.org/scimag/?s=Modeling+of+enclosure+fires.+&journalid=&v=&i=&p=&redirect=1> (accessed: 10.11.2019), p. 1025.

FIGURE 4. STEEL CONSTRUCTION OF THE SUPPORTING FRAME OF THE SCALE MODEL

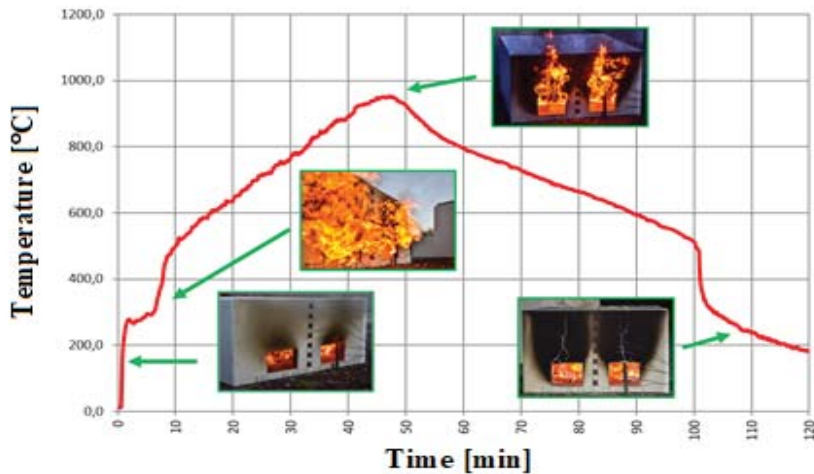


Source: authors.

EXPERIMENT RESULTS

The construction of the small-scale model with the plasterboard walls simulates the room or office within the building built by bricks. After that the wood cribs are placed inside with wooden wool and a number of temperature sensors. There are two openings to simulate the door and windows. The measurement started at the moment of the fire initiation. The temperatures were measured, the pictures on the figure (Figure 5) indicate the fire flow.⁷ Figure 5 shows the fire curve of a scale model, which was aimed at burning a material consisting mainly of wood with a fire load of 30 kg/m². These conditions are characteristic of office space. This test can be understood as a simulation of an office fire.

⁷ J. Mullerova, M. Krajcir, *Effect of fuel source on enclosure fire parameters. International Multidisciplinary Scientific GeoConference Surveying Geology and Mining Ecology Management, SGEM 2018 (18)*, Albena 2018, p. 327.

FIGURE 5. FIRE TEMPERATURE CURVE WITH A FIRE LOAD 30 kg/m^2 

Source: own elaboration.

Each office can have a different geometry of space and a different arrangement of equipment, for which reason the course of fire may be diverse. As mentioned, the properties of an interior are influenced by many factors such as the amount of material, the geometry of the space, the number and size of openings, the properties of the structure and the like. It is possible to state that the temperature curve of one fire will not be equivalent to another fire, but they will both fit a similar trend.

CONCLUSION

The material by which the surface of the enclosure is covered can significantly affect the temperature of the hot gases and thus also the heat flow into the burning fuel and other flammable objects. Energy-saving materials such as mineral wool limit the amount of heat flow on the surface so that hot gases retain most of their energy. At the same time, it is necessary to take into account the very interaction of fire with the structure, the materials from which it is made, as well as the materials located in the given environment. The results of examining the regularities of fires on a reduced scale may increase the knowledge of researchers, investigators and professional fire protection engineers. Models on a reduced scale have a great but insufficiently used potential for obtaining input data in modern computer programs that simulate fires in full.

REFERENCES

- Heskestad G., *Modelling of enclosure fires*, “Combustion Institute Symposium on Combustion” 1973, no. 14, pp. 1021–1030, <http://libgen.org/scimag/?s=Modeling+of+enclosure+fires.+&journalid=&v=&i=&p=&redirect=1> (accessed: 10.11.2019).
- Holborn P.G., Bishop S.R., *Experimental and theoretical models of flashover*, “Fire Safety Journal” 1993, vol. 21, no. 3, pp. 257–266.
- Karlsson B., Quintiere J.G., *Enclosure fire Dynamics*, London 1999.
- Mullerova J., Krajcir M., *Effect of fuel source on enclosure fire parameters. International Multidisciplinary Scientific GeoConference Surveying Geology and Mining Ecology Management, SGEM 2018 (18)*, Albena 2018, pp. 325–330.
- Perricone J.A., *Scale Modeling of the Transient Behavior of Wood Crib Fires in Enclosures*, Maryland 2005.
- Reichel V., *Stanovení požadavků na stavební konstrukce z hlediska požární bezpečnosti*, [in:] *Svaz požární ochrany ČSSR*, Praha 1981.
- Veloo P.S., *Scale modeling of the transient behavior of heat flux in enclosure fires*, College Park, MD 2006.

CITE THIS ARTICLE AS:

J. Müllerová, M. Krajčír, *Small scale compartment fire – geometry of space*, „Security, Economy & Law” 2/2020 (XXVII), s. 5–13, DOI: 10.24356/SEL/27/1.

Licence: This article is available in Open Access, under the terms of the Creative Commons License Attribution 4.0 International (CC BY 4.0; for details please see <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the author and source are properly credited. Copyright © 2020 University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow

TERRORYZM A BEZPIECZEŃSTWO W TURYSTYCE

TERRORISM AND SECURITY OF TOURISM

NATALIA CZOP*

ABSTRACT

The paper describes the impact of terrorism on tourism safety and the activities aimed at the prevention of attacks in which tourists might be harmed. The paper's purpose is to indicate the main threats related to tourist travels and to discuss practices and regulations regarding terrorism that operate both in Poland and in the whole European Union. The research method used here is critical analysis of literature. First, terrorism is described as a factor delimiting tourist activity, and places are indicated that are most endangered by attacks in the contemporary reality. Examples of 21st century terrorist attacks related to tourism are also given. Then, activities undertaken to protect Polish tourists are discussed, as well as the services responsible for their safety abroad. Finally, topics related to fight with terrorism in the European Union are discussed; the level of terrorism threat is relatively low there. The entire consideration has indicated that tourism security applies to all stages of a journey, including planning, and it requires both appropriate political and system solutions, and the prudence on the part of tourists.

* Lic. Natalia Czop, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie; correspondence address: Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Krupnicza 3, 31-123 Kraków, Poland

KEYWORDS

tourism, tourism security, terrorism

ABSTRAKT

Artykuł opisuje wpływ terroryzmu na bezpieczeństwo w turystyce oraz działania mające na celu zapobieganie atakom, w których mogliby ucierpieć turyści. Celem jest wskazanie głównych zagrożeń związanych z wyjazdami turystycznymi oraz omówienie praktyk i regulacji odnoszących się do terroryzmu, funkcjonujących zarówno w Polsce, jak i w całej Unii Europejskiej. Zastosowaną metodą badawczą jest krytyczna analiza literatury. Najpierw opisano terroryzm jako czynnik ograniczający ruch turystyczny oraz wskazano miejsca najbardziej narażone na ataki w obecnej rzeczywistości. Podano również przykłady zamachów terrorystycznych związanych z turystyką, które miały miejsce w XXI wieku. Następnie omówiono pokrótce działania służące ochronie polskich turystów oraz wskazano służby odpowiedzialne za ich bezpieczeństwo za granicą. Na zakończenie omówiono zagadnienia związane ze zwalczaniem terroryzmu w Unii Europejskiej, w której stopień zagrożenia terroryzmem jest stosunkowo niski. Rozważania wykazały, że bezpieczeństwo ruchu turystycznego odnosi się do wszystkich etapów podróży, w tym do momentu planowania wyjazdu, i wymaga zarówno rozwiązań politycznych, systemowych, jak i rozważań ze strony turystów.

SŁOWA KLUCZOWE

turystyka, bezpieczeństwo w turystyce, terroryzm

WSTĘP

Sektor turystyczny jest bardzo wrażliwy na różnego rodzaju napięcia, konflikty zbrojne, akty terroryzmu czy też inne przejawy agresji, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo osoby podróżującej. Daje to terrorystom szerokie pole do działania. Strach przed terroryzmem bowiem nie tylko ogranicza ruch turystyczny, ale również może mieć dotkliwe konsekwencje ekonomiczne. Biorąc pod uwagę, że gospodarki wielu krajów w dużym stopniu opierają się na dochodach z turystyki, może w nich nastąpić obniżenie tych dochodów oraz poziomu zatrudnienia mieszkańców w państwach dotkniętych terroryzmem. To z kolei może się wiązać z koniecznością zwiększenia wydatków na promocję oraz ze wzrostem kosztów odbudowy i renowacji

obiektów, a także nakładów na bezpieczeństwo¹ i służby takie jak policja turystyczna czy konwoje grup turystycznych.

Celem artykułu² jest wskazanie głównych zagrożeń związanych z wyjazdami turystycznymi oraz przykładów działań zmierzających do ochrony turystów przed atakami terrorystycznymi ze szczególnym uwzględnieniem Unii Europejskiej, a także omówienie, w jaki sposób Polska chroni swoich obywateli wybierających się za granicę. Zastosowaną metodą badawczą jest krytyczna analiza literatury.

TERRORYZM JAKO CZYNNIK OGRANICZAJĄCY RUCH TURYSTYCZNY

Terroryzm jest pojęciem, które posiada szereg definicji. Na potrzeby artykułu autorka posłuży się propozycją Kuby Jałoszyńskiego, który podaje, że jest to „planowana, zorganizowana i zazwyczaj uzasadniona ideologicznie działalność osób lub grup mająca na celu wymuszenie od władz państwowych, społeczeństwa lub poszczególnych osób określonych świadczeń, zachowań lub postaw, a realizowana w przestępczych formach, obliczona na wywołanie szerokiego rozgłosu”³. Do przejawów terroryzmu, którymi najbardziej zagrożeni są turyści, zalicza się zamachy bombowe, ataki samobójcze, zabójstwa z użyciem broni oraz porwania, zarówno osób, jak i środków transportu, głównie lotniczego⁴.

Zagrożenie to z kolei wysokie prawdopodobieństwo naruszenia lub całkowitej utraty cenionej przez podmiot bezpieczeństwa wartości⁵. Można przyjąć, że przyczyną poczucia zagrożenia dla jednostki ludzkiej są dwa źródła: drugi człowiek i natura. Wobec natury człowiek jest bezradny, natomiast agresję człowieka wobec człowieka rodzi przede wszystkim nienawiść i chęć zysku czy osiągnięcia własnych celów⁶. Turystyka jako branża wspierana

¹ I. Kapera, *Terroryzm a turystyka w krajach arabskich na przykładzie Egiptu*, [w:] *Bezpieczeństwo w turystyce. Wybrane zagadnienia*, S. Sacha (red.), Kraków 2009, s. 20.

² Artykuł jest skróconą i opracowaną wersją pracy licencjackiej autorki pt. *Terroryzm a bezpieczeństwo w turystyce*, napisanej pod kierunkiem dra inż. Pawła Pajorskiego na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2020.

³ K. Jałoszyński, *Organy administracji rządowej wobec zagrożeń terrorystycznych. Policja w walce i przeciwdziałaniu terroryzmowi*, Bielsko-Biała 2009, s. 8.

⁴ M. Marczak, *Wpływ terroryzmu na rozwój turystyki międzynarodowej*, „Zeszyty Naukowe” 2012, nr 738: *Ekonomiczne problemy turystyki*, nr 4 (20), s. 91.

⁵ J. Piwowski, *Nauki o bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*, Kraków 2016, s. 42.

⁶ W. Pokruszyński, J. Piwowski, *Bezpieczeństwo. Teoria i praktyka*, Kraków 2019, s. 60.

przez państwo jest silnie związana z rządem tego kraju, stąd zainteresowanie terrorystów popularnymi ośrodkami wypoczynkowymi, miejscami wydarzeń kulturowych czy sportowych oraz ważnymi uroczystościami przyciągającymi zarówno turystów, jak i miejscową ludność. Atak w miejscu turystycznym zapewnia rozgłos i daje szerokie pole do wysuwania żądań na tle politycznym, dlatego terroryzm jest poważnym zagrożeniem dla współczesnej branży turystycznej.

Konflikty zbrojne i terroryzm należą do grupy czynników mających wpływ na ograniczenie lub regresję ruchu turystycznego. Turyści rezygnują lub zmieniają miejsce podróży na takie, z którym wiąże się mniejsze ryzyko ataków terrorystycznych, lub podróżują po kraju ojczystym, ocenianym jako mniej narażony na zagrożenie terroryzmem⁷. Kraje zagrożone terroryzmem, aby przetrwać na rynku turystycznym i pozostać atrakcyjną dla turystów destynacją, muszą oferować niższe ceny świadczonych usług.

Badacze Pizam i Fleischer⁸ stwierdzili, że gdy w jakimś miejscu dojdzie do aktu terroryzmu, ale nie będzie on powtarzany, przemysł turystyczny może odzyskać klientów w okresie od sześciu do dwunastu miesięcy od zdarzenia. Udowodniono, że wpływ zdarzenia terrorystycznego na zachowania turystyczne zależy od trzech wymiarów: kulturowego, osobistego oraz unikania ryzyka⁹. Ludzie samodzielnie oceniają ryzyko podczas podejmowania decyzji o wyjeździe, ponadto istotną rolę przy wyborze danej destynacji odgrywa sfera emocjonalna człowieka, a także dotychczasowe doświadczenia turystyczne – im są one większe, tym mniejsze jest postrzeganie ryzyka¹⁰. Bardziej doświadczeni turyści mają na celu zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu, a mniej doświadczeni turyści wykazują więcej troski o podstawową potrzebę, jaką jest bezpieczeństwo¹¹.

MIEJSCA NAJBARDZIEJ NARAŻONE NA ATAKI TERRORYSTYCZNE
Zasadniczo wyodrębnia się cztery drogi oddziaływania ataków terrorystycznych na branżę turystyczną¹²:

⁷ S. Tanaś, *Znaczenie ludobójstwa i terroru w turystyce poznawczej*, „Turyzm” 2013, nr 23 (1), s. 7.

⁸ R.E. Bernacka, B. Sawicki, A.K. Mazurek-Kusiak, *Terroryzm a turystyka w opinii uczestników ruchu turystycznego oraz wybrane cechy osobowości*, „Roczniki Naukowe Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego i Turystyki w Białymstoku” 2015, nr 2 (12), s. 57.

⁹ Ibidem, s. 58.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem, s. 59.

¹² Ibidem, s. 57.

- turyści są celem ataków w docelowym miejscu wypoczynku;
- turyści są celem ataków w strefie tranzytowej między miejscem zamieszkania a miejscem wypoczynku, np. na lotniskach lub w samolotach;
- turyści nie są bezpośrednim celem, ale przypadkowo stają się ofiarami ataków;
- turyści nie są ofiarami ataków, ale rozgłos towarzyszący danemu atakowi praktycznie wstrzymuje ruch turystyczny do miejsca, w którym do niego doszło.

RYC. 1. POZIOM ZAGROŻENIA TERRORYZMEM W KRAJACH EUROPEJSKICH (STAN NA 2018 ROK)



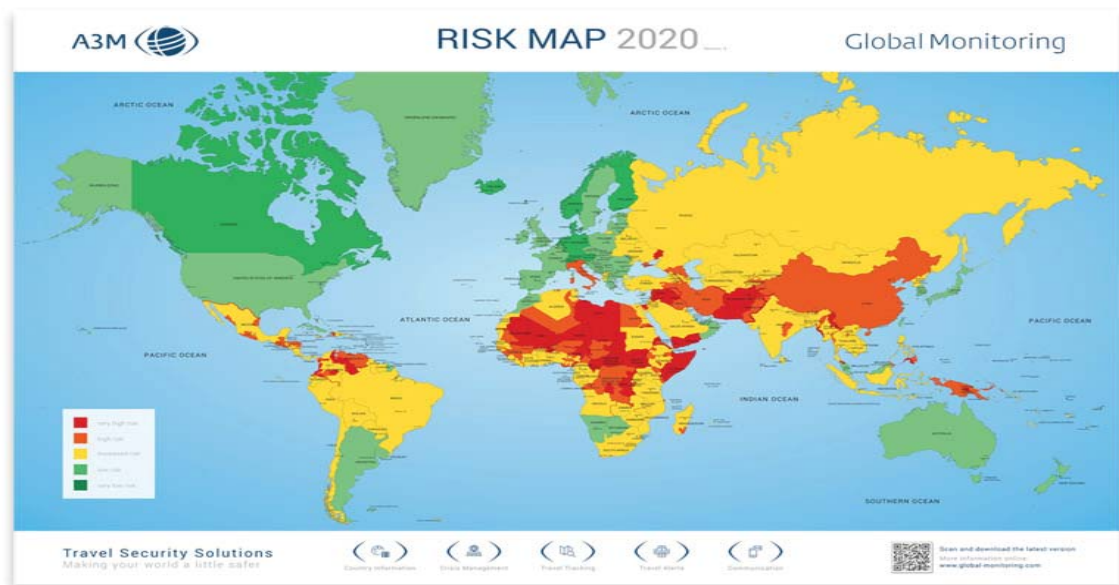
Źródło: H. Mallinson, *Is your 2018 summer holiday safe? Most dangerous destinations in Europe mapped*, „Express.co.uk”, 11.06.2018, <https://www.express.co.uk/travel/articles/971531/safe-holiday-summer-2018-europe-terrorism-fco-travel-advice> (dostęp: 10.04.2020). (Image: Getty Images)

Przedstawiona powyżej mapa obrazuje poziom zagrożenia terroryzmem w krajach europejskich (stan na 2018 rok). Państwa zagrożone najbardziej oznaczone są kolorem czerwonym, średnio – pomarańczowym, a najmniej – zielonym.

Według mapy krajami najbardziej narażonymi na ataki terrorystyczne są: Belgia, Francja, Niemcy, Rosja, Turcja i Wielka Brytania. Pozytywnym zjawiskiem jest fakt, że najwięcej krajów – wśród nich Polskę – wskazano jako odznaczające się stosunkowo niskim poziomem zagrożenia.

W porównaniu ze światową mapą ryzyka (ryc. 2), zaktualizowaną 13 marca 2020 roku¹³, Europa jest bezpiecznym kontynentem, o niskim stopniu zagrożenia terroryzmem.

RYC. 2. MAPA ŚWIATOWEGO RYZYKA



Legenda: kolor czerwony – bardzo wysokie ryzyko, kolor pomarańczowy – wysokie ryzyko, kolor żółty – zwiększone ryzyko, kolor jasnozielony – niskie ryzyko, kolor ciemnozielony – bardzo niskie ryzyko

Źródło: *Risk Map 2020*, „Global Monitoring”, 13.03.2020 [ostatnia aktualizacja], <https://www.global-monitoring.com/en/risk-map> (dostęp: 10.04.2020).

¹³ Stan na grudzień 2020 (przyj. red.).

Dla porównania: do krajów o bardzo niskim stopniu ryzyka (kolor ciemnozielony) można podróżować bez ograniczeń. Przestępstwa przeciwko obcokrajowcom są rzadkie i nie ma szczególnego ryzyka związanego z zagrożeniami naturalnymi lub zdrowotnymi. Siły bezpieczeństwa i służby ratownicze są łatwo dostępne, a w obszarach transportu i infrastruktury utrzymywane są wysokie standardy. Organizacje terrorystyczne mogą działać w tym kraju, ale maksymalnie w ograniczonym zakresie, dlatego poziom zagrożenia terroryzmem jest niewielki. Gwałtowne protesty są stosunkowo rzadkie. Natomiast w krajach o bardzo wysokim stopniu ryzyka (kolor czerwony) turyści powinni spodziewać się znacznych ograniczeń podczas podróży, a nawet tego, że może się ona okazać niemożliwa. Wyprawy do tych obszarów są zasadniczo odradzane, gdyż np. mogą tam występować konflikty zbrojne lub aktywnie działać organizacje terrorystyczne czy przestępcze, a rząd ma zazwyczaj niewielką kontrolę nad sytuacją w kraju. Siły bezpieczeństwa i służby ratownicze są rzadko dostępne lub nie ma ich wcale.

WYBRANE ZAMACHY TERRORYSTYCZNE ZWIĄZANE Z TURYSTYKĄ

W przeszłości turyści bywali ofiarami ataków terrorystycznych na całym świecie, jednak zazwyczaj tłumaczono to tym, że po prostu znajdowali się w niewłaściwym miejscu o niewłaściwym czasie. W ostatnich latach grupy podróżnych stały się jednak celem zaplanowanych działań terrorystycznych, zwłaszcza w krajach słabo rozwiniętych gospodarczo, w których niechęć do turystów jest wyjątkowo widoczna ze względu na wyraźne różnice społeczne lub z uwagi na niestosowanie się przez nich do norm i obyczajów społecznych oraz religijnych panujących w odwiedzanym kraju¹⁴. Lista ataków wymierzonych w turystów jest długa, dlatego postanowiono skupić się tylko na wybranych zamachach z ostatnich lat (z XXI wieku).

Przykładem jest atak terrorystyczny z 18 marca 2015 roku na muzeum mozaik Bardo znajdujące się w tunezyjskim Tunisie. Zginęło wtedy 20 zagranicznych turystów, w tym dwóch obywateli Polski. Inny przypadek miał miejsce trzy lata wcześniej w bułgarskim kurorcie Burgas 18 lipca 2012 roku. Zamachowiec samobójca zdetonował bombę w pobliżu autobusu z izraelskimi turystami. Zginęło sześciu Izraelczyków i bułgarski kierowca autobusu. 28 kwietnia 2011 roku w zamachu bombowym w centrum Marrakeszu w Maroku zginęło 17 osób, w tym ośmiu Francuzów. Serie zamachów

¹⁴ M. Marczak, *Wpływ terroryzmu...*, op. cit., s. 90.

z 26–29 listopada 2008 roku, mające miejsce w Bombaju, pochłonęły ponad 160 ofiar, w tym wielu cudzoziemców. Celem zamachowców padły dworzec kolejowy, centrum żydowskie, kawiarnia, a także popularne hotele. 1 października 2005 roku w serii zamachów bombowych na popularnej wśród turystów indonezyjskiej wyspie Bali zginęło 26 osób, w tym obywatele Australii i Japonii. Zamachów dokonano na kilka dni przed trzecią rocznicą zamachów terrorystycznych na Bali, w których śmierć poniosło ponad 200 osób. Tego samego roku w dniu 23 lipca w trzech zamachach bombowych w egipskim kurorcie Szarm el-Szejk zginęło ponad 80 osób. Większość ofiar to Egipcjanie, ale wśród zabitych byli Brytyjczycy, Niemcy, Włosi, Czesi i inni turyści. 7 października 2004 roku w serii ataków na hotel Hilton w Tabie i dwóch sąsiednich kurortach na granicy Egiptu z Izraelem, na półwyspie Synaj, zginęły 34 osoby, w tym turyści z Izraela i Włoch. Co najmniej 40 ofiar pochłonęły wydarzenia z dnia 16 maja 2003 roku, kiedy to dokonano serii zamachów terrorystycznych w Casablance w Maroku, a jednym z celów była hiszpańska restauracja. Śmierć ponieśli między innymi turyści z Francji, Hiszpanii i Włoch.

Najbardziej krwawy okazał się rok 2002, ponieważ wtedy miały miejsce aż trzy ataki skierowane w turystów. 11 kwietnia 2002 roku cysterna z gazem eksplodowała w pobliżu starożytnej synagogi na tunezyjskiej wyspie Dżerba. Zginęło 21 osób, w tym 14 niemieckich turystów i dwóch Francuzów. 12 października 2002 roku w dwóch klubach nocnych w popularnym wśród turystów kurorcie Kuta na południu indonezyjskiej wyspy Bali zamachowcy z działającej w Azji Południowej organizacji Dżimah Islamija zdetonowali bomby. Wśród 202 ofiar śmiertelnych z ponad 20 krajów była polska dziennikarka Beata Pawlak. 28 listopada 2002 roku 15 osób zginęło w zamachu na prowadzony przez Izraelczyków hotel Paradise w Mombasie w Kenii¹⁵.

Powyżej wskazano tylko ważniejsze przykłady ataków terrorystycznych, w których zginęli turyści. Każdego roku dochodzi do mniej lub bardziej spektakularnych aktów terroru, wymierzonych bezpośrednio lub pośrednio w turystów. Mają one miejsce na różnych kontynentach, w państwach o różnorodnym ustroju politycznym, bez względu na wyznawaną tam religię. Oznacza to, że terroryzm jest zjawiskiem, które nie zna granic, globalnym, zagrażającym całemu współczesnemu światu. Z punktu widzenia turystyki

¹⁵ *Największe ataki terrorystyczne na turystów*, „Newsweek.pl”, 19.03.2015, <https://www.newsweek.pl/swiat/najwieksze-ataki-terrorystyczne-na-turystow/djhh9xn> (dostęp: 25.05.2020).

pozytywny jest jednak fakt, że liczba aktów terroru wymierzonych bezpośrednio w sektor turystyczny maleje. Aktualnie obserwuje się wzrost liczby zamachów wymierzonych w żołnierzy pełniących misje pokojowe, polityków, policjantów czy też różnego rodzaju służby mundurowe¹⁶.

DZIAŁANIA ZMIERZAJĄCE DO OCHRONY POLSKICH TURYSTÓW

Zagraniczne podróżowanie stało się powszechne i ogólnodostępne, z czego chętnie korzystają obywatele polscy. Systematycznie tworzone są w związku z tym nowe przepisy i pakiety ubezpieczeniowe. Niektóre firmy ubezpieczeniowe wyłączają z polisy turystycznej kraje, do których Ministerstwo Spraw Zagranicznych (MSZ) nie zaleca wyjazdów. Większość ubezpieczeń nie obejmuje ochroną także zdarzeń, do których dochodzi na skutek ataków terrorystycznych, działań zbrojnych, konfliktów, zamieszek czy protestów.

Wartościowe treści przygotowujące do zagranicznego wyjazdu, informujące o prawach podróżującego czy też zagrożeniach można znaleźć w sieci, m.in. na stronie rządowej www.turystyka.gov.pl. Można się tam dowiedzieć, czy rozważany organizator podróży lub pośrednik turystyczny działa legalnie na podstawie wpisu do rejestru działalności regulowanej. Informacje o aktualnych zagrożeniach i bezpieczeństwie w podróży są dostępne na stronie MSZ w zakładce „Informacje dla podróżujących”¹⁷. Powołany jest także telefon bezpieczeństwa dla turystów, dostępny pod numerem +48 608 599 999. Ma on być pomocny w nagłych sytuacjach, np. w przypadku zaginięcia lub kradzieży dokumentów, choroby czy zgubienia się w mieście.

W Polsce funkcjonuje również Turystyczny Fundusz Gwarancyjny, czyli II filar systemu zabezpieczeń finansowych organizatorów turystyki i pośredników turystycznych. Środki na nim zgromadzone zabezpieczają turystów w przypadku niewypłacalności biura podróży, gdy zabezpieczenia z I filaru (gwarancje ubezpieczeniowe, bankowe lub umowy ubezpieczenia na rzecz klientów) są niewystarczające. W ramach tych środków klienci mają zapewniony powrót do kraju oraz zwrot pieniędzy za niezrealizowane w całości lub w części imprezy turystyczne¹⁸.

Przed wyjazdem można poinformować polskie służby konsularne o miejscu swojego pobytu za granicą. Nie jest to działanie obligatoryjne, ale

¹⁶ M. Marczak, *Wpływ terroryzmu...*, op. cit., s. 96.

¹⁷ *Informacje dla podróżujących*, „Ministerstwo Spraw Zagranicznych – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/informacje-dla-podrozujacych> (dostęp: 10.12.2020).

¹⁸ *Bezpieczne wakacje!*, „Ministerstwo Sportu – Portal Gov.pl”, 24.06.2017, <https://www.gov.pl/web/sport/bezpieczne-wakacje> (dostęp: 26.06.2020).

zalecane. Swoją podróż należy wówczas zarejestrować w serwisie „Odyseusz”, przygotowanym przez MSZ¹⁹. „Odyseusz” pomaga zlokalizować podróżnych z Polski w każdym miejscu na świecie, a w czasie niebezpieczeństwa umożliwia konsulowi rozsyłanie zarejestrowanym powiadomień SMS oraz ułatwia organizację odpowiedniej pomocy. Z serwisu można korzystać na urządzeniach stacjonarnych i mobilnych.

Praktyczne informacje na temat wszystkich krajów świata można również znaleźć w serwisie „Polak za granicą”²⁰. Znajdują się tam opisy państw, informacje o obowiązujących przepisach wjazdowych, wizach, opłatach, prawie lokalnym, miejscowych zwyczajach, opiece zdrowotnej, koniecznych szczepieniach. Istnieje też mobilna wersja tego serwisu – aplikacja iPolak, w której podane są adresy polskich placówek dyplomatycznych, w tym funkcja S.O.S. z telefonem alarmowym do najbliższej z nich. W razie zaistnienia niebezpiecznych sytuacji w kraju pobytu zarejestrowanego użytkownika MSZ wyśle mu powiadomienie o zagrożeniu²¹.

MSZ publikuje dodatkowo ostrzeżenia dla podróżujących dotyczące konkretnego kraju. Są to komunikaty pojawiające się w przypadku wystąpienia nagłych okoliczności dotyczących stanu bezpieczeństwa w danym państwie (np. wprowadzenie stanu wyjątkowego, zamach terrorystyczny, klęska żywiołowa). Do oceny ryzyka podróży zastosowano czterostopniową skalę²²:

- 1) Zachowaj zwykłą ostrożność – turyści powinni zwrócić uwagę na jakąś konkretną kwestię, np. częste kradzieże czy protesty rządowe.
- 2) Ostrzeżenie przed podróżą – MSZ nie zaleca podróży do takiego kraju. Niestabilna sytuacja polityczna lub społeczna czy ryzyko wystąpienia ataków terrorystycznych stanowi zagrożenie dla turystów.
- 3) Nie podróżuj – podróż jest stanowczo i pod każdym względem odradzana.
- 4) Opuść natychmiast.

Ponadto MSZ zamieszcza na swoich stronach wiele poradników ułatwiających właściwe przygotowanie do podróży oraz pobytu za granicą, np. „Bezpieczne wakacje” czy „Praca i pobyt w UE”. MSZ informuje, że nie zawsze może pomóc obywatelom, ponieważ uprawnienia konsula są ogra-

¹⁹ *Bezpieczeństwo podczas pobytu za granicą*, „Administracja SGH”, https://ssl-administracja.sgh.waw.pl/pl/cpm/wymiana_miedzynarodowa/wyjezdzajacy/programy/Strony/bezpieczenstwo_za-granica.aspx (dostęp: 20.06.2020).

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² *Informacje dla podróżujących*, „Ministerstwo Spraw Zagranicznych – Portal Gov.pl”, op. cit.

niczone. Konsul nie może np. regulować zobowiązań finansowych, takich jak długi, grzywny, mandaty, koszty postępowania sądowego itp., świadczyć usług, które wykonują biura turystyczne, banki, firmy ubezpieczeniowe oraz firmy transportowe, pośredniczyć w uzyskaniu zgody na zatrudnienie czy uzyskaniu zakwaterowania, pełnić funkcji adwokata lub organizować osobie zainteresowanej pełnomocnika (choć może dostarczyć listę adwokatów)²³.

W ramach „Narodowego Programu Antyterrorystycznego na lata 2015–2019” Centrum Prewencji Terrorystycznej Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przygotowało kampanię społeczną mającą na celu zwiększenie świadomości antyterrorystycznej społeczeństwa w obszarze zapobiegania zdarzeniom o charakterze terrorystycznym i reagowania na nie. Kampania „4U – uważaj, uciekaj, ukryj się, udaremnij atak!” uczy poprawnych zachowań w przypadku wystąpienia ataku terrorystycznego i zwiększa współpracę obywateli z organami państwa na rzecz walki z terroryzmem oraz zwraca uwagę, że każdy może być świadkiem zdarzeń o charakterze terrorystycznym, zarówno w kraju, jak i za granicą, a właściwa reakcja może uratować życie²⁴.

INSTYTUCJE ODPOWIEDZIALNE ZA BEZPIECZEŃSTWO POLAKÓW POZA GRANICAMI KRAJU W ODNIESIENIU DO TERRORYZMU

W zakresie zapewnienia opieki polskim obywatelom znajdującym się poza terytorium Polski szczególna rola przypada MSZ, które jest odpowiedzialne za udzielanie kompleksowej i sprawnej opieki konsularnej oraz koordynuje działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa polskich placówek i ich personelu za granicą. Prowadzi także stały monitoring mediów pod kątem występowania sytuacji kryzysowych związanych z bezpieczeństwem obywateli polskich przebywających poza granicami kraju, w tym zagrożeń o charakterze terrorystycznym. W przypadku wystąpienia realnego zagrożenia aktem terroru lub w momencie jego wystąpienia MSZ koordynuje przepływ informacji pomiędzy zaangażowanymi instytucjami krajowymi a polskimi placówkami za granicą oraz wybranymi instytucjami międzynarodowymi. Do kompetencji MSZ należy też analiza zdarzeń o charakterze terrorystycznym, które miały miejsce na świecie, a także dokonywanie

²³ *Bezpieczeństwo podczas pobytu za granicą*, „Administracja SGH”, op. cit.

²⁴ Kampania „4U – uważaj, uciekaj, ukryj się, udaremnij atak!”, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/kampania-4u--uwazaj-uciekaj-ukryj-sie-udaremnij-atak> (dostęp: 20.06.2020).

politycznej oceny skutków takich incydentów. MSZ jest odpowiedzialne za współpracę z innymi państwami i organizacjami międzynarodowymi oraz za prezentowanie na forach międzynarodowych polskiego stanowiska w dziedzinie przeciwdziałania terroryzmowi i zwalczania go²⁵.

Kolejną instytucją udzielającą pomocy Polakom za granicą w razie aktu terrorystycznego jest Jednostka Wojskowa GROM, która może realizować zadania samodzielnie lub we współpracy z innymi jednostkami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz NATO. Jednostka przeznaczona jest m.in. do prowadzenia działań specjalnych i rozpoznawczych na obszarze kraju i poza jego granicami, w tym do udziału w akcjach zapobiegania aktom terroryzmu lub ich skutkom poza granicami państwa²⁶.

Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW) jest ustawowo zobowiązana do rozpoznawania zagrożeń terrorystycznych i zapobiegania aktom terroru. Pozyskiwanie i analizowanie informacji pozwala na ocenę źródeł i skali zjawiska, wytypowanie grup potencjalnych zamachowców, rozpoznanie ich planów i zaplecza logistycznego. Skuteczną koordynację działań podejmowanych przez jednostki odpowiedzialne za ochronę antyterrorystyczną Polski ma zapewnić powołane w ramach ABW Centrum Antyterrorystyczne (CAT). Jest ono jednostką koordynacyjno-analityczną w zakresie przeciwdziałania terroryzmowi i jego zwalczania²⁷. Koordynuje proces wymiany informacji między uczestnikami systemu ochrony antyterrorystycznej, co umożliwia wdrażanie wspólnych procedur reagowania w przypadku zaistnienia jednej z czterech kategorii zdefiniowanego zagrożenia²⁸:

- zdarzenia terrorystycznego zaistniałego poza granicami Polski wpływającego na bezpieczeństwo RP i jej obywateli;
- zdarzenia terrorystycznego zaistniałego na terenie Polski wpływającego na bezpieczeństwo RP i jej obywateli;
- uzyskania informacji o potencjalnych zagrożeniach mogących wystąpić na terenie Polski i poza granicami RP;

²⁵ *Instytucje i służby*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/instytucje-i-sluzby> (dostęp: 20.06.2020).

²⁶ *Jednostka Wojskowa GROM*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/wojska-specjalne> (dostęp: 20.06.2020).

²⁷ *Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> (dostęp: 20.06.2020).

²⁸ *Ibidem*.

- uzyskania informacji dotyczących prania pieniędzy lub transferów środków finansowych mogących świadczyć o finansowaniu działalności terrorystycznej.

Agencja Wywiadu (AW) uczestniczy w systemie antyterrorystycznym RP w związku z obowiązkiem realizacji zadań nałożonych na nią w ustawie z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu²⁹. Zgodnie z zawartymi w niej regulacjami do zadań AW należy m.in. rozpoznawanie międzynarodowego terroryzmu, ekstremizmu oraz międzynarodowych grup przestępczości zorganizowanej oraz rozpoznawanie międzynarodowego obrotu bronią, amunicją i materiałami wybuchowymi³⁰. AW monitoruje i analizuje również działalność grup ekstremistycznych, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa RP oraz polskich obywateli i obiektów za granicą. Uzyskiwane w toku tych działań informacje są gromadzone, przetwarzane, a następnie przekazywane kluczowym odbiorcom w państwie³¹.

Służba Wywiadu Wojskowego (SWW) wśród wielu zadań wykonuje m.in. te polegające na rozpoznawaniu zagrożeń związanych z terroryzmem międzynarodowym i przeciwdziałaniu im. Wykrywa także międzynarodowy obrót bronią, w tym bronią masowej zagłady, amunicją i materiałami wybuchowymi. SWW specjalizuje się ponadto w rozpoznawaniu i eliminowaniu zagrożeń związanych z napięciami, konfliktami i kryzysami międzynarodowymi, mającymi wpływ na obronność państwa oraz zdolność bojową SZ RP³².

Służba Kontrwywiadu Wojskowego (SKW)³³ wykonuje zadania, do których należy rozpoznawanie oraz wykrywanie przestępstw związanych z działalnością terrorystyczną popełnianych przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową, funkcjonariuszy SKW, SWW, pracowników SZ RP i innych jednostek organizacyjnych MON oraz zapobieganie im. Chodzi zwłaszcza o te przestępstwa, które godzą w bezpieczeństwo potencjału obronnego państwa, SZ RP oraz jednostek organizacyjnych MON, a także państw, które

²⁹ Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. 2002 nr 74 poz. 676).

³⁰ *Agencja Wywiadu*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/aw> (dostęp: 20.06.2020).

³¹ *Ibidem*.

³² *Służba Wywiadu Wojskowego*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/sww> (dostęp: 20.06.2020).

³³ *Służba Kontrwywiadu Wojskowego*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/skw> (dostęp: 20.06.2020).

zapewniają wzajemność i współdziałanie z Żandarmerią Wojskową i innymi organami uprawnionymi do ścigania ww. przestępstw.

Działania zapobiegające terroryzmowi prowadzi również Policja. W jej strukturach wyodrębniono specjalną służbę kontrterrorystyczną³⁴, którą tworzą Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA” oraz samodzielne pododdziały kontrterrorystyczne Policji. W przypadku wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym działania kontrterrorystyczne realizowane są priorytetowo³⁵. Przedstawiciele Policji wchodzi ponadto w skład krajowych i międzynarodowych gremiów zajmujących się analizą i wymianą informacji o zagrożeniach ze strony przestępczości terrorystycznej i ekstremistycznej na poziomie strategicznym i operacyjnym. Na forum międzynarodowym są to: Grupa Atlas (zrzeszająca europejskie jednostki kontrterrorystyczne), Interpol, Europol, Grupa Robocza ds. Terroryzmu działająca na forum UE³⁶.

ZWALCZANIE AKTÓW TERRORYZMU W UNII EUROPEJSKIEJ

Aby niwelować zagrożenia związane z terroryzmem w turystyce, konieczne jest zwiększanie wiedzy podróżujących na temat dokonywania oceny ryzyka związanego z wyjazdem. Należy zwrócić uwagę na bezpieczeństwo całego łańcucha turystycznego, nie tylko transportu. Istotne są także przejrzyste warunki polityki informacyjnej w czasach kryzysu, dlatego potrzeba ciągłego opracowywania i aktualizowania procedur oraz przepisów prawa związanych ze zwalczaniem terroryzmu na obszarze danego państwa, jak i w przestrzeni międzynarodowej.

Jak pokazuje przedstawiona wcześniej mapa światowego ryzyka (ryc. 2), Europa charakteryzuje się niskim stopniem zagrożenia terroryzmem i może być z tego względu atrakcyjna dla turystów. Po wydarzeniach z 2004 i 2005 roku, mających miejsce w Madrycie i Londynie, Rada Europejska przyjęła Deklarację w sprawie zwalczania terroryzmu³⁷. Wskazano w niej cele działania państw członkowskich i podkreślono ideę solidarności pomiędzy nimi oraz zobowiązania do udzielenia sobie wzajemnie wszelkiej możliwej pomocy. Podjęto również decyzję o wzmocnieniu ochrony granic

³⁴ *Policja*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/policja> (dostęp: 20.06.2020).

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ P. Gawliczek, *Terroryzm z wykorzystaniem broni masowego rażenia (megaterroryzm) jako zagrożenie asymetryczne. Formy przeciwdziałania*, Warszawa 2007, s. 51.

i wzmożeniu kontroli na granicach wewnętrznych UE w celu zwiększenia efektywności wychwytywania potencjalnych terrorystów³⁸. UE w kwestii zwalczania terroryzmu współpracuje ponadto z organizacjami międzynarodowymi i państwami trzecimi³⁹.

Strategia antyterrorystyczna UE określa, w jaki sposób państwa członkowskie mogą przyczynić się do zwalczania terroryzmu. Wśród działań opisanych w strategii jest zatrzymanie gwałtownej radykalizacji postaw, np. poprzez sponsorowanie konferencji i prac badawczych poświęconych temu zagadnieniu. Nacisk kładzie się również na ochronę unijnej infrastruktury krytycznej oraz lepszą wymianę informacji między organami krajowymi, a także współpracę między wszystkimi zainteresowanymi podmiotami. Osiągnięto porozumienie w zakresie udzielenia organom ścigania (policji, Europolowi i innym) dostępu do systemu informacji wizowej. W systemie tym przechowywane są dane dotyczące ponad 70 mln osób związane z wizami pobytowymi i tranzytowymi w strefie Schengen, w tym fotografie i odciski dziesięciu palców wnioskodawcy. W strategii podkreślono również konieczność reagowania na niekonwencjonalne zagrożenia, np. biozagrożenia, i przygotowanie się do nich. Podobnie ważne są technologie wykrywcze i ich udoskonalanie. Strategia uwzględnia również działania na rzecz pozabawienia terrorystów zasobów finansowych. Komisja Europejska współpracuje z państwami członkowskimi w celu poprawy metod zamrażania i konfiskaty mienia terrorystów i dochodów pochodzących z przestępstwa oraz ustalenia wspólnych minimalnych standardów wyszkolenia dla urzędników prowadzących śledztwa finansowe. Promuje też skuteczną współpracę z jednostkami wywiadu finansowego na poziomie UE. Wreszcie w strategii uwzględniono również pomoc dla ofiar terroryzmu i wsparcie finansowe dla organizacji, które reprezentują ich interesy⁴⁰.

Strategia UE w zakresie zwalczania terroryzmu opiera się na czterech filarach⁴¹:

³⁸ Ibidem.

³⁹ K. Mrózek, *Zagrożenie Europy aktami terroryzmu – potencjalne cele*, „Security, Economy & Law” 2014, nr 4 (1/2014), s. 41–61, http://security-economy-law.pl/wp-content/uploads/2015/07/3.SEL_1_41-61.pdf (dostęp: 20.06.2020).

⁴⁰ *Komunikat Komisji do Parlamentu europejskiego i Rady – Skuteczniejsza walka z terroryzmem* /* COM/2007/0649 końcowy */, „EUR-Lex”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DC0649&from=EN> (dostęp: 20.06.2020).

⁴¹ Ibidem.

- 1) Zapobieganie (*prevent*) – odnosi się do powstrzymywania jednostek lub organizacji przed wspieraniem ataków terrorystycznych i terrorystów. Działania te mają obejmować również zwalczanie korzeni terroryzmu – radykalizacji i rekrutacji przyszłych zamachowców nie tylko na obszarze Europy, ale także poza nią.
- 2) Ochrona (*protect*) – obejmuje zapewnianie bezpieczeństwa mieszkańcom UE poprzez ochronę infrastruktury użyteczności publicznej oraz wzmacnianie bezpieczeństwa granic, transportu czy infrastruktury krytycznej.
- 3) Ściganie (*pursue*) – odnosi się do tropienia i ścigania terrorystów, utrudniania im planowania, komunikowania się oraz podróżowania na obszarze UE i poza nią.
- 4) Reagowanie (*respond*) – opiera się na korygowaniu mechanizmów wspólnotowych, które przeznaczone są do zapewnienia ochrony obywateli. Celem jest również poprawa komunikacji i koordynacji działań pomiędzy organizacjami międzynarodowymi odpowiedzialnymi za reagowanie na zagrożenia.

Na podobnych zasadach funkcjonuje system zarządzania kryzysowego w Polsce. Kompleksowe zarządzanie kryzysowe w przypadku ataku terrorystycznego i wszelkich innych sytuacji kryzysowych obejmuje cztery zasadnicze fazy: zapobieganie, przygotowanie, reagowanie i odbudowę⁴².

ZAKOŃCZENIE

Terroryzm znacznie wpływa na ograniczenie ruchu turystycznego i jest zjawiskiem negatywnym zwłaszcza dla gospodarki państw, które w głównej mierze opierają się na turystyce. Powoduje też straty materialne i niematerialne wśród poszkodowanych i świadków, a także doprowadza do śmierci wielu ludzi. Akty terrorystyczne, które miały miejsce w ciągu kilkudziesięciu ostatnich lat na całym świecie, w tym w miejscach typowo turystycznych, pociągnęły za sobą potrzebę rozwoju międzynarodowego systemu walki z tym zjawiskiem poprzez koordynację wysiłków różnych państw. Europa pozostaje jednym z najbezpieczniejszych miejsc na świecie, dlatego jest również atrakcyjna dla turystów. Unia Europejska po zamachach w Madrycie i Londynie z 2004 i 2005 roku podjęła szereg działań i zobowiązań, które mają wpływać na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i zapobieganie ter-

⁴² Więcej zob. np. T. Bąk, *Zarządzanie kryzysowe w przypadku zamachu terrorystycznego*, „Zeszyty Naukowe WSOWL” 2010, nr 3 (157), s. 76–96.

roryzmowi, a ich ważnym ogniwem jest współpraca państw członkowskich. Polska również proponuje rozwiązania, które mają zapewnić bezpieczeństwo obywatelom podróżującym po świecie. Są to zarówno aktualizowane informacje i porady dostępne na stronach rządowych, jak i serwisy typu „Odysseusz” czy aplikacje jak iPolak. Ponadto w Polsce i za granicą działają służby mające w swych zadaniach działania kontrterrorystyczne. Jak pokazują powyższe rozważania, bezpieczeństwo ruchu turystycznego odnosi się nie tylko do miejsca destynacji, ale również do wszystkich etapów podróży, a jego zapewnianie rozpoczyna się już na etapie planowania wyjazdu. Wymaga nie tylko rozwiązań politycznych czy systemowych, ale również rozważań ze strony turystów.

BIBLIOGRAFIA

- Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/abw> (dostęp: 20.06.2020).
- Agencja Wywiadu, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/aw> (dostęp: 20.06.2020).
- Bąk T., *Zarządzanie kryzysowe w przypadku zamachu terrorystycznego*, „Zeszyty Naukowe WSOWL” 2010, nr 3 (157), s. 76–96.
- Bernacka R.E., Sawicki B., Mazurek-Kusiak A.K., *Terroryzm a turystyka w opinii uczestników ruchu turystycznego oraz wybrane cechy osobowości*, „Roczniki Naukowe Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego i Turystyki w Białymstoku” 2015, nr 2 (12), s. 56–66.
- Bezpieczeństwo podczas pobytu za granicą*, „Administracja SGH”, https://ssl-administracja.sgh.waw.pl/pl/cpm/wymiana_miedzynarodowa/wyjezdajacy/programy/Strony/bezpieczenstwo_za-granica.aspx (dostęp: 20.06.2020).
- Bezpieczne wakacje!*, „Ministerstwo Sportu – Portal Gov.pl”, 24.06.2017, <https://www.gov.pl/web/sport/bezpieczne-wakacje> (dostęp: 26.06.2020).
- Czop N., *Terroryzm a bezpieczeństwo w turystyce*, praca licencjacka napisana pod kierunkiem dra inż. Pawła Pajorskiego na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2020.
- Gawliczek P., *Terroryzm z wykorzystaniem broni masowego rażenia (mega-terroryzm) jako zagrożenie asymetryczne. Formy przeciwdziałania*, Warszawa 2007.

- Informacje dla podróżujących*, „Ministerstwo Spraw Zagranicznych – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/informacje-dla-podrozujacych>(dostęp: 10.12.2020).
- Institucje i służby*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/institucje-i-sluzby> (dostęp: 20.06.2020).
- Jałoszyński K., *Organy administracji rządowej wobec zagrożeń terrorystycznych. Policja w walce i przeciwdziałaniu terroryzmowi*, Bielsko-Biała 2009.
- Jednostka Wojskowa GROM*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/wojska-specjalne> (dostęp: 20.06.2020).
- Kampania „4U – uważaj, uciekaj, ukryj się, udaremnij atak!”*, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/kampania-4u--uwazaj-uciekaj-ukryj-sie-udaremnij-atak> (dostęp: 20.06.2020).
- Kapera I., *Terroryzm a turystyka w krajach arabskich na przykładzie Egiptu*, [w:] *Bezpieczeństwo w turystyce. Wybrane zagadnienia*, S. Sacha (red.), Kraków 2009, s. 9–21.
- Komunikat Komisji do Parlamentu europejskiego i Rady – Skuteczniejsza walka z terroryzmem /* COM/2007/0649 końcowy */*, „EUR-Lex”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52007DCo649&from=EN> (dostęp: 20.06.2020).
- Mallinson H., *Is your 2018 summer holiday safe? Most dangerous destinations in Europe mapped*, “Express.co.uk”, 11.06.2018, <https://www.express.co.uk/travel/articles/971531/safe-holiday-summer-2018-europe-terrorism-fco-travel-advice> (dostęp: 10.04.2020).
- Marczak M., *Wpływ terroryzmu na rozwój turystyki międzynarodowej*, „Zeszyty Naukowe” 2012, nr 738: *Ekonomiczne problemy turystyki*, nr 4 (20), s. 89–102.
- Mrózek K., *Zagrożenie Europy aktami terroryzmu – potencjalne cele*, „Security, Economy & Law” 2014, nr 4 (1/2014), s. 41–61, http://security-economy-law.pl/wp-content/uploads/2015/07/3.SEL_1_41-61.pdf (dostęp: 20.06.2020).
- Największe ataki terrorystyczne na turystów*, „Newsweek.pl”, 19.03.2015, <https://www.newsweek.pl/swiat/najwieksze-ataki-terrorystyczne-na-turystow/djhh9xn> (dostęp: 25.05.2020).

Piwowarski J., *Nauki o bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*, Kraków 2016.

Pokruszyński W., Piwowarski J., *Bezpieczeństwo. Teoria i praktyka*, Kraków 2019.

Policja, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/policja> (dostęp: 20.06.2020).

Służba Kontrwywiadu Wojskowego, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/skw> (dostęp: 20.06.2020).

Służba Wywiadu Wojskowego, „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – Portal Gov.pl”, <https://www.gov.pl/web/mswia/sww> (dostęp: 20.06.2020).

Tanaś S., *Znaczenie ludobójstwa i terroru w turystyce poznawczej*, „Turyzm” 2013, nr 23 (1), s. 7–16.

Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. 2002 nr 74 poz. 676).

CITE THIS ARTICLE AS:

N. Czop, *Terroryzm a bezpieczeństwo w turystyce*, „Security, Economy & Law” 2/2020 (XXVII), s. 14–32, DOI: 10.24356/SEL/27/2.

Licence: This article is available in Open Access, under the terms of the Creative Commons License Attribution 4.0 International (CC BY 4.0; for details please see <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the author and source are properly credited. Copyright © 2020 University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow

BEZPIECZEŃSTWO PASAŻERÓW
STATKÓW POWIETRZNYCH – WYBRANE
ZAGADNIENIA

THE SAFETY OF AIRCRAFT PASSENGERS – SELECTED ISSUES

PAULINA KOWALSKA*

ABSTRACT

Civil aviation is developing at a very quick pace and is considered one of the safest transport modes. A high level of security is maintained owing to multiple procedures and the operation of many specialized systems and services that guarantee an appropriate level of safety for both passengers and the entire airport staff. The purpose of the paper is to indicate what contributes to maximum safety in civil aviation, and to answer the question whether aircraft passengers feel safe at airports and when travelling by plane. The author shows how the level of security in aviation has been rising over years and indicates what the most frequent causes of accidents are. Then, services responsible for airport security and their tasks are described. The presentation of survey results has helped to determine, in turn, that people travelling by plane feel safe during the travel.

* Mgr Paulina Kowalska, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie; correspondence address: Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Krupnicza 3, 31-123 Kraków, Poland

KEYWORDS

passenger security, aircraft, civil aviation

ABSTRAKT

Lotnictwo cywilne rozwija się w bardzo szybkim tempie i uchodzi za jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu. Wysoki poziom bezpieczeństwa zachowany jest dzięki licznym procedurom i działaniom wielu wyspecjalizowanych systemów i służb gwarantujących odpowiedni poziom bezpieczeństwa zarówno pasażerom, jak i całemu personelowi lotniska. Celem artykułu jest wskazanie aspektów, które przyczyniają się do zapewnienia jak największego bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, oraz odpowiedź na pytanie, czy pasażerowie statków powietrznych czują się bezpiecznie na lotniskach i podczas podróży samolotem. Autorka wskazała, jak poziom bezpieczeństwa w lotnictwie wzrastał na przestrzeni lat oraz jakie są najczęstsze przyczyny wypadków. Następnie przedstawiła pokrótce służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo na lotniskach i ich zadania. Zaprezentowanie wyników przeprowadzonej ankiety pozwoliło natomiast ustalić, że podróżujący samolotami czują się bezpiecznie podczas podróży.

SŁOWA KLUCZOWE

bezpieczeństwo pasażerów, statki powietrzne, lotnictwo cywilne

WSTĘP

Samoloty są jednym z najczęściej wybieranych środków transportu we współczesnym świecie. Decydujący wpływ na ten wybór ma przede wszystkim relatywnie krótki czas przemieszczania się na dużych odległościach oraz stosunkowo niskie ceny przelotów, a także przekonanie, że jest to najbezpieczniejszy sposób podróżowania. Ze względu na rozwój lotnictwa i wzrost liczby pasażerów w transporcie lotniczym konieczne jest stałe aktualizowanie i dostosowywanie istniejących już procedur, aby podążać za zmianami, a tym samym gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa podczas podróży lotniczej.

Zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie jest skomplikowanym procesem, możliwym tylko wtedy, gdy wszystkie jego elementy składowe, m.in. praca pilota i załogi samolotu, zachowanie pasażerów, praca kontrolerów ruchu lotniczego i osób odpowiedzialnych za obsługę techniczną lotu, zadziałają prawidłowo. Gdy choć jeden z nich zawiedzie, pozostałe okazują się wówczas często nieskuteczne.

Celem artykułu jest wskazanie aspektów, które przyczyniają się do zapewnienia jak największego bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, oraz odpowiedź na pytanie, czy pasażerowie statków powietrznych czują się bezpiecznie na lotniskach i podczas podróży samolotem¹. By na nie odpowiedzieć, autorka posłużyła się analizą literatury przedmiotu i materiałów pomocniczych oraz przeprowadziła ankietę dotyczącą poczucia bezpieczeństwa pasażerów podczas podróżowania statkiem powietrznym i przebywania w porcie lotniczym.

BEZPIECZEŃSTWO W LOTNICTWIE

Bezpieczeństwo lotnictwa według *Leksykonu wiedzy wojskowej* to „warunki zapewniające wykonywanie lotu przez statek powietrzny bez zagrożenia bezpieczeństwa załogi, pasażerów i samego statku powietrznego oraz ludności i naziemnych urządzeń”². Marta Dzik pisze z kolei, że bezpieczeństwo lotów to „stan, w którym wszystkie odpowiedzialne osoby, realizując swoje zadania, są świadome stopnia ryzyka i zagrożeń, jakie mogą wystąpić oraz w sposób skuteczny potrafią im przeciwdziałać”³.

W zakresie lotnictwa bezpieczeństwo można właściwie przyrównać do bezwypadkowości.

WZROST POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE NA PRZESTRZENI LAT
Poziom bezpieczeństwa podróży statkami powietrznymi na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat wzrastał, a wraz z nim znacznie zwiększyła się liczba przelotów. Tę ewolucję bezpieczeństwa lotów można podzielić na trzy ery⁴:

¹ Artykuł jest skróconą i opracowaną wersją pracy magisterskiej autorki pt. *Bezpieczeństwo pasażerów statków powietrznych – zagadnienia wybrane*, napisanej pod kierunkiem dra inż. Pawła Pajorskiego na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2019.

² *Bezpieczeństwo lotnictwa*, [w:] *Leksykon wiedzy wojskowej*, M. Lopusz (oprac.), Warszawa 1979, s. 40.

³ M. Dzik, *Bezpieczeństwo lotów w lotnictwie wojskowym – czynniki i okoliczności wpływające na powstawanie wypadków i incydentów lotniczych*, „Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej” 2013, nr 1(5), s. 75.

⁴ K. Łaskarzewska, *Ewolucja bezpieczeństwa lotów w XX w.*, „Doctrina. Studia Społeczno-Polityczne” 2013, nr 10, s. 123.

- Era techniczna – trwała od początku XX wieku do schyłku lat 60.⁵. Początkowo podróżowanie samolotem dla przeciętnego człowieka było czymś nieosiągalnym, dochodziło też wówczas do wielu wypadków i awarii maszyn. Wiedza dotycząca zagrożeń podczas podróży lotniczych była znikoma, a kontrola i nadzór nad lotami praktycznie nie funkcjonowały⁶. Z czasem jednak intensywne prace i badania nad rozwojem technicznym maszyn spowodowały, że spadła liczba wypadków, rozpoczęły się rygorystyczne kontrole i zaczęto przestrzegać opracowanych procedur. To w tym czasie dokonano najwięcej usprawnień pod kątem technicznym, m.in. wprowadzono silniki odrzutowe, radary pokładowe i naziemne, funkcję autopilota, pierwsze komputery na pokładach samolotów⁷. Zaczęto też korzystać z nowoczesnych map terenu i nawigacji satelitarnej.
- Era czynnika ludzkiego – obejmuje okres od lat 70. do 90. XX wieku. To przede wszystkim czas poświęcony na opracowanie i poprawę regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie⁸. Badania nad wypadkami, które miały miejsce w przeszłości, pokazały, że do wypadków dochodziło nie tylko z przyczyn technicznych, ale również w wyniku łamania procedur przez pracowników linii lotniczych. Rozpoczęto więc wnikliwe szkolenia zarówno dla pilotów statków powietrznych, jak i dla całej załogi. Można rzec, że era czynnika ludzkiego to era wyszukiwania i eliminowania błędów popełnianych przez ludzi.
- Era organizacyjna – trwa od lat 90. XX wieku do dzisiaj. W tym czasie bezpieczeństwo lotnictwa zaczęto definiować jako system, który wspólnie tworzą czynniki techniczne, czynniki ludzkie i czynniki organizacyjne, połączone siecią wzajemnych zależności. Zakres badań był stopniowo poszerzany, a procedury doskonalone. Obecnie wypadki lotnicze stały się tak rzadkie, że są uznawane za anomalie.

⁵ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), *Doc. 9859 AN/474. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, wyd. 3, 2013, s. 17.

⁶ Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Doc. 9859 AN/474. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, wyd. 2, 2009, s. 2.

⁷ K. Łaskarzewska, *Ewolucja...*, op. cit., s. 123.

⁸ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), *Doc. 9859 AN/474...*, op. cit., s. 17.

PRZYCZYNY POWSTAWANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Aby zdarzenie można było nazwać wypadkiem lotniczym, musi być spełniony przynajmniej jeden z wymienionych warunków:

- śmierć lub poważny uraz na pokładzie statku lub poprzez kontakt z jego częścią;
- uszkodzenie (zniszczenie) lub naruszenie samolotu (pogorszenie trwałości jakości maszyny);
- zaginięcie statku powietrznego lub brak możliwości dotarcia do niego⁹.

Badania nad przyczynami powstawania wypadków lotniczych przeprowadzane są przez wyspecjalizowane jednostki. Do największej liczby wypadków lotniczych dochodzi podczas lądowania lub startu. Wskaźnik wypadków podczas lądowania wynosi 36,9%, zaś podczas startu – 34,9%¹⁰.

Rzadko zdarza się, że wypadki powoduje działanie wyłącznie jednego czynnika, zwykle jest to składowa kilku elementów. Do najczęstszych przyczyn w przypadku lotnictwa należą: błędy popełnione przez pilota samolotu, awarie mechaniczne statków powietrznych, złe warunki atmosferyczne, sabotaż/terrorizm. Najwięcej błędów generuje czynnik ludzki – aż 67% wypadków lotniczych było spowodowanych przez człowieka¹¹.

Przykładem wypadku z winy człowieka jest katastrofa lotnicza na Teneryfie z 27 marca 1977 roku. Na ziemi, na płycie lotniska zderzyły się dwa samoloty lotnictwa cywilnego Boeing 747¹², w wyniku czego śmierć poniosły 583 osoby. Sytuacja była wyjątkowa ze względu na fakt, że kilka godzin wcześniej na innym pobliskim lotnisku ogłoszono alarm bombowy, przez co samoloty przekierowywano na lotnisko, na którym doszło do wypadku. Całej sytuacji towarzyszyła bardzo gęsta mgła, która znacznie ograniczała widoczność nie tylko załogom samolotów, ale również pracownikom wieży kontroli lotniska. Załogi statków cywilnych, które uległy wypadkowi, nie widziały się

⁹ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz. U. 1959 nr 35 poz. 212 z późn. zm.) – Załącznik 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych”, s. 1.

¹⁰ E. Żywucka-Kozłowska, K. Juszka, *Ogłędziny miejsca katastrofy lotniczej. Wybrane problemy identyfikacji ofiar*, http://www.zielona-gora.po.gov.pl/magazyn/upload/lektury_elektroniczne/ogledziny-miejsca-katastrofy-lotniczej.pdf (dostęp: 21.02.2019), s. 3.

¹¹ K. Placha-Hetman, *Jak to jest z bezpieczeństwem w cywilnym transporcie lotniczym?*, „Samoloty.pl”, <https://www.samoloty.pl/artykuly-lotnicze/12949-jak-to-jest-z-bezpieczestwem-w-cywilnym-transporcie-lotniczym> (dostęp: 12.03.2019).

¹² rr, *41 lat temu w katastrofie na lotnisku na Teneryfie zginęły 583 osoby*, „PolskieRadio.pl”, 27.03.2018, <https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/2075732,41-lat-temu-w-katastrofie-na-lotnisku-na-Teneryfie-zginely-583-osoby> (dostęp: 12.03.2019).

na pasie przez duże zamglenie. Komisja badająca przyczyny wypadku nie dopatrzyła się winy kontrolerów ruchu, lecz załogi jednego z samolotów, która rozpoczęła start maszyny bez wyraźnej zgody z wieży kontroli¹³.

Rezultatem katastrofy lotniczej na Teneryfie było m.in. wprowadzenie obowiązku powtarzania przez pilotów poleceń otrzymanych z wieży kontroli.

Innym przykładem wypadku z winy człowieka może być katastrofa lotu Germanwings 9525 z 2015 roku. Samolot rozbił się na wysokości francuskich Alp. W tragedii zginęło 150 osób. Eksperci winą za spowodowanie wypadku śmiertelnego oskarżyli drugiego pilota, jak się okazało samobójcę, który podczas lotu świadomie zmieniał parametry zniżania się maszyny¹⁴.

Po tej katastrofie wprowadzono obowiązek przebywania w kokpicie dwóch pilotów jednocześnie. Rozpoczęto również wzmoczoną dyskusję dotyczącą potrzeby badań nad zdrowiem psychicznym pilotów.

Awarie mechaniczne stanowią 20% przyczyn katastrof lotniczych i są drugim najczęstszym powodem wypadków. Przykładem jest katastrofa lotnicza na Okęciu z 1980 roku, w której rozbił się samolot lecący z Nowego Jorku, a w wyniku tego wypadku zginęło 87 osób. Tuż przed lądowaniem załoga samolotu zgłosiła do wieży kontrolnej, że prawdopodobnie nie wysunęło się podwozie maszyny, gdyż nie świeci się odpowiednia lampka. Kontroler lotu zlecił wzniesienie maszyny, lecz po dokonaniu tego manewru doszło do rozległych uszkodzeń jej trzech silników. Samolot zaczął bezwładnie opadać i rozbił się. Badania wykazały, że przyczyną pęknięć turbin i zniszczenia silników były wady materiałowe i technologiczne maszyny¹⁵.

Warunki atmosferyczne są przyczyną około 10% poważnych incydentów i wypadków lotniczych¹⁶. Jednym z najgłośniejszych przykładów jest katastrofa smoleńska z 10 kwietnia 2010 roku, w której zginął prezydent Lech Kaczyński i wielu polskich polityków. Aby samolot mógł bezpiecz-

¹³ DJ, *Katastrofa na Teneryfie. Czarny dzień w historii lotnictwa*, „Menway”, 26.03.2018, <https://menway.interia.pl/historia/news-katastrofa-na-teneryfie-czarny-dzien-w-historii-lotnictwa,nId,2561892> (dostęp: 12.03.2019).

¹⁴ M. Wojnarowska, *Katastrofa airbusa Germanwings. Znalezione wideo z ostatnich sekund lotu*, „Wiadomości.wp.pl”, 31.03.2015, <https://wiadomosci.wp.pl/katastrofa-airbusa-germanwings-znalezione-wideo-z-ostatnich-sekund-lotu-6027715626300545a> (dostęp: 12.03.2019).

¹⁵ R. Jabłoński, *Tragiczny lot Kopernika i katastrofa na Okęciu*, „Historia – rp.pl”, 14.03.2017, <https://www.rp.pl/Historia/303149940-Tragiczny-lot-Kopernika-i-katastrofa-na-Okęciu.html> (dostęp: 12.03.2019).

¹⁶ *5 najczęstszych przyczyn katastrof lotniczych*, „Podroze.onet.pl”, 23.05.2016, <http://podroze.onet.pl/5-najczestszych-przyczyn-katastrof-lotniczych/tkt2r4> (dostęp: 12.03.2019).

nie wylądować, potrzebna jest widoczność na minimum 1 km, natomiast podczas lądowania Tupolewa wynosiła ona około 100 m. Lotnisko nie było przygotowane do lądowania maszyny w takich warunkach atmosferycznych, a w szczególności w tak gęstej mgle¹⁷.

Innym przykładem jest katastrofa Boeinga 737-800 w Rostowie z 2016 roku. Oprócz błędu pilota przyczyniły się do niej fatalne warunki atmosferyczne. Z powodu bardzo silnego wiatru i deszczu osłabiającego widoczność samolot miał problem z lądowaniem. Podczas drugiej próby lądowania piloci zdecydowali o zmianie kręgu i kierunku lotu. Pilot pomylił jednak kierunek pociągnięcia steru i dziób samolotu zaczął się pochylać ku ziemi. W rezultacie samolot rozbił się o pas startowy. W katastrofie zginęły 62 osoby¹⁸.

Poważnym zagrożeniem dla współczesnego lotnictwa jest również terroryzm, co pokazał m.in. zamach na World Trade Center w 2001 roku. Liczne regulacje prawne dotyczące lotnictwa cywilnego: międzynarodowe, krajowe i unijne, są w znacznej mierze poświęcone przeciwdziałaniu niespodziewanym atakom terrorystycznym. Zagadnienie terroryzmu lotniczego i związanych z nim aktów prawa i dokumentów znacznie przekracza ramy niniejszego artykułu, dlatego nie będzie tu szerzej omawiane, a jedynie zostało zasygnalizowane¹⁹.

MODELE SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

Na przestrzeni lat opracowano różne modele systemu bezpieczeństwa lotów, które wskazują elementy odpowiedzialne za bezpieczeństwo w lotnictwie. Wśród nich można wskazać model 5M, model SHELL oraz model Reasona.

- 1) Model 5M wziął swoją nazwę od pięciu pojęć rozpoczynających się na literę „m”, wskazujących na elementy, które muszą ze sobą ściśle współpracować, by wyeliminować ryzyko wypadku lotniczego:
 - *machine* – statek powietrzny (np. obecność systemów wspomagających pilotowanie);
 - *man* – człowiek (odpowiednie wykształcenie i doświadczenie pilota);

¹⁷ *Katastrofa w Smoleńsku. Jakie mogły być przyczyny tragedii samolotu Tu-154?*, „gp24.pl”, 22.04.10, <https://gp24.pl/katastrofa-w-smolensku-jakie-mogly-byc-przyczyny-tragedii-samolotu-tu154/ar/4727455> (dostęp: 12.03.2019).

¹⁸ *Oni zginęli w katastrofie Boeinga 737*, 19.03.2016, „Fakt.pl”, <https://www.fakt.pl/wydarzenia/swiat/katastrofa-lotnicza-samolotu-w-rostowie-nad-donem/44yffvd> (dostęp: 19.03.2019).

¹⁹ Więcej na temat terroryzmu lotniczego zob. np.: A. Glen, *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014.

- *media* – środowisko naturalne oraz sztuczne (np. trudne warunki atmosferyczne, przystosowanie dróg startowych);
 - *mission* – zadanie (bezbłędne lądowanie podczas pierwszego podejścia);
 - *management* – zarządzanie (proces planowania i przygotowywania do wykonania konkretnych zadań)²⁰.
- 2) Model SHELL również wzięł swoją nazwę od pierwszych liter pojęć wskazujących na elementy kluczowe dla bezpieczeństwa lotów, a mianowicie:
- *software* – niematerialne elementy systemu (procedury, standardy, normy, szkolenia, polityka bezpieczeństwa);
 - *hardware* – materialne elementy systemu (statki powietrzne, maszyny, urządzenia, części, wyposażenie wnętrza samolotu – są sprawdzane pod kątem niezawodności, stanu technicznego, wytrzymałości, rzetelności odczytu informacji);
 - *environment* – środowisko, otoczenie (warunki atmosferyczne i geograficzne oraz stanowisko pracy i warunki wykonywanej pracy, np. oświetlenie, temperatura);
 - *liveware* – czynniki fizyczne, fizjologiczne, psychologiczne (przede wszystkim w odniesieniu do osób zaangażowanych w lot od strony zawodowej: pilotów, personelu na pokładzie, kontrolerów ruchu, mechaników), odporność na stres²¹.

Model Shell w głównej mierze opiera się na dwóch koncepcjach. Pierwsza wskazuje, że wszystkie wymienione wyżej elementy współdziałają ze sobą podczas lotu, tworząc podstawę i warunki do tego, aby operacje lotnicze mogły być wykonywane. Druga zaś zakłada, że najważniejszym punktem działania tego systemu jest człowiek. Pomiędzy wskazanymi elementami dochodzi do interakcji, które decydują o powodzeniu lotu²².

- 3) Model Jamesa Reasona (model sera szwajcarskiego) dowodzi, że do wypadku dochodzi najczęściej w wyniku działania niebezpiecznych czynników, które zwiększają rozmiar katastrofy poprzez nakładanie się na siebie. „Ponadto (...) w przedstawionym modelu (...) wypadek lotniczy składa się z kombinacji »uśpionych« oraz aktywnych czynników sprzyjających. Powodem ich powstania mogą być zaniechania lub działania wykraczające poza określone ramy, włączając w to błędy per-

²⁰ P. Galej, *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, K. Łuczak (red.), Katowice 2016, s. 37–38.

²¹ J. Dąbrowska, *Czynnik ludzki w lotnictwie*, „Prace Instytutu Lotnictwa” 2011, nr 221, s. 67.

²² E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów*, Radom 2011, s. 45.

sonelu i łamanie przepisów mogące mieć natychmiastowy negatywny efekt. Ukryte czynniki (uśpione) są to takie, które istnieją w lotnictwie dużo wcześniej niż niepożądany efekt jest doświadczany, a konsekwencje ich utajenia mogą pozostawać bezczynne przez długi czas²³. Są to np. nieodpowiednia kultura bezpieczeństwa, brak nowoczesnego sprzętu, niewłaściwe decyzje personelu²⁴.

SŁUŻBY OCHRONY STATKÓW POWIETRZNYCH I PORTÓW LOTNICZYCH

SŁUŻBY OCHRONY PORTU LOTNICZEGO

Personel, zatrudniony w firmach zarówno zewnętrznych, jak i wewnętrznych lotniska, dba nie tylko o kwestie związane z bezpieczeństwem pasażerów, ale również o sprawy techniczne warunkujące należyte funkcjonowanie portu lotniczego. Do grona osób, które zaangażowane są w zapewnianie bezpieczeństwa na lotnisku, zalicza się zatem również pracowników kontroli paszportowej, lotniskową straż pożarną, kontrolerów ruchu oraz sztab ochrony lotniskowej i wiele innych.

Władze portu lotniczego (zarząd/zarządca) są zobligowane do realizacji wymagań, które są wskazane w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia. Jest to m.in. wyznaczenie osoby, która będzie odpowiedzialna za ochronę lotniska i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych na lotnisku, opracowanie w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celno-Skarbową programu ochrony lotniska i oznaczenia go odpowiednią klauzulą tajności, wyznaczenie stref zastrzeżonych i części krytycznych tych stref, a także, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, przejść ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej oraz zapewnienie ich ochrony²⁵.

Poza tym w ochronę lotniska zaangażowane są wyspecjalizowane formacje.

SŁUŻBA OCHRONY LOTNISKA (SOL)

SOL to wyspecjalizowana jednostka, której zadaniem jest dbanie o bezpieczeństwo pracowników lotniska, podróżujących oraz statków powietrznych.

²³ K.M. Szymaniec, *Systemowe zarządzanie ryzykiem zagrożeń w lotnictwie w lotnictwie transportowym. Rozprawa doktorska*, Poznań 2017, <https://sin.put.poznan.pl/dissertations/details/d146> (dostęp: 19.03.2019), s. 39–40.

²⁴ Ibidem.

²⁵ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2010, r. 51, nr 4 (183), s. 163.

Swoje działania opiera na zapisach ustawy o ochronie osób i mienia oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony²⁶. SOL współpracuje z Policją, jednostkami straży pożarnej i Strażą Graniczną. Zakres obowiązków SOL zawarty jest w art. 186b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Do najważniejszych czynności funkcjonariuszy tej służby należy: kontrola statków powietrznych znajdujących się na terenie płyty lotniska oraz ich ochrona, kontrola przepustek i pozwoleń przebywania w miejscach zabronionych, ochrona miejsc zastrzeżonych oraz sprawdzanie stanu technicznego całego ogrodzenia wokół lotniska, legitymowanie osób w celu ustalenia ich tożsamości, możliwość kontroli zawartości bagażu, przeszukania podejrzanej osoby oraz używania środków technicznych i chemicznych do wykrywania niebezpiecznych substancji²⁷. SOL sprawuje zatem ochronę fizyczną i kontrolę bezpieczeństwa bagażu (screening) oraz jest odpowiedzialna za zabezpieczenie techniczne (monitoring)²⁸.

STRAŻ GRANICZNA

Następnym podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo w porcie lotniczym jest Straż Graniczna. To jednolita, umundurowana, uzbrojona formacja, powołana na mocy ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej²⁹. Wykonuje zadania z zakresu ochrony granicy państwowej na lądzie i morzu oraz kontroli ruchu granicznego³⁰. Oprócz ww. ustawy Straż Graniczna działa na obszarze portu również na podstawie ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej³¹.

²⁶ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony (Dz. U. 1999 nr 4 poz. 31 z późn. zm.).

²⁷ K. Sikorka, K. Fiszer, *Metody i środki ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na przykładzie Portu Lotniczego Wrocław Starachowice*, „Zeszyty Naukowe WSOWL” 2013, nr 4, s. 57–58.

²⁸ K. Maciejewski, *Podmioty, metody oraz przepisy kształtujące bezpieczeństwo w portach lotniczych*, „Security, Economy & Law”, nr 1/2014 (IV), s. 25.

²⁹ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. 1990 nr 78 poz. 462 z późn. zm.).

³⁰ D. Kamuda, M. Trybus, *Straż Graniczna i jej zadania w zakresie ochrony bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej – zarys problematyki*, „Humanities and Social Sciences” 2013, t. 18 (XVIII), nr 20 (3), s. 62.

³¹ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. 1990 nr 78 poz. 461 z późn. zm.).

Do podstawowych działań Straży Granicznej należy m.in.: kontrola pozostawionych bez opieki bagaży, zabezpieczanie statków powietrznych przez tzw. warty ochronne, dokonywanie kontroli paszportów, wychwytywanie i raportowanie informacji odnośnie do uchybień w działaniu lotniska oraz opracowywanie stosownych wniosków z prośbą o ich usunięcie³², a także ścisła współpraca ze Służbą Ochrony Lotniska.

POLICJA

W portach lotniczych funkcjonują komisariaty lotniskowe policji. Do ich głównych zadań na podstawie ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji³³ należą działania typowo patrolowo-interwencyjne oraz operacyjno-rozpoznawcze, m.in.: przejmowanie od SG lub SOL zatrzymanych osób stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniska, opiniowanie i opracowywanie programu przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym oraz programu ochrony lotniska, konwojowanie pasażerów niebezpiecznych, kontrolowanie działania systemu przepustkowego³⁴.

Istnieje wiele systemów technicznych, z których korzystają służby chroniące lotniska. Wśród nich można wskazać np. system antywłamaniowy do pomieszczeń, telewizję dozorową CCTV, kontrolę bezpieczeństwa bagażu (*screening*), system rejestracji bagażu współpracujący z systemem kontroli odlotów w celu szybkiej identyfikacji bagażu z pasażerem, system monitoringu pojazdów na lotnisku, system zarządzania parkingami³⁵.

BADANIA WŁASNE I ICH WYNIKI

Do pełnego zobrazowania problemu bezpieczeństwa pasażerów statków powietrznych, oprócz wyżej omówionych zagadnień, potrzebna jest również perspektywa samych pasażerów linii lotniczych. Autorka przeprowadziła więc ankietę, której celem było zbadanie poczucia bezpieczeństwa pasażerów podczas podróżowania statkiem powietrznym oraz przebywania w porcie lotniczym.

³² Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2011 nr 170 poz. 1015).

³³ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. 1990 nr 30 poz. 179).

³⁴ *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*, J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac, M. Szczelina (red. nauk.), Wrocław 2011, s. 171.

³⁵ B. Heide, *Zabezpieczenie lotów i portów lotniczych na wypadek ataków terrorystycznych*, www.wspia.eu/file/20337/28-HEIDE+BOGUSŁAW.pdf (dostęp: 19.03.2019), s. 305.

Ankieta została przeprowadzona za pośrednictwem internetu. W badaniu wzięło udział 100 osób, które odpowiadały na 15 pytań zawartych w ankiecie, w tym 13 zamkniętych i 2 otwarte. Oprócz podstawowych informacji o respondentach (wiek, płeć, wykształcenie), pytania dotyczyły ich poczucia bezpieczeństwa podczas podróży lotniczej oraz wiedzy teoretycznej odnośnie do badanego tematu.

Pytania od 1 do 3 miały wskazać płeć, wiek i wykształcenie ankietowanych. Najliczniejszą grupę wśród respondentów – aż 94% – stanowiły osoby w wieku 18–55 lat. Osoby w wieku powyżej 55 lat stanowiły 4%, zaś poniżej 18 lat – tylko 2%. Ankieta była przeprowadzona wśród użytkowników internetu, dlatego przewaga osób młodych i w średnim wieku jest zrozumiała.

Wśród respondentów przeważały kobiety, które stanowiły aż 70% ankietowanych, mężczyźni odpowiadali znacznie rzadziej i stanowili tylko 30%.

Odpowiedzi dotyczące poziomu wykształcenia ankietowanych w połączeniu z informacją o ich wieku wskazywały, że w większości są oni w trakcie studiów, gdyż podawali, że mają wykształcenie średnie (65%). Osoby z wykształceniem wyższym stanowiły 25%, a z wykształceniem zawodowym – 8%. Jedynie dwie osoby (2%) posiadały wykształcenie niższe, czyli gimnazjalne.

Pytania 4, 5 i 13 miały dostarczyć informacji o częstotliwości, celu i powodach podróżowania samolotem. Zdecydowana większość ankietowanych (73%) to osoby, które podróżują raz do roku, 19% stanowią osoby podróżujące kilka razy w roku, a 2% to osoby, które latają kilka razy w tygodniu. Pozostałe 6% ankietowanych podróżuje znacznie rzadziej, sporadycznie.

Zdecydowanie głównym celem lotów, który wskazali ankietowani, była turystyka, czyli podróże w celach wypoczynkowych (85%). Jako drugi najczęstszy cel podróży wskazano sprawy służbowe (10%). 3% respondentów to osoby, które latają, aby odwiedzić swoje rodziny, zaś podróże tylko 2% ankietowanych są związane z edukacją. Poprzez analizę wyników i zestawienie krzyżowe odpowiedzi można dostrzec, że osoby, które podróżują samolotem raz do roku, to w większości pasażerowie lecący na wakacje, natomiast osoby podróżujące kilka razy do roku to w większości pracownicy wykonujący swoje zadania służbowe.

W 13 pytaniu uczestnicy badania zostali poproszeni o wybranie jednego z powodów, dla którego wybierają właśnie ten środek transportu. Spośród 4 odpowiedzi najczęściej wskazywali, że chodzi o szybkość przemieszczania się – odpowiedziało tak aż 91% badanych, czyli przeważająca większość. Dla 6% ankietowanych ważnym czynnikiem jest wygoda i komfort podróżowania, w tym takie udogodnienia jak: klimatyzacja, wygodne i miękkie fotele, telewizja

dla każdego pasażera, bufet, możliwość skorzystania z łazienek. Bezpieczeństwo podróży jako powód wyboru samolotu wskazały tylko 2 osoby (2%), zaś niskie ceny biletów mają decydujący wpływ tylko w przypadku 1 osoby (1%).

Zestawiając odpowiedzi z analizowanych wyżej trzech pytań, można wywnioskować, że najlichniesza grupa to osoby, które podróżują samolotem raz do roku w celach turystycznych, a powodem, dla którego wybierają właśnie samolot, jest szybkość przemieszczania się na duże odległości.

Kolejne pytanie dotyczyło jakości działania służb lotniskowych, takich jak kontrola paszportowa, kontrola bezpieczeństwa, odprawa biletowo-bagażowa. Najczęściej odpowiadano, że służby te całkiem dobrze sprawują swoje obowiązki (92%). 5% ankietowanych zaznaczyło odpowiedź „trudno powiedzieć”. Pracę kontrolerów lotniskowych ocenia negatywnie 3% ankietowanych. Zdecydowana większość podróżujących ma zatem zaufanie do pracy, którą wykonują te służby.

Dwa następne pytania dotyczyły poczucia bezpieczeństwa zarówno na lotnisku, jak i podczas lotu samolotem. W obu przypadkach rozkład procentowy poszczególnych odpowiedzi był podobny. Na satysfakcjonujący poziom poczucia bezpieczeństwa wskazało odpowiednio 69% i 65% ankietowanych. Odpowiedź „trudno powiedzieć” wybrało odpowiednio 27% i 23% respondentów. Bezpiecznie nie czuje się na lotnisku 4% ankietowanych, zaś podczas lotu – 12%.

Na pytanie – jedno z dwóch otwartych w ankiecie – o to, co wzbudza największe wątpliwości i zastrzeżenia w kwestii bezpieczeństwa podczas przebywania na lotnisku lub bezpośrednio podczas lotu, ankietowani najczęściej odpowiadali, że są to turbulencje. Aż 65% ankietowanych podało tę właśnie odpowiedź. Kolejnymi czynnikami powodującymi poczucie zagrożenia okazały się atak terrorystyczny oraz złe warunki atmosferyczne, które mogłyby doprowadzić do katastrofy samolotu. Odpowiedzi tych udzieliło po 7% respondentów. Awaria techniczna samolotu okazała się przyczyną do zmartwień dla 6% ankietowanych. Pozostała część osób (15%) nie udzieliła żadnej odpowiedzi.

W kolejnym pytaniu ankietowani mieli wskazać, czy jest coś, co można byłoby zmienić, aby polepszyć jakość bezpieczeństwa na lotnisku i podczas lotu. Aż 69% ankietowanych odpowiedziało negatywnie na to pytanie, natomiast 21% stwierdziło, że można byłoby dokonać jakichś zmian, aby polepszyć jakość bezpieczeństwa. Pozostałe 10% odpowiadających wstrzymało się od jednoznacznej odpowiedzi i nie opowiedziało się po żadnej ze stron.

Respondenci zostali również poproszeni o wyrażenie swojej opinii na temat funkcjonariuszy ochrony lotniska. Zostali zapytani, czy często spo-

tykają ich podczas przebywania na lotnisku. Zdecydowana większość, czyli 76% ankietowanych, odpowiedziała twierdząco. Pozostałe 24% respondentów udzieliło negatywnej odpowiedzi.

W ankiecie padło również pytanie o najczęstsze według ankietowanych przyczyny katastrof statków powietrznych. Respondenci mogli wybrać spośród następujących możliwości: wina pracownika/pilota samolotu, atak terrorystyczny, awaria samolotu i zła pogoda. Najczęściej wskazywaną odpowiedzią była awaria samolotu i niedociągnięcia techniczne maszyn, odpowiedź ta stanowiła 62% wszystkich głosów. Według 21% ankietowanych wina za spowodowanie katastrofy leży głównie po stronie pracowników lotniska lub pilota samolotu. Atak terrorystyczny był odpowiedzią wybraną przez 10% osób. Ostatnią i najrzadziej wybieraną odpowiedzią były złe warunki atmosferyczne – tę odpowiedź zaznaczyło tylko 7% respondentów.

Wnioski wypływające z analizy tych odpowiedzi są sprzeczne z danymi, które zostały zaprezentowane we wcześniejszej części pracy dotyczącej przyczyn katastrof lotniczych. Przywołane tam wyniki badań pokazywały, że 67% katastrof lotniczych jest efektem błędu ludzkiego, a tylko 20% – awarii samolotu. W badaniach przeprowadzonych przez autorkę te proporcje się odwróciły – 62% ankietowanych upatruje przyczyn katastrof w kwestiach technicznych, zaś tylko 21% w błędach człowieka.

Przedostatnie pytanie dotyczyło wiedzy respondentów z zakresu organizacji systemu ochrony pasażerów i ich bagaży. 82% ankietowanych stwierdziło, że wie dużo na ten temat, natomiast 11% wskazało, że nie wie praktycznie nic. Pozostała część osób (7%) określiła swą wiedzę na temat procedur lotniskowych jako znikomą.

Ostatnie pytanie należało do pytań otwartych. Ankietowani zostali poproszeni o wymienienie wszystkich znanych im służb ochronnych i funkcjonariuszy państwowych działających na terenie portu lotniczego. W odpowiedziach najczęściej pojawiały się: straż graniczna (93%), policja (91%), straż pożarna (64%).

ZAKOŃCZENIE

Podróżowanie samolotem wymaga wielu procedur i systemów zabezpieczeń, które mają zapewnić bezpieczeństwo pasażerom i wszystkim osobom związanym z obsługą lotów. Celem artykułu było przedstawienie najważniejszych zagadnień związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, w tym wskazanie służb, które wykonują swe zadania w portach lotniczych,

a także zbadanie poziomu poczucia bezpieczeństwa wśród podróżujących samolotami i przebywających na lotnisku pasażerów.

Funkcjonariusze pełniący służbę na terenie lotniska mają jasno określone obowiązki i, co pokazały wyniki ankiety, według podróżujących samolotami sumiennie wykonują swoje obowiązki. Mimo to czynnik ludzki to wciąż najsłabszy punkt w funkcjonowaniu całej struktury lotnictwa cywilnego, gdyż to właśnie błąd człowieka jest najczęstszą przyczyną wypadków lotniczych.

Bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym zależy od wielu czynników i nawet najmniejszy błąd lub zaniedbanie może doprowadzić do tragedii. Mimo to podróże samolotem pozostają obecnie najbezpieczniejszym środkiem transportu, a wypadki lotnicze zdarzają się relatywnie rzadko, co przekłada się na wysokie poczucie bezpieczeństwa wśród pasażerów.

BIBLIOGRAFIA

5 najczęstszych przyczyn katastrof lotniczych, „Podroze.onet.pl”, 23.05.2016, <http://podroze.onet.pl/5-najczestszych-przyczyn-katastrof-lotniczych/tkt2r4> (dostęp: 12.03.2019).

Bezpieczeństwo lotnictwa, [w:] *Leksykon wiedzy wojskowej*, M. Ląprus (oprac.), Warszawa 1979.

Dąbrowska J., *Czynnik ludzki w lotnictwie*, „Prace Instytutu Lotnictwa” 2011, nr 221, s. 67.

DJ, *Katastrofa na Teneryfie. Czarny dzień w historii lotnictwa*, „Menway”, 26.03.2018, <https://menway.interia.pl/historia/news-katastrofa-na-teneryfie-czarny-dzien-w-historii-lotnictwa,nId,2561892> (dostęp: 12.03.2019).

Dzik M., *Bezpieczeństwo lotów w lotnictwie wojskowym – czynniki i okoliczności wpływające na powstawanie wypadków i incydentów lotniczych*, „Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej” 2013, nr 1(5), s. 73–91.

Galej P., *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, K. Łuczak (red.), Katowice 2016, s. 37–38.

Glen A., *Terroryzm lotniczy. Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*, Warszawa 2014.

Heide B., *Zabezpieczenie lotów i portów lotniczych na wypadek ataków terrorystycznych*, www.wspia.eu/file/20337/28-HEIDE+BOGUSŁAW.pdf (dostęp: 19.03.2019).

Jabłoński R., *Tragiczny lot Kopernika i katastrofa na Okęciu*, „Historia – rp.pl”, 14.03.2017, <https://www.rp.pl/Historia/303149940-Tragiczny-lot-Kopernika-i-katastrofa-na-Okęciu.html> (dostęp: 12.03.2019).

- Kamuda D., Trybus M., *Straż Graniczna i jej zadania w zakresie ochrony bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej – zarys problematyki*, „Humanities and Social Sciences” 2013, t. 18 (XVIII), nr 20 (3), s. 59–72.
- Katastrofa w Smoleńsku. Jakie mogły być przyczyny tragedii samolotu Tu-154?*, „gp24.pl”, 22.04.10, <https://gp24.pl/katastrofa-w-smolensku-jakie-mogly-byc-przyczyny-tragedii-samolotu-tu154/ar/4727455> (dostęp: 12.03.2019).
- Klich E., *Bezpieczeństwo lotów*, Radom 2011.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz. U. 1959 nr 35 poz. 212 z późn. zm.) – Załącznik 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych”.
- Kowalska P., *Bezpieczeństwo pasażerów statków powietrznych – zagadnienia wybrane*, praca magisterska napisana pod kierunkiem dra inż. Pawła Pajorskiego na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2019.
- Łaskarzewska K., *Ewolucja bezpieczeństwa lotów w XX w.*, „Doctrina. Studia Społeczno-Polityczne” 2013, nr 10, s. 123–139.
- Maciejewski K., *Podmioty, metody oraz przepisy kształtujące bezpieczeństwo w portach lotniczych*, „Security, Economy & Law”, nr 1/2014 (IV), s. 22–40.
- Oni zginęli w katastrofie Boeinga 737*, 19.03.2016, „Fakt.pl”, <https://www.fakt.pl/wydarzenia/swiat/katastrofa-lotnicza-samolotu-w-rostowie-nad-donem/44yffvd> (dostęp: 19.03.2019).
- Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), *Doc. 9859 AN/474. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, wyd. 3, 2013.
- Placha-Hetman K., *Jak to jest z bezpieczeństwem w cywilnym transporcie lotniczym?*, „Samoloty.pl”, <https://www.samoloty.pl/artykuly-lotnicze/12949-jak-to-jest-z-bezpieczeniem-w-cywilnym-transporcie-lotniczym> (dostęp: 12.03.2019).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony (Dz. U. 1999 nr 4 poz. 31 z późn. zm.).
- rr, *41 lat temu w katastrofie na lotnisku na Teneryfie zginęły 583 osoby*, „PolskieRadio.pl”, 27.03.2018, <https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/2075732,41-lat-temu-w-katastrofie-na-lotnisku-na-Teneryfie-zginely-583-osoby> (dostęp: 12.03.2019).

- Sikorka K., Fiszer K., *Metody i środki ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na przykładzie Portu Lotniczego Wrocław Starachowice*, „Zeszyty Naukowe WSOWL” 2013, nr 4, s. 48–66.
- Szymaniec K.M., *Systemowe zarządzanie ryzykiem zagrożeń w lotnictwie w lotnictwie transportowym. Rozprawa doktorska*, Poznań 2017, <https://sin.put.poznan.pl/dissertations/details/d146> (dostęp: 19.03.2019), s. 39–40.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Doc. 9859 AN/474. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, wyd. 2, 2009.
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. 1990 nr 78 poz. 461 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. 1990 nr 78 poz. 462 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2011 nr 170 poz. 1015).
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. 1990 nr 30 poz. 179).
- Wojnarowska M., *Katastrofa airbusa Germanwings. Znalaziono wideo z ostatnich sekund lotu*, „Wiadomości.wp.pl”, 31.03.2015, <https://wiadomosci.wp.pl/katastrofa-airbusa-germanwings-znalaziono-wideo-z-ostatnich-sekund-lotu-6027715626300545a> (dostęp: 12.03.2019).
- Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*, J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina (red. nauk.), Wrocław 2011, s. 171.
- Zieliński M., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2010, r. 51, nr 4 (183), s. 157–180.
- Żywucka-Kozłowska E., Juszka K., *Ogledziny miejsca katastrofy lotniczej. Wybrane problemy identyfikacji ofiar*, http://www.zielona-gora.po.gov.pl/magazyn/upload/lektury_elektroniczne/ogledziny-miejsca-katastrofy-lotniczej.pdf (dostęp: 21.02.2019).

CITE THIS ARTICLE AS:

P. Kowalska, *Bezpieczeństwo pasażerów statków powietrznych – wybrane zagadnienia*, „Security, Economy & Law” 2/2020 (XXVII), s. 33–49, DOI: 10.24356/SEL/27/3.

Licence: This article is available in Open Access, under the terms of the Creative Commons License Attribution 4.0 International (CC BY 4.0; for details please see <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the author and source are properly credited. Copyright © 2020 University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow

INWIGILACJA JAKO ŹRÓDŁO ZAGROŻEŃ CHRONIONYCH OSÓB

INVIGILATION AS A SOURCE OF THREATS TO PROTECTED
PERSONS

KRYSTIAN KRUPA

ABSTRACT

The purpose of the paper is to characterize surveillance activities and threats that may result from them, and to discuss concisely anti-surveillance devices and behaviours. First, the historical outline of the phenomenon of surveillance is presented, as well as its past and present causes. Three types of detective inquiry are also discussed: white, grey and black. Then, technical and physical threats concerning surveillance, from the protected persons' perspective, are indicated. Finally, the author presents major anti-surveillance activities related to technical and physical protection. This results in a conclusion that a good protection plan for persons should primarily include all preparatory and preventive activities as well as the usage of anti-surveillance devices so as to prevent the leakage of sensitive information and the emergence of threat to life or property. In order to effectively counteract threats resulting from surveillance, it is necessary to use both appropriate technical equipment, knowledge, and often also physical abilities.

* Lic. Krystian Krupa, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie; correspondence address: Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Krupnicza 3, 31-123 Kraków, Poland

KEYWORDS

surveillance, protection of persons, detective inquiry, anti-surveillance activities

ABSTRAKT

Celem artykułu jest scharakteryzowanie działań inwigilacyjnych i zagrożeń, które mogą być ich następstwem, a także zwięzłe omówienie urządzeń i zachowań antyinwigilacyjnych. Na początku przedstawiono rys historyczny zjawiska inwigilacji i jego dawne i obecne przyczyny. Omówione zostają również trzy rodzaje wywiadu detektywistycznego: biały, szary i czarny. Następnie wskazano zagrożenia techniczne i fizyczne związane z inwigilacją z punktu widzenia chronionych osób. Wreszcie autor przedstawia najważniejsze działania antyinwigilacyjne związane z ochroną zarówno techniczną, jak i fizyczną. Pozwala to dojść do wniosku, że dobry plan ochrony osób powinien uwzględniać przede wszystkim działania przygotowawcze i prewencyjne oraz użycie urządzeń antyinwigilacyjnych w celu zapobiegnięcia przeciekowi informacji wrażliwych i powstania zagrożenia dla życia lub mienia. By skutecznie przeciwdziałać zagrożeniom płynącym z inwigilacji, konieczne jest wykorzystanie zarówno odpowiedniego sprzętu technicznego, jak i wiedzy, a nierzadko również umiejętności fizycznych.

SŁOWA KLUCZOWE

inwigilacja, ochrona osób, wywiad detektywistyczny, działania antyinwigilacyjne

WSTĘP

Ochrona osób, czyli działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia, zdrowia i nietykalności osobistej¹, wraz z rozwojem technologii staje się coraz trudniejsza z uwagi na różnorodne i ogólnodostępne narzędzia inwigilacji, którą można definiować jako tajną obserwację kogoś lub tajny nadzór nad kimś². Działania inwigilacyjne mogą wpływać na niską odporność na niepożądane przecieki danych, co z kolei ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa osoby lub też grupy osób inwigilowanych. Celem

¹ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 1997 nr 114 poz. 740 z późn. zm.).

² *Inwigilacja*, [w:] *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/sjp/inwigilacja;2561945.html> (dostęp: 5.12.2019).

artykułu³ jest scharakteryzowanie działań inwigilacyjnych oraz zagrożeń, które mogą być ich następstwem, a także związane omówienie urządzeń i zachowań antyinwigilacyjnych. Metoda badawcza zastosowana w pracy to krytyczna analiza literatury.

INWIGILACJA – RYS HISTORYCZNY, PRZYCZYNY, RODZAJE WYWIADU

Wydawać by się mogło, że nadzór, kontrola przepływu informacji czy monitorowanie zachowań ludzkich są efektem rozwoju współczesnej cywilizacji bądź technologii XXI wieku, jednak istnieją liczne dokumenty czy przekazy, które dowodzą, że zjawisko inwigilacji towarzyszy naszej cywilizacji w całej jej historii.

Terry Crowdy podaje, że do pierwszego udokumentowanego działania inwigilacyjnego doszło około 1274 roku p.n.e. w starożytnym Egipcie, kiedy dwóch szpiegów hetyckich, udając dezertarów, pojawiło się w obozie faraona Ramzesa przed bitwą pod Kadesz⁴. Inny przykład działań inwigilacyjnych opisany jest w Drugiej Księdze Samuela – Dawid, chodząc po dachu swojego pałacu, obserwował kąpiel Batszeby, żony Uriasza. Keith Laidler pisze z kolei: „szpiegostwo i inwigilacja są co najmniej tak stare jak sama cywilizacja. Powstanie miast i imperiów (...) oznaczało, że każde z nich musiało znać nie tylko usposobienie i morale wroga, ale także lojalność i ogólne nastroje własnej ludności”⁵.

W przeszłości źródłem działań inwigilacyjnych była głównie potrzeba uzyskania informacji militarnych, ekonomicznych bądź politycznych. Obecnie potrzeb jest zdecydowanie więcej, co jest związane ze zmieniającym się światem i rozwojem technologii. Przykładów dzisiejszego zastosowania inwigilacji można doszukiwać się między innymi w korporacjach, zakładach pracy, podczas dokonywania transakcji czy używania (lub samego faktu posiadania) telefonu komórkowego. Pracodawcy używają zebranych w ten sposób informacji głównie po to, by przedstawić pracownikom ocenę ich pracy bądź udzielić rad, dzięki którym będą wykonywać swoje zadania jeszcze efektywniej, zaś informacje związane z dokonywanymi przez konsu-

³ Artykuł jest skróconą i opracowaną wersją pracy licencjackiej autora pt. *Inwigilacja jako źródło zagrożeń chronionych osób*, napisanej pod kierunkiem dra hab. Juliusza Piwowarskiego, prof. WSBPI na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2020.

⁴ T. Crowdy, *Historia szpiegostwa i agentury*, J. Mikołajczyk (tłum.), Warszawa 2010, s. 15.

⁵ K. Laidler, *Surveillance Unlimited. How We've Become the Most Watched People on Earth*, Cambridge 2008, s. 17.

mentów transakcjami wykorzystywane są przez różne instytucje do wykrycia oszustw, jak i w celach optymalizacji kampanii reklamowych i zwiększenia dochodów. Posiadacze telefonów komórkowych są z kolei śledzeni właściwie na każdym kroku, co przy ogromie wad i wzbudzanych kontrowersji ma również zalety, a jedną z nich jest możliwość namierzenia danej osoby w przypadku zagrożenia jej życia lub zdrowia przez odpowiednie służby.

W tym miejscu pojawia się jednak pytanie: czy inwigilacja stwarza zagrożenie dla obywateli? „Władza tłumaczy ingerencję w prywatność obywateli koniecznością walki z przestępczością i zapobiegania terroryzmowi. Organizacje broniące praw obywatelskich ostrzegają przed nadmierną inwigilacją pod pozorem dbania o bezpieczeństwo”⁶.

W skład działań inwigilacyjnych wchodzi różnego rodzaju działania operacyjne. Ze względu na sposób, w jaki prowadzona jest obserwacja, można je podzielić na trzy rodzaje:

- obserwację fizyczną;
- zdobywanie informacji w sposób elektroniczny;
- połączenie fizycznej inwigilacji z wykorzystaniem sprzętu elektronicznego i nowych technologii.

Jedną z metod inwigilacji, kojarzoną zwłaszcza ze środowiskiem detektywistycznym, jest wywiad. Można wyróżnić wywiad biały, czarny i szary.

Biały wywiad jest metodą pozyskiwania i analizy informacji pochodzących z otwartych, ogólnodostępnych źródeł⁷, np. zdjęć satelitarnych i lotniczych, rejestrów pojazdów, ksiąg wieczystych, publikacji internetowych czy archiwów. Taki sposób zdobywania danych jest zgodny z przepisami prawa, a informacje, które udało się zdobyć tą drogą, mogą zostać wykorzystane w sądzie i są wiarygodnym materiałem dowodowym.

Szary wywiad stanowi połączenie białego wywiadu ze źródłami i metodami, które nie są do końca legalne. Można tu wskazać m.in. analizę kryminalną, pomoc osób trzecich, obserwację miejsc oraz osób, wnikanie w określone środowisko.

Jeśli chodzi o analizę kryminalną, to są to wszystkie metody zarezerwowane dla profesjonalnych i państwowych służb śledczych. Detektyw może więc zlecić na przykład zbadanie odcisków palców czy analizę śladów DNA,

⁶ *Inwigilacja obywateli* [temat], „Sonar.wyborcza.pl”, <https://sonar.wyborcza.pl/sonar/o,158721,Inwigilacja-obywateli.html> (dostęp: 7.12.2019).

⁷ K. Liedel, T. Serafin, *Otwarte źródła informacji w działalności wywiadowczej*, Warszawa 2011, s. 57–74.

lecz są to usługi kosztowne i w związku z tym agencje prywatne sięgają po nie rzadko. Pomoc osób trzecich to z kolei nic innego jak wywiad środowiskowy – detektyw rozpytuje o daną osobę czy sytuację na przykład sąsiadów lub współpracowników. Wniknięcie w określone środowisko może natomiast wiązać się z przyjęciem fałszywej tożsamości oraz zdobyciem zaufania grupy lub osoby. To trudna, a zarazem ryzykowna metoda.

O ile szary wywiad jest balansowaniem na granicy prawa, o tyle czarny wywiad jest już jego ewidentnym łamaniem. Wiąże się z zakładaniem podsłuchów, łamaniem haseł dostępu, kradzieżą tożsamości, prowokacją, wywieraniem nacisku. Detektyw, który decyduje się na stosowanie czarnego wywiadu, musi zdawać sobie sprawę, że zdobyte w ten sposób informacje nie będą mogły być wykorzystane w sądzie. Więcej – wymienione metody mogą być stosowane jedynie przez Policję, i to dopiero po pozytywnej opinii sądu, zaś wykorzystującym je detektywom grozi poważna odpowiedzialność karna oraz utrata prawa do wykonywania zawodu.

ZAGROŻENIA ZWIĄZANE Z INWIGILACJĄ Z PUNKTU WIDZENIA CHRONIONYCH OSÓB

Zagrożenia związane z inwigilacją można podzielić na techniczne i fizyczne. Technologia może wspierać bezpieczeństwo informacji lub je naruszać. Dane dotyczące danej osoby mogą być obecnie wyszukiwane na wiele sposobów, m.in. w mediach społecznościowych. Każdy użytkownik internetu powinien zdawać sobie sprawę, że nawet z pozoru błaha informacja może stanowić kluczowy element w budowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa, zarówno własnego, jak i naszych bliskich. W mediach społecznościowych można znaleźć wiele informacji dotyczących życia osobistego i upodobań użytkowników, np. ulubionych potraw, poglądów politycznych, gustu muzycznego, aktualnego miejsca pobytu, zdjęć mieszkania itp. Agresorzy obserwują często nie tylko daną jednostkę, ale również jej otoczenie. Starają się zdobyć informacje na temat partnera, rodziny, znajomych z pracy, sąsiadów, np. poprzez wyszukiwanie i analizowanie nieoficjalnych baz danych, takich jak prywatne serwery. Taka wiedza może być bardzo przydatna dla inwigilującego, np. w razie chęci przyjęcia fałszywej tożsamości.

Bardziej zaawansowanymi informatycznie formami inwigilacji zajmują się hakerzy. Cyberprzestępcy są w stanie w krótkim czasie wykraść znaczące ilości cennych danych, złamać system zabezpieczeń w firmach czy wykraść dane do logowania na konta bankowe. Świadomość tych zagrożeń pozwala

organizacjom wdrożyć odpowiednie rozwiązania ochronne, jednak należy je regularnie aktualizować.

Zagrożenia techniczne nie wiążą się wyłącznie z internetem. Na rynku dostępny jest sprzęt, które ułatwia gromadzenie danych: rejestratory audio (podśluchy, dyktafony), rejestratory wideo (kamery ukryte, fotopułapki) i lokalizatory⁸. Można go wykorzystać do każdego z trzech rodzajów wywiadu.

Zagrożenia fizyczne są z reguły następstwem inwigilacji, czy to fizycznej, czy elektronicznej. Do zagrożeń fizycznych z punktu widzenia chronionych osób zaliczyć można: atak z niedużej lub dużej odległości, atak z użyciem materiałów wybuchowych, uprowadzenia⁹.

DZIAŁANIA ANTYINWIGILACYJNE

OCHRONA TECHNICZNA

Rynek oferuje liczne urządzenia służące ograniczaniu ryzyka wystąpienia powyższych zjawisk. Wśród nich można wskazać wykrywacze metali, podśluchów, kamer, generatory szumu, urządzenia szyfrujące.

Wykrywacze metali dzielą się na ręczne i stacjonarne. Są to urządzenia wykorzystujące zjawisko indukcji elektromagnetycznej do wykrywania elementów metalowych.

Wykrywacze podśluchów najczęściej opierają swoje działanie na transmitowaniu danych za pośrednictwem fal radiowych. Weryfikacja przestrzeni może odbywać się w zakresie 10 metrów. Mankamentem jest jednak brak możliwości wykrycia urządzeń podśluchowych, które zapisują dane w pamięci wewnętrznej, takich jak dyktafony. Tej wady pozbawione są profesjonalne (aczkolwiek droższe) wykrywacze, które zasięgiem działania obejmują zarówno sygnały analogowe, jak i cyfrowe. Mogą być również wykorzystane do wykrywania lokalizatorów i telefonów komórkowych.

Wykrywacze kamer dzielimy na dwa rodzaje: optyczne i skanujące. Pierwsze z nich działają opierają na świetle, które odbija się od powierzchni i wraca do urządzenia. Dzięki takiemu rozwiązaniu da się namierzyć nawet dobrze zakamuflowane obiektywy kamer, które mogą być wyłączone. Wykry-

⁸ D. Mrowiec, *Sprzęt do inwigilacji*, „B-secure”, 1.04.2019, <https://bezpieczenstwobiznesu.com.pl/index.php/2019/04/01/sprzet-do-inwigilacji/> (dostęp: 7.06.2020).

⁹ M. Pyclik, *Ochrona osobista (cz. 2). Zjawiska wymuszające potrzebę stosowania ochrony osobistej*, „Zabezpieczenia.com.pl”, 29.05.2007, <https://www.zabezpieczenia.com.pl/ochrona-osobista/ochrona-osobista-cz-2-zjawiska-wymuszaj%C4%85ce-potrzeb%C4%99-stosowania-ochrony-osobistej> (dostęp: 6.06.2020).

wacze skanujące wykorzystuje się do odnajdywania kamer bezprzewodowych oraz działających z wykorzystaniem sieci wi-fi. Skanują one częstotliwości, na których przesyłany jest obraz, i rozkodowują go. Dodatkowym atutem jest w tym przypadku możliwość wyświetlenia przechwyconego obrazu na ekranie, co umożliwi identyfikację położenia kamery¹⁰.

Generatory szumu również można podzielić na kilka kategorii: ręczne, stacjonarne, samochodowe, akustyczne. Pierwsze trzy rodzaje są dostępne przede wszystkim dla uprawnionych do ich stosowania instytucji, dlatego nie można uzyskać o nich zbyt wielu informacji. Mówiąc ogólnie, są to urządzenia, które emitują sygnał na określonych częstotliwościach, uniemożliwiając w ten sposób łączność bezprzewodową w promieniu nawet kilkudziesięciu metrów¹¹. Zagłuszacze akustyczne (mikrofonu) są natomiast urządzeniami dostępnymi dla każdego. Uniemożliwiają one pracę wszystkim mikrofonom znajdującym się w określonej odległości od nich. Generują losowy sygnał dźwiękowy, który sprawia, że słyszany lub nagrywany dźwięk jest bezwartościowy, a co więcej – odporny na próby wyczyszczenia w specjalistycznych programach do edycji dźwięku.

Techniczne systemy zabezpieczeń służą do zabezpieczania pomieszczeń, zwłaszcza tych wymagających szczególnej ochrony i kontroli. Na nowoczesne elektroniczne systemy zabezpieczeń technicznych składają się systemy ostrzegawcze, sygnalizujące, ale także kontroli dostępu i monitoringu oraz automatyka sterująca.

Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia w ramach działań w zakresie ochrony mienia i zabezpieczenia technicznego wyróżnia¹²:

- montaż elektronicznych urządzeń i systemów alarmowych sygnalizujących zagrożenie chronionych osób i mienia oraz eksploatację, konserwację i naprawę w miejscach ich zainstalowania;
- montaż urządzeń i środków mechanicznego zabezpieczenia oraz ich eksploatację, konserwację, naprawę i awaryjne otwieranie w miejscach zainstalowania.

¹⁰ D. Mrowiec, *Technologia w służbie bezpieczeństwa firmy*, „B-secure”, 20.03.2019, <https://bezpieczenstwobiznesu.com.pl/index.php/2019/03/20/technologia-w-sluzbie-bezpieczenstwa-firmy/> (dostęp: 6.06.2020).

¹¹ Ibidem.

¹² Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 1997 nr 114 poz. 740 z późn. zm.).

Profesjonalne systemy kontroli dostępu umożliwiają wejście na teren wybranych stref tylko uprawnionym osobom, posiadającym określony sposób dostępu. Może to być kod, specjalna karta czy odcisk palca.

W skład systemu dozorowego (monitorowania) wchodzi: telewizja przemysłowa, monitoring wizyjny, wideonadzór, telewizyjne systemy dozorowe (CCTV, ang. *Closed Circuit Television*). Bieżąca obserwacja oraz zapis obrazu z terenu objętego monitoringiem wizyjnym to istotny aspekt bezpieczeństwa wielu miejsc. Coraz częściej tego typu systemy stanowią ważną część polityki bezpieczeństwa wielu obszarów wymagających kontroli oraz są stosowane tam, gdzie liczy się bezpieczeństwo osób oraz ochrona mienia również po zmroku, co umożliwia technologia kamer cyfrowych IP¹³.

System alarmowy to zespół urządzeń połączonych ze sobą instalacją kablową albo drogą radiową lub mieszaną (kablowo-radiową). Alarm uruchamia się w momencie wystąpienia zmiany stanu uznanego za pożądany¹⁴. Wśród systemów alarmowych można wskazać m.in.: systemy wykrywania i sygnalizacji pożaru, systemy oddymiania i przewietrzania, dźwiękowe systemy ostrzegawcze, systemy sygnalizacji włamania i napadu.

OCHRONA FIZYCZNA

Wykonywanie zawodu ochroniarza osób (bodyguarda) kojarzy się głównie z tężyzną fizyczną. Fizyczny aspekt tej pracy to jednak tylko jej niewielka część, znacznie więcej stanowi zapobieganie potencjalnym zagrożeniom, prewencja, a w tej kwestii sprawność fizyczna, siła i wygląd nie zawsze są najważniejsze. Liczy się solidna wiedza operacyjna i teoretyczna, a także ciągle samodoskonalenie. Trenować trzeba właściwie nieustannie, podobnie jak szkolić się z zakresu nowinek technologicznych służących chociażby inwigilacji, by móc jej skutecznie zapobiegać¹⁵.

¹³ *Systemy zabezpieczeń technicznych – przegląd oferty producentów*, „Instalacje budowlane.pl”, 6.03.2020 [aktualizacja], <http://www.instalacjebudowlane.pl/10254-27-86-systemy-zabezpiezen-technicznych--przegląd-oferty-producentow.html> (dostęp: 6.06.2020).

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ M. Pyclik, *Ochrona osobista (cz. 3). Taktyka i technika ochrony osób*, „Zabezpieczenia.com.pl”, 14.11.2006, <https://www.zabezpieczenia.com.pl/ochrona-osobista/ochrona-osobista-cz-3-taktyka-i-technika-ochrony-os%C3%B3b> (dostęp: 6.06.2020).

Bodyguard w swojej pracy powinien kierować się następującymi zasadami¹⁶:

- żelazną – nigdy nie powinien robić odstępstw od przyjętych przez siebie metod postępowania;
- kameleona – powinien umieć dostosować się do otoczenia poprzez właściwy ubiór (błędem jest np. ochrona na plaży w garniturze);
- kamiennej twarzy – nie może pokazywać po sobie, że jest zaskoczony;
- małomówności – powinien mówić tylko tyle, ile potrzeba, to VIP ma być bardziej rozmowny niż ochroniarz;
- pozostawania w cieniu – nie może ujawniać o sobie zbyt wielu informacji;
- tłumienia emocji – najważniejsze ma być dla niego wykonanie zadania;
- oceny ryzyka – nie może brać na siebie zadań, których nie wykona;
- kluczenia – dotyczy ochrony podczas przejazdów;
- służgi i pana – VIP decyduje, gdzie pójdzie i co będzie robił, natomiast bodyguard wskazuje, jak się tam dostać i jakie środki bezpieczeństwa przedsięwziąć.

Szczególne zadania w ochronie osobistej mogą wykonywać kobiety¹⁷. Po pierwsze dlatego, że do niektórych miejsc, np. damskiej toalety czy garderoby, mężczyznom nie wypada wejść bądź jest to krępujące dla chronionej kobiety. Po drugie kobiety mają szereg predyspozycji, które można wykorzystać podczas pracy ochroniarza: zazwyczaj świetnie dostrzegają szczegóły, mają intuicję, a także – przede wszystkim – są zazwyczaj lekceważone przez przeciwników, co daje im ogromną przewagę i może być elementem zaskoczenia.

Zasada, którą kierują się ochroniarze osób mówi, że każda informacja, choćby wydawała się mało znacząca, może okazać się użyteczna przy szacowaniu zagrożenia, dlatego pomocne będzie trzymanie się tzw. szablonu siedmiu „P” (nazwa od określeń w języku angielskim)¹⁸:

- ludzie (*people*);
- miejsca (*places*);
- osobowość (*personality*);
- uprzedzenia (*prejudices*);
- historia osobista (*personal history*);
- poglądy polityczne i religijne (*political and religious persuasion*);
- życie prywatne (*private life*).

¹⁶ Z. Struk, *Bodyguard czy „goryl”*, „Ochroniarz. Ogólnopolski Magazyn Zawodowców” 1999, nr 23, s. 36.

¹⁷ Idem, *Kobieta bodyguard*, „Ochroniarz. Ogólnopolski Magazyn Zawodowców” 1996, nr 9, s. 21.

¹⁸ M. Pyclik, *Ochrona osobista (cz. 3)...*, op. cit.

Ochroniarz musi mieć drobiazgową wręcz wiedzę na temat osoby, którą chroni. Powinien wiedzieć, gdzie się urodziła, mieszkała, gdzie obecnie pracuje i pracowała, jak spędza wolny czas, jakie ma uprzedzenia, jak wygląda historia jej małżeństwa (lub małżeństw), a ponadto znać historię jej chorób, grupę krwi, ewentualne alergie, przyjmowane regularnie leki itp. Co więcej, ważna jest również wiedza na temat sfery intymnej VIP-a: jego nałogów, rodzinnych sekretów, wstydlivych tajemnic. To wszystko ma znaczenie przy zapewnianiu ochrony. Miejsca i sytuacje dla jednych bezpieczne dla innych mogą takie nie być. Bodyguard zawsze musi pamiętać o związku osoby ochranianej z danym miejscem (osobą) i o wpływie tego powiązania na stopień zagrożenia.

ZAKOŃCZENIE

W czasach, w których przepływ informacji jest nieustanny, istnieje możliwość utraty kontroli nad dostępem do informacji, które mogą stanowić kluczowy element w budowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa osobistego. Nawet najmniej istotna informacja ma znaczenie, a inwigilacja może stanowić źródło poważnych zagrożeń ochraniających osób. Aby unikanie tych zagrożeń było możliwe, niezbędną jest znajomość działań inwigilacyjnych oraz niebezpiecznych sytuacji, które mogą powodować. Dobry plan ochrony osób powinien zatem uwzględniać działania przygotowawcze i prewencyjne oraz użycie urządzeń antyinwigilacyjnych w celu zapobiegnięcia przeciekowi informacji wrażliwych i powstania zagrożenia dla życia lub mienia. By te działania były skuteczne, konieczne jest wykorzystanie zarówno odpowiedniego sprzętu technicznego, jak i wiedzy, a nierzadko również umiejętności fizycznych.

BIBLIOGRAFIA

- Crowdy T., *Historia szpiegostwa i agentury*, J. Mikołajczyk (tłum.), Warszawa 2010.
- Inwigilacja*, [w:] *Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/sjp/inwigilacja;2561945.html> (dostęp: 5.12.2019).
- Inwigilacja obywateli* [temat], „Sonar.wyborcza.pl”, <https://sonar.wyborcza.pl/sonar/o,158721,Inwigilacja-obywateli.html> (dostęp: 7.12.2019).
- Krupa K., *Inwigilacja jako źródło zagrożeń chronionych osób*, praca licencjacka napisana pod kierunkiem dra hab. Juliusza Piwowarskiego, prof. WSBPI na Wydziale Bezpieczeństwa i Nauk Społeczno-Prawnych Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, Kraków 2020.

- Laidler K., *Surveillance Unlimited. How We've Become the Most Watched People on Earth*, Cambridge 2008.
- Liedel K., Serafin T., *Otwarte źródła informacji w działalności wywiadowczej*, Warszawa 2011.
- Mrowiec D., *Sprzęt do inwigilacji*, „B-secure”, 1.04.2019, <https://bezpieczenstwobiznesu.com.pl/index.php/2019/04/01/sprzet-do-inwigilacji/> (dostęp: 7.06.2020).
- Mrowiec D., *Technologia w służbie bezpieczeństwa firmy*, „B-secure”, 20.03.2019, <https://bezpieczenstwobiznesu.com.pl/index.php/2019/03/20/technologia-w-sluzbie-bezpieczenstwa-firmy/> (dostęp: 6.06.2020).
- Pyclik M., *Ochrona osobista (cz. 2). Zjawiska wymuszające potrzebę stosowania ochrony osobistej*, „Zabezpieczenia.com.pl”, 29.05.2007, <https://www.zabezpieczenia.com.pl/ochrona-osobista/ochrona-osobista-cz-2-zjawiska-wymuszajace-potrzebe-stosowania-ochrony-osobistej> (dostęp: 6.06.2020).
- Pyclik M., *Ochrona osobista (cz. 3). Taktyka i technika ochrony osób*, „Zabezpieczenia.com.pl”, 14.11.2006, <https://www.zabezpieczenia.com.pl/ochrona-osobista/ochrona-osobista-cz-3-taktyka-i-technika-ochrony-os%C3%B3b> (dostęp: 6.06.2020).
- Struk Z., *Bodyguard czy „goryl”*, „Ochroniarz. Ogólnopolski Magazyn Zawodowców” 1999, nr 23.
- Struk Z., *Kobieta bodyguard*, „Ochroniarz. Ogólnopolski Magazyn Zawodowców” 1996, nr 9.
- Systemy zabezpieczeń technicznych – przegląd oferty producentów*, „Instalacje budowlane.pl”, 6.03.2020 [aktualizacja], <http://www.instalacjebudowlane.pl/10254-27-86-systemy-zabezpieczen-technicznych--przeglad-oferty-producentow.html> (dostęp: 6.06.2020).
- Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 1997 nr 114 poz. 740 z późn. zm.).

CITE THIS ARTICLE AS:

K. Krupa, *Inwigilacja jako źródło zagrożeń chronionych osób*, „Security, Economy & Law” 2/2020 (XXVII), s. 50–60, DOI: 10.24356/SEL/27/4.

Licence: This article is available in Open Access, under the terms of the Creative Commons License Attribution 4.0 International (CC BY 4.0; for details please see <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the author and source are properly credited. Copyright © 2020 University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow

SPIS TREŚCI

JANA MÜLLEROVÁ, MAROŠ KRAJČÍR <i>Small scale compartment fire – geometry of space</i>	5
NATALIA CZOP <i>Terroryzm a bezpieczeństwo w turystyce</i>	14
PAULINA KOWALSKA <i>Bezpieczeństwo pasażerów statków powietrznych – wybrane zagadnienia</i>	33
KRYSTIAN KRUPA <i>Inwigilacja jako źródło zagrożeń chronionych osób</i>	50