

BEZPIECZEŃSTWO NARODOWE

Dr Zdzisław MAŚLAK

Recenzent: dr hab. Marian KOZUB, prof. AON

BEZPIECZEŃSTWO POWIETRZNE POLSKI

Wstęp

Pojęcie „bezpieczeństwo powietrzne” odnosi się do globalnego systemu bezpieczeństwa powietrznego w wymiarze militarnym i niemilitarnym, nad którym czuwa szereg organizacji o zasięgu międzynarodowym, regionalnym oraz narodowym. Zakres znaczeniowy tego pojęcia nie jest jednoznacznie określony, jednakże samo pojęcie pojawia się często, chociażby w nazwach kierunków nauczania na uczelniach wyższych np.: „bezpieczeństwo powietrzne państwa” oraz w literaturze. Szerszego odniesienia dla tego pojęcia można doszukać się w także w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą, do 2030), która jako cel główny w odniesieniu do transportu lotniczego zakłada zapewnienie warunków do zrównoważonego rozwoju rynku pasażerskiego oraz cargo, z jednoczesnym zapewnieniem najwyższych standardów bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Jako jeden z celów operacyjnych strategii dla rozwoju transportu lotniczego podnosi się zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez wdrożenie inicjatyw związanych z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną (ang. Single European Sky)¹ w kluczowych obszarach, takich jak: bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztowa. Reforma jednolitej europejskiej przestrzeni

¹ „Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna to pakiet środków na rzecz realizacji przyszłych potrzeb w zakresie wydajności oraz bezpieczeństwa lotniczego. Ma ona zastosowanie zarówno do sektora cywilnego, jak i wojskowego. Obejmuje aspekty regulacyjne, ekonomiczne, środowiskowe, technologiczne i instytucjonalne oraz kwestie bezpieczeństwa w lotnictwie” – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) – Deklaracja państw członkowskich dotycząca kwestii wojskowych związanych z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną.

powietrznej opiera się na czterech filarach². Drugi filar to „jednolite bezpieczeństwo”. Określając ramy jednolitego bezpieczeństwa Komisja podkreśliła, że wzrost ruchu lotniczego, tłok w przestrzeni powietrznej i na lotniskach oraz wykorzystywanie nowych technologii uzasadnia wspólne podejście na rzecz ujednoliconego opracowania regulacji w zakresie bezpieczeństwa oraz ich wdrożenia w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. W związku z takim podejściem, Komisja zaproponowała rozszerzenie kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego o takie kluczowe kwestie bezpieczeństwa jak: lotniska, zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej. Zatem tworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, mającej zapewnić optymalne wykorzystanie europejskiego obszaru powietrznego, wymusza szereg przedsięwzięć związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa wszystkich użytkowników tej przestrzeni oraz środowiska naturalnego.

Bezpieczeństwo w języku angielskim posiada dwa określenia: safety i security. Pierwsze ma konotację bardziej statyczną, co oznacza, że dotyczy stanu bezpieczeństwa osiągniętego, drugie natomiast kojarzy się bardziej z dynamiką i odnosi się do budowania systemu bezpieczeństwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa. Zdaniem autora bezpieczeństwo powietrzne, które kojarzy się z takimi pojęciami jak: komunikacja lotnicza, transport lotniczy, ruch lotniczy, obrona i ochrona lotnictwa, obrona powietrzna, ochrona środowiska naturalnego, obejmuje swym zakresem pojęciowym terminy „bezpieczeństwo” i „ochrona”, i w świetle założeń tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powinno być rozpatrywane w obu tych aspektach. Zatem cel, jakiemu podjął się autor artykułu to próba zdefiniowania pojęcia „bezpieczeństwo powietrzne państwa” w kontekście aktualnego stanu wiedzy z obszaru bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowych unormowań bezpieczeństwa lotnictwa. Ograniczeniem, jakie wprowadzono do artykułu jest pozostawienie poza analizą lotnictwa wojskowego, które ma inne cele i inne poziomy bezpieczeństwa. O ile w przypadku lotnictwa cywilnego główny nacisk położony jest na przeciwdziałanie zagrożeniom i ograniczanie ryzyka (hazard/risks), to w lotnictwie wojskowym podczas realizacji zadań bojowych, na czoło zadań - co rozumiało - wysuwa się przede wszystkim zwalczanie zagrożeń (threats). Kraje UE przyjęły ogólną deklarację dotyczącą kwestii wojskowych związanych z Jednolitą Euro-

² Reforma jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej opiera się na czterech filarach: efektywność, jednolite bezpieczeństwo, nowe technologie i zarządzanie przepustowością na ziemi. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 25 czerwca 2008 r. – Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II: w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju lotnictwa i poprawy jego efektywności.

pejską Przestrzenią Powietrzną. Zgodnie z nią wzmacniają one współpracę cywilno-wojskową w stopniu wymaganym przez wszystkie zainteresowane kraje UE.

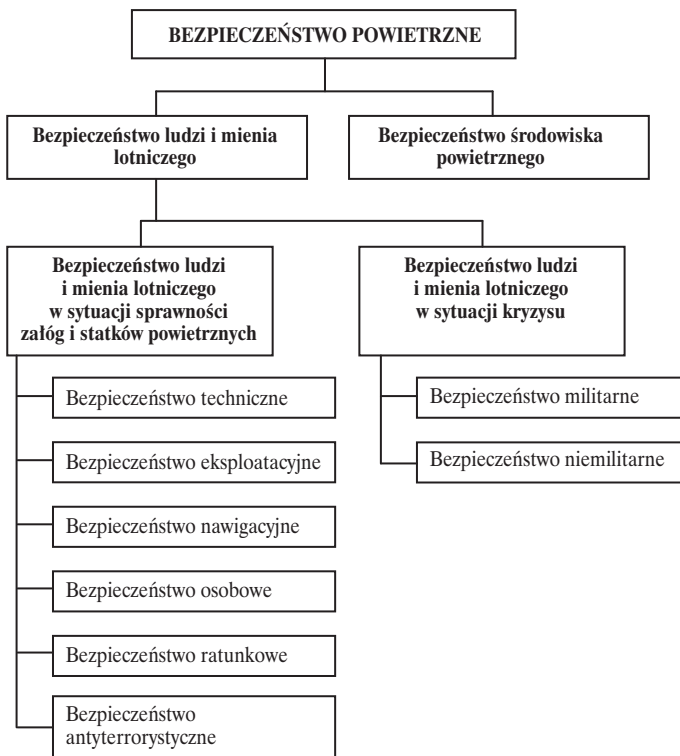
Bezpieczeństwo powietrzne

Przestrzeń powietrzna to specyficzny obszar działalności ludzkiej. Podobnie jak obszar morski, który doczekał się swojego pojęcia „bezpieczeństwo morskie”. Zakres znaczeniowy tego pojęcia jest określony w Międzynarodowej Konwencji Bezpieczeństwa Życia na Morzu (SOLAS 74) oraz innych dokumentach morskich, takich jak konwencja dotycząca zapobieganiu kolizjom na morzu (COLREG 72), o ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami przez okręty i statki (MARPOL 73/78) oraz o poszukiwaniu i ratowaniu na morzu (SAR 79). Jest także zdefiniowany w ustawach krajowych dotyczących bezpieczeństwa narodowego.

Zanim zostanie przedstawiona charakterystyka przedmiotu bezpieczeństwa powietrznego, należy wyjaśnić pojęcie „przestrzeni powietrznej”. Za przestrzeń powietrzną uważa się obszar powietrzny rozciągający się nad terytorium lądowym bądź morskim. Przestrzeń powietrzna może się znajdować ponad morzem otwartym i nad terytoriami niepodlegającymi żadnemu zwierzchnictwu, jest wówczas otwarta dla wspólnego użytkowania przez wszystkich. Bazując na ogólnej definicji bezpieczeństwa, kojarzonej zwykle ze stanem braku zagrożeń, zabezpieczenia przed zagrożeniami (np. R. Zięba zwraca uwagę na takie atrybuty bezpieczeństwa, jak istnienie, przetrwanie, całość, tożsamość, niezależność, posiadanie i pewność rozwoju³), można przyjąć, że bezpieczeństwo powietrzne oznacza bezpieczeństwo ludzi (załóg statków powietrznych, pasażerów, obsługi naziemnej i mienia lotniczego – statków powietrznych, towarów, infrastruktury lotnisk) od zagrożeń generowanych zarówno fizyczno-geograficznymi, jak i operacyjnymi warunkami środowiska powietrznego, a także wolność tego środowiska od zanieczyszczeń powodowanych przez statki powietrzne i ich obsługiwanie oraz funkcjonowanie naziemnej infrastruktury lotniczej. Na rysunku 1 przedstawiono proponowany podział bezpieczeństwa powietrznego na podstawie rodzaje, w tym elementy międzynarodowego systemu bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa ustanowione już na podstawie wiążących uchwał organizacji międzynarodowych.

W ujęciu systemowym bezpieczeństwo powietrzne podzielono na dwa zasadnicze podsystemy: podsystem bezpieczeństwa ludzi i mienia lotniczego oraz podsystem bezpieczeństwa środowiska powietrznego.

³ Za: P. Sienkiewicz, A. Samczyk, *Analiza systemowa polityki bezpieczeństwa państwa*, „Zeszyty Naukowe AON”, nr 4(61), Warszawa 2005, s. 34.



Źródło: Opracowanie własne.

Rys. 1. Podział bezpieczeństwa powietrznego

Bezpieczeństwo ludzi i mienia lotniczego ma zasadniczy wpływ na funkcjonowanie transportu lotniczego i jego roli w gospodarczym rozwoju państwa. Oznacza ono bezpieczeństwo pracowników branży lotniczej oraz pasażerów. Oznacza także bezpieczeństwo przewożonych towarów nie tylko w kontekście ich zniszczenia czy uszkodzenia, ale i terminowego dostarczenia do odbiorcy w odpowiednim czasie i miejscu.

Bezpieczeństwo środowiska powietrznego odnosi się do zastosowania i przestrzegania przyjętych norm ekologicznego użytkowania przestrzeni powietrznej i obsługiwanego statków powietrznych. Lotnictwo nie jest wyjątkowo nieprzyjazną środowisku gałęzią transportu. Generuje ono podobne ilości (na pasażerokilometr) szkodliwych substancji do atmosfery w porównaniu z transportem samo-

chodowym, czy kolejami wysokich prędkości. Dzieje się tak, ponieważ przewoźnicy lotniczy są szczególnie zainteresowani utrzymaniem jak najwyższego wskaźnika wykorzystania miejsc w samolocie - u efektywnie działających przewoźników wynosi on nawet powyżej 80%, podczas gdy dla samochodu wartość tego współczynnika rzadko przekracza 40%. W celu ochrony środowiska naturalnego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu lotniczego na nie, podejmowane są inicjatywy w tym obszarze na poziomie międzynarodowym, regionalnym i narodowym. Komisja Europejska przedstawiła trzy obszary działań składające się na kompleksową strategię proekologiczną:

- działania o charakterze badawczo-rozwojowym w zakresie opracowania i wdrożenia technologii o ograniczonym negatywnym wpływie na środowisko,
- podniesienia efektywności systemów zarządzania ruchem i przestrzenią powietrzną,
- włączenie przewoźników lotniczych do systemu handlu emisjami.

Bezpieczeństwo ludzi i mienia lotniczego jest rozpatrywane w dwóch aspektach, pierwszy aspekt to *bezpieczeństwo ludzi i mienia lotniczego w sytuacji sprawności załóg i statków*, odnosi się ono do normalnej, standardowej działalności środowiska lotniczego. Drugi aspekt dotyczy *bezpieczeństwa ludzi i mienia lotniczego w sytuacjach kryzysowych*⁴ wywołanych czynnikami militarnymi i niemilitarnymi.

Bezpieczeństwo ludzi i mienia lotniczego w sytuacji sprawności załóg i statków składa się z kilku elementów. Jest to *bezpieczeństwo techniczne*, które odnosi się głównie do stanu technicznego statków powietrznych i urządzeń infrastruktury naziemnej takich jak np. systemy lądowania, systemy łączności, systemy zaopatrzenia samolotów w paliwo itd. Bezpieczeństwo techniczne kojarzy się z utrzymywaniem statków powietrznych i urządzeń infrastruktury lotniskowej w sprawności technicznej oraz zastosowaniem do ich produkcji materiałów o najwyższych parametrach. Kolejnym ważnym elementem jest *bezpieczeństwo eksploatacyjne* odnoszące się do problemów eksploatacji, czyli używania statku powietrznego zgodnie z warunkami techniczno-operacyjnymi. Eksploatacja obejmuje także prawidłowe wykonywanie czynności obsługowych statków powietrznych przez wykwalifikowany personel inżyniersko-techniczny w celu bezpośredniego przygotowania sprzętu lotniczego do niezawodnej pracy w powietrzu. Wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych przed lotem i po locie, przeprowadzanie oględzin statków

⁴ „Uniwersalna definicja kryzysu nie istnieje. Najogólniej określić można kryzys, jako szereg niekorzystnych zjawisk, w wyniku, których wystąpić może zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzi i infrastruktury krytycznej państwa”. Za: J. Wojnarowski, *Kryzysy konsekwencją zagrożeń cywilizacyjnych*, [w:] *Zarządzanie kryzysowe w Polsce*, Akademia Humanistyczna, Pułtusk 2007, s. 318.

powietrznych, czy prowadzenie odpowiedniej dokumentacji wykonywanych i niewykonywanych czynności. Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych obejmuje całość zagadnień związanych z bezpieczeństwem tej eksploatacji, w tym przestrzeganie przepisów dotyczących zasad eksploatacji i zdatności do lotów statków powietrznych oraz innego sprzętu lotniczego, korzystania z lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, utrzymywania kwalifikacji i uprawnień personelu lotniczego oraz przepisów i zasad ruchu lotniczego. Kolejny element to *bezpieczeństwo nawigacyjne*, ważne w sytuacji ciągle wzrastającej liczby statków powietrznych w przestrzeni. Odnosi się ono w szczególności do wykorzystywania do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej urządzeń radiolokacyjnych, radionawigacyjnych, łączności, wzrokowych pomocy nawigacyjnych, automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych oraz urządzeń i systemów przetwarzania i zobrazowania danych. Celem nawigacji lotniczej jest określenie pozycji samolotu oraz bezpieczne prowadzenie go po określonej trasie. Dla wypełnienia tych zadań stworzono szereg metod i systemów, mających zapewnić załodze dokładną i aktualną w każdej fazie lotu informację nawigacyjną. Nad bezpiecznym przebiegiem lotu czuwa także wielu ludzi na ziemi: kontrolerzy ruchu lotniczego, koordynatorzy, obsługa technicznych urządzeń, pracownicy linii lotniczych i wiele innych służb. Kolejny element to *bezpieczeństwo osobowe*. Termin ten odnosi się głównie do kwalifikacji i sprawności psychofizycznej personelu latającego i obsługi naziemnej infrastruktury lotniskowej oraz regulacji czasu i warunków ich pracy. Do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych są uprawnieni wyłącznie członkowie personelu lotniczego, członkowie personelu pokładowego oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z odnośnymi przepisami. Świadectwem kwalifikacji jest dokument stwierdzający posiadanie określonych kwalifikacji i upoważniającej do wykonywania określonych czynności lotniczych. Bardzo ważnym elementem w systemie bezpieczeństwa powietrznego jest *bezpieczeństwo ratunkowe*. Termin ten odnosi się do poszukiwania i ratowania statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielania pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób. W ramach bezpieczeństwa ratunkowego do zadań służb ratunkowych należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenia ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych zwykle „działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi”, z zachowaniem uprawnień morskich i innych wyspecjalizowanych służb ratunkowych. Kolejnym elementem bezpieczeństwa powietrznego jest *bezpieczeństwo antyterrorystyczne*. Ten

rodzaj bezpieczeństwa nabiera szczególnego znaczenia w czasie wzrostu aktów terrorystycznych na pokładach statków powietrznych. Obszar ten zajmuje szczególne miejsce w międzynarodowych i krajowych przepisach lotniczych. Bezpieczeństwo antyterrorystyczne zdefiniowano, jako wszelkie działania chroniące lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa oraz bezpieczeństwu osób i mienia. Są to takie działania jak:

- opracowywanie stosownych przepisów w zakresie zapobiegania aktom terrorku na pokładach statków powietrznych i na obiektach naziemnej infrastruktury lotniczej,
- szkolenie załóg i personelu pokładowego statków powietrznych,
- szkolenie personelu naziemnej infrastruktury lotniczej,
- stosowanie technicznych zabezpieczeń na statkach powietrznych i obiektach naziemnej infrastruktury lotniczej,
- utrzymywanie w gotowości do działania odpowiednio wyszkolonych i wyposażonych sił.

Bezpieczeństwo ludzi i mienia lotniczego w sytuacjach kryzysowych podzielono na dwie sytuacje – bezpieczeństwo militarne i bezpieczeństwo niemilitarne. Bezpieczeństwo militarne odnosi się do zagrożeń ze strony samolotów bojowych, wszelkiego rodzaju rakiet lub środków bezpilotowych potencjalnego przeciwnika. Zakłada ono użycie środków obrony powietrznej sił zbrojnych a w szczególności lotnictwa bojowego państwa. Bezpieczeństwo niemilitarne odnosi się do sytuacji wywołanych czynnikami niemilitarnymi np. aktem bezprawnej ingerencji, trudną do przewidzenia złą sytuacją meteorologiczną, utratą łączności, utratą orientacji geograficznej, awarią systemu nawigacyjnego na wskutek celowej działalności sabotażowej lub w wyniku katastrofy naturalnej np. huraganu, trzęsienia ziemi, pożaru. W sytuacji tej także przewiduje się użycie samolotów bojowych Sił Powietrznych wydzielonych do działań w ramach Obrony Powietrznej NATO. Mają one za zadanie pomoc statkom powietrznym w ramach misji Air Policing⁵.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia sądzę, że bezpieczeństwo powietrzne to wyodrębniony z systemu bezpieczeństwa zbiór elementów, składający się z przestrzeni powietrznej i wszystkich innych elementów zależnych lub pozostających z nią w związku, celowo uporządkowanych w kontekście bezpiecznego, ekonomicznego i ekologicznego użytkowania tejże przestrzeni powietrznej.

⁵ Zgodnie z polityką Sojuszu Północnoatlantyckiego państwa członkowskie kolektywnie odpowiadają za zapewnienie integralności przestrzeni powietrznej NATO. W tym celu utrzymują w ciągłej gotowości bojowej do działań samoloty oraz sprzęt pomocniczy. Głównym celem misji Air Policing jest zapewnienie ochrony ludności i sił zbrojnych oraz udzielanie pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w sytuacjach awaryjnych.

Bezpieczeństwo powietrzne państwa

Termin „bezpieczeństwo powietrzne państwa” nie występuje w narodowym systemie znaczeniowym pojęć związanych z bezpieczeństwem narodowym. Istota tego pojęcia nie została zdefiniowana także w ustawach dotyczących bezpieczeństwa narodowego oraz innych aktach prawa traktujących o bezpieczeństwie państwa (narodu). Występują w nich pojęcia – „bezpieczeństwo lotnictwa”, „bezpieczeństwo żeglugi powietrznej” lub „bezpieczeństwo lotów i ochrona lotnictwa”, które nie odnoszą się jednoznacznie np. do bezpieczeństwa środowiska naturalnego w jakim współczesne lotnictwo funkcjonuje. Zatem nie wyczerpują obszarów bezpieczeństwa zawartych we współczesnej definicji bezpieczeństwa narodowego⁶. Definicja ta rozszerza tradycyjne rozumienie bezpieczeństwa narodowego (bezpieczeństwo państwa), związane z realizacją funkcji państwa na rzecz zachowania terytorium, przetrwania narodu, zachowania suwerennej władzy oraz ładu wewnętrznego i porządku prawnego o inne obszary przedmiotowo i podmiotowo zmienne w tym także o ochronę środowiska naturalnego. Terytorium państwa to także obszar powietrzny przynależny temu państwu, podlegający jego całkowitej suwerenności⁷.

Zanim jednak zostanie przedstawiona dokładniejsza charakterystyka pojęcia „bezpieczeństwo powietrzne państwa”, wydaje się celowym przybliżenie zakresu znaczeniowego pojęcia „bezpieczeństwo narodowe” (bezpieczeństwo państwa).

Bezpieczeństwo narodowe pojmowane jest jako stan wolny od zagrożeń dla funkcjonowania społeczeństwa i państwa, który uzyskuje się poprzez odpowiednie, zgodne z interesami narodowymi dysponowanie zasobami państwa (ekonomicznymi, politycznymi, militarnymi, dyplomatycznymi). Wyznacznikami jakości bezpieczeństwa narodowego są głównie:

- suwerenność, niezawisłość, nienaruszalność granic oraz integralność państwa;
- bezpieczeństwo obywateli i ich praw;

⁶ W. Kitler, *Bezpieczeństwo narodowe. Podstawowe kategorie, dylematy pojęciowe i próba systematyzacji*, Warszawa 2011, s. 25. Bezpieczeństwo narodowe – to najważniejsza wartość, potrzeba narodowa i priorytetowy cel działalności państwa, jednostek i grup społecznych, a jednocześnie proces obejmujący różnorodne środki, gwarantujące trwałą, wolny od zakłóceń byt i rozwój narodowy (państwa), ochronę i obronę państwa jako instytucji politycznej oraz ochronę jednostek i całego społeczeństwa, ich dóbr i środowiska naturalnego przed zagrożeniami, które w znaczący sposób ograniczają jego funkcjonowanie lub godzą w wartości podlegające szczególnej ochronie.

⁷ Przestrzeń powietrzna, zgodnie z zasadą przylegania, ma takie samo położenie prawne jak terytorium lądowe, czy obszar morski, nad którym się znajduje. Konwencja chicagowska z 7 grudnia 1944 r.

- tworzenie i podtrzymywanie niezbędnych warunków dla gospodarczego i cywilizacyjnego rozwoju państwa;
- zdolność do obrony i ochrony państwa, narodu i jego interesów;
- zdolność do wypełniania zobowiązań sojuszniczych w sferze militarnej i niemilitarnej.

Bezpieczeństwo narodowe osiąga się i utrzymuje, głównie poprzez prowadzenie następujących działań:

- działalność dyplomatyczną w celu pozyskiwania sojuszników, rozpoznawania i neutralizowania zagrożeń ze strony państw wrogich;
- utrzymując gotowość sił militarnych i niemilitarnych na odpowiednio wysokim poziomie do działania;
- utrzymując na wysokim poziomie sprawność systemu zarządzania bezpieczeństwem narodowym w tym systemu reagowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa narodowego;
- utrzymując na wysokim poziomie stan ochrony obiektów infrastruktury krytycznej.

Zarządzanie bezpieczeństwem narodowym obejmuje:

- monitorowanie sytuacji wewnętrznej i zewnętrznej państwa i wykrywanie zagrożeń dla bezpieczeństwa narodowego;
- zapewnienie bezpośredniej i pośredniej ochrony obiektom infrastruktury krytycznej państwa;
- zapewnienie ochrony systemów łączności i systemów transportowych państwa;
- wykrywanie źródeł zagrożeń terrorystycznych, likwidowanie ich lub neutralizowanie;
- przygotowanie i utrzymywanie systemu zarządzania w sytuacjach kryzysowych;
- likwidowanie lub minimalizowanie skutków zaistnienia zagrożeń bezpieczeństwa narodowego.

Powyższa charakterystyka przedmiotu bezpieczeństwa narodowego (bezpieczeństwa państwa) stanowi podstawę do podjęcia próby zdefiniowania pojęcia (a jednocześnie przedmiotu) bezpieczeństwa powietrznego państwa.

Zanim zostanie przedstawiona charakterystyka przedmiotu bezpieczeństwa powietrznego RP należy objaśnić pojęcie „przestrzeni powietrznej państwa”. Przestrzeń powietrzna państwa to obszar powietrzny przynależny określone państwu i podlegający jego całkowitej suwerenności. Oznacza to, iż żadne statki powietrzne nie mają prawa naruszać jej obszaru bez zgody danego państwa. Kwestie te regulują obecnie: Konwencja Chicagowska z 1944 roku, układ o transycie międzynarodowych służb powietrznych oraz o międzynarodowym transporcie lotniczym. Organem kontrolującym przestrzeganie układów jest Organizacja Międzynarodowego

Lotnictwa Cywilnego. Problemem pozostaje natomiast określenie górnej granicy przestrzeni powietrznej.

Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa narodowego (bezpieczeństwa państwa) w wymiarze powietrznym wychodzi poza problem naruszenia przestrzeni powietrznej państwa przez statki powietrzne innych państw i rozciąga się także na problemy ochrony środowiska powietrzego. Przestrzeń powietrzna Rzeczypospolitej Polskiej to obszar powietrzny rozciągający się nad naszym terytorium lądowym i morskim. We własnej przestrzeni powietrznej nasze państwo jest suwerenne, czyli ma prawo decydować o wszystkim, co się w niej dzieje. *Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej. Funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu*⁸.

Przedstawione fakty i stwierdzenia dotyczące bezpieczeństwa narodowego i przestrzeni powietrznej państwa stanowią punkt wyjścia do zdefiniowania pojęcia (i przedmiotu) „bezpieczeństwa powietrznego państwa”.

Bezpieczeństwo powietrzne państwa to część składowa bezpieczeństwa narodowego, która dotyczy przestrzeni powietrznej państwa i wszystkich elementów zależnych lub pozostających z nią w związku. Można zatem powiedzieć, że bezpieczeństwo powietrzne państwa zawiera zbiór następujących elementów:

- przestrzeń powietrzna państwa;
- obiekty latające, które znajdują się w przestrzeni powietrznej państwa;
- naziemna infrastruktura portów lotniczych i lądowisk;
- transport lotniczy;
- obiekty gospodarki lotniczej /magazyny, drogi dojazdowe/;
- obiekty wsparcia nawigacji lotniczej;
- służby lotnicze i lotniskowe /administracja lotnicza, Straż Graniczna, Straż Pożarna, służby obrony i ochrony lotnictwa/;
- siły powietrzne państwa /Siły Powietrzne oraz współdziałające z nimi inne rodzaje sił zbrojnych/ oraz inne obiekty.

Zarysowana wcześniej charakterystyka bezpieczeństwa narodowego pozwala je dostrzec jako stan wolny od zagrożeń dla funkcjonowania społeczeństwa i państwa, który uzyskuje się poprzez odpowiednie, zgodne z interesami narodowymi dysponowanie zasobami państwa. Można zatem do dalszych rozważań przyjąć, że bezpieczeństwo państwa to pewność jego istnienia, przetrwania, tożsamości i rozwoju w kontekście aktualnych zagrożeń. Opierając się na powyższych ustaleniach można przyjąć że **bezpieczeństwo powietrzne państwa oznacza pewność istnienia,**

⁸ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze*, DzU z 2012 r., poz. 933 z późn. zm.

przetrwania, tożsamości i rozwoju państwa w aspekcie bezpiecznego, ekonomicznego i ekologicznego użytkowania przestrzeni powietrznej państwa oraz obrony przed militarną agresją z powietrza.

System bezpieczeństwa powietrznego Rzeczypospolitej Polskiej tworzą narodowe instytucje i systemy bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, wspierane w sytuacjach kryzysowych środkami sił powietrznych. Narodowe instytucje oraz systemy bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa tworzące system bezpieczeństwa powietrznego RP to:

- minister do spraw transportu, który jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ustalonym w niniejszej ustawie i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych⁹.
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych¹⁰.
- Rada Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego działająca przy ministrze właściwym do spraw transportu. W skład Rady wchodzi przedstawiciele: ministra do spraw transportu, ministra do spraw administracji publicznej, ministra do spraw finansów publicznych, ministra do spraw gospodarki, ministra obrony narodowej, ministra do spraw rolnictwa, ministra do spraw środowiska, ministra do spraw wewnętrznych, ministra do spraw zdrowia, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu oraz Prezesa Urzędu, powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z właściwymi ministrami¹¹.
- Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który stanowi centralny organ administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego¹².
- Urząd Lotnictwa Cywilnego.
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.
- Policja, Straż Graniczna, Straż Pożarna, wydzielone elementy Sił Zbrojnych w tym głównie Sił Powietrznych, służby obrony i ochrony lotnictwa.

System bezpieczeństwa powietrznego RP wspierany jest przez instytucje o zasięgu międzynarodowym i regionalnym (Unia Europejska).

⁹ Tamże, art. 16.

¹⁰ Tamże, art. 17, ust. 1.

¹¹ Tamże, art. 19, ust. 1–2.

¹² Tamże, s. 12, art. 20, ust. 1.

Organizacyjno-funkcjonalna struktura międzynarodowego systemu bezpieczeństwa powietrznego

Bezpieczeństwo powietrzne ma charakter międzynarodowy, ponieważ dotyczy wspólnego środowiska działalności ludzkiej, jakim jest przestrzeń powietrzno-kosmiczna szczelnie otaczająca kulę ziemską. W systemie bezpieczeństwa powietrznego można wyróżnić trzy podstawowe poziomy, a mianowicie: międzynarodowy, regionalny /poziom Unii Europejskiej/ oraz narodowy. Ten ostatni reprezentowany jest przez narodowe systemy bezpieczeństwa.

Podstawowym rodzajem działalności ludzkiej w przestrzeni powietrznej jest transport ludzi i towarów. Dlatego też międzynarodowy system bezpieczeństwa powietrznego jest ukierunkowany na bezpieczeństwo tych dwóch podmiotów i utożsamiany jest z bezpieczeństwem i ochroną lotnictwa. Na rysunku 1. przedstawiono podstawowe elementy międzynarodowego systemu bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa, ustanowione na podstawie wiążących uchwał organizacji międzynarodowych. Ustanowiono je na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjętych przez Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO)¹³ załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku¹⁴. Bardzo ważną rolę odnośnie bezpieczeństwa lotów odgrywa także Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA)¹⁵. Jest ogólnosiwiatowym regulatorem prawa w sprawach transportu lotniczego towarów niebezpiecznych. IATA wydaje także tzw. IATA Dangerous Goods Regulations Manual – jest to spis praw i przepisów dotyczących tego tematu. Do międzynarodowych systemów i służb zalicza się:

- międzynarodowy systemem satelitarny SARSAT/KOSPAS¹⁶ uruchomiony w 1982 roku dla celów poszukiwawczo-ratowniczych,

¹³ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. *International Civil Aviation Organization*, ICAO), jest odpowiedzialna za opracowywanie i wdrażanie międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ekonomię transportu lotniczego.

¹⁴ Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

¹⁵ IATA – siedziba w Montrealu (Kanada); opracowuje jednolite normy, dokumenty regulujące międzynarodowy ruch lotniczy; w 2010 roku zrzeszało ok. 230 linii lotniczych (93% wszystkich linii działających na świecie); PLL LOT jest członkiem IATA od 1969 roku.

¹⁶ Nazwa składa się z akronimu angielskiego (Search and Rescue Satellites) i rosyjskiego (Kosmическая Система Поиска Аварийных Судов). System służy do lokalizacji statków morskich, powietrznych i osób będących w niebezpieczeństwie. Ma zasięg globalny

- globalny satelitarny system nawigacyjny¹⁷,
 - systemy precyzyjnej nawigacji obszarowej.
- System bezpieczeństwa Powietrznego Unii Europejskiej tworzą narodowe systemy bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa wspierane w sytuacjach kryzysowych środkami sił powietrznych. Narodowe systemy bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa są wspierane przez instytucje UE, takie jak:
- Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC), w tym Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA);
 - Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL);
 - Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Podsumowanie

Przytoczone w artykule definicje bezpieczeństwa powietrznego i bezpieczeństwa powietrznego państwa wydają się poprawne, ale nie są w pełni przydatne na potrzeby zarządzania bezpieczeństwem powietrznym państwa. Wskazują jedynie na miejsce „bezpieczeństwa powietrznego państwa” w systemie bezpieczeństwa narodowego oraz określają przedmiot, a ściślej zakres, to jest przestrzeń znaczeniową tych pojęć. W bardzo małym stopniu (prawie w ogóle), nie mówi się, co jest treścią pojęcia „bezpieczeństwo powietrznego państwa”.

„Bezpieczeństwo powietrznego państwa” w narodowym systemie znaczeniowym pojęć bezpieczeństwa powietrznego jest równoważne pojęciom „bezpieczeństwo lotnictwa” lub „bezpieczeństwo lotów”, istniejących w międzynarodowym systemie znaczeniowym pojęć bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa.

Budowa krajowego systemu bezpieczeństwa powietrznego jest zgodna z wymaganiami i zasadami zintegrowanego podejścia UE do nadzoru przestrzeni powietrznej oraz elementów korzystających z niej, i powinna zwiększyć skuteczność organów odpowiedzialnych za działania w powietrzu, poprzez udostępnianie dodatkowych narzędzi i informacji niezbędnych do realizacji tych zadań.

Istotną częścią składową narodowego systemu bezpieczeństwa powietrznego są służby bezpieczeństwa lotów i ochrony lotnictwa oraz obrony powietrznej, które

i jest dostępny 24 godziny na dobę. Oblicza się, że dotąd SARSAT pomógł uratować około 8000 osób.

¹⁷ Aktualnie podstawowe systemy nawigacji satelitarnej to: GPS NAVSTAR i GLONAS, w opracowaniu i budowie są systemy GALILEO i BAIDOU.

wspólnie z załogami statków powietrznych są bardzo efektywne z punktu widzenia bezpieczeństwa w obszarze przestrzeni powietrznej państwa.

Bibliografia

- Glen A., Nowak J., *Sytuacje kryzysowe w polskiej przestrzeni powietrznej*, Warszawa 2011.
- Kitler W., *Bezpieczeństwo narodowe. Podstawowe kategorie, dylematy pojęciowe i próba systematyzacji*, Warszawa 2011.
- Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 25 czerwca 2008 r. – Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II: w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju lotnictwa i poprawy jego efektywności.
- Konwencja chicagowska z 7 grudnia 1944r., Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.
- Lewitowicz J. i in., *Podstawy Eksploatacji Statków Powietrznych*, Tom 1, Wydawnictwo ITWL.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – Deklaracja państw członkowskich dotycząca kwestii wojskowych związanych z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną, DzU L 174 z 4.7.2007, str. 26.
- Sienkiewicz P., Samczyk A., *Analiza systemowa polityki bezpieczeństwa państwa*, „Zeszyty Naukowe AON”, nr 4(61), Warszawa 2005.
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze*, DzU z 2012 r., poz. 933, z późn. zm.
- Wojnarowski J., *Kryzysy konsekwencją zagrożeń cywilizacyjnych*, [w:] *Zarządzanie kryzysowe w Polsce*, Akademia Humanistyczna, Pułtusk 2007.