

Adrian Karol Siadkowski

**BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA  
W CYWILNEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ  
NA PRZYKŁADZIE POLSKI,  
STANÓW ZJEDNOCZONYCH I IZRAELA**

**Studium politologiczno-prawne**

Szczytno 2013

## **RECENZENCI**

*prof. dr hab. Zdzisław Galicki*

*prof. dr hab. Stanisław Zajas*

*dr hab. Arkadiusz Letkiewicz, prof. AMW*

*dr hab. Artur Wejkszner, prof. UAM*

## **PROJEKT OKŁADKI**

*Justyna Piaskiewicz*

## **REDAKCJA WYDAWCY**

*Małgorzata Bukowska*

*Iwona Pac*

*Małgorzata Popiało*

*Adam Rogala*

*Justyna Zaryczna*



© Wszelkie prawa zastrzeżone — WSPol Szczytno 2013

**ISBN 978-83-7462-362-9**

**e-ISBN 978-83-7462-363-6**

Skład, druk i oprawa:

Wydział Wydawnictw i Poligrafii Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie

12–100 Szczytno, ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 111

tel. 89 621 51 02, fax 89 621 54 48

e-mail: [wwip@wspol.edu.pl](mailto:wwip@wspol.edu.pl)

# Spis treści

Wykaz ważniejszych skrótów .....	7
----------------------------------	---

Wstęp .....	9
-------------	---

## Rozdział I

### Paradygmaty współczesnego bezpieczeństwa

1.1. Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa .....	31
1.1.1. Bezpieczeństwo jako kategoria — kwestie terminologiczne .....	31
1.1.2. Bezpieczeństwo jako wartość i potrzeba .....	38
1.1.3. Typologie bezpieczeństwa .....	45
1.2. Bezpieczeństwo a ochrona lotnictwa cywilnego .....	57
1.2.1. Perspektywa operacyjna .....	58
1.2.2. Akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jako determinanty ochrony .....	67
1.3. Hermeneutyka bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym .....	70
1.4. Współczesne środowisko bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej ...	88
1.4.1. Rozpad świata dwubiegunowego .....	89
1.4.2. Postmodernizm i globalizacja .....	93
1.4.3. Fundamentalizm islamski .....	99

## Rozdział II

### Globalny i regionalny system przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji

2.1. Ewolucja prawa międzynarodowego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego .....	115
2.1.1. Konwencja chicagowska .....	116
2.1.2. Konwencja tokijska .....	118
2.1.3. Konwencja haska .....	121
2.1.4. Konwencja montrealska .....	124
2.1.5. Konwencja pekińska .....	125
2.2. Instytucje i mechanizmy ochrony w wymiarze globalnym .....	127
2.2.1. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego .....	127
2.2.2. Załącznik 17 do konwencji chicagowskiej — systemowe rozwiązania ochrony lotnictwa cywilnego w wymiarze globalnym .....	131
2.3. Ochrona lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej .....	140
2.3.1. Ochrona lotnictwa cywilnego jako przykład wspólnej polityki bezpieczeństwa .....	140
2.3.2. System ochrony lotnictwa cywilnego w prawodawstwie Unii Europejskiej — ewolucja i stan obecny .....	143
2.4. Instytucje europejskie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego .....	165

## Rozdział III

### System ochrony lotnictwa cywilnego w Europie na przykładzie Polski

3.1. Środowisko bezpieczeństwa Polski . . . . .	171
3.1.1. Stan bezpieczeństwa wewnętrznego Polski i zagrożenia jako determinanty ochrony lotnictwa cywilnego . . . . .	171
3.1.2. Katastrofa smoleńska — punkt zwrotny w myśleniu o bezpieczeństwie wewnętrznym . . . . .	177
3.2. Wymiar instytucjonalny ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce . . . .	185
3.2.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego . . . . .	185
3.2.2. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej . . . . .	188
3.2.3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych . . . . .	189
3.2.4. Minister obrony narodowej . . . . .	192
3.2.5. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego . . . . .	195
3.2.6. Inne podmioty . . . . .	197
3.3. Wymiar organizacyjny i procesualny ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce . . . . .	198
3.3.1. Ochrona portu lotniczego . . . . .	199
3.3.2. Kontrole bezpieczeństwa . . . . .	206
3.3.3. Przedmioty zabronione i przewóz broni palnej . . . . .	221
3.3.4. Ochrona statku powietrznego na ziemi i w locie . . . . .	225
3.3.5. Szkolenie personelu . . . . .	229
3.3.6. Kontrola jakości . . . . .	237
3.4. Zarządzanie kryzysowe i fizyczne zwalczanie aktów bezprawnej ingerencji . . . . .	242
3.4.1. Zarządzanie kryzysowe — model strategiczny i styczne lokalne . . .	242
3.4.2. Obieg informacji i sztab kryzysowy . . . . .	247
3.4.3. Rozwiązywanie sytuacji kryzysowych w lotnictwie cywilnym — <i>casusy</i> i podmioty dedykowane . . . . .	249
3.5. Transformacja systemu ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce . . . . .	265
3.5.1. Założenia systemowe . . . . .	266
3.5.2. Prywatyzacja bezpieczeństwa w badaniach empirycznych . . . . .	269

## Rozdział IV

### Ochrona lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych jako element ewolucji polityki bezpieczeństwa po 11 września 2001 r.

4.1. Filozofia i środowisko bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych . . . . .	275
4.1.1. Uwarunkowania geopolityczne bezpieczeństwa . . . . .	275
4.1.2. Strategia bezpieczeństwa narodowego Stanów Zjednoczonych . . . .	284
4.1.3. Wolność jednostki a bezpieczeństwo państwa — walka z terroryzmem jako aksjomat bezpieczeństwa po 11 września 2001 r. . . . .	289
4.2. Aspekt prawny ochrony lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych . . . . .	295

4.2.1.	Ochrona lotnictwa cywilnego w USA przed 11 września 2001 r. . . .	295
4.2.2.	Ochrona lotnictwa cywilnego w USA po 11 września 2001 r. . . . .	299
4.3.	Wymiar instytucjonalny ochrony lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych . . . . .	302
4.3.1.	Departament Bezpieczeństwa Wewnętrznego . . . . .	302
4.3.2.	Urząd Ochrony Transportu . . . . .	306
4.3.3.	Federalne Biuro Śledcze . . . . .	310
4.3.4.	Podmioty zarządzające . . . . .	312
4.4.	Wymiar organizacyjny i procesualny ochrony lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych . . . . .	314
4.4.1.	Ochrona portu lotniczego . . . . .	316
4.4.2.	Proces kontroli bezpieczeństwa . . . . .	323
4.4.3.	Przedmioty zabronione . . . . .	335
4.4.4.	Ochrona statku powietrznego na ziemi i w locie . . . . .	337
4.5.	Zarządzanie w sytuacjach kryzysowych. . . . .	344

## **Rozdział V**

### **Ochrona lotnictwa cywilnego jako szczególny wymiar bezpieczeństwa wewnętrznego Izraela**

5.1.	Filozofia i środowisko bezpieczeństwa Izraela . . . . .	349
5.1.1.	Zewnętrzne uwarunkowania geopolityczne bezpieczeństwa . . . . .	349
5.1.2.	Krytyczne zagrożenia terrorystyczne w lotnictwie cywilnym jako szczególny wymiar bezpieczeństwa wewnętrznego . . . . .	356
5.2.	Wymiar prawny i instytucjonalny ochrony lotnictwa cywilnego w Izraelu . . . . .	366
5.2.1.	Środowisko instytucjonalno-prawne ochrony lotnictwa cywilnego . . . . .	366
5.2.2.	Wymiar instytucjonalny . . . . .	375
5.3.	Wymiar organizacyjny i procesualny ochrony lotnictwa cywilnego w Izraelu . . . . .	386
5.3.1.	Informacje wywiadowcze . . . . .	387
5.3.2.	Ochrona portu lotniczego . . . . .	393
5.3.3.	Kontrola bezpieczeństwa pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego . . . . .	397
5.3.4.	Ochrona statku powietrznego na ziemi i w locie . . . . .	401
5.4.	Fizyczne zwalczanie aktów terroru lotniczego i zarządzanie kryzysowe . . . . .	404
	<b>Uwagi końcowe . . . . .</b>	<b>409</b>
	<b>Spis tabel, wykresów, diagramów i rysunków zawartych w pracy . . . . .</b>	<b>423</b>
	<b>Bibliografia . . . . .</b>	<b>427</b>



## Wykaz ważniejszych skrótów

- ACI** (*Airport Council International*) — Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych
- AOA** (*Air Operations Area*) — Strefa Operacji Lotniczych
- APIS** (*Advance Passenger Information System*) — System Rejestracji Danych Osobowych Pasażera
- ASC** (*Airport Security Coordinator*) — koordynator ochrony portu lotniczego
- ASOC** (*Aviation Security Operation Center*) — Centrum Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych
- ASP** (*Airport Security Program*) — Program ochrony portu lotniczego
- BAO** (*Bomb Appraisal Officer*) — oficer analizy zagrożenia bombowego
- BOA** — Biuro Operacji Antyterrorystycznych
- CAA** (*Civil Aviation Authority*) — Urząd ds. Lotnictwa Cywilnego
- CAPPS** (*Computer-Assisted Passenger Profiling System*) — Wspomagany Komputerowo System Profilowania Pasażera
- CCSP** (*Certified Cargo Screening Program*) — Certyfikowany program kontroli bezpieczeństwa cargo
- CFR** (*Code of Federal Regulations*) — Kodeks przepisów federalnych
- CIRG** (*Critical Incident Response Group*) — Grupa Reagowania na Krytyczne Incydenty
- CNU** (*Crisis Negotiations Unit*) — Oddział ds. Negocjacji Kryzysowych
- DHS** (*Department of Homeland Security*) — Departament Bezpieczeństwa Wewnętrznego
- ECAC** (*European Civil Aviation Conference*) — Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
- EDS** (*Explosive Detection System*) — System Wykrywania Materiałów Wybuchowych
- EPOIK** — Europejski program ochrony infrastruktury krytycznej
- ETD** (*Explosive Trace Detection*) — urządzenie do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych
- FAA** (*Federal Aviation Administration*) — Federalny Urząd ds. Lotnictwa
- FAM's** (*Federal Air Marshals*) — federalni funkcjonariusze wart ochronnych
- FFDO** (*Federal Officer Flight Deck*) — federalni oficerowie w kokpicie
- FIR** (*Flight Information Region*) — Rejon Informacji Powietrznej
- FIS** (*Flight Information Service*) — Służba Informacji Powietrznej
- FSD** (*Federal Security Director*) — Federalny Dyrektor Ochrony
- IAA** (*Israel Airport Authority*) — Zarząd Izraelskich Portów Lotniczych
- IATA** (*International Air Transport Association*) — Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych
- ICAO** (*International Civil Aviation Organization*) — Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
- IDF** (*Israel Defense Forces*) — Izraelskie Siły Zbrojne
- IED** (*Improvised Explosive Device*) — improwizowane urządzenie wybuchowe
- ISA** (*Israel Security Agency*) — Izraelska Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego

**K-9** (*Canine Team*) — zespół psów do wykrywania materiałów wybuchowych  
**KPKJ** — Krajowy program kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego  
**KPOLC** — Krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego  
**KPS** — Krajowy program szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego  
**MANPADS** (*Man-portable air-defence system*) — System Przenośnych Przeciwlotniczych Zestawów Rakietowych  
**PWMW** — pies do wykrywania materiałów wybuchowych  
**SAT** — Sekcja Antyterrorystyczna  
**SIDA** (*Security Identification Display Area*) — strefa zastrzeżona  
**SPAP** — Samodzielny Pododdział Antyterrorystyczny Policji  
**SPOT** (*Screening Passenger by Observation Techniques*) — profilowanie behawioralne  
**SSI** (*Sensitive Security Information*) — chroniona informacja wrażliwa  
**STSO** (*Supervisory Transportation Security Officer*) — nadzorujący oficer ochrony transportu  
**TSA** (*Transportation Security Administration*) — Urząd Ochrony Transportu<sup>1</sup>  
**ULC** — Urząd Lotnictwa Cywilnego  
**WTMD** (*Walk Trace Metal Detector*) — stacjonarny wykrywacz metali

---

<sup>1</sup> Spotykane są różne tłumaczenia, np. Administracja Bezpieczeństwa Transportu, Urząd ds. Bezpieczeństwa Transportu, Agencja Bezpieczeństwa Transportu. Autor podaje tłumaczenie, opierając się na przyjętym zakresie definicyjnym, jednakże w tekście używa amerykańskiego akronimu.



## Wstęp

Problematyka bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym sięga swoimi korzeniami czasów wcześniejszych, nim z samolotu uczyniono instrument szybkiego przemieszczania się na duże odległości, czyli powstała komunikacja lotnicza. Zawsze jednak bezpieczeństwo operacyjne było priorytetem, a udany start i lądowanie desygnatem — pojęcia. Jednak lata 60. XX w. wprowadziły nowy stale ewoluujący paradygmat. Statek powietrzny stał się instrumentem nacisku i walki politycznej, osiągnięcia partycularnych celów i zaspokajania interesów zarówno jednostek, grup, jak i nawet państw. Mając na względzie mit Ikara, wydaje się, iż dwa aksjomaty: wolność i bezpieczeństwo zestawione razem będą raczej istnieć w opozycji do siebie, niż „iść w parze”. Człowiek w przestworzach może się czuć wolny, ale czy zawsze bezpieczny?

Dylemat ten stał się po przełomowym 11 września 2001 r. paradygmatem współczesnej rzeczywistości, niemającym nic wspólnego z mitologią. To już bowiem nie tylko nieostrożność czy beztroska chęć „zasmakowania wolności”, już nie tylko czynniki technologiczne, lecz świadoma wola i cel, aby samolot potraktować jako użyteczne narzędzie zagłady i walki politycznej na skalę bez precedensu. Od tego momentu zadziałała odwrócona proporcja: wzrost bezpieczeństwa pociąga za sobą ograniczenie wolności. Zdarzenie terrorystyczne zdeteminowało podejście do bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej i wprowadzenie określonych modeli systemów ochrony. Jak pokazują doświadczenia Stanów Zjednoczonych czy Izraela, mimo lat doświadczeń i olbrzymich funduszy przeznaczonych na ten cel, państwa te nie są w stanie całkowicie zapobiec groźbie użycia metod terrorystycznych w komunikacji lotniczej. Nie ma doskonałego systemu, który mógłby zapobiegać atakom terrorystycznym; można tylko zmniejszyć prawdopodobieństwo ich dokonania. Przeciwdziałanie terroryzmowi kojarzy się zazwyczaj z jego fizyczną eliminacją za pomocą różnego rodzaju specjalnych jednostek antyterrorystycznych, jednakże jest to bardzo powierzchowne spojrzenie na to zagrożenie. Podstawą jest przeciwdziałanie, choć zazwyczaj jego formy wynikają z doświadczeń przeszłości i nie obejmują tylko i wyłącznie stosunkowo nowych, a przynajmniej na nowo zdefiniowanych zjawisk, takich jak terroryzm. Przeciwdziałanie zagrożeniom w komunikacji lotniczej niesie ze sobą szerszy zakres pojęciowy, a aktywne działania opierają się na tworzeniu systemów ochrony w celu zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji.

### Przedmiot, cel i zakres badań

Każde badanie naukowe jest celowym poznawaniem wybranego wycinka rzeczywistości przyrodniczej, społecznej, politycznej czy też kulturowej. Można zatem powiedzieć, że przebieg badania, podobnie jak proces wszelkiego

poznania przez jednostkę otaczającego ją świata, odbywa się zawsze w ten sposób, że wychodząc od działań praktycznych z bezpośrednich doświadczeń zmysłowych, przechodzi się ponownie do praktyki poprzez etap pośredni — uogólnione poznanie umysłowe<sup>1</sup>. Wraz z postmodernistycznym załamaniem się uniwersalnych metanarracji uzasadniających, istnieje nacisk na kontekst lokalny, na społeczno-językową konstrukcję rzeczywistości, gdzie wiedza poddawana jest uwiarygodnieniu przez praktykę. Jest przyzwolenie, otwartość na jakościową różnorodność, na wielość sensów lokalnych w kontekstach. Badanie jednak nie może odbywać się w izolacji od kontekstów środowiskowych, czyli otaczającej, szerszej, nawet globalnej rzeczywistości. Wiedza musi być perspektywiczna, choć zależna od punktu widzenia i wartości, którymi kieruje się badacz. Dzisiaj w niektórych opiniach kwestię zasadności, czy badanie jest badaniem naukowym, zastępuje pragmatyczna kwestia, czy badanie dostarcza wiedzy użytecznej<sup>2</sup>. Niemniej jednak nauka dostarcza dziś podstaw pragmatycznego kreowania rzeczywistości, szczególnie w sferze bezpieczeństwa i stosunków międzynarodowych. Jak pisze P. Sienkiewicz: „naczelnym celem globalnego systemu światowego staje się dążenie do bezpiecznego (zarówno w sensie polityczno-militarnym, jak i socjalnym, ekologicznym itp.) i trwałego (zrównoważonego, zapewniającego wzrost gospodarczy i spójność systemu społecznego) rozwoju. Osiągnięcie tego celu bez kompleksowego i racjonalnego wykorzystania osiągnięć nauki (i humanistyki) techniki i technologii pozostanie w sferze kolejnych utopii”<sup>3</sup>.

Potrzeba określenia przedmiotu i celu badań staje przed badaczem w momencie uświadomienia sobie przez niego konieczności przeprowadzenia badań empirycznych. W kształtowaniu problematyki empirycznej badań i teoretycznych dociekań odgrywać mogą istotną rolę motywacje ze względu na praktyczno-społeczne oraz naukowo-poznawcze implikacje zagadnienia<sup>4</sup>. Taki pogląd prezentuje również M. Cieślarczyk, który zauważa, że „mówiąc o celu poznania naukowego bierzemy zazwyczaj pod uwagę: a) cel podmiotowy — motywy (pobudki), które skłaniają człowieka do zdobywania wiedzy naukowej; b) cel przedmiotowy — czyli rezultat, do którego zmierza (powinno zmierzać) postępowanie naukowe”<sup>5</sup>. Ogólnie rzecz biorąc, można przyjąć, że przedmiotem badań w studiach nad bezpieczeństwem, również w ujęciu politologicznym, jest fenomen bezpieczeństwa oraz składające się na niego fakty (zdarzenia), procesy i bardziej szczegółowe

---

<sup>1</sup> D. Maszczyk, A. Radziejewicz-Winnicki, *Metody badań w naukach społecznych*, Katowice 1979, s. 12.

<sup>2</sup> S. Kvale, *InterViews, Wprowadzenie do jakościowego wywiadu badawczego*, Białystok 2004, s. 52.

<sup>3</sup> P. Sienkiewicz, *Metody badań nad bezpieczeństwem i obronnością*, Warszawa 2010, s. 27.

<sup>4</sup> S. Nowak, *Metodologia badań socjologicznych*, Warszawa 1970, s. 214.

<sup>5</sup> M. Cieślarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy badania problemów bezpieczeństwa i obronności państwa*, Siedlce 2011, s. 210–217.

zjawiska w sferze bezpieczeństwa; w jego różnych wymiarach przedmiotowych i między nimi, rozpatrywane w odniesieniu do konkretnych podmiotów, z punktu widzenia których analizujemy bezpieczeństwo, przy uwzględnieniu wpływu warunków środowiskowych<sup>6</sup>. Należy jednak podkreślić, że wiedza z zakresu bezpieczeństwa z natury posiada charakter interdyscyplinarny, wobec czego korzysta z dorobku teoretycznego i metodologicznego różnych dyscyplin i dziedzin wiedzy. Szczególną pozycję w analizach przedstawionych w niniejszej monografii zajmuje politologia, której zadaniem — jak pisze A. Chodubski — jest „kompleksowe ujmowanie badanych zagadnień w ich wzajemnych uwarunkowaniach, wskazywanie na powiązania wewnątrz podsystemów i pomiędzy nimi, a także w całości kształcie systemu politycznego, który jest przedmiotem analizy”<sup>7</sup>. W tym kontekście analiza systemów ochrony lotnictwa cywilnego wypełnia istotną cechę poznania politologicznego, jaką są potrzeba ujęć systemowych i ukazania rzeczywistości nie tylko statycznie, lecz także wykrycia prawidłowości w nowych zjawiskach i zarysowujących się procesach. Jest zatem analizą podsystemów w przemianach i przeobrażeniach zachodzących pod wpływem funkcjonowania systemów politycznych i społecznych<sup>8</sup>.

Niniejsza monografia analizująca systemy ochrony lotnictwa cywilnego spełnia zatem funkcję instrumentalno-racjonalizującą w ramach społecznej praktyki politycznej i dostarcza wiedzy traktującej działania polityczne jako narzędzie racjonalizujące. Choć z perspektywy indukcyjnego pochodzenia politologii, sprawiającego, że między tym, co jest (co było), a tym, co być powinno, nie ma żadnego koniecznego, logicznego, automatycznego związku wynikania, zastosowanie interdyscyplinarnego podejścia metodologicznego zaprzecza takiemu twierdzeniu, ukazując logiczne kontinuum w obszarze przeszłości, teraźniejszości i przyszłości wprowadzonych systemów ochrony lotnictwa cywilnego. To kontinuum wyraża się zasadniczo w normach prawnych, a analiza instytucjonalno-prawna, będąca metodą zarówno nauk politologicznych, jak i prawnych, ma na celu rozpoznanie i wyjaśnienie sensu poszczególnych norm znajdujących się w materiale normatywnym, wyjaśnienie społecznego uwarunkowania norm i instytucji oraz charakterystykę zamierzonych i osiągniętych skutków oddziaływania poszczególnych norm i instytucji prawnych na życie społeczne. Mając na względzie uwagę B. Krauz-Mozer, że „polityka jest zjawiskiem społecznym o niezwykle złożonej, wielowarstwowej strukturze, by wymienić tylko stosunki społeczne, instytucje i organizacje, wartości, normy działania i ich wzorce”<sup>9</sup>, przedmiot podjętych badań jest przedmiotem analizy politologicznej. Taką kwalifikację uzasadnia sam przedmiot zainteresowania nauk o polityce, którym są również stosunki

---

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 212.

<sup>7</sup> A. Chodubski, *Wstęp do badań politologicznych*, Gdańsk 2008, s. 32–33.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> B. Krauz-Mozer, *Metodologiczne problemy wyjaśniania w nauce o polityce*, Kraków 1992, s. 10–11.

międzynarodowe. M. Sułek twierdzi, że stosunki międzynarodowe to układ sił i interesów, głównym aktorem jest jednostka polityczna (terytorialnie zorganizowana zbiorowość wyposażona w zasoby i rozum oraz motywowana określoną wolą), rozumiana w szczególności jako państwo. Każda jednostka polityczna chce zaś przede wszystkim przetrwać, a następnie rozwijać się, czyli dąży do bezpieczeństwa<sup>10</sup>.

Wyabstrahowanie z ogólnego bezpieczeństwa fenomenu ochrony lotnictwa cywilnego staje się wycinkiem rzeczywistości jednostki politycznej, co jest kolejnym argumentem na rzecz umiejscowienia przedmiotu badań w naukach o polityce. Należy również zauważyć tę szczególną kategorię stosunków międzynarodowych, jaką jest międzynarodowa komunikacja lotnicza. Incydenty czy zdarzenia w komunikacji lotniczej niemal zawsze w pewnym zakresie dotyczą obywateli innych państw albo też statków powietrznych o znakach innej przynależności państwowej, angażując w rozwiązanie problemu instytucje i przedstawicielstwa spraw zagranicznych danego państwa. Problem jednostki urasta czasem do problemu międzypaństwowego<sup>11</sup>.

Przedmiotem podjętych badań jest **fenomen ochrony w komunikacji lotniczej jako współczesny paradygmat bezpieczeństwa zarówno wewnętrznego, jak i międzynarodowego w analitycznym aspekcie porównawczym systemów ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu**. Celem przeprowadzonych badań jest natomiast nowe odkrycie naukowe, rozumiane jako związek nowego z zasobem już znanym przez powiązanie przyczynowości i następstwa wprowadzonych środków ochrony w poszczególnych systemach ochrony lotnictwa cywilnego. Z kolei usystematyzowanie przedmiotu badań i włączenie osiągnięć innych dziedzin wiedzy aktywizują interdyscyplinarność badawczą i systemowe ujęcie rozpoznawanych zjawisk. W procesie badawczym przyjęto za S. Kamińskim<sup>12</sup>, że przedmiotowy cel badań bierze pod uwagę następujące elementy:

- Opis porządkujący, czyli poszukiwanie odpowiedzi na pytanie: jak jest?, przy czym nie tylko zwiera on dane, lecz także opisuje je i tłumaczy, co pozwala na deskrypcję poszczególnych systemów ochrony lotnictwa cywilnego.
- Wyjaśnienie lub interpretacja humanistyczna pozwalają zrozumieć fakty, procesy zjawiska stanowiące zazwyczaj przedmiot poznania naukowego. Przystępując do wyjaśnienia naukowego, poszukuje się odpowiedzi na pytanie: dlaczego tak jest? Podjęto zatem próbę wyjaśnienia aksjologicznego i pragmatycznego układu prawidłowości stanów i procesów ochrony lotnictwa cywilnego opartych na uwarunkowaniu fenomenu w konkretnym

---

<sup>10</sup> Zob. M. Sułek, *Prognozowanie i symulacje międzynarodowe*, Warszawa 2010, s. 13–16.

<sup>11</sup> Zob. przypis 61 w rozdziale 5.3.3. opisujący zdarzenie na lotnisku w Tel Awiwie w marcu 2010 r. z udziałem polskich posłów na Sejm RP.

<sup>12</sup> Podają za: M. Cieslarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy badania...*, *op. cit.*, s. 200–202.

środowisku bezpieczeństwa, następstwie ewolucyjnym, związku przyczynowym i związku elementów i całości systemów oraz związku struktury i funkcjonowania systemów ochrony lotnictwa cywilnego.

- Uzasadnianie ocen lub norm działania, również w opiniach uczestników systemu.

W pracy przyjęte zostały zarówno cele poznawcze i diagnostyczne, których realizacja przedstawić ma obraz systemowej rzeczywistości ochrony lotnictwa cywilnego w poszczególnych krajach, jak i praktyczno-wdrożeniowe z możliwością wykorzystania wyników przeprowadzonych badań w działalności praktycznej, w szczególności w procesie zmian systemu ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce. Celem głównym prowadzonych badań była analiza porównawcza systemów ochrony lotnictwa cywilnego w aspekcie aksjologicznym, instytucjonalno-prawnym oraz procesów, uwarunkowań środowiskowych i organizacyjnych zapewniających osiągnięcie lub podtrzymanie stanu bezpieczeństwa. Aby osiągnąć cel główny, konieczna stała się rekonstrukcja teoretycznego modelu bezpieczeństwa występującego w literaturze przedmiotu, co uczyniono w części dotyczącej globalnego modelu ochrony lotnictwa cywilnego oraz zjawisk wpływających na stan bezpieczeństwa. Nakreślenie empirycznego obrazu uzyskanego w toku przeprowadzonych badań służy przede wszystkim osiągnięciu celu praktyczno-wdrożeniowego poprzez ukazanie szczegółów poszczególnych systemów i podsystemów. Nakreślenie kontekstu teoretycznego pozwala zapoznać się ze środowiskiem badań oraz prowadzić analizy porównawcze.

Wybór systemów ochrony lotnictwa cywilnego do analiz porównawczych wynika z genealogii bezpieczeństwa. Polski system został ukazany jako funkcjonalny element spójnego, standaryzowanego, zharmonizowanego systemu ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej i stanowi egzemplifikację czerpania z hermeneutyki bezpieczeństwa innych państw w znacznie większej skali i z nieporównanie większych jakościowo dramatycznych doświadczeń w obszarze aktów bezprawnej ingerencji, w tym terroryzmu. Izrael jest przykładem państwa, które traktuje bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym na równi z bezpieczeństwem wewnętrznym i narodowym, a ewolucyjne i konsekwentne podejście do ochrony stanowi wyraz wyciągania wniosków z doświadczeń przeszłości. Stany Zjednoczone z kolei od wczesnych lat 60. borykały się z problemem uprowadzania statków powietrznych, aktywizując międzynarodową społeczność w walce z tym zjawiskiem. Podjęta inicjatywa międzynarodowego prawodawstwa, znana jako tzw. tokijsko-hasko-montrealski system prawa przeciwko aktom bezprawnej ingerencji, stanowi podwalinę międzynarodowego prawa antyterrorystycznego. Paradoksalnie, żaden z innych krajów nie doświadczył tak dramatycznego zamachu terrorystycznego, z wykorzystaniem bezprecedensowych instrumentów — statków powietrznych — na skalę i w skutkach dotychczas nieznaną, jak Stany Zjednoczone. To właśnie zamachy z 11 września 2001 r. zmieniły hermeneutykę bezpieczeństwa i wprowadziły nowy paradygmat w systemie ochrony lotnictwa cywilnego. Wybór zatem tych właśnie państw pozwala przeprowadzić

analizy systemowe z uchwyceniem różnic, przez co opis, wyjaśnienie i uzasadnienie wprowadzanych działań stają się kompletne.

Przyjęte w pracy ramy czasowe odnoszące się do ochrony lotnictwa cywilnego dotyczą: 22 lipca 1968 r. (pierwszy akt terroryzmu w lotnictwie cywilnym w Izraelu), 11 września 2001 r. (zamach na World Trade Center) jako daty przełomowej dla hermeneutyki bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, do daty granicznej zakończenia przygotowania i korekty tekstu do publikacji (31 marca 2013 r.), z uwzględnieniem aktualnie obowiązujących przepisów prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

## Terminologia i obszary problemowe

W pracy zostało wykorzystanych wiele terminów przyjętych wcześniej zarówno w polskiej i zagranicznej literaturze politologicznej i z dziedziny bezpieczeństwa, jak i występujących w aktach normatywnych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego. Pojęcia kluczowe dla prowadzonych analiz, takie jak bezpieczeństwo, bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej, ochrona lotnictwa cywilnego i akt bezprawnej ingerencji zostały szeroko omówione w rozdziale pierwszym. Wyabstrahowanie z ogólnego bezpieczeństwa fenomenu ochrony lotnictwa cywilnego jest celowym zabiegiem ukierunkowującym badania na konkretny przedmiot i pozwala na komparatywne studium na podstawie jednolitego zakresu pojęciowego zaczerpniętego głównie z aktów normatywnych.

Istotnym terminem, na którym oparto koncepcję pracy, jest pojęcie systemu. System jest kluczową kategorią problemową, rozumiany jako **obiekt**, który jest rozpatrywany jako **całość** tworzona przez zbiór **elementów** i **relacji między nimi**. Istotnym postulatem badań systemowych jest holizm zakładający, że **rzeczywistość postrzegana jest w sposób całościowy, i że badanie całości ma sens**. Ujęcie systemowe koncentruje się na relacjach między elementami, bada efekty relacji i opiera się na ogólnym modelu, ale dającym się wykorzystać przy podejmowaniu decyzji, oraz prowadzi do celowego działania i nauczania interdyscyplinarnego. Wykorzystując teorię bezpieczeństwa systemów, należy zidentyfikować zagrożenia, zanalizować i ocenić skutki, wybrać środki bezpieczeństwa i kształtować bezpieczne działania (wdrożyć politykę bezpieczeństwa)<sup>13</sup>.

Komplementarne ujęcie systemowe ochrony lotnictwa cywilnego wymagało analizy poszczególnych elementów składających się na nie z jednoczesnym wyznaczeniem ogólnych obszarów problemowych, tj.:

- kategorie bezpieczeństwa;
- środowisko bezpieczeństwa Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela oraz globalne zjawiska wpływające na kształtowanie środowiska bezpieczeń-

---

<sup>13</sup> Zob. P. Sienkiewicz, *Metody badań...*, op. cit., s. 35; M. Sułek, *Metody i techniki badań stosunków międzynarodowych*, Warszawa 2004, s. 143–146.



stwa w komunikacji lotniczej, w tym identyfikacja wpływających z niego wyzwań, szans i zagrożeń;

- procesy społeczne i polityczne mające bezpośredni i pośredni wpływ na wprowadzone globalne i krajowe rozwiązania w celu zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej;
- środowisko prawne stanowiące konkretne normy prawne o charakterze ogólnym i szczegółowym;
- instytucje działające w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego o zasięgu globalnym, regionalnym i krajowym;
- szczegółowe rozwiązania i modele ochrony lotnictwa cywilnego o zasięgu globalnym i krajowym;
- zarządzanie w sytuacjach kryzysowych wywołanych możliwością wystąpienia bądź wystąpieniem aktu bezprawnej ingerencji, w tym zamachu terrorystycznego.

## Główne problemy i pytania badawcze

Kolejnym etapem badań naukowych jest sformułowanie problemu badawczego. W literaturze z zakresu metodologii problem badawczy rozumiany jest jako poważne zagadnienie, kwestia, pytanie zasadnicze, przypuszczenie, domniemanie, które wymagają rozwiązania, rozstrzygnięcia. Ujawnienie się problemu poprzedza sytuacja problemowa. A. Chodubski rozumie problem jako „przeżywanie pewnego niepokoju związanego ze świadomością niewiedzy oraz chęcią jej uzupełnienia; ujawnia się ona już w częściowej wiedzy, pośrednio związanej z daną rzeczywistością”<sup>14</sup>. S. Nowak pisze, że „problem badawczy to tyle, co pewne pytanie lub zespół pytań, na które odpowiedzi ma dostarczyć badanie”<sup>15</sup>. Sformułowanie problemu badawczego to z pozoru prosty zabieg werbalny, polegający na precyzyjnym rozbiciu tematu na pytania, problemy, przy czym w aspekcie naukowym jest logicznym ujęciem przeżywanej niewiedzy oraz potrzeby jej wypełnienia.

W fazie koncepcji nie można, niestety, zdobyć całkowitej pewności, czy problem posiada istotne walory, czyli: 1) czy wyczerpuje zakres naszej niewiedzy zawarty w temacie badań; 2) czy zawarto w nim wszystkie generalne zależności między zmiennymi, dzięki czemu będziemy mieć ściśle wyznaczony zakres badanych zjawisk; 3) czy jest rozstrzygalny empirycznie i posiada istotną wartość praktyczną. Musimy jednak zaufać naszej wiedzy i intuicji badawczej. Sformułowanie problemów badawczych jest ze wszech miar ważnym zabiegiem, wymagającym zarówno poważnego namysłu, jak i pewnego, całkiem dużego zasobu wiedzy. W tym wypadku autor korzystał z posiadanej wiedzy teoretycznej i praktycznej

---

<sup>14</sup> A. Chodubski, *Wstęp do badań...*, *op. cit.* 173–174.

<sup>15</sup> S. Nowak, *Metodologia...* *op. cit.*, s. 214.

zdobytej w wyniku wieloletnich doświadczeń zawodowych w badanej rzeczywistości krajowej i międzynarodowej.

Sformułowane problemy badawcze mają za zadanie uzyskanie odpowiedzi na pytania dotyczące genezy, celowości i mechanizmów funkcjonowania systemów ochrony lotnictwa cywilnego oraz relacji pomiędzy jego elementami:

- Jaką kategorię pojęciową stanowi bezpieczeństwo (z wyabstrahowaniem bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej i ochrony lotnictwa cywilnego)?
- Jaka jest hermeneutyka bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa cywilnego?
- Przez pryzmat jakich zjawisk społecznych i politycznych definiowane jest środowisko bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym zarówno w ujęciu globalnym, jak i w poszczególnych krajach stanowiących obiekt komparatywnego studium?
- Jakie miejsce w hierarchii potrzeb i wartości zajmuje bezpieczeństwo (co stanowi pytanie o aksjologiczne podstawy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym)?
- Jakie zjawiska i wydarzenia historyczne determinują postrzeganie bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej i wprowadzone modele ochrony w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu?
- Czy bezpieczeństwo w lotnictwie jest paradygmatem bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego w poszczególnych krajach wybranych do analizy porównawczej?
- Czy Polska, Stany Zjednoczone i Izrael są krajami bezpiecznymi w kontekście możliwości wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w tym zamachu terrorystycznego?
- Jakie instytucje w poszczególnych krajach i o zasięgu globalnym z ich rolą, funkcjami i zadaniami, uczestniczą w procesie mającym na celu osiągnięcie stanu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej i jakie są relacje między nimi?
- Jakie instrumenty prawne z analizą konkretnych norm prawnych zapewniają osiągnięcie stanu bezpieczeństwa w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu oraz w wymiarze globalnym?
- Jakie funkcjonalne modele ochrony lotnictwa cywilnego wprowadziły Polska, Stany Zjednoczone i Izrael w celu zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej?
- Jakie są różnice i podobieństwa krajowych modeli ochrony lotnictwa cywilnego z funkcjonującym modelem ochrony lotnictwa cywilnego o zasięgu globalnym?
- Jakie rozwiązania funkcjonalne wprowadziły Polska, Stany Zjednoczone i Izrael w celu zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji, w tym zamachom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym, i reagowania na nie?
- Jakie są opinie ekspertów na temat bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej i profilowania behawioralnego stosowanego w systemach ochrony lotnictwa cywilnego?
- Jakie są opinie pasażerów krajów analizowanych w ujęciu komparatywnym na temat: środowiska bezpieczeństwa; poczucia ochrony przed zagrożeniami



terrorystycznymi; zdarzeń historycznych wywołujących obawy przed korzystaniem z komunikacji lotniczej; adekwatności działania służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym, w tym zastosowanych metod i środków ochrony; związku ochrony lotnictwa cywilnego z bezpieczeństwem państwa?

- Jaki użyteczny model teoretyczny można zastosować w badaniu przyczyn wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji, w tym zamachu terrorystycznego w lotnictwie cywilnym?
- Który z analizowanych systemów ochrony lotnictwa cywilnego zapewnia osiągnięcie stanu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej?

## Główne hipotezy i tezy

Formułując jakikolwiek problem badawczy, wyznaczamy ramy jego rozwiązania. Bywa tak, że możemy podać już w momencie jego formułowania mniej lub bardziej ogólną formę hipotez stanowiących przypuszczalne rozwiązania problemu. Przy stawianiu jakiegokolwiek pytania (problemu) zakładamy pewną wiedzę, od której nie sposób abstrahować, a która dotyczy fragmentu rzeczywistości ujmowanego w problemie badawczym. Na mocy tej wiedzy przyjmujemy określone rozstrzygnięcie co do pytań bardziej podstawowych, logicznie wcześniejszych w stosunku do pytania będącego naszym problemem badawczym. To z kolei eliminuje z pola naszych rozważań pewne klasy hipotez na rzecz innych. Sprawia to, że procesy formułowania problemów badawczych i wysuwania odpowiedzi na nie (hipotez badawczych) są wzajemnie ze sobą związane, zarazem sformułowanie problemów badawczych przesądza w jakimś stopniu stosunek badacza do pytań bardziej podstawowych.

Do pierwszych sformułowań problemu dochodzi się nieraz na drodze żmudnych dociekań teoretycznych, popartych wynikami wstępnych badań eksploracyjnych. Jest rzeczą niemożliwą wskazanie jakiegoś algorytmu dochodzenia do ciekawych i płodnych w hipotezy problemów badawczych. Pierwsze sformułowanie problemu nie zawsze jest tak precyzyjne żeby zadowoliło badacza. Upływa pewien okres od momentu sformułowania pierwszego intuicyjnego i bardzo mglistego pytania do uzyskania zadowalającego stopnia dojrzałości problemu. Mówi się, że problem stopniowo „dojrzewa”, to znaczy, iż kolejne jego przeformułowania zawierają większą liczbę wskazówek co do jego rozwiązania. Natomiast wskazówki te są bardziej efektywne. Problem, który zawiera dostateczną liczbę wskazówek co do swojego rozwiązania za pomocą dostępnych, na danym etapie rozwoju konkretnej dyscypliny naukowej, środków badawczych jest problemem rozstrzygalnym<sup>16</sup>. Wstępną próbą odpowiedzi na sformułowane problemy są tezy i hipotezy. Teza (gr. *thésis* ‘położenie, twierdzenie’) to zdanie, założenie, twier-

---

<sup>16</sup> J. Such, *Problemy weryfikacji wiedzy*, Warszawa 1975, s. 29–30.

dzenie, które jest zawsze prawdziwe niezależnie od uwarunkowań w nim dokonanych. Teza więc to opis obiektywnej prawdy, czego chcemy dowieść w procesie badawczym. Hipoteza (gr. *hypóthesis* 'przypuszczenie') oznacza przypuszczenie mające ułatwić (naukowe) wyjaśnienie zjawiska. Hipoteza więc to domysł lub założenie oparte na prawdopodobieństwie i wymagające sprawdzenia. Hipoteza może być rozumiana również jako propozycja brzmienia twierdzenia naukowego; jest bowiem myślą/opisem precyzującym przypuszczenie co do istnienia jakiejś zależności, mechanizmu funkcjonowania, prawdopodobieństwa zachodzenia procesu, różnicy itp. Hipoteza może być też postrzegana jako hipotetyczny scenariusz określonego procesu. Hipotezy przyjęte na podstawie problemów badawczych są wynikiem osobistych doświadczeń autora oraz obserwacji prowadzonej w trakcie pracy zawodowej i staży międzynarodowych. Należy jednak dodać, iż stwierdzenia wynikające z postawionych hipotez są tylko oparte na przypuszczeniach i nie przesądzają jednoznacznie o wynikach badań. Opierając się na tak rozumianych rozróżnieniach, przyjęto następujące hipotezy oraz tezy.

Główne hipotezy:

1. Hermeneutyka współczesnego podejścia do ochrony lotnictwa cywilnego związana jest współcześnie ze zjawiskiem terroryzmu, które wpłynęło na filozofię bezpieczeństwa, stając się jego paradygmatem. Postrzeganie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym przez pryzmat terroryzmu było standardem wyznaczającym ewolucyjne tworzenie obowiązującego systemu ochrony lotnictwa w Izraelu od czasów powstania państwa. Bezprecedensowy zamach terrorystyczny 11 września 2001 r. zmienił filozofię bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, a zjawisko terroryzmu stało się zasadniczym paradygmatem determinującym system ochrony lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych. Polska, jako członek Unii Europejskiej, przyjęła zharmonizowane standardy ochrony lotnictwa cywilnego wprowadzone po dramatycznych doświadczeniach Stanów Zjednoczonych.
2. Każde z analizowanych państw utworzyło instytucje przeznaczone do ochrony lotnictwa cywilnego, przy czym Izrael jako jedyny kształtuje instytucjonalną politykę bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej na równi z bezpieczeństwem narodowym o naturze egzystencjalnej, opierając ją na tajnych służbach specjalnych, co wyklucza jawność i przejrzystość podejmowanych działań.

Główne tezy:

1. Paradygmat bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej stanowią zarówno udany start i lądowanie w ujęciu operacyjnym, jak i zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji, w szczególności aktom wyczerpującym znamiona terroryzmu.
2. Modele systemów ochrony lotnictwa cywilnego są ściśle związane ze środowiskiem bezpieczeństwa poszczególnych jednostek politycznych, głównie z zagrożeniami wewnętrznymi i zewnętrznymi państwa. Zjawisko terroryzmu łączy wysiłki państw w zapewnieniu bezpieczeństwa w komunikacji

lotniczej w ramach globalnego modelu, stając się obszarem współpracy i wykluczając całkowicie rywalizację oraz walkę<sup>17</sup>.

3. Instrumenty prawne ochrony lotnictwa, choć dostosowane do systemu prawnego danego państwa, bazują na standaryzowanych normach prawnych w ramach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), zapewniając w demokratycznym państwie przejrzystość praw i obowiązków uczestnikom systemu. Wyjątkiem jest Izrael, który określając siebie państwem demokratycznym w obszarze bezpieczeństwa, stosuje reguły przewidziane dla stanu wyjątkowego i wojny.

## **Wiedza źródłowa, podejście analityczne i pozostałe metody badawcze zastosowane w pracy**

Ogólne pojęcie bezpieczeństwa jest bardzo pojemne i wbrew pozorom nastęca wielu problemów w stworzeniu jednorodnej i obejmującej wszystkie możliwe jego aspekty definicji. Z definicji i jej opisu wysnuć można następujące kategorie analityczne, takie jak: stan i proces, potrzeba i wartość, pozytywne i negatywne, subiektywne i obiektywne. Oprócz wyodrębnionych kategorii bezpieczeństwa analiza fenomenu może być prowadzona na podstawie innych wyodrębnionych kryteriów, ustalając poszczególnego jego rodzaje. Chodzi nie tylko o interdyscyplinarne i wieloaspektowe spojrzenie na bezpieczeństwo, lecz także o względne usystematyzowanie zjawiska, uporządkowanie i sprowadzenie do wymiarów (płaszczyzn, sfer), w których zjawisko to można badać. Zasygnalizowana zatem ogólność i mnogość kategorii odnoszących się do pojęcia bezpieczeństwa wymagać będzie określonego doprecyzowania zakresu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Z jednej strony więc bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej rozpatrywać można na płaszczyźnie jednostkowej, odnosząc się do pasażera danego lotu, ale też np. do linii lotniczych czy też danego portu lotniczego. W przypadkach związanych w szczególności z wystąpieniem sytuacji kryzysowej, angażującej służby publiczne i nierzadko nawet centralne organy administracji państwa, bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej może być rozpatrywane jako szczególny rodzaj bezpieczeństwa państwa, a w przypadku niezakłóconego korzystania z przestrzeni powietrznej nawet jako bezpieczeństwo międzynarodowe. Istotne znaczenie ma w tej klasyfikacji również stosowanie znaków przynależności państwowej statków powietrznych oraz ściśle, zgodne z międzynarodowym prawem, określenie warunków eksterytorialności. Z kolei po zamachach z 11 września 2001 r. bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej stało się priorytetem w wymiarze globalnym, choć działalność Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego na rzecz bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej objęła

---

<sup>17</sup> Współpraca, rywalizacja i walka w rozumieniu M. Sułka. Zob. M. Sułek, *Metody i techniki badań...*, op. cit., s. 34–35.

przestrzeń całego globu dużo wcześniej. Desygnatem bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej jest zarówno bezpieczeństwo operacyjne w rozumieniu wykonywania lotów, jak i bezpieczeństwo przed aktami bezprawnej ingerencji lub (co nie jest tożsamym pojęciem) przed zagrożeniami terrorystycznymi. Podejście różniące można uzasadnić porównaniem chociażby tylko polskich i angielskich pojęć stosowanych dla określenia bezpieczeństwa, co pozwala dostrzec, że w zasadzie jednemu terminowi polskiemu odpowiadają w określonym zakresie dwa pojęcia angielskie (*safety* i *security*).

Wyabstrahowanie (z ogólnego bezpieczeństwa) bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, a następnie fenomenu ochrony ma za zadanie ukierunkowanie analiz na działanie zapewniające osiągnięcie lub utrzymanie określonego stanu bezpieczeństwa. Można więc powiedzieć, że bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej jest pojęciem szerszym, obejmującym wszystkie składowe pojęcia, niejako abstrakcyjnym stanem rzeczywistości. Ochrona jest działaniem materializującym tę abstrakcję, biorąc pod uwagę kontekst historyczny, w wymiarze przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji.

Zaprezentowanie najpełniejszej i obiektywnej problematyki fenomenu ochrony lotnictwa cywilnego wymagało przeprowadzenia analizy zjawisk i procesów nie tylko na szczeblu krajowym (analiza systemów ochrony lotnictwa cywilnego w konkretnych państwach), lecz także międzynarodowych w sposób interdyscyplinarny i wieloaspektowy. Interdyscyplinarność studiów, heurystyczne podejście i zastosowanie wielu metod badawczych pozwoliły z jednej strony na komplementarne ujęcie problematyki, z drugiej zaś na porównanie systemów według tych samych obiektywnych kryteriów.

Najważniejszym zabiegiem w tworzeniu dzieła było pozyskanie odpowiedniej wiedzy źródłowej stanowiącej podstawę politologicznego poznania. Proces badawczy rozpoczął się od gromadzenia wszelkiego rodzaju materiałów źródłowych, takich jak: akta prawne, dokumenty, statuty organizacyjne, stenogramy, raporty, dzieła, publikacje naukowe i prasowe. W informacyjnym społeczeństwie XXI w. zdobywanie wiedzy nie może odbywać się z pominięciem eksploracji materiałów źródłowych publikowanych w Internecie. Jest to zasób zróżnicowany, wymagający zdystansowanego i krytycznego podejścia, dostarczający jednak niebagatelnej wiedzy, często również będący jedynym jej źródłem<sup>18</sup>. W kontekście prowadzonych analiz najważniejsze były źródła dokumentalne, rozumiane jako materiały o charakterze normatywno-prawnym i urzędowym<sup>19</sup>.

Analiza systemowa stanowiła użyteczną metodę pozwalającą na rozwiązanie dylematu opisu zarówno poszczególnych części, jak i całości fenomenu ochrony lotnictwa cywilnego badanych jednostek politycznych. Systemy ochrony lotnictwa cywilnego są pewnymi całościami oznaczającymi zbiór elementów, takich

---

<sup>18</sup> Warto w tym kontekście przywołać choćby fenomen „arabskiej wiosny”, której analiza z pominięciem badania źródeł internetowych będzie nad wyraz niekompletna.

<sup>19</sup> A. Chodubski, *Wstęp do badań...*, *op. cit.*, s. 104.

jak środowisko bezpieczeństwa, normy prawne, instytucje czy szczegółowe formy ochrony zapewniające osiągnięcie określonego stanu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej i relacji między nimi. Zastosowanie tej metody pozwoliło zatem potraktować badany fenomen występujący w obiekcie (jednostce politycznej) jako całościowy system złożony z określonych podsystemów oraz świadome posługiwanie się modelem ochrony lotnictwa cywilnego o określonym poziomie rozdzielczości w ujęciu organizacyjnym i procesualnym, wyrażającym określony aspekt działania w celu uzyskania pożądanego stanu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Zaletą tej metody jest możliwość uzyskania opisu cech homogenicznych wewnątrzpaństwowych systemów ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu, jak również oddziaływania między systemami, dzięki czemu uzyskuje się obraz zarówno sprzężenia zwrotnego dodatniego (przejmowanie przez wewnętrzne systemy państwowe elementów innych systemów), jak i ujemnego, czyli tworzenia rzeczywistości stanowiącej odpowiedź instytucji międzynarodowych (np. ICAO) na pojawiające się zagrożenia i zapewniającej stabilizację funkcjonowania w zmiennych warunkach otoczenia<sup>20</sup>. Ponadto należy zauważyć, że analiza politologiczna w znaczący sposób korzysta z dorobku analizy systemowej, będącej niejako jej poprzedniczką w ostatnim półwieczu. Uwydatnia zatem kompletność badań, w szczególności sytuacji charakteryzujących się niepewnością i ryzykiem, jakimi są akty bezprawnej ingerencji, w tym zamachy terrorystyczne<sup>21</sup>.

Jako że ochrona lotnictwa cywilnego ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa obywateli przez zapobieganie aktom bezprawnych ingerencji nie tylko w poszczególnych państwach, lecz także społeczności międzynarodowej, konieczne stało się powołanie instytucji realizujących te funkcje o zasięgu zarówno globalnym, jak i lokalnym. Mechanizm funkcjonowania instytucji w państwach o ustroju demokratycznym charakteryzują określone normy prawne, co pozwala na ściśle określenie praw i obowiązków poszczególnych stron procesu zapewnienia bezpieczeństwa. Instytucje państwowe i pozapaństwowe mają na celu propagowanie wartości narodowych i realizację celów państwa, służenie jego interesom, interesom obywateli, jak również zapewnianie spójności, skuteczności i ciągłości polityki oraz działań. Różnorodność działalności lotnictwa cywilnego sprawia, że zagrożenia wobec nich są zróżnicowane. Zatem szczegółowe środki wykonawcze należy odpowiednio dostosować do specyfiki działalności danych jednostek politycznych (państw) ze względu na ich genealogię i doświadczenia historyczne oraz wrażliwość oddziaływania niektórych środków. Z natury rzeczy zarówno instytucje, jak i normy prawne ochrony lotnictwa cywilnego będą różnić się w poszczególnych państwach. Wykorzystanie metody analizy instytucjonalno-prawnej w rozumieniu A. Chodubskiego<sup>22</sup> pozwoliło przeprowadzić deskryp-

---

<sup>20</sup> Por. M. Sułek, *Metody i techniki badań...*, op. cit., s. 144–145.

<sup>21</sup> Por. P. Sienkiewicz, *Metody badań...*, op. cit., s. 36.

<sup>22</sup> A. Chodubski, *Wstęp do badań...*, op. cit., s. 126.

tywną analizę aktów prawnych i struktury instytucji współtworzących system ochrony lotnictwa cywilnego w wymiarze globalnym i na szczeblach krajowych.

Metoda historyczna z kolei została zastosowana w celu zbadania genezy zjawisk politycznych i społecznych wpływających na obecny model systemów ochrony lotnictwa cywilnego. W szczególności bardzo przydatna była metoda genetyczna zakładająca, że każde zjawisko ma swoją genezę i rodzi określone następstwa (skutki). Poprzez przywołanie konkretnych zdarzeń historycznych w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego umożliwiającą szerokie kontekstualne generalizacje ukazano ewolucyjny (Izrael) i rewolucyjny (Stany Zjednoczone) charakter zmian systemowych w ochronie lotnictwa cywilnego. Zaprezentowanie genezy i współczesnego modelu systemów ochrony lotnictwa cywilnego w wymiarze globalnym i regionalnym (na przykładzie Unii Europejskiej), jak też lokalnym (państwowym; na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela) umożliwiła metoda porównawcza, w ramach której przeprowadzono dociekania polegające na wykrywaniu podobieństw i różnic między nimi. Metoda ta okazała się skuteczna w szczególności w analizie opinii pasażerów na temat systemów ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto deskrypcja prawnohistoryczna instytucji i norm prawnych życia społecznego i politycznego wymagały analogii. Nie należy również zapominać, że dokładne ich rozpoznanie nakazuje równocześnie dociekanie różnic, jakie między nimi istnieją<sup>23</sup>.

Zastosowanie w pracy badań ilościowych i jakościowych pozwoliło na uniknięcie „akademickiej debaty” na temat pozycji badań jakościowych w naukach społecznych, która — jak się wydaje — ma swoje źródła w głęboko zakorzenionym przeświadczeniu o konieczności powszechnego stosowania badań ilościowych. Jest to bodaj jedno z najbardziej uporczywych wymagań w nowoczesnych naukach społecznych, aby wiedza naukowa była ilościowa. „Badanie ilościowe — jak twierdzi B.J. Calder — które zmierza do wyjaśnień naukowych, można nazwać po prostu podejściem naukowym”<sup>24</sup>. Inne podejście zwraca uwagę na statystyczne wyjaśnienie zjawiska jako wyraz dojrzałości nauki<sup>25</sup> lub trzyma się wypracowanej zasady, że „uczeni nie zajmują się i nie mogą zajmować się indywidualnymi przypadkami. Poszukują praw, systematycznych relacji, wyjaśnień fenomenu. Wyniki ich badań zawsze są statystyczne”<sup>26</sup>. Jakość jednak odnosi się do rodzaju, charakteru obiektu. Ilość natomiast odnosi się do tego, ile czegoś jest, wielkości, liczby obiektów. W związku z tym w pewnych badaniach są wymagane obydwie formy analizy, a ich użyteczność zależy od ich mocy w stosunku do pytań badawczych.

---

<sup>23</sup> B. Miśkiewicz, *Wstęp do badań historycznych*, Warszawa–Poznań 1985, s. 235–236

<sup>24</sup> B.J. Calder, *Focus groups and the nature of qualitative market research*, „Journal of Marketing Research” 1977, 14, s. 335, za: S. Kvale, *Inter Views...*, *op. cit.*, s. 75.

<sup>25</sup> Zob. P.H. Mussen, J.J. Conger, J. Kagan, *Child development and personality*, New York 1977, s. 13.

<sup>26</sup> F.N. Kerlinger, *Behavioral research*, New York 1979, s. 270, za: S. Kvale, *InterViews...* *op. cit.*, s. 75.



Jako narzędzia wymagają różnych kompetencji, a zastosowanie wiedzy przez nie dostarczanej odbywać się będzie na różnorodnych polach.

Także w niniejszej pracy zastosowanie analizy ilościowej przez badania ankietowe dotyczyło osiągnięcia konkretnego celu: pozyskania opinii podróżnych na temat działań podejmowanych na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Opinie te są istotne w kontekście faktu, że to pasażerowie właśnie są uczestnikami systemów ochrony lotnictwa cywilnego i beneficjentami procesu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, wobec czego pominięcie rekonstrukcji wybranego wycinka rzeczywistości bezpieczeństwa w subiektywnych odczuciach i przeżyciach podróżnych uczyniłoby analizę niekompletną oraz pozbawiłoby ją cechy ujęcia całościowego. Badania ankietowe na potrzeby niniejszej monografii przeprowadzono w okresie styczeń–maj 2012 r. na populacji 226 pasażerów na pokładach statków powietrznych destynacji Warszawa–Nowy Jork, Nowy Jork–Warszawa oraz Katowice–Tel Awiw, Tel Awiw–Katowice. W badaniach przyjęto dobór celowy, tzn. pasażerów korzystających z transportu lotniczego, odlatających z Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” liniami Enter Air oraz Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie liniami lotniczymi PLL LOT. Wybór rejsu został dokonany losowo przez pracownika linii lotniczej. Każda osoba korzystająca z komunikacji lotniczej niezależnie od płci, wykształcenia czy wieku miała jednakowe szanse znalezienia się w próbie. Obszar badań w odniesieniu do pokładu samolotu linii czarterowej lub rejsowej nie ma wpływu na reprezentatywność w przypadku komunikacji lotniczej, gdyż prawdopodobieństwo znalezienia się w próbie osób korzystających z linii regularnych jest takie samo jak prawdopodobieństwo znalezienia się w tej próbie osób korzystających z linii czarterowych. Ponadto wszyscy pasażerowie przechodzą dokładnie taki sam proces kontroli bezpieczeństwa, przez co opinie na tematy systemu ochrony lotnictwa cywilnego dotyczą tych samych elementów. Ilościowe metody statystyczne pozwoliły również na oszacowanie wielkości takich zjawisk jak akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym czy zamachy terrorystyczne w konkretnym okresie historycznym na podstawie informacji zebranych z naukowych baz danych.

Podjęcie jakościowe pozwala na podejmowanie zagadnień, które dotyczą poszczególnych ludzi, jednostkowych przypadków, a niebagatelną rolę w przeprowadzaniu badań odgrywają takie metody jak rozmowa i wywiad. Wymagania stawiane ankietom i kwestionariuszom dotyczą także rozmowy i wywiadu, toteż niewątpliwie wartość poznawcza tych metod jest bardzo wysoka. Rozmowa i wywiad są metodami bardziej złożonymi, wymagającymi — oprócz stawiania pytań — również dużego osobistego zaangażowania i subtelnego niekiedy podejścia do osób badanych. W badaniach wykorzystano metodę wywiadu eksperckiego w celu uzupełnienia wiedzy na temat przyczyn katastrofy smoleńskiej w kontekście zmian postrzegania bezpieczeństwa wewnętrznego i stosunków bilateralnych z Rosją oraz wykorzystania profilowania behawioralnego w ochronie lotnictwa cywilnego.

Jedną z podstawowych metod badawczych zastosowanych w pracy była obserwacja systemów ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu przeprowadzona w ramach zarówno pracy zawodowej autora, jak i wyjazdów studyjnych. Okazała się szczególnie niezbędna w deskrypcji izraelskiego systemu ze względu na obiektywne trudności w prowadzeniu kwerendy. Obserwacja jest metodą, która warunkuje powodzenie w każdej pracy naukowej. Każdy z nas stosuje obserwację w życiu codziennym w wielu formach działania. Obserwacja jako metoda naukowa nie jest samym tylko postrzeganiem faktów, zdarzeń czy zjawisk. Jest nią osobliwy sposób postrzegania, gromadzenia i interpretowania poznawanych danych, w normalnym ich przebiegu, pozostających w bezpośrednim zasięgu widzenia i słyszenia obserwatora<sup>27</sup>. Obserwację możemy podzielić na trzy podstawowe etapy: postrzeganie, gromadzenie, interpretowanie. Proces obserwacji nie zawsze przebiega według wymienionej kolejności. Najczęściej postrzeganie zjawisk występuje na równi z utrwaleniem oraz z interpretowaniem. Na ogół obserwacja opiera się na postrzeganiu oraz na rozpoznawaniu pewnych ściśle określonych zjawisk. Technika obserwacji uczestniczącej została zastosowana w trakcie całego przygotowywania dzieła i stanowiła uzupełnienie braków w literaturze przedmiotu, a niekiedy — jak w przypadku Izraela — jedyne jej źródło.

## Omówienie poszczególnych części pracy

Obszary problemowe stanowiące o komplementarności analiz oraz komparatywny cel dzieła zdeterminowały jego układ. Rozdziały analizujące systemy ochrony lotnictwa cywilnego w poszczególnych państwach zostały oparte na przejrzystym analogicznym układzie pozwalającym na ich porównanie przez analogię. Różnice i dostępność źródeł wymusiły korekty, nie dotyczą one jednak ogólnego modelu analitycznego przyjętego zgodnie ze wskazanymi obszarami badawczymi.

Rozdział pierwszy *Paradygmaty współczesnego bezpieczeństwa* stanowi teoretyczne wprowadzenie w problematykę bezpieczeństwa. Rozważania prowadzone w tym rozdziale dotyczą głównie kategorii bezpieczeństwa, jego zakresu pojęciowego, typologii oraz aksjologicznego charakteru. Konieczne dla osiągnięcia zamierzonego celu było wyabstrahowanie z ogólnego pojęcia bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej oraz ochrony lotnictwa cywilnego, co pozwoliło na dalsze analizy hermeneutyki oraz środowiska współczesnego bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Przedstawione w tym rozdziale zjawiska polityczne i społeczne, zdaniem autora, determinują współczesne postrzeganie i filozofię bezpieczeństwa. Są to również zjawiska historyczne stosunków międzynarodowych po upadku komunizmu, jednak fenomen upadku świata bipolarnego ukazał

---

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 117.



nowy, „jedyny i słuszny” horyzont w postrzeganiu bezpieczeństwa. W okresie świata bipolarnego, „polityczna ucieczka” z wykorzystaniem statku powietrznego nie była niczym nadzwyczajnym, a uprowadzenia samolotów były dokonywane w celu przedostania się z krajów socjalistycznych na Zachód i nie należały do rzadkości. Stosowano to jednak jako instrumenty nacisku, a nie zagłady — jak to miało miejsce 11 września 2001 r. Od tego dnia terroryzm na stałe stał się paradygmatem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Atak na WTC zmienił całkowicie amerykańską filozofię bezpieczeństwa narodowego i wewnętrznego, wprowadzając również w systemie ochrony lotnictwa cywilnego rewolucyjne zmiany. Globalizacja rozumiana jako ogół procesów prowadzących do coraz większej współzależności i integracji państw, społeczeństw, gospodarek i kultur, czego efektem jest tworzenie się „jednego świata”, światowego społeczeństwa; zanikanie kategorii państwa narodowego; kurczenie się przestrzeni społecznej i wzrost tempa interakcji poprzez wykorzystanie technologii informacyjnych — to zjawiska, które stanowią istotną perspektywę analizy systemowej. Globalizacja spaja bowiem działania jednostek politycznych we wspólnej walce przeciwko terroryzmowi lotniczemu, wykluczając na tym polu rywalizację i walkę. Poinowoczesność z kolei pozwala zrozumieć aksjologiczny charakter bezpieczeństwa. Zjawiska fundamentalizmu islamskiego i „arabskiej wiosny” mają zasadnicze znaczenie w odniesieniu do bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego Izraela. W kontekście fundamentalizmu arabskiego należy rozpatrywać współczesne bezpieczeństwo nie tylko dlatego, że stanowi on naturalny agar uzasadnień działań politycznych, lecz także dlatego, że jako ideologia polityczna jest skierowany głównie przeciwko sekularnemu państwu narodowemu, kreując przy tym jednostki z negatywną postawą gotowe do zachowań mających udowodnić ową ideologiczną determinację. „Arabska wiosna” przynosi nadzieję na demokratyzację państw arabskich i eliminację fundamentalizmu, ale jest to proces, który w czasie przygotowywania niniejszej publikacji wciąż trwa, a efekt wydaje się trudny do oszacowania.

Rozdział drugi *Globalny i regionalny system przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji* zawiera analizę instytucjonalno-prawną globalnego modelu ochrony lotnictwa cywilnego. Wychodząc od konwencji chicagowskiej oraz tzw. tokijsko-hasko-montrealskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego, przedstawiono model globalnego systemu ochrony lotnictwa cywilnego według Aneksu 17 do konwencji chicagowskiej, którego istotą jest ustalenie oraz wdrożenie norm i zalecanych metod postępowania w odniesieniu do obszarów podlegających ochronie w celu zapewnienia stanu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Model ten jest obowiązujący we wszystkich analizowanych państwach będących sygnatariuszami wspomnianych konwencji.

Trzy kolejne rozdziały stanowią analizę systemów ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu w układzie modelowym pozwalającym zarysować analogie i różnice oraz styczne w odniesieniu do modelu globalnego.

Rozdział trzeci zatytułowany *System ochrony lotnictwa cywilnego w Europie na przykładzie Polski* stanowi opis harmonizacji i standaryzacji przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, rozpatrywanych jako przykład wspólnej regionalnej polityki bezpieczeństwa. Polska jest przykładem gracza regionalnego stosującego zharmonizowane normy prawne, przy czym dramatyczne doświadczenia związane z „katastrofą smoleńską” w obszarze bezpieczeństwa operacyjnego lotów zostały opisane jako mające wpływ na politykę bezpieczeństwa wewnętrznego. Z uwagi na dostępność źródeł i dobrą znajomość systemu wynikającą z doświadczeń zawodowych autora, obszar ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej i Polsce został opisany szerzej. Istotną kwestią jest również dokonująca się w trakcie przygotowywania pracy transformacja systemu ochrony lotnictwa cywilnego poprzez przekazanie kontroli bezpieczeństwa zarządzającym lotniskami. Zmieszczone zatem analizę tych zmian wraz z empirycznymi badaniami opinii pasażerów na temat efektywności obecnego systemu i jego transformacji.

Rozdział czwarty *Ochrona lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych jako element ewolucji polityki bezpieczeństwa po 11 września 2001 r.* zawiera analizę systemu ochrony lotnictwa cywilnego na podstawie nakreślonego modelu problemowego. W przeciwieństwie do Izraela, który określa swoje strategiczne cele bezpieczeństwa, przede wszystkim opierając się na czynnikach lokalnych i regionalnych, bezpieczeństwo Stanów Zjednoczonych należałoby rozpatrywać w szerszej, globalnej perspektywie, ze względu na ich globalne zaangażowanie polityczne, militarne czy gospodarcze, wreszcie żywotne globalne interesy. Data 21 lutego 1968 r., gdy uciekinier na pokładzie Delta Air Lines DC-8 zmusił pilota do przekierowania lotu do Hawany na Kubie, została uznana za punkt kulminacyjny utrzymującej się przez następne lata fali przejmowania kontroli nad samolotami amerykańskich przewoźników lotniczych. Porwania na Kubę, gdzie przestępcy mogli uzyskać azyl, notowano już bowiem od 1961 r. Wtedy to J.F. Kennedy, jako jeden z pierwszych amerykańskich prezydentów, w odpowiedzi na porwania statków powietrznych podjął próbę operacyjnego działania, wprowadzając powietrznych szeryfów (*skymarshal*) na pokłady samolotów. Inicjatywy te stworzyły podwaliny międzynarodowego prawa antyterrorystycznego. Ponad 40 lat później G.W. Bush stanął przed podobnym problemem, wynikłym z tego samego sektora — lotnictwa cywilnego. Jego przemówienie skierowane do połączonych izb Kongresu i narodu amerykańskiego stało się symbolicznym początkiem fizycznej „wojny z terroryzmem”, w tym zmiany filozofii bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Rozdział piąty *Ochrona lotnictwa cywilnego jako szczególny wymiar bezpieczeństwa wewnętrznego Izraela* zawiera analizę systemu ochrony lotnictwa cywilnego w Izraelu w kontekście dominujących zagrożeń. Żaden chyba z krajów po II wojnie światowej nie był i nie jest tak jak Izrael narażony na zagrożenia mające bezpośredni wpływ na jego egzystencję. Bezpieczeństwo Izraela jako państwa od samego jego powstania jest naznaczone wrogim nastawieniem sąsiadów, co przekłada się na jego politykę zewnętrzną, jak również zagrożeniami płynącymi z antagonizmów wyrosłych na tle konfliktu terytorialnego z Palestyną,

motywowanych ideologią religijną po obu stronach, co determinuje wysoki poziom zagrożenia wewnętrznego i zewnętrznego. Zaprezentowane ewolucyjnie krytyczne zagrożenia, podzielone również według kategorii zastosowanej taktyki, stanowią wprowadzenie do systemu ochrony lotnictwa cywilnego i niemal bezpośrednio do bezpieczeństwa wewnętrznego, które w przeciwieństwie do systemu europejskiego i amerykańskiego nie opiera się na jawnych przepisach prawa czy procedurach, ale wynika wprost z dramatycznych doświadczeń. System ten nadzorowany przez służby specjalne jest w swej naturze niejawny, a każdy sektor bezpieczeństwa, w tym lotnictwa cywilnego, jest postrzegany w wymiarze egzystencji narodowej. Celem nadrzędnym jest znalezienie potencjalnego sprawcy zagrożenia, a profilowanie behawioralne jest kontrowersyjnym, ale w założeniu skutecznym narzędziem tych poszukiwań.

Ostatni rozdział stanowi podsumowanie porównawcze istotnych elementów systemów ochrony lotnictwa cywilnego w Polsce, Stanach Zjednoczonych i Izraelu. Oprócz deskrypcji analogii i różnic w poszczególnych systemach zaprezentowano opinie pasażerów w ujęciu komparatywnym analizowanych krajów na temat: środowiska bezpieczeństwa; poczucia bezpieczeństwa w kontekście zagrożeń terrorystycznych; zdarzeń historycznych wywołujących obawy przed korzystaniem z komunikacji lotniczej; adekwatności działania służb państwowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym, w tym zastosowanych metod i środków ochrony; związku ochrony lotnictwa cywilnego z bezpieczeństwem państwa. Na zakończenie zaprezentowano propozycję użytecznego modelu teoretycznego, jaki można zastosować w badaniu przyczyn wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji, w tym zamachu terrorystycznego w lotnictwie cywilnym.

## Stan badań

Tematyka dotycząca bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji nie doczekała się wielu publikacji. Nieliczne opracowania polskich autorów koncentrują się w szczególności na analizach prawa polskiego i międzynarodowego, ograniczając się do konwencji chicagowskiej i tokijsko-hasko-montrealskiego systemu prawa międzynarodowego, deskrypcji polskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego w ujęciu analizy instytucjonalno-prawnej opartej na układzie systemowym wynikającym z *Krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego*. W pierwszym obszarze na szczególną uwagę zasługują komentarze i analizy prawne pionierów tematyki Z. Galickiego i M. Żylicza, ale warto wymienić także nazwiska innych badaczy, np. S. Zajas, B. Nowak, J. Machowski. Drugi obszar wypełniają publikacje wewnętrzne pracowników Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych, w szczególności J. Karpowicza, T. Compy, J. Rajchela oraz pojedyncze publikacje takich autorów, jak np. O. Paszkiewicz, R. Mościcki, M. Karnowska-Werner. Monografia J. Karpowicza i E. Klicha *Bezpieczeństwo lotów i ochrona lotnictwa przed aktami bezprawnej*

ingerencji jest bodaj pierwszą polskojęzyczną monografią wskazującą na rozdzielność zakresu pojęciowego bezpieczeństwa operacji lotniczych i podejmowanych na rzecz zapewnienia stanu bezpieczeństwa działań ochronnych przed aktami bezprawnej ingerencji, deskryptywnie ujmującą tę problematykę.

Innym ujęciem badawczym, przez pryzmat którego jest analizowane bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej, są zagrożenia terrorystyczne. W tym obszarze na uwagę zasługują monografie: T. Aleksandrowicza i K. Liedla *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*; T. Compy i K. Załęskiego *Terroryzm w lotnictwie*; praca zbiorowa pod red. nauk. A. Glena *Reagowanie państwa na zagrożenia terroryzmem lotniczym* oraz wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej z 2002 r. *Bezpieczne niebo*, zawierające materiały pokonferencyjne. W tym kontekście publikowali również artykuły: J. Gotowała, K. Jałoszyński, S. Zajas, R. Szpyra, T. Bąk, E. Cieślak, R. Borkowski i inni. Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego jest również sektorowym przedmiotem badań zauważalnym w licznych publikacjach politologicznych na temat zjawiska terroryzmu.

Spośród zagranicznych autorów ze względu na omawianą problematykę na szczególną uwagę zasługują następujące opracowania na temat amerykańskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego: J.C. Price, J.S. Forrest *Practical Aviation Security. Predicting and Preventing Future Threats*; K.M. Sweet *Aviation and Airport Security. Terrorism and Safety Concerns*; B. Elias *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*; L.R. Abeyratne *Aviation Security Law*; C.R. Bragdon *Transportation Security*. Ponadto bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego w kontekście zagrożeń terrorystycznych są obecne w piśmiennictwie urzędniczym i poruszane na bieżąco w licznych raportach *Government Accountability Office (GAO)*. Problematyka izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego nie doczekała się w praktyce żadnych opracowań. Analizę prawno-instytucjonalną na podstawie globalnego modelu ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadził D. Moshe w pracy opublikowanej na Mc Gill University w Montrealu pod tytułem *Aviation Law in Israel*. Wycinkowo na tle zjawiska terroryzmu lotniczego opisuje elementy systemu zwalczania terroryzmu lotniczego w Izraelu w swojej monografii *Aviation Terrorism. Evolution, Motivation and Escalation* H. Avihai. Jest on również autorem cennych publikacji dotyczących omawianej problematyki, w szczególności opartej na naukowej metodologii chronologii aktów terroryzmu lotniczego na przestrzeni lat 1968–2004. W kwestii zestawień statystycznych opartych na chronologii szczególnie przydatne były: baza danych START zawierająca zestawienia zamachów terrorystycznych na przestrzeni lat 1970–2010 opracowana przez National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism działającego przy Uniwersytecie w Maryland (Stany Zjednoczone) oraz coroczne zestawienia zdarzeń terrorystycznych publikowane w *Report on Terrorism* przez amerykański instytut sprawozdawczy dla Kongresu *National Counterterrorism Center*.

O ile zatem problematyka bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa cywilnego w wycinkach rzeczywistości prawnej, instytucjonalnej lub organizacyjnej

występuje w literaturze przedmiotu, o tyle w ocenie autora zabrakło kompleksowej deskrypcji systemu opartego na metodologicznych podstawach analizy systemowej. Obiektywne trudności w pozyskaniu wiedzy źródłowej na temat omawianej problematyki, w szczególności brak możliwości przeprowadzenia kwerendy na temat systemu izraelskiego powodują, iż w literaturze przedmiotu brakuje analiz komparatywnych.

Zaproponowana przez autora monografia jest zatem wypełnieniem istotnej luki w politologicznych badaniach nad bezpieczeństwem i stosunkami międzynarodowymi w obszarze bezpieczeństwa, w szczególności w aspekcie komplementarnej analizy systemowej i komparatywnego ujęcia problemu. Autor ma świadomość, iż wiele kwestii tej wieloaspektowej i interdyscyplinarnej problematyki zostało przedstawionych w ogólnym zarysie, jednak liczy na to, iż odwołania do szczegółowych źródeł i publikacji pozwolą zainteresowanym pogłębić wiedzę. Przyjęto stan prawny na dzień 31 marca 2013 r.

\*\*\*

Publikacja ta nie mogłaby powstać bez wsparcia wielu osób, w szczególności nie byłyby możliwe obserwacje uczestniczące i kwerenda amerykańskiego i izraelskiego systemu ochrony lotnictwa cywilnego. Niniejszym składam serdeczne podziękowania Radosławowi Olszewskiemu (Komisja Europejska UE), Kevinowi Cahillowi (Ambasada USA w Polsce), Mattowi Jastrzębskiemu (TSA), Amirowi Avidanowi (Dyrektor Regionalny EL Al.), Gilowi Elyashiv (Dyrektor Oddziału EL AL Polska), Jamesowi Fitzgeraldowi (AFSD TSA w Nowym Jorku), dr. Hilelowi Avihai (Skyjack-Aviation Terrorism Research) i prof. Noradowi Morag (Zastępca Dyrektora ds. Badań Politycznych Centrum Obrony i Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Naval Postgraduate School w Monterey — USA) za wymianę cennych doświadczeń naukowych oraz wszystkim, którzy podczas wyjazdów studyjnych dostarczyli mi niezbędnej specjalistycznej wiedzy w badanej problematyce.

Za pomoc w realizacji badań empirycznych pragnę serdecznie podziękować Zarządowi Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A., Polskim Liniom Lotniczym LOT i Enter Air, w szczególności Arturowi Tomasikowi, Dorocie Dmuchańskiej oraz Dariuszowi Kadłubcowi.

Komendantowi Placówki Straży Granicznej w Katowicach-Pyrzowicach ppłk. SG Arturowi Gale dziękuję za wsparcie w docieraniu do źródeł specjalistycznej wiedzy, pomoc w pokonywaniu napotykanym przeszkód i niezwykle otwarte horyzonty.

Serdeczne podziękowania składam również Sławomirowi Ryszce, krajowemu instruktorowi szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego za nieocenioną pomoc w ujednoceniu i aktualizacji wybranych aktów prawnych.

Za wsparcie i wiarę w powodzenie przedsięwzięcia szczególne podziękowania należą się mojej żonie, Ewie. Za wytrwałość i wyrozumiałość w czasie przygotowywania monografii składam wyrazy głębokiej wdzięczności.



# Rozdział I

## Paradygmaty współczesnego bezpieczeństwa

### 1.1. Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa

#### 1.1.1. Bezpieczeństwo jako kategoria — kwestie terminologiczne

„W powodzi haseł w rodzaju: »po pierwsze, gospodarka« lub »po pierwsze, człowiek«, szybko zapominamy, że fundamentem tego wszystkiego, co »po pierwsze«, jest bezpieczeństwo. Jest ono pierwotną, egzystencjalną potrzebą jednostek, grup społecznych, wreszcie państw. Idzie przy tym nie tylko o przetrwanie, integralność czy niezawisłość, lecz także o bezpieczeństwo rozwoju, który zapewnia ochronę i wzbogacenie tożsamości jednostki czy narodu. Owo bezpieczeństwo zależy od tego, co dzieje się wokół nas, od środowiska zewnętrznego, z którego mogą pochodzić ewentualne zagrożenia; zależy także od nas samych — naszego zdrowia i gotowości sprostania takim zagrożeniom [...]”<sup>1</sup>. Tymi słowami wypowiedzianymi w 1996 r. R. Kuźniar wskazał wprost podstawę egzystencji jednostki, grup czy innych podmiotów. Trudno orzec, czy trzy lata później, zagłębiając się w rozważania o kryzysie paradygmatów, E. Radvan znał poglądy Kuźniara, pisząc jednak, że „paradygmat, w postaci humanitarnego podejścia do świata, które od czasów renesansowych ugruntowało się w naszym myśleniu i jego aksjomatach, przestaje spełniać swoją funkcję, bowiem nie daje się realizować tego ludzkiego widzenia świata, jego wizji politycznych i naukowych — świata dobrego i szczęśliwego, a stwarzanego przez człowieka”<sup>2</sup>, po raz kolejny zwrócił uwagę na rolę i znaczenie bezpieczeństwa we wszystkich obszarach ludzkiej aktywności. Czym zatem jest to zjawisko, fenomen? Choć definicja wydaje się na pozór prosta, wyjaśnieniom dogłębnym nie towarzyszy bynajmniej porządek.

Bezpieczeństwo jest definiowane jako stan bądź proces gwarantujący istnienie podmiotu oraz możliwość jego rozwoju. W rozwinięciu definicji bezpieczeństwo opisuje się jako stan, który daje poczucie pewności istnienia i gwarancję jego zachowania oraz szansę na doskonalenie. Jest to jedna z podstawowych potrzeb człowieka. Odnacza się brakiem ryzyka utraty czegoś dla podmiotu szczególnie cennego. Bezpieczeństwo jest naczelną potrzebą człowieka i grup społecznych umiejscowioną niemalże w podstawie piramidy Masłowa, ale jest także podstawową potrzebą państw i systemów międzynarodowych, a jego brak wywołuje niepokój i poczucie zagrożenia. Termin ten w łacinie łączy dwa człony — *securitas*,

---

<sup>1</sup> R. Kuźniar, *Po pierwsze bezpieczeństwo*, „Rzeczpospolita” 1996, 9 stycznia.

<sup>2</sup> E. Radvan, *Kryzys paradygmatów* [w:] L. Kanarski, B. Rokicki, J. Świniarski (red.), *Bezpieczeństwo personalne i strukturalne wobec wyzwań współczesnego świata*, Warszawa 2000, s. 7.



czyli *sine* (bez) oraz *cura* (zmartwienie, strach, obawa). Im bardziej człowiek uspołeczniał się i rozumiał zależność od otaczającej go natury, tym bardziej jego potrzeba bycia *securus* (spokojnym, wolnym od trosk i obaw) sięgała w coraz nowe wymiary jego funkcjonowania, a umiejętność zapewnienia tego stanu rozstrzygała o możliwościach przetrwania jednostek i społeczności. Jego wartość dla jednostek i społeczności ludzkich jest tak podstawowa, iż nigdy nie utraci swego znaczenia<sup>3</sup>.

Z powyższego już na wstępie wysnuć można następujące kategorie analityczne: stan i proces, potrzeba i wartość, pozytywne i negatywne, subiektywne i obiektywne. Nim jednak zajmiemy się nimi, przyjrzyjmy się bliżej samemu ujęciu definicyjnemu, które, jako bardzo „pojemne”, nastręcza wiele problemów w stworzeniu jednorodnej i obejmującej wszystkie jego możliwe aspekty definicji.

S. Koziej wprowadza do definicji bezpieczeństwa dodatkowe kryteria analityczne, zwracając uwagę na szanse, wyzwania<sup>4</sup> i ryzyko<sup>5</sup>. Ujmując bezpieczeństwo danego podmiotu w sensie praktycznym jako zjawisko dynamiczne (proces), ma on na myśli „tę dziedzinę jego aktywności, która zmierza do zapewnienia możliwości przetrwania, rozwoju i swobody realizacji własnych interesów w konkretnych warunkach, poprzez wykorzystywanie okoliczności sprzyjających (szans), podejmowanie wyzwań, redukovanie ryzyka oraz przeciwdziałanie (zapobieganie i przeciwstawianie się) wszelkiego rodzaju zagrożeniom dla podmiotu i jego interesów”<sup>6</sup>. Podmiotem bezpieczeństwa mogą być zatem wszelkie jednostki,

---

<sup>3</sup> Takie rozumienie terminu prezentują m.in. R. Zięba i J. Stańczyk. Por. R. Zięba, *Kategoria bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych* [w:] D.B. Bobrow, E. Haliżak, R. Zięba (red. nauk.), *Bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe u schyłku XX w.*, Warszawa 1997, s. 3–6; J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Warszawa 1996. Na temat ewolucji i perspektywy historycznej pojęcia zob. M. Cieślarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy badania problemów bezpieczeństwa i obronności państwa*, Siedlce 2011, s. 12–32; K. Żukrowska, *Pojęcie bezpieczeństwa* [w:] K. Żukrowska (red. nauk.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe. Przegląd aktualnego stanu*, Warszawa 2011, s. 22–24; L.F. Korzeniowski, *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*, Kraków 2008, s. 17–46; L. Chojnowski, *Wybrane zagadnienia ewolucji bezpieczeństwa* [w:] M. Włodarczyk, A. Marjański (red. nauk.), *Przedsiębiorczość i zarządzanie kryzysowe — aktualne wyzwania. Współczesne aspekty bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego* („Przedsiębiorczość i Zarządzanie” t. 10, z. 6), Łódź 2009, s. 17–34.

<sup>4</sup> Obszerna systematyka wyzwań zob. J. Świniarski, *Rodzaje wyzwań we współczesnym świecie. Próba systematyzacji filozoficznej* [w:] L. Kanarski, B. Rokicki, J. Świniarski (red.), *Bezpieczeństwo personalne...*, *op. cit.*, s. 13–29.

<sup>5</sup> Zob. np. I. Korcz, A. Zduniak, *Od społeczeństwa „ryzyka” do epoki cywilizacji mądrości* [w:] M. Gwoździcka-Piotrowska, A. Zduniak (red. nauk.), *Edukacja w społeczeństwie „ryzyka”. Bezpieczeństwo jako wartość*, Poznań 2006, s. 23–34; J. Wolanin, *Bezpieczeństwo i ryzyko a polityka* [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red. nauk.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2009, s. 44–55.

<sup>6</sup> S. Koziej, *Między piekłem a rajem. Szare bezpieczeństwo na progu XXI wieku*, Toruń 2008, s. 7–8.



które posiadają nie tylko własne interesy, lecz także dążą poprzez wyrażanie ambicji do ich realizacji. Interesy te mogą dotyczyć jednostki, grup społecznych, narodów, społeczności międzynarodowych, jak też całej globalnej ludzkości. Stosownie do tego można wyodrębnić bezpieczeństwo: indywidualne (osobowe, personalne), grupowe (rodowe, plemienne), narodowe (państwowe) oraz międzynarodowe (regionalne, globalne)<sup>7</sup>. Przedstawione podmiotowe ujęcie bezpieczeństwa można analizować również w tym kontekście przez pryzmat skali i zasięgu. G. Stolarski uważa jednak, że „przesadą jest uznawanie filozoficznej teorii bezpieczeństwa za ogólną ontologię całej rzeczywistości [...] wydaje się, że ma ono związek ze światem żywych istot, a zwłaszcza człowieka [...]. W literaturze przedmiotu najwięcej uwagi poświęca się bezpieczeństwu zbiorowemu. Wynikałoby stąd, że zasadniczym podmiotem bezpieczeństwa jest społeczność (państwo). [...] społeczeństwo nie jest samodzielny bytem (substancją), nadrzędnym wobec indywidualów. Dlatego też koncepcja bezpieczeństwa zbiorowego nie może powstawać w oderwaniu od problemu bezpieczeństwa ludzi stanowiących społeczność”<sup>8</sup>.

Takie zawężenie z kolei wydaje się być nieuprawnione, bowiem jak twierdzi A. Węgrzecki „o bezpieczeństwie bardzo często mówi się w różnych okolicznościach i sytuacjach, w odniesieniu do rozmaitych przedmiotów. Mogą być nimi pojedyncze rzeczy lub ich mniejsze i większe skupiska, konkretni ludzie lub nie mniej konkretne zbiorowości ludzkie, najrozmaitsze wytwory człowieka, ale także własności i funkcje czegoś, działania, pełnienie wielu ról, wykonywanie wielu zawodów. Zawsze chodzi przy tym o przedmioty realne (choć nie tylko fizyczne), znajdujące się w szerszym układzie przedmiotów realnych, stanowiących jakieś otoczenie. Chodzi więc o przedmioty istniejące w czasie, ograniczone w swym istnieniu, mające początek i kres, a także ulegające w trakcie istnienia różnym zmianom, oddziałujące na inne przedmioty i podlegające ich oddziaływaniom”<sup>9</sup>. Z powyższego wynika, że podmiotem bezpieczeństwa nie w każdym przypadku jest człowiek, czym potwierdza się wstępna teza kryzysu paradygmatów humanistycznych.

Współczesne definicje leksykalne<sup>10</sup> często określają bezpieczeństwo jako stan pewności, spokoju — jego zabezpieczenia oraz odczuwania — i wskazują, że oznacza ono brak zagrożenia oraz ochronę przed niebezpieczeństwami<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> G. Stolarski, *Ontologiczne podstawy filozofii bezpieczeństwa. Przyczynek do dyskusji* [w:] E. Jarmoch, A.W. Świdorski, I.A. Trzpil (red. nauk.), *Bezpieczeństwo człowieka a transdyscyplinowość*, t. 2: *Aspekty edukacyjne i politologiczne*, Siedlce 2009, s. 9–10. Por. A. Dobosz, A.P. Kowalski (red.), *Bezpieczeństwo ontologiczne*, Bydgoszcz 2007.

<sup>9</sup> A. Węgrzecki, *Ontologiczne i aksjologiczne aspekty bezpieczeństwa* [w:] *Bezpieczeństwo jako wartość. Wydanie pokonferencyjne z II Konferencji Naukowej z cyklu „Bezpieczeństwo jako wartość” zorganizowanej przez Wyższą Szkołę Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie, 18 kwietnia 2008*, Kraków 2010, s. 14–16.

<sup>10</sup> M. Szymczak (red.), *Słownik języka polskiego*, t. 1, Warszawa 1995, s. 139.

<sup>11</sup> R. Zięba, *Kategorie bezpieczeństwa w nauce o stosunkach międzynarodowych* [w:] D.B. Bobrow, E. Haliżak, R. Zięba (red. nauk.), *Bezpieczeństwo narodowe...*, *op. cit.*, s. 3.

Kategoria ta jest wieloznaczna. Najczęściej bezpieczeństwo jest postrzegane w ujęciu **negatywnym** lub **pozytywnym**, zawsze jednak w relacji do niebezpieczeństwa — zagrożenia. Negatywne ujęcie problematyki bezpieczeństwa sprowadza się zatem będzie do określenia braku zagrożeń. Celem podmiotu działającego na rzecz własnego bezpieczeństwa jest ochrona przed zagrożeniami. Ujęcie pozytywne charakteryzuje dążność podmiotu do kształtowania pewności przetrwania i rozwoju<sup>12</sup>. Nie ulega zatem wątpliwości, iż zawsze podmiotem bezpieczeństwa będzie człowiek<sup>13</sup>, przy czym ze względu na ogólność pojęcia w praktyce występuje dookreślenie precyzujące rodzaj bezpieczeństwa, miejsce czy obszar (dziedzinę) życia społecznego. Ważną rolę w kształtowaniu pojęcia bezpieczeństwa odgrywają zatem zapatrywania danego środowiska w określonym czasie, poza tym istotnymi elementami pozostają także szczebel kultury, religia, formy polityczne, położenie geograficzne i wiele innych czynników<sup>14</sup>.

Bezpieczeństwo jest pewnym stanem obiektywnym, polegającym na braku zagrożenia, ale odczuwanym subiektywnie przez jednostkę lub grupę, a ocena stanu bezpieczeństwa powinna obejmować trzy główne obszary problemów, a mianowicie:

- wyzwania i zagrożenia;
- podmiotową strukturę bezpieczeństwa;
- przedmiotową strukturę bezpieczeństwa.

Fundamentalna kwestia kreacji przedmiotu poznania w sensie epistemologicznym jest niezwykle złożona, a granice nieostre, rozmyte, co powoduje, iż nie oddają w pełni znaczenia zjawiska. Podmiot musi dążyć do ukonstytuowania przedmiotu poznania w drodze właściwego jego ujęcia, które uwzględnia relacje pomiędzy władzami poznawczymi a poznawanymi przedmiotami<sup>15</sup>. Tym samym na bezpieczeństwo składają się dwa zasadnicze elementy: **subiektywny** i **obiektywny**. Ten pierwszy jest równoznaczny z poczuciem bezpieczeństwa, czyli wewnętrznym osobistym przekonaniem, że nie ma podstaw do obaw. Drugi jest zewnętrzny w stosunku do jednostki i oznacza brak zagrożeń dla jej życia (zdrowia, mienia). Zatem bezpieczeństwo jest złożoną strukturą składającą się z psychicznych i niepsychicznych komponentów. W pewnych sytuacjach bezpieczeństwo (element obiektywny) może nie być adekwatne do poczucia bezpieczeństwa (element subiektywny). Jeśli tego braku wzajemnych relacji nie można

---

<sup>12</sup> Zob. R. Zięba, *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego. Koncepcje, struktury, funkcjonowanie*, Warszawa 1999, s. 178.

<sup>13</sup> Antropocentryzm (gr. *anthropos* — ‘człowiek’, łac. *centrum* — ‘środek’) wyznacza człowiekowi pierwszoplanowe miejsce w rzeczywistości.

<sup>14</sup> Por. J. Sobiecki, *Warstwy refleksji o bezpieczeństwie* [w:] R. Rosa (red. nauk.), *Problemy bezpieczeństwa w myśli społecznej i wojskowej. Materiały z międzynarodowej konferencji naukowej 22–23 maja 1996 r.*, Warszawa 1996, s. 155.

<sup>15</sup> Zob. J. Ziarko, *Dylematy metodologiczne bezpieczeństwa jako nauki* [w:] M. Kwieciński (red.), *Bezpieczeństwo. Wymiar społeczny i perspektywy badań*, Kraków 2010, s. 63–64.

w racjonalny sposób uzasadnić, zazwyczaj mówi się wtedy o patologii (o bezpieczeństwie w kategorii wartości, norm i patologii mowa będzie w dalszej części). Jej przyczyny mogą mieć podłoże w ludzkiej psychice (stany lękowe, psychozy, choroby psychiczne) bądź też w dewiacjach kultury społecznej (np. medialna eskalacja grozy i niepewności). Relacje zachodzące pomiędzy rzeczywistością a psychiką przekładają się na bezpieczeństwo, prowadząc do powstania czterech modelowych stanów<sup>16</sup>:

- braku bezpieczeństwa, w sytuacji istnienia dużego, rzeczywistego zagrożenia, a jego postrzeganie jest adekwatne;
- obsesji, gdy nieznaczne zagrożenie postrzegane jest jako duże;
- stanu fałszywego bezpieczeństwa, gdy poważne zagrożenie postrzegane jest jako niewielkie;
- bezpieczeństwa, gdy zagrożenie jest nieznaczne, a jego postrzeganie prawidłowe.

Związki między subiektywnym i obiektywnym wymiarem bezpieczeństwa mają walor teoretyczny i nie muszą znajdować odzwierciedlenia w rzeczywistości. Podkreślają jedynie rolę psychologii w całościowym kształtowaniu bezpieczeństwa<sup>17</sup>. Związki te można wyjaśniać poprzez ekspozycję przeżyć i osobowych aspektów rozumienia bezpieczeństwa oraz uwypuklenie wątków pokazujących, jak fenomen bezpieczeństwa jest postrzegany, przeżywany, tłumaczony, wreszcie — jak jednostka się zachowuje. Na treść definicji bezpieczeństwa według kryteriów osobowych — jak uważa Ziarko — składają się: świadomość wolności od jakichkolwiek zagrożeń, bezpieczeństwo jako **wartość** naczelna, **wartości społeczne** rozumiane jako system aksjologiczno-normatywny wywołujący u ludzi długotrwanie dyspozycje psychiczne oraz **potrzeby**. Kryteria rzeczowe, na które składają się **kompetencje**, **działania** i ich **instytucjonalizacja**, **instytucjonalizacja bezpieczeństwa** oraz **struktury państwa i społeczeństwa** ukierunkowane na poznawanie uwarunkowań i mechanizmów generujących zagrożenia, pozwalają wyeksponować formalne aspekty bezpieczeństwa i uwypuklić wątki pokazujące elementy praktyki bezpieczeństwa<sup>18</sup>.

Przedmiotowe ujęcie bezpieczeństwa można rozpatrywać w aspektach **teoretycznym**, **procesualnym** i **organizacyjnym**, co umożliwi wskazanie w przedmiocie badania pewnych ujęć, stron i fragmentów<sup>19</sup>. Regulacje prawne rzeczywistości

---

<sup>16</sup> M. Brzeziński, *Kategoria bezpieczeństwa* [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red. nauk.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa...*, op. cit., s. 26. Wymienione modelowe elementy zawiera teoria D. Freia. Zob. D. Frei, *Sichetheit. Grubfragen der Eolpolitik*, Stuttgart 1977, s. 17–21.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> Szerzej J. Ziarko, *Dylematy...*, op. cit., s. 61–63.

<sup>19</sup> A. Dawidczyk, *Bezpieczeństwo państwa na początku XXI w. Ważniejsze problemy* [w:] T. Jemioło, K. Rajchel (red.), *Bezpieczeństwo narodowe i zarządzanie kryzysowe w Polsce w XXI wieku — wyzwania i dylematy*, Warszawa 2008, s. 64.

bezpieczeństwa są w życiu zbiorowym nieodzowne. Rozstrzygnięcie porządkujące o charakterze powszechnym i koniecznym, jakim jest prawo pozytywne, powoduje jednak sprzężenie zwrotne — wpływ społeczeństwa na człowieka, które zaspokaja potrzebę jego bezpieczeństwa. Jak widać jednak nie można zapomnieć o podmiotowym podejściu do bezpieczeństwa, w którym to człowiek występuje jako generalny beneficjent.

W ujęciu politologicznym z kolei bezpieczeństwo kojarzone jest z brakiem zagrożeń militarnych. Ujęcie to jest spuścizną Clausewitza, która nie pozostawia złudzeń co do sposobów osiągnięcia celów politycznych<sup>20</sup>. Takie państwowocentryczne ujmowanie bezpieczeństwa wiązało je bezpośrednio z siłą zbrojną jako gwarantem i najważniejszą instancją realizacyjną. Stało się jednym z podstawowych wymiarów bytu i rozwoju społeczeństwa, określonego stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń, nadając mu charakter negatywny i wywołując zachowania obronne<sup>21</sup>. Jest to jeden z typów przedmiotowego ujęcia bezpieczeństwa. W zależności od dyscypliny naukowej przedmiot analizy będzie różny. I tak można wyodrębnić np. bezpieczeństwo ekonomiczne, społeczne, kulturowe, ekologiczne itd.

Podobny pogląd prezentuje K. Żukrowska, choć zawęża termin do podmiotu w ujęciu politologicznym, zwracając uwagę na instytucjonalizację systemu bezpieczeństwa państwa i gwarancje, jakie za sobą takie rozwiązanie pociąga, co obejmuje związki między państwami i uczestnictwo w organizacjach koalicyjnych. Dzieląc elementy bezpieczeństwa na „twarde” i „miękkie”, wskazuje, że realizm koncentruje się na twardych elementach bezpieczeństwa, do których należą: potencjał gospodarczy, badania rozwojowe, wielkość wojska, wydatki na zbrojenia, bazy wojskowe, rozbudowane sojusze, kanały komunikacyjne, wyposażenie armii w sprzęt i instrumenty pozwalające prowadzić wojny. Elementy miękkie bezpieczeństwa, tj. wpływy kulturowe, intelektualne, naukowe, są pozamilitarnymi gwarancjami bezpieczeństwa i mogą mieć różnorodny zasięg oddziaływania uzależniony od szeregu czynników<sup>22</sup>.

W. Molendowski z kolei uważa, że „utrzymanie bezpieczeństwa jest zasadniczym celem polityki zagranicznej każdego państwa [...]. W trosce o utrzymanie bezpieczeństwa państwa starają się uzyskać korzystną pozycję na arenie międzynarodowej, mobilizując do tego celu swoje siły oraz odpowiednie zasoby i środki [...]. Równowaga sił służy w stosunkach międzynarodowych utrzymaniu bezpieczeństwa i pokoju”<sup>23</sup>.

Szerzej w tym kontekście bezpieczeństwo rozumie z kolei J. Świniarski, czyniąc jego istotą: trwanie, dobrą perspektywę przetrwania, szanse i pewność oraz

---

<sup>20</sup> Zob. C. von Clausewitz, *O wojnie*, Lublin 1995.

<sup>21</sup> Szerzej zob. A. Dawidczyk, *Bezpieczeństwo państwa...*, *op. cit.*, s. 15–28.

<sup>22</sup> K. Żukrowska, *Pojęcie bezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 22–27.

<sup>23</sup> W. Malendowski, *Pokój i bezpieczeństwo międzynarodowe* [w:] W. Malendowski, C. Mojszewicz (red.) *Międzynarodowe stosunki polityczne*, Poznań 1996, s. 283–290.

rozwój i doskonalenie życia. Istota ta opiera się — jego zdaniem — na czterech filarach, analizowanych w ujęciu prakseologiczno-politycznym, tj. stabilizacji, stymulacji, instytucjonalizacji i dynamizacji, a samo bezpieczeństwo traktuje on jako dobro naturalne<sup>24</sup>.

Konkludując, w definicjach bezpieczeństwa najczęściej dostrzec można następujące elementy składające się na ogólne pojęcie<sup>25</sup>:

- stan pewności,
- suwerenność,
- spokój,
- podmiotowe traktowanie człowieka,
- zaufanie,
- możliwość rozwoju,
- przetrwanie w sytuacjach trudnych i kryzysowych,
- stała identyfikacja zagrożeń w celu przeciwdziałania im,
- brak jakichkolwiek zagrożeń.

Na definicję bezpieczeństwa składa się wiele określeń znajdujących swoje odzwierciedlenie zarówno w sferze psychicznej człowieka, jak i otaczającej go rzeczywistości. Bezpieczeństwo w sensie psychologicznym należy więc rozumieć całkowicie subiektywnie, jako interakcyjnie spostrzeganą stabilność, pewność w różnorodnych układach interpersonalnych, której podstawą jest relacja jednostki z otoczeniem<sup>26</sup>.

W badaniach własnych przeprowadzonych w lipcu 2011 r. zapytano respondentów, co oznacza dla nich bezpieczeństwo, prosząc o wskazanie maksymalnie trzech odpowiedzi. Zdecydowanie na pierwszym miejscu badani stawiali „stan pewności” (22,5%). W dalszej kolejności wskazywali takie elementy bezpieczeństwa jak: „spokój” (19,8%), „zaufanie” (17,3%), „brak jakichkolwiek zagrożeń” (14,1%) oraz „przetrwanie w sytuacji trudnej i kryzysowej” (10,8%). Najmniej ankietowanych określało bezpieczeństwo jako „stałą identyfikację zagrożeń” (6,5%), „możliwość rozwoju” (3,2%), „suwerenność” (3,1%) oraz „podmiotowe traktowanie człowieka” (2,6%)<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> J. Świniarski, *O naturze bezpieczeństwa*, Warszawa–Pruszków 1997, s. 198–199.

<sup>25</sup> Por. J. Gierszewski, *Postrzeganie bezpieczeństwa na podstawie przeglądu definicji* [w:] P. Sienkiewicz, M. Marszałek, H. Świeboda (red.), *Metodologia badań bezpieczeństwa narodowego*, t. 1, Warszawa 2010, s. 88–97.

<sup>26</sup> Poczucie bezpieczeństwa jednostki jest kategorią niezwykle złożoną. W ujęciu przedmiotowym struktura poczucia bezpieczeństwa jest kształtowana przez dynamiczny układ kilku składowych, tj. poczucia poinformowania, poczucia pewności/stabilizacji, poczucia zakotwiczenia w otoczeniu społecznym, poczucia sprawstwa. E.M. Marciniak, *Psychologiczne aspekty bezpieczeństwa* [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red. nauk.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa...*, *op. cit.*, s. 56–65.

<sup>27</sup> A.K. Siadkowski, *Determinants of civil aviation safety in theory and empirical research*, Łódź 2011, s. 16.

Każdej z powyższych odpowiedzi można przypisać szereg przymiotów określanych jako wartość, przy czym nie należy zapominać, że bezpieczeństwo podobnie jak wszystkie inne wartości jest podatne na destrukcję.

### 1.1.2. Bezpieczeństwo jako wartość i potrzeba

Pesymistyczne stwierdzenie dotyczące podatności wartości, w tym bezpieczeństwa, na destrukcję, niech nie przesłoni faktu, że bezpieczeństwo w ujęciu filozoficznym stanowi konfigurację zdarzeń, sytuacji, faktów, stanów rzeczy niezależnych od ludzi i od ludzi zależnych. Wartością fundamentalną jest życie, a bezpieczeństwo, tak rozumiane, poprzedza więc inne wartości, choć samo jest jedną z wartości podstawowych, odgrywa rolę instrumentalną dla powstawania i istnienia wartości materialnych i duchowych<sup>28</sup>.

Człowiek żyje nie tylko w otaczającym go świecie przyrody, lecz także w „świecie społecznym”. Wszelkie przedmioty i zdarzenia rozgrywające się w otaczającym człowieka świecie mają dla niego pewną wartość; dla niego jako jednostki oraz dla społeczeństwa. Świat wartości jest bardzo zróżnicowany, największe ich zróżnicowanie występuje u konkretnego człowieka. Wartości społeczne są mniej więcej jednolite, lecz są także wartości stałe, niezmienne, uniwersalne i ponadczasowe, takie jak prawda i piękno. Gdy człowiek wyraźnie rozdziela poszczególne wartości i zna ich hierarchię, łatwiej dokonuje wyboru. Gdy świat wartości się rozwiewa i hierarchia znika, powstaje chaos, w którym czasem trudno jest znaleźć właściwą drogę postępowania.

Funkcjonowanie człowieka odbywa się na zasadzie norm i regulacji w każdej dziedzinie życia. Istnieje więc potrzeba określenia świata norm, wynikająca z dążenia do posiadania spójnego systemu wartości i wewnętrznej harmonii; jest to zatem motywacja „wewnętrzna”, konsekwencja samorealizacji. Dlatego też niełatwo zbudować jest kryteria, według których można by w sposób jednoznaczny sklasyfikować tak plastyczną i różnorodną dziedzinę, jaką jest życie społeczne. Często bardzo trudno ocenić, czy dana forma kontaktu jest tylko i wyłącznie wynikiem ekspresji, pomysłowości i wyrachowania, czy też przejawem patologii. Nie rozwijając samego pojęcia szczęścia<sup>29</sup>, można przypuszczać, że poszukiwanie radości ludzkiego życia jest naturalnym dążeniem człowieka. Te wszystkie zachowania składają się na życie społeczne, dlatego też trudne jest wypracowanie takich jego modeli, wyraźnie odgraniczających normę od patologii, które bez zastrzeżeń mogłyby być przyjęte przez politologię, psychologię, socjologię, pedagogikę, etykę, medycynę i inne nauki. Dlaczego? Również dlatego, że hierarchia wartości ludzkich i norm z nich wypływających zmienia się w niewyobrażalnym tempie.

---

<sup>28</sup> W. Tulibacki, *Etyczne aspekty bezpieczeństwa na tle pewnych „stałych” cech natury ludzkiej* [w:] R. Rosa (red.), *Edukacja do bezpieczeństwa i pokoju w jednoczącej się Europie*, Siedlce–Chlewiska 1999, s. 33.

<sup>29</sup> Szerzej zob. W. Tatarkiewicz, *O szczęściu*, Warszawa 2005.



Ponadto, jak zauważa A. Węgrzecki, „w dobrach ucieleśniają się rozmaite wartości, wyższe i niższe. Wyłania się więc kwestia, czy bezpieczeństwo należy rozstrzygać nad jakimkolwiek dobrem, a tym samym nad jakąkolwiek wartością pozytywną, po prostu dlatego, że coś jest dobrem, w którym urzeczywistnia się jakaś wartość pozytywna”<sup>30</sup>. Jest to dylemat trudny do rozstrzygnięcia, z jedną uwagą — bezpieczeństwo nie powinno być celem samym w sobie, a uzasadnienia do jego istnienia powinny dostarczać inne wartości.

Wartości traktowane są jako cel, jako pewien stan godny zabiegów, a osiągnięcie tego stanu (lub droga do jego osiągnięcia) jako norma. Rzeczona normalność nieodłącznie wiąże się z normą, która w sensie ogólnym określana jest jako: „miernik, wzór, przepis, nakaz, do których odnosi się działanie człowieka i jego wytwory; norma ma charakter powinnościowy w sensie ograniczonym lub bezwzględny i może być wartościowana w różnych aspektach”<sup>31</sup>.

W kontekście niniejszej rozprawy normy będą miały doniosłe znaczenie w funkcjonowaniu instytucji ochrony lotnictwa cywilnego, a postrzeganie bezpieczeństwa jako wartości ma wpływ na zdolność jednostki do podporządkowania się określonym działaniom, np. w kontroli bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo może być rozumiane przez jednostkę subiektywnie i oznaczać dla każdego z osobna coś zupełnie innego przez pryzmat swoich składowych. Trudno rozmawiać o bezpieczeństwie na jednakowej płaszczyźnie rozumienia tego pojęcia obywatelom Norwegii czy Szwecji — krajów, które uchodzą za najbezpieczniejsze i o najwyższej stopie życiowej mieszkańców, z obywatelami Izraela — państwa znajdującego się w stanie permanentnej wojny i zagrożeń. A. Bloom pisze, że „współczesne próby zrozumienia ludzkiej kondycji przez naukę — relatywizm kulturowy, historyzm, oddzielenie faktów od wartości — są samobójstwem dla nauki”<sup>32</sup>. Z kolei Z. Bauman twierdzi, że „źródła wiedzy są wszędzie i nigdzie; nigdzie w tym sensie, że zabrakło uprzywilejowanych, posiadających monopol na wiedzę zaufania godną i wartość posiadania; wszędzie zaś w tym sensie, że w braku takich uprzywilejowanych źródeł wiedzy wszelka jednostka informacji, bez względu na treść czy pochodzenie, równie waży”<sup>33</sup>. Czy więc być otwartym na różnice, przyjmować relatywizm, czy też trzymać się jednakowego szablonu i takowy przykładać wszędzie i do wszystkich. Jest to niemożliwe do zrealizowania, bowiem „ludzie są wytworem wychowania, produktami kultury (rozumianej jako kultywacja, hodowla, uprawa) — są więc z natury giętki i w innych warunkach mogą przybrać inne kształty”<sup>34</sup>. Oprócz więc indywidualnych potrzeb i odpowiadających

---

<sup>30</sup> A. Węgrzecki, *Ontologiczne i aksjologiczne aspekty bezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 22–23.

<sup>31</sup> W. Szewczuk (red.), *Słownik psychologiczny*, Warszawa 1979, hasło: norma, s. 169.

<sup>32</sup> A. Bloom, *Umysł zamknięty*, Poznań 1997, s. 44, za: I. Pospiszyl, *Patologie społeczne*, Warszawa 2008, s. 20.

<sup>33</sup> Z. Bauman, *Ponowoczesność jako źródło cierpień*, Warszawa 2000, s. 234.

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 38.

im celów rozumianych jako wartości, będziemy mieli do czynienia z równymi systemami aksjologiczno-normatywnym na szczeblu grupy czy też populacji reprezentującej określoną kulturę, religię, system polityczny itp.

Badania ogólnopolskie przeprowadzone w 2005 r.<sup>35</sup> wskazują, że system aksjologiczno-normatywny w sferze deklaratywnej w wyraźnym stopniu charakteryzujący również Polaków to: kwestionowanie istnienia obiektywnych norm etycznych w społeczeństwie oraz przekonanie o niefunkcjonowaniu jednoznacznych kryteriów dobra i zła. Sygnalizują zatem typowo postmodernistyczne ujęcie moralności społecznej. Pomimo jednak powszechnie deklarowanego indywidualizmu i relatywizmu w sferze norm i wartości, społeczeństwo polskie ciągle w znacznym stopniu zorientowane jest etycznie — w rozumieniu etyki katolickiej. Imperatyw religijny w sferze bezpieczeństwa odgrywa również istotną rolę, w szczególności w kształtowaniu postaw obywatelskich. Zdaniem Masłowa, religia daje także spójny obraz, spójną i logiczną całość wszechświata, filozofię, której poszukiwanie jest przejawem bezpieczeństwa<sup>36</sup>.

Określenie hierarchii wartości wpływa bezpośrednio na opis, a przede wszystkim kreowanie środowiska bezpieczeństwa. Potrzeby określają zwykle bardzo ogólnie to, co jest ważne dla życia i prawidłowego funkcjonowania jednostki. Z kolei wartości doprecyzowują potrzeby i wyznaczają sposób ich zaspokajania. Jeśli np. potrzeby wskazują na konieczność kupna ubrania, zjedzenia posiłku czy też nawiązania relacji interpersonalnych, to wartości określają, jakie ubranie ktoś kupi, co zje oraz z kim nawiąże relacje. Autorzy wskazują również na to, że wartości umożliwiają jednostce podejmowanie decyzji dotyczących tego, które potrzeby oraz w jakiej kolejności mają być zaspokajane. W szczególności zaś dotyczy to sytuacji, w której zaspokojenie wszystkich potrzeb nie jest możliwe i zachodzi konieczność zrezygnowania z niektórych z nich lub ich odroczenia. System ów wpływa zatem na plany życiowe jednostki. Ocena ta może dotyczyć wyglądu zewnętrznego, zdolności, relacji z innymi ludźmi. Wartości wpływają również na ocenę wyników własnych działań, a zatem na zadowolenie, bądź niezadowolenie z własnych osiągnięć. Oddziałują również na to, jak jednostka spostrzega innych ludzi, grupy społeczne, instytucje i w jaki sposób dokonuje ich oceny, posługując się pewnymi idealnymi wzorcami, które są odzwierciedleniem ich systemu wartości. Można zatem — dokonując pewnego uogólnienia — stwierdzić, że wartości pełnią funkcję regulacyjną. Co więcej, wartości mogą stanowić pewną „dyspozycję” do przyjmowania określonych ideologii, w tym politycznych, a także w istotny sposób wpływać na preferencje w zakresie ładu społecznego<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> Centrum Badania Opinii Społecznej, *Wartości i normy w życiu Polaków. Komunikat z badań BS/133/2005*, Warszawa 2005.

<sup>36</sup> A. Masłow, *Motywacja i osobowość*, Warszawa 1990, s. 80.

<sup>37</sup> Zob. M. Pawlukiewicz, *Bezpieczeństwo jako element systemu wartości młodych Polaków* [w:] D. Czajkowska-Ziobrowska, A. Zduniak (red. nauk.), *Edukacja dla bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo regionalne. Wyzwania edukacyjne*, Poznań 2008, s. 258–265.



W badaniach własnych przeprowadzonych w lipcu 2011 r. na grupie 600 pasażerów korzystających z komunikacji lotniczej<sup>38</sup> zastosowano zmodyfikowaną metodę Milтона Rokeacha<sup>39</sup>. Skala wartości Rokeacha (SW) jest adaptacją amerykańskiego testu o nazwie (*Value Survey*). Według Rokeacha „wartość jest trwałym przekonaniem, że określony sposób postępowania lub ostateczny stan egzystencji jest osobiście lub społecznie preferowany w stosunku do alternatywnego sposobu postępowania lub ostatecznego stanu egzystencji”<sup>40</sup>. Określenie, że jednostka uznaje daną wartość, oznacza, że posiada ona przekonania dotyczące preferowanych przez siebie sposobów postępowania lub celów życiowych.

Wartości tworzą hierarchiczny system, który jest definiowany jako trwała organizacja przekonań o preferowanych sposobach postępowania lub ostatecznych stanach egzystencji. Kontinuum względnej ważności pozwala określić skalę ważności poszczególnych komponentów. Badana populacja jako wartości ostateczne wskazuje wprost bezpieczeństwo na poziomie lokalnym odnoszące się do podstawowej komórki społecznej (26,6%), szczęście (10,6%), wolność (8,7%), pokój na świecie (7,7%) czy poczucie społeczne (7,6%). Należy zauważyć, iż 4 spośród 5 wymienionych stanowią określenie definicyjne bezpieczeństwa. Najmniej znaczące w hierarchii ważności według badanych jest uznanie społeczne, co koresponduje z określeniem miejsca „szacunku” w hierarchii potrzeb według Masłowa. Hierarchie wartości ostatecznych w deklaracjach badanych ilustruje wykres 1.

Drugą skalę tworzą wartości instrumentalne (moralne, kompetencyjne). Za najważniejsze wśród nich badani uznali uczciwość (19,1%), odpowiedzialność (13,8%) oraz inteligencję (8,5%). Jako najmniej ważne wymienili posłuszeństwo (0,1%), czystość (1,1%) i twórczość (1,3%). Hierarchie wartości instrumentalnych w deklaracjach badanych ilustruje wykres 2.

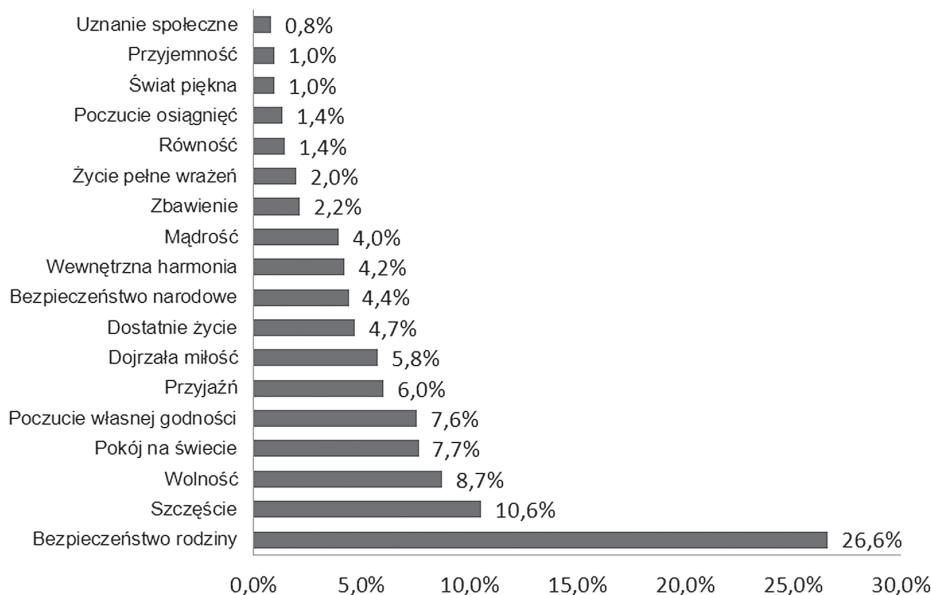
Bezpieczeństwo jawi nam się w każdym obszarze funkcjonowania podmiotu ludzkiego jako jeden z najważniejszych stanów subiektywnych. A. Masłow w 1970 r. sformułował tezę, że potrzeby ludzkie tworzą pewną hierarchię: od potrzeb fizjologicznych aż do potrzeby samourzeczywistnienia. Wierzył, że naturalna droga rozwoju człowieka wiedzie od zaspokajania potrzeb podstawowych do coraz wyższych pięt w tej hierarchii. Postrzeganie ludzkich potrzeb poprzez układ hierarchiczny charakteryzowany na podstawie poglądów Masłowa przypisuje bezpieczeństwu rolę aktywizującą niemal każde działanie. Stwierdzenie to odnosi się szczególnie do potrzeb niezaspokojonych: brak czegoś istotnego rodzi stan napięcia, do redukcji którego człowiek nieustannie dąży i co stanowi o jego aktywności. Model Masłowa zakłada, że wszystkie istoty ludzkie mają wrodzone dążenia (motywacje) do samorealizacji, dając tym samym

---

<sup>38</sup> A.K. Siadkowski, *Determinants...*, op. cit., s. 22–23.

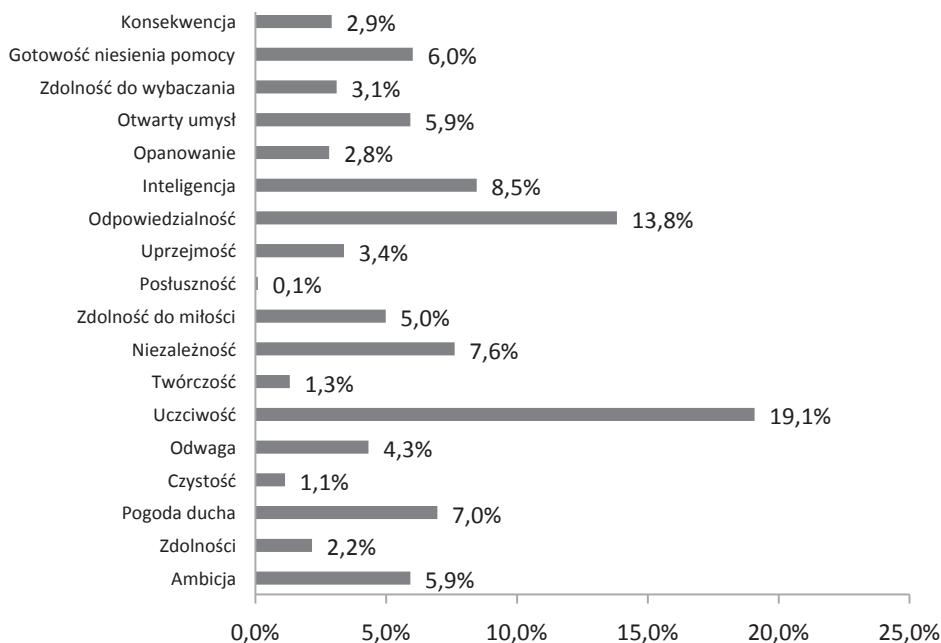
<sup>39</sup> P. Brzozowski, *Skala Wartości (SW). Polska adaptacja „Value Survey” M. Rokeacha*, Warszawa 1989.

<sup>40</sup> *Idem*, *Polska wersja testu wartości Rokeacha i jej teoretyczne postawy*, „Przegląd Psychologiczny” 1986, nr 2, s. 527–540.



**Wykres 1. Hierarchia wartości ostatecznych w deklaracjach badanych**

Źródło: A.K. Siadkowski, *Determinanty bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w teorii i badaniach empirycznych*, Łódź 2011, s. 23



**Wykres 2. Hierarchia wartości instrumentalnych w deklaracjach badanych**

Źródło: A.K. Siadkowski, *Determinanty bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w teorii i badaniach empirycznych*, Łódź 2011, s. 24

podstawę do hierarchii potrzeb, a ich zaspokojenie jest warunkiem zdrowia i rozwoju. Potrzeby ludzkie można usystematyzować w strukturę hierarchiczną obejmującą potrzeby niższego i wyższego rzędu. Do potrzeb niższego rzędu, tj. wynikających z niedostatku, zalicza się potrzeby fizjologiczne i bezpieczeństwa. Potrzeby wyższego rzędu (rozwoju), to potrzeby przynależności i miłości, uznania i szacunku, samorealizacji, potrzeby wiedzy i estetyczne. Piramidalny układ potrzeb warunkuje realizację potrzeby wyższego rzędu poprzez zaspokojenie potrzeb fundamentalnych, co czyni każdą z nich ściśle zależną od siebie, a bezpieczeństwo po potrzebach fizjologicznych jest najważniejsze. Należy jednak dodać, że potrzeby niższego rzędu nie muszą być całkowicie zaspokojone, aby mogły wystąpić potrzeby wyższego rzędu, włącznie z potrzebą samorealizacji. Nie jesteśmy wszak motywowani wszystkimi potrzebami jednocześnie. Tylko jedna potrzeba staje się w konkretnym momencie najważniejsza, a każda z nich zależy od innej, uprzedniej, która winna być zaspokojona. Jeśli jest się głodnym przez kilka dni, wówczas fizjologiczna potrzeba pożywienia staje się dominująca<sup>41</sup>.



**Diagram 1. Piramida potrzeb Masłowa**

Źródło: opracowanie własne

Bezpieczeństwo w hierarchii zajmuje naczelne miejsce, choć celem jest samorealizacja. Samorealizacja wiąże się z permanentnym rozwojem jednostki (podmiotu) i nie może być spełniona bez zapewnienia ciągłej realizacji potrzeb niższego rzędu. Termin „rozwój” opisuje się jako „proces przeobrażeń, zmian, przechodzenia do stanów lub form bardziej złożonych lub pod pewnym względem doskonalszych”<sup>42</sup>. W teorii Masłowa osiągnięcie najwyższego stanu samorealizacji (choć nieostatecznego w ujęciu procesualnym) związane jest z likwidowaniem rozbieżności pośrednich stanów subiektywnych aktualnych z tymi pożądanymi;

<sup>41</sup> Szerzej o teorii Masłowa zob. L. Pytka, *Pedagogika resocjalizacyjna. Wybrane zagadnienia teoretyczne, diagnostyczne i metodologiczne*, Warszawa 2005, s. 34–41.

<sup>42</sup> M. Szymczak (red.), *Słownik języka polskiego...*, op. cit., t. 3, s. 123.

likwidowaniem stanów subiektywnie odczuwanych jako niedobór dóbr lub wartości<sup>43</sup>. W takim ujęciu bezpieczeństwo będzie wartością czy też stanem, rzeczą, dobrem wartym zabiegów i w zależności od podmiotu można podzielić je na indywidualne, grupowe i ogólnospołeczne.

Ogólnie rzecz ujmując, można stwierdzić, że potrzeby stymulują i ukierunkowują aktywność podmiotów. Bez tej aktywności trudno byłoby mówić o bezpieczeństwie podmiotów w odniesieniu do takich podstawowych funkcji bezpieczeństwa, jak:

- zapewnienie bytu (trwania) w tzw. sytuacjach normalnych;
- zapewnienia przetrwania w sytuacjach trudnych, kryzysowych;
- zapewnienie rozwoju, zarówno w sytuacjach normalnych, jak i kryzysowych.

W każdym z tych typów zmienia się hierarchia potrzeb danego podmiotu i realizacja celów zależna od stanu wewnętrznego podmiotu, stanu jego środowiska (otoczenia) oraz relacji pomiędzy podmiotem a środowiskiem. Wraz z rozwojem cywilizacyjnym zmienia się (poszerza) zakres potrzeb i celów prawie każdego podmiotu. Jednocześnie stabilizuje się system wartości tych podmiotów i system norm, którymi się one kierują. Należy jednak podkreślić, że zarówno w sytuacji normalnej, jak i kryzysowej jednostka może dążyć do samorealizacji<sup>44</sup>. Dla przykładu stan wojny przez jedne podmioty może być traktowany jako stan uniemożliwiający samorealizację, a przez inne (np. żołnierzy) jako stan, a zwłaszcza środowisko sprzyjające osiągnięciu tego celu<sup>45</sup>.

W kontekście potrzeb uszeregowanych przez Masłowa piramidalnie respondenci w badaniach<sup>46</sup> zostali poproszeni o uszeregowanie poszczególnych elementów według skali ważności. Bezpieczeństwo znalazło się na drugim miejscu dla 25,6% badanych. Dla większości (40,5%) najważniejsza okazały się miłość i przynależność (do drugiej osoby, rodziny, społeczności, narodu). Na dalszych miejscach znalazły się szacunek i uznanie (poczucie własnej wartości, poważanie wśród innych), samorealizacja (realizacja celów, wykorzystanie swoich możliwości) i zaspokojenie: głodu, pragnienia, potrzeby snu, potrzeby seksualnej. Hierarchiczne uszeregowanie potrzeb według typologii Masłowa ilustruje wykres 3.

Ciekawe może być rozróżnienie potrzeb według płci badanych. Zgodnie dla większości badanych mężczyzn (32,3%) i kobiet (31,3%) miłość i przynależność znajdują się na szczycie piramidy, stanowiąc najważniejszą z deklarowanych potrzeb. Najmniej ważną z potrzeb zarówno dla mężczyzn (7,2%), jak i kobiet (9%) jest zaspokojenie: głodu, pragnienia, potrzeby snu, potrzeby seksualnej. Różnice zarysowują się w określeniu pośrednich wartości, tj. samorealizacji będącej na drugim miejscu w hierarchii ważności dla mężczyzn (29,1%) oraz bezpieczeństwa — dla kobiet (27,3%).

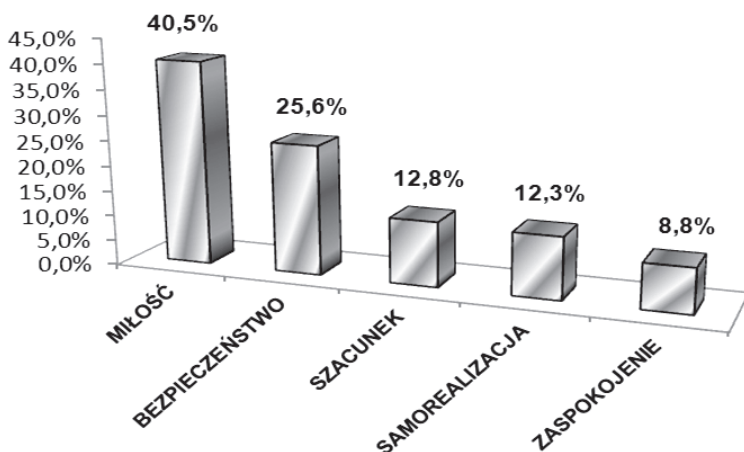
---

<sup>43</sup> Por. E. Zieliński, *Nauka o państwie i polityce*, Warszawa 2006, s. 213–216.

<sup>44</sup> Zob. M. Cieślarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy...*, *op. cit.*, s. 44–45.

<sup>45</sup> O paradoksie bezpieczeństwa zob. K. Żukrowska, *Pojęcie bezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 25–26.

<sup>46</sup> A.K. Siadkowski, *Determinants...*, *op. cit.*, s. 18–19.



**Wykres 3. Hierarchia potrzeb w opiniach badanych według typologii Maslowa**

Źródło: A.K. Siadkowski, *Determinanty bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w teorii i badaniach empirycznych*, Łódź 2011, s. 18

### 1.1.3. Typologie bezpieczeństwa

Oprócz wskazanych kategorii bezpieczeństwa analizę fenomenu można prowadzić na podstawie innych wyodrębnionych kryteriów, ustalając poszczególne jego rodzaje. Chodzi nie tylko o interdyscyplinarne i wieloaspektowe spojrzenie na bezpieczeństwo, lecz także o względne usystematyzowanie zjawiska, uporządkowanie i sprowadzenie do wymiarów (płaszczyzn, sfer), w których można je badać. Najbardziej ogólna z systematyzacji rodzajów bezpieczeństwa zaproponowana przez J. Kukułkę sprowadza bezpieczeństwo do trzech jego wymiarów: podmiotowego, przedmiotowego i procesualnego<sup>47</sup>. M. Brzeziński, analizując podejścia do typologii różnych autorów<sup>48</sup>, rozszerza zagadnienie, wyróżniając wymiary:

- podmiotowo-przestrzenny, obejmujący bezpieczeństwo personalne (jednostkowe), lokalne (grupowe, narodowe, państwowe) i globalne (międzynarodowe);

<sup>47</sup> Zob. J. Kukułka, *Narodziny nowych koncepcji bezpieczeństwa* [w:] J. Kukułka (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe w Europie Środkowej po zimnej wojnie*, Warszawa 1994, s. 40–43.

<sup>48</sup> Zob. M. Cieślarczyk, *Modele i wymiary bezpieczeństwa*, „Zeszyty Naukowe AON” 1999, nr 3, s. 42; T. Łoś-Nowak, *Pokój i bezpieczeństwo w teorii i praktyce stosunków międzynarodowych* [w:] T. Łoś-Nowak (red.), *Współczesne stosunki międzynarodowe*, Wrocław 1997, s. 135; A. Skrabacz, *Organizacje pozarządowe w bezpieczeństwie narodowym Polski*. Rozprawa habilitacyjna, „Zeszyty Naukowe AON” 2006 (dodatek), s. 27, za: M. Brzeziński, *Rodzaje bezpieczeństwa państwa* [w:] S. Sulowski, M. Brzeziński (red. nauk.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa...*, *op. cit.*, s. 33.

- przedmiotowy, najszerszy i czasem rozumiany jako wartości, środki, narzędzia i aktywność państwowa, zawierający poszczególne rodzaje bezpieczeństwa, tj. polityczne, militarne, ekonomiczne, gospodarcze, społeczne, ekologiczne, kulturowe, socjalne itd.;
- podmiotowo-przedmiotowy, składający się z bezpieczeństwa psychospołecznego, zewnętrznego i wewnętrznego;
- czasowy, wyznaczany poszczególnymi epokami rozwoju bezpieczeństwa;
- procesualny, tj. polityka, strategia, współzależności;
- strukturalno-organizacyjny w postaci organizacji, instytucji i działań.

Powyższa typologia jest złożona i nie ułatwia analizy. Choć w literaturze przedmiotu zasadniczo przyjęła się typologia R. Zięby<sup>49</sup> oparta na kryteriach<sup>50</sup>:

- podmiotowym: bezpieczeństwo narodowe i bezpieczeństwo międzynarodowe;
- przedmiotowym: bezpieczeństwo polityczne, wojskowe, gospodarcze, społeczne, kulturowe, ideologiczne, ekologiczne, informacyjne itd.;
- przestrzennym: bezpieczeństwo personalne (dotyczące indywidualnych ludzi — osób), lokalne (państwowo-narodowe), subregionalne, regionalne (koalicyjne), ponadregionalne i globalne (uniwersalne);
- czasu: stan bezpieczeństwa i proces bezpieczeństwa.

R. Zięba twierdzi, iż „podstawą typologii bezpieczeństwa dokonywanych dla celów analitycznych jest kryterium podmiotowe”<sup>51</sup>. Ten umowny podział wyodrębnia bowiem bezpieczeństwo narodowe (bezpieczeństwo państwa) oraz bezpieczeństwo międzynarodowe, a te z kolei ułatwiają pełniejszą analizę ogólnej kategorii bezpieczeństwa. Zdaniem autora, możliwość dwójakiego zastosowania tego terminu wynika z obiektywnego faktu istnienia ścisłego związku między bezpieczeństwem pojedynczych a zbiorowych podmiotów stosunków międzynarodowych.

K. Malak uważa z kolei, że typologia bezpieczeństwa powinna być konstruowana tylko według trzech podejść (aspektów): podmiotowego, przedmiotowego i przestrzennego. Kwestia czasu — według niego — jest immanentną cechą bezpieczeństwa, zarówno jako stanu, jak i procesu, zaś sposób jego organizowania to tylko proces, a nie rodzaj bezpieczeństwa.

W kontekście analizowanego w dalszej części bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej trudno jednak bezkrytycznie przyjąć propozycję K. Malaka.

<sup>49</sup> Np. M. Cieślarczyk przyjmuje w swojej typologii trzy kryteria: podmiotowe, przedmiotowe i obiektywności. Por. M. Cieślarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy...*, *op. cit.*, s. 149–152.

<sup>50</sup> K. Malak polemizuje z autorami, m.in. R. Ziębą, wprowadzającymi typologię bezpieczeństwa z użyciem pojęcia „kryterium” czy „wymiar”, uważając za niesłuszne ich stosowanie i proponując systematykę bezpieczeństwa według jego aspektów. Zob. K. Malak, *Typologie bezpieczeństwa. Nowe wyzwania* [w:] C.T. Szyjko (red.), *Kształtowanie bezpieczeństwa europejskiego. Wybrane problemy instytucjonalno-prawne*, Warszawa 2008, s. 34.

<sup>51</sup> R. Zięba, *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa...*, *op. cit.*, s. 30–32.