Mariusz URBAN
ORCID: 0000-0002-4354-3764

https://doi.org/10.29316/9788368103236_3

OCHRONA GRANICY W PORTACH LOTNICZYCH – WSPÓŁPRACA STRAŻY GRANICZNEJ I SIŁ ZBROJNYCH RP WOBEC ZAGROŻEŃ HYBRYDOWYCH

BORDER PROTECTION AT AIRPORTS – COOPERATION BETWEEN THE BORDER GUARD AND THE POLISH ARMED FORCES IN THE FACE OF HYBRID THREATS

Streszczenie

Niniejszy rozdział obejmuje problematykę ochrony granicy państwowej w lotniczych przejściach granicznych usytuowanych w portach lotniczych poprzez współpracę Straży Granicznej i Sił Zbrojnych Rzeczpospolitej Polskiej wobec zagrożeń hybrydowych. Celem pracy jest przybliżenie czytelnikowi możliwości efektywnej ochrony portu lotniczego poprzez współpracę z Siłami Zbrojnymi RP wobec dezinformacji, manipulacji, ataków fizycznych o charakterze nieregularnym będących zagrożeniem hybrydowym dla bezpieczeństwa portów lotniczych. Problem badawczy został zawarty w formie pytania: W jaki sposób usprawnić organizację systemu ochrony portów lotniczych w celu identyfikacji i przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym? Hipoteza badawcza

Abstract

This chapter covers the issue of state border protection at air border crossings located at airports through the cooperation of the Border Guard and the Armed Forces of the Republic of Poland in the face of hybrid threats. The aim of the paper is to familiarize the reader with the possibility of effective protection of the airport through cooperation with the Polish Armed Forces against disinformation, manipulation, physical attacks of an irregular nature that are a hybrid threat to airport security. The research problem was included in the form of a question: how to improve the organization of the airport security system in order to identify and counteract hybrid threats? The research hypothesis formulated in the paper treats that the current airport security system does not guarantee

sformułowana w pracy zakłada, że obecny system ochrony portów lotniczych nie gwarantuje skutecznej identyfikacji oraz przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym dlatego wymaga stałej ewaluacji i adaptacji do zmieniających się zagrożeń. Metody badawcze wykorzystane w rozdziale to między innymi: analiza dokumentów, literatury przedmiotu.

Słowa kluczowe: ochrona, bezpieczeństwo, port lotniczy, zagrożenia hybrydowe

effective identification and counteracting hybrid threats, therefore it requires constant evaluation and adaptation to changing threats. The research methods used in the chapter include: the method of analysis of documents and literature on the subject.

Keywords: security, airport security, hybrid threats

Wstęp

Bezpieczeństwo jest jedną z najważniejszych potrzeb człowieka, który dąży do osiągnięcia stanu, który pozwoli prawidłowo się rozwijać. Jest ono nieodłącznym bytem egzystencjalnym jednostek – utraty przez nie czegoś szczególnie cennego - życia, zdrowia, pracy, szacunku, uczuć, dóbr materialnych oraz niematerialnych. Termin bezpieczeństwa jest szeroko rozumiany i odmieniany, jak wskazuje Waldemar Kitler w znaczeniu ogólnym jest on „wewnętrzną ufnością, spokojem ducha i pewnością właściwie lub fałszywie uzasadnioną w okolicznościach rodzących podstawy do obaw”[1]. Natomiast Jacek Pawłowski, bezpieczeństwo określa jako pewność istnienia i przetrwania, stan posiadania oraz funkcjonowania i rozwoju podmiotu[2].

Tematem podjętym przez autora jest ochrona granicy Rzeczypospolitej Polskiej portów lotniczych w warunkach zagrożenia hybrydowego. Z uwagi na zapis artykułu 5 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,* […] Rzeczypospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium[...][3] Ochrona granicy państwowej jest elementem bezpieczeństwa państwa[4]. Marek Lisiecki wskazuje, iż

[1] W. Kitler, *Bezpieczeństwo narodowe. Podstawowe kategorie, dylematy pojęciowe i próba systematyzacji,* Zeszyt problemowy TWO, nr 1(61), 2010, s.16.

[2] J. Pawłowski, (red. nauk.), *Podstawy bezpieczeństwa narodowego (państwa)*, Wydawnictwo ASzWoj, Warszawa 2017, s. 43.

[3] Art. 5. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483).

[4] W. Sójka, K. Gąsiorek, *Ochrona, obrona i bezpieczeństwo granicy państwowej w warunkach zewnętrznego zagrożenia państwa i w czasie wojny,* Wiedza Obronna, Vol 277, No. 4, 2021, s. 77.

„obrona i ochrona i ochrona granicy państwowej obejmuje ochronę zarówno polityczną, gospodarczą i ekologiczną obszarów funkcjonowania państwa”[5].

Bezpieczeństwo portów lotniczych należy traktować jako element bezpieczeństwa powietrznego stanowiącego składnik bezpieczeństwa narodowego. Bogdan Grenda oraz Jacek Nowak umieszczają pojęcie *bezpieczeństwa lotnictwa w tym portów lotniczych* w bezpieczeństwie narodowym, a dokładniej w bezpieczeństwie powietrznym[6].

Do zagrożeń godzących w bezpieczeństwo granicy państwowej, a tym samym prowadzących do zakłóceń w normalnym funkcjonowaniu państwa, zalicza się zagrożenia hybrydowe. Ich charakter, skala oraz uwarunkowania wystąpienia realnie wpływają na działania służb odpowiedzialnych za ochronę granic, zmuszając je do adaptacji strategii i procedur operacyjnych w warunkach niepewności oraz nieregularności działań przeciwnika.

Zagrożenia hybrydowe mają niejednoznaczną formę, łącząc różnorodne środki oddziaływania, takie jak presja militarna, dezinformacja, działania wywiadowcze, ataki cybernetyczne oraz instrumentalizacja migracji. Ich złożoność i celowe działanie poniżej progu otwartego konfliktu zbrojnego utrudniają jednoznaczną identyfikację i skuteczne przeciwdziałanie, stanowiąc poważne wyzwanie dla struktur bezpieczeństwa państwowego.

Przykładem zastosowania strategii hybrydowej jest kryzys migracyjny na granicy polsko-białoruskiej, który rozpoczął się w 2021 roku. Kryzys ten można interpretować jako element szerszej operacji prowadzonej przez władze Białorusi przy wsparciu Federacji Rosyjskiej, mającej na celu destabilizację sytuacji wschodniej granicy Unii Europejskiej. Sytuacja ta stworzyła unikalną okazję do analizy skuteczności i charakteru współczesnych operacji prowadzonych poniżej progu wojny, czyli bez formalnego wypowiedzenia konfliktu zbrojnego.

Współczesne wyzwania bezpieczeństwa, w tym szczególnie zagrożenia hybrydowe, stawiają przed państwami nowe wymagania w zakresie ochrony granic, także tych zlokalizowanych w portach lotniczych. Lotnicze przejścia graniczne jako element infrastruktury krytycznej i część narodowego systemu bezpieczeństwa, stają się celem działań niekonwencjonalnych, które trudno przypisać jednemu podmiotowi i które często odbywają się poniżej progu formalnego konfliktu zbrojnego.

---

[5] M. Lisiecki, *Obrona i ochrona granicy państwowej Polski jako element bezpieczeństwa państwa*, Wydawnictwo PISM, Warszawa 1993, s. 3.

[6] B. Grenda, J. Nowak, *Wybrane problemy zarządzania kryzysowego w organizacjach lotniczych*, Wydawnictwo AON Warszawa 2013, s. 20.

Odpowiedź państwa na tego rodzaju zagrożenia musi być wielowymiarowa – obejmować nie tylko działania reaktywne, ale przede wszystkim proaktywne, oparte na zaawansowanej analizie danych, współpracy międzyinstytucjonalnej oraz elastycznych procedurach reagowania. Ochrona granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przed zagrożeniami hybrydowymi opiera się zatem na dwóch filarach: ciągłym monitoringu sytuacyjnym w czasie rzeczywistym oraz zdolności do antycypowania możliwych scenariuszy działań przeciwnika *(tzw. modus operandi),* uwzględniających m.in. cyberataki, dezinformację, sabotaż infrastruktury lotniskowej przez „nieznanych sprawców", Fake newsy dotyczące ataków, zagrożeń bombowych, epidemii, działania grup sabotażowych, często wspieranych przez państwa trzecie, zatrudnianie agentów wpływu lub sabotażystów, wykorzystanie dronów czy próby infiltracji personelu.

Współczesne wyzwania, w tym szczególnie zagrożenia hybrydowe, wymagają nowego podejścia do ochrony granic, również tych które znajdują się lotniczych przejściach granicznych. Odpowiedź państwa na tego rodzaju zagrożenia musi uwzględniać ich złożony, niekonwencjonalny charakter. Ochrona granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przed zagrożeniami hybrydowymi opiera się zarówno na analizie sytuacji w czasie rzeczywistym, jak i na przewidywaniu potencjalnych działań przeciwnika (*modus operandi*).

W kontekście portów lotniczych oznacza to konieczność współpracy służb ochrony[7] w tym Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP tak aby reagować nie tylko na symptomy, ale także na przyczyny potencjalnych incydentów hybrydowych. Skuteczna reakcja na zagrożenia hybrydowe na terenie portów lotniczych wymaga również ścisłej współpracy pomiędzy Strażą Graniczną a Siłami Zbrojnymi RP[8]. Kluczowe znaczenie ma posiadanie zdolności do wczesnego wykrywania, identyfikacji, neutralizacji oraz przeciwdziałania tego typu zagrożeniom. Tylko skoordynowane i zintegrowane działania tych formacji umożliwiają odpowiednie reagowanie w dynamicznym i nieprzewidywalnym środowisku bezpieczeństwa.

Przedmiotem niniejszego rozdziału są możliwości i zasady współpracy Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ochrony granicy państwowej w lotniczych przejściach granicznych, zlokalizowanych w portach lotniczych wobec zagrożeń hybrydowych. Autor w szczególności koncentruje

[7] Służbą ochrony jest Straż Graniczna, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz służba ochrony lotniska, realizująca zadania na terenie lotniska - § 1. 1. 10. załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, (Dz. U. z 2023 r. poz. 774 t. j.)

[8] SZ RP – Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.

się na identyfikacji kluczowych aspektów mających wpływ na skuteczność działań podejmowanych w takich warunkach oraz na wskazaniu możliwości zwiększenia efektywności współdziałania służb w celu zapewnienia bezpieczeństwa granicy państwowej w lotniczych przejściach granicznych.

W związku z przedmiotem badań celem rozdziału będzie zdiagnozowanie współpracy Straży Granicznej i Sił Zbrojnych RP na granicy państwowej w lotniczych przejściach granicznych wobec zagrożeń hybrydowych, które mogą powodować sytuacje kryzysowe, oceny ich aktualnego stanu ochrony granicy państwowej oraz wskazanie kierunków doskonalenia tej współpracy tworzącej przesłanki do sprawnego jej funkcjonowania. Przedstawiony powyżej cel główny wiąże się z potrzebą wyeliminowania wad obecnie funkcjonujących w systemie ochrony granicy państwowej w lotniczych przejściach granicznych przed zagrożeniami hybrydowymi. W efekcie przeprowadzonej analizy literatury przedmiotu oraz bezpośredniej obserwacji autora, została podjęta próba znalezienia odpowiedzi na problem badawczy, który został sformułowany w postaci pytania: *jakie rozwiązana organizacyjne i prawne są niezbędne dla zapewnienia sprawnej współpracy Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP na granicy państwowej w celu przeciwdziałania zagrożeniom hybrydowym?*

Tematem podjętym przez autora jest ochrona granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej w lotniczych przejściach granicznych usytuowanych w portach lotniczych poprzez współpracę Straży Granicznej i Sił Zbrojnych RP w obliczu zagrożeń hybrydowych.

Ochrona granicy państwowej opiera się na określonej strategii działań, wykraczającej poza tradycyjne formy ochrony statycznej. Działania te mają charakter wielopłaszczyznowy i obejmują kompleksowy zestaw czynności podejmowanych przez wyspecjalizowane organy państwowe w celu przeciwdziałania nielegalnemu przekraczaniu granicy Rzeczypospolitej Polskiej[9]. Realizacja tych zadań została powierzona odpowiednim instytucjom, wśród których kluczową rolę odgrywa Straż Graniczna. Wypełnia ona swoje ustawowe obowiązki w ramach systemu ochrony granicy państwowej, który wpisuje się w szerszy kontekst ochrony zewnętrznych granic Unii Europejskiej przed współczesnymi zagrożeniami, w tym zagrożeniami hybrydowymi.

[9] B. Mróz, *System ochrony granicy państwowej wobec współczesnych zagrożeń bezpieczeństwa państwa.* Journal of Modern Science, 2(29), 2016, s. 311-312.

System ochrony granicy państwowej w portach lotniczych

Bezpieczeństwo państwa wynika z faktu państwowej organizacji społeczeństwa tj. narodu w jej granicach. Zatem, niezakłócone funkcjonowanie i rozwój państwa oraz zamieszkującego je społeczeństwa (narodu) należy postrzegać w kategoriach bezpieczeństwa narodowego[10]. Bezpieczeństwo narodowe (państwa) obejmuje różne dziedziny działalności państwa, więc można wyróżnić wiele rodzajów bezpieczeństwa w ogólnym zbiorze bezpieczeństwa narodowego takie jak: bezpieczeństwo publiczne, powszechne, ekonomiczne, militarne, kulturowe, energetyczne itd.[11]. Zachowanie bezpieczeństwa wiąże się z koniecznością wykonywania szeregu działań, tworzących również system bezpieczeństwa narodowego. System bezpieczeństwa narodowego posiada wyodrębnione elementy, które są ze sobą ściśle ze sobą powiązane. System ten jest również powiązany z systemem bezpieczeństwa Unii Europejskiej poprzez wspólne działania organizacyjne mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa. Celem funkcjonowania systemu bezpieczeństwa narodowego jest zatem „odpowiednie przygotowanie i wykorzystanie sił i środków będących w dyspozycji państwa do przeciwdziałania zagrożeniom godzącym w przetrwanie narodu i państwa, integralność terytorialną, niezależność polityczną i suwerenność, sprawne funkcjonowanie instytucji państwa oraz rozwój społeczno-gospodarczy. Jest on systemem obejmującym elementy bezpieczeństwa zewnętrznego i wewnętrznego, ukierunkowanym na zapewnienie bezpieczeństwa narodowego w powiązaniu z rozwojem społeczno-gospodarczym kraju”[12].

W ramach systemu bezpieczeństwa narodowego wyróżnia się podsystem kierowania bezpieczeństwem oraz podsystemy wykonawcze[13]. Podsystemy wykonawcze tworzą „siły i środki pozostające we właściwościach ministrów kierujących działaniami administracji rządowej, wojewodów, organów samorządu terytorialnego oraz innych instytucji państwowych i podmiotów odpowiedzialnych za realizację ustawowych określonych zadań w zakresie bezpieczeństwa narodowego”[14]. W uzupełnieniu, zapisy zawarte w *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej - SRSBN RP*[15] oraz *Białej Księgi Bezpieczeństwa Narodowego*

[10] W. Kitler, *Bezpieczeństwo Narodowe RP. Podstawowe kategorie. Uwarunkowania. System*, Wydawnictwo AON, Warszawa 2011, s. 31.

[11] Tamże, s. 40.

[12] *Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022*, s. 13.

[13] W. Sójka, K. Gąsiorek, *Ochrona…,* s. 73.

[14] *Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa …,* dz. cyt., s. 14.

[15] *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2014, s. 13-15.

Rzeczypospolitej Polskiej[16] wskazują na podział podsystemów wykonawczych na specjalistyczne systemy tj. podsystemy operacyjne oraz wsparcia. W skład podsystemów operacyjnych wchodzi m.in. podsystem obronny państwa i podsystem ochronny. Podsystem obronny państwa, jest przeznaczony do zapewnienia misji państwa w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa militarnego[17]. Natomiast podsystemy ochronne, jak twierdzi Waldemar Kitler „wyodrębniony zbiór pokrewnych, szczegółowych elementów operacyjnych (interwencyjnych), przeznaczonych do ochrony państwa jako instytucji politycznej (suwerennej), terytorialnej, prawnej i przymusowej, a nade wszystko społecznej, w tym do ochrony państwa i porządku konstytucyjnego ochrony struktur państwa, jednostek całego społeczeństwa, dóbr i infrastruktury oraz środowiska naturalnego przed zagrożeniami, które w znaczący sposób ograniczają funkcjonowanie państwa lub godzą w dobra narodowe podlegające ochronie, we wszystkich stanach funkcjonowania państwa[18]. W skład tego systemu wchodzi m.in.: wymiar sprawiedliwości, służby specjalne, straże i inspekcje wyspecjalizowane w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego, służby ratownictwa i ochrony ludności, elementy zarzadzania kryzysowego, Straż Graniczną, podmioty prywatne w zakresie ochrony osób i mienia oraz organizacje pozarządowe[19].

Straż Graniczna jest formacją odpowiedzialną za ochronę granicy państwowej w lotniczych przejściach granicznych zlokalizowanych w portach lotniczych. W realizacji tego zadania współdziała z wyspecjalizowanymi służbami ochrony funkcjonującymi na terenie portów. W sytuacjach szczególnego zagrożenia bezpieczeństwa lub w przypadku zwiększonego obciążenia zadaniami operacyjnymi, Straż Graniczna podejmuje ścisłą współpracę z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej. Współdziałanie to obejmuje w szczególności wymianę informacji i koordynację działań z Agencją Wywiadu (AW) oraz Służbą Kontrwywiadu Wojskowego (SKW), co ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia skutecznej ochrony granicy państwowej w warunkach zagrożeń hybrydowych.

Współpraca pomiędzy Strażą Graniczną a Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej ma zarówno charakter planowy, jak i doraźny, obejmując wspólne działania operacyjne ukierunkowane na identyfikację i przeciwdziałanie zagrożeniom hybrydowym. Zintegrowane działania tych formacji nie tylko wzmacniają efektywność ochrony granicy państwowej w portach lotniczych, lecz także przyczyniają się

[16] *Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, BBN, Warszawa 2013, s. 36-37.

[17] W. Sójka, K. Gąsiorek, *Ochrona…,* dz. cyt., s. 74.

[18] W. Kitler, *Bezpieczeństwo narodowe. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo TWO, Warszawa 2020*,* s. 230.

[19] W. Sójka, K. Gąsiorek, *Ochrona…,* dz. cyt., s. 76.

do budowy spójnego systemu reagowania na zagrożenia hybrydowe, w tym o charakterze dezinformacyjnym. Szczególnie wyraźnie rola takiej współpracy uwidoczniła się podczas kryzysu migracyjnego na granicy z Białorusią, który rozpoczął się w 2021 roku. Sytuacja ta stanowiła przykład wdrożenia podejścia międzyresortowego i międzyinstytucjonalnego w odpowiedzi na działania hybrydowe, w tym operacje dezinformacyjne, mające na celu destabilizację sytuacji wewnętrznej państw członkowskich Unii Europejskiej. Wspólne działania Straży Granicznej i Sił Zbrojnych RP należy również postrzegać w kontekście szerszej strategii wzmacniania odporności państwa na nieregularne formy zagrożeń bezpieczeństwa.

Porty lotnicze

Porty lotnicze stanowią istotny element infrastruktury krytycznej państwa, odgrywając kluczową rolę w jego rozwoju gospodarczym, społecznym i komunikacyjnym. W związku z tym zapewnienie ich bezpieczeństwa staje się jednym z fundamentalnych priorytetów polityki bezpieczeństwa państwa. We współczesnym świecie kwestia bezpieczeństwa nabiera szczególnego znaczenia – jest nie tylko wartością nadrzędną, lecz także złożonym i dynamicznym wyzwaniem, wymagającym zintegrowanego podejścia. W literaturze przedmiotu bezpieczeństwo definiowane jest jako stan dający poczucie pewności, gwarancję jego utrzymania, a także umożliwiający jego dalsze doskonalenie. Utrzymanie bezpieczeństwa jest niezwykle ważną wartością, a zarazem złożonym wyzwaniem[20].

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organization – ICAO*), sformułowała w podręczniku pojęcie bezpieczeństwa jako *„stan, w którym możliwość szkodliwego działania w stosunku do osób lub uszkodzenia mienia jest zminimalizowana i utrzymana na dopuszczalnym poziomie lub poniżej tego poziomu za pomocą ciągłego procesu identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa”*[21]. Unia Europejska ustanowiła dla wszystkich państw członkowskich jednolite, wspólne reguły i podstawy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, jak również mechanizmy monitorujące wypełnianie przyjętych reguł. Wspólne podstawowe normy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego dotyczą wszystkich podmiotów świadczących usługi w portach lotniczych,

[20] A. Wawrzusiczyn, *Praca dyplomowa z bezpieczeństwa. Wprowadzenie do badań,* Difin, Warszawa 2016, s. 65.

[21] Safety Management Manual (SMM), Doc. 9859, wyd. 3, International Civil Aviation Organization, ICAO 2013.

włączając w to przewoźników lotniczych, jak i inne podmioty świadczące usługi w portach lotniczych. Regulacje przyjęte w ramach Unii Europejskiej odpowiadają w dużej mierze zobowiązaniom podjętym w ramach ICAO.

Konwencja chicagowska używa pojęcia port lotniczy *(ang. airport)* w większości postanowień, nie definiując go[22]. Według Ustawy Prawo Lotnicze portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do celów handlowych[23]. Ochronę portów lotniczych możemy również rozpatrywać, w kontekście ochrony infrastruktury krytycznej. Transport lotniczy jest jedną z najszybciej rozwijających się i najważniejszych gałęzi komunikacji państwa. Cywilny port lotniczy, został wyszczególniony jako jeden z elementów infrastruktury państwa w ustawie z 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym (ust. o zarz. kryzys). Wspomniana ustawa w art. 3 pkt 2., definiuje jako […] *systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalne obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej a także instytucji i przedsiębiorców. Infrastruktura krytyczna obejmuje systemy* […] *transportowe i komunikacyjne* […]"[24].

Infrastruktura portów lotniczych na całym świecie jest stale narażona na akty bezprawnej ingerencji[25]. Port lotniczy stanowi złożony system antropotechniczny tj. (składa się z wielu elementów powiązanych z licznymi relacjami wewnętrznymi), w którym silnie jest zaznaczona rola czynnika ludzkiego. Jednym ze szczegółowych zadań realizowanych przez zarządzającego cywilnego portem lotniczym jest skonfigurowanie organizacji systemu ochrony cywilnego portu lotniczego, tak aby uzyskać oczekiwany poziom zaufania co do jego bezpieczeństwa[26]. Ochrona portów lotniczych jest pochodną obrazu czasu rzeczywistego oraz przewidywanego *modus operandi* potencjalnego przeciwnika. W obecnym porządku prawnym za realizację zadań związanych z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

[22] Konwencja chicagowska, (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, ze zm.).

[23] Art. 2. Pkt. 18 - Ustawa z 3.07.2002 roku – Prawo Lotnicze, (Dz. U. 2002 r. Nr 130, poz. 1112).

[24] art. 3. pkt 2 - Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym, (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590).

[25] Compa, T., *Infrastruktura w systemie bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Współczesne porty lotnicze*, red. D. Bogusz, Wydawnictwo Lotnicza Akademia Wojskowa, Dęblin 2022, s. 11-31.

[26] M. Urban, *Zarządzanie kryzysowe w systemie ochrony cywilnych portów lotniczych przed zagrożeniami CBRNE*, [w:] *Stan i kierunki doskonalenia systemu bezpieczeństwa w lotnictwie*, red. G. Rosłan, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej Rzeszów 2024, s. 92.

odpowiada zarządzający lotniskiem[27]. Zadania te są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który współdziała ze Strażą Graniczną w ograniczonym zakresie określonym w ustawie lotniczej z 3 lipca 2002 roku[28].

Załącznik 17 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, noszący tytuł: „*Ochrona. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej* ingerencji", zobowiązuje państwa członkowskie ICAO do implementacji regulacji, praktyk i procedur zabezpieczających lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji. W myśl wspomnianego załącznika, celem ochrony lotnictwa cywilnego w tym portów lotniczych jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów oraz osób niebędących pasażerami, ładunków, jak również niezakłóconego funkcjonowania infrastruktury służącej lotnictwu cywilnemu przed aktami bezprawnej ingerencji[29].

Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym Rozporządzenie nr 2320/2002 *ochronę lotnictwa* stanowią połączone środki oraz zasoby ludzkie i materialne, których celem jest zapobieganie lub przynajmniej utrudnienie dokonania aktów terroru wymierzonych w lotnictwo cywilne, które pozostaje jednym z głównych celów działalności terrorystycznej. Na sprawność systemu ochrony portów lotniczych zasadniczo wpływa jego organizacja[30].

Determinantami ochrony, które mają wpływ na zastosowanie określonych działań, metod i środków są akty bezprawnej ingerencji. Przedmiotowy katalog jest zdefiniowany i zamknięty, a przyjęte normy ochrony, które są rozumiane jako postanowienie dotyczące m.in. charakterystyki fizycznej, materiału, konfiguracji, działania, personelu, procedur, których jednorodne zastosowanie zastały uznane za konieczne dla prawidłowości międzynarodowej żeglugi powietrznej. Normy te zostały wprowadzone niezależnie od zdefiniowanego poziomu zagrożenia

[27] Zarządzający lotniskiem jest podmiotem, który został wpisany do rejestru lotnisk cywilnych. Posiada ustawowe kompetencje do regulacji, związanych z zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji lotniska, bezpieczeństwa lotów i porządku na lotnisku art. 2 pkt 21 Ustawa z 3.07.2002 r. – Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112 ze zm., zwana dalej *Prawo Lotnicze*).

[28] Ustawa z 3.07.2002 roku – Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112).

[29] Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji, wyd. 12, ICAO, Załącznik do obwieszczenia nr 3/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2024 r.

[30] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym Rozporządzenie nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L z 2008 r. Nr 97, poz. 72 z późn. zm.).

wystąpienia aktów bezprawnej ingerencji. Powyższe podejście wynika zatem z definicji aktu bezprawnej ingerencji, jako aktu lub próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo.

W myśl ustawy prawo lotnicze, aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na:

- użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
- zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku,
- umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu,
- porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
- zniszczeniu albo uszkodzeniu lotniczych urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
- zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego[31].

Celem systemu ochrony portów lotniczych jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, osób nie będących pasażerami, ładunków, jak również niezakłóconego funkcjonowania infrastruktury służącej lotnictwu cywilnemu przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym zagrożeń hybrydowych.

[31] art 2, pkt 20 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112).

Wojna hybrydowa

Zgodnie z definicją Carla von Clausewitza, wojna […] jest aktem przemocy, mającym na celu nagięcie przeciwnika do naszej woli. […] aby w pełni osiągnąć ten cel przeciwnika należy rozbroić[…][32]. Współcześnie wojna nie ogranicza się już wyłącznie do regularnych starć zbrojnych między dwoma antagonistami. Coraz częściej przenosi się ona do sfery informacyjnej – tzw. infosfery. Walka toczona w infosferze może prowadzić do skutków równie poważnych, a niekiedy nawet bardziej dotkliwych niż bezpośrednie starcie militarne. Jest to alternatywna rzeczywistość, gdzie toczy się wojna, w literaturze przedmiotu nazywana jest wojna hybrydową. Formalnie wojny nie ma i nie ma agresji[33].

Warto zauważyć, że nie jest to zjawisko zupełnie nowe. Już starożytny chiński strateg Sun Tzu twierdził, że najlepszym sposobem prowadzenia wojny jest narzucenie przeciwnikowi swojej woli bez konieczności fizycznego starcia – przez oszustwo, dezinformację i manipulację[34].

Wojna hybrydowa stanowi formę agresji jednego państwa przeciwko innemu, prowadzoną z wykorzystaniem niekonwencjonalnych metod. Charakteryzuje się ona działaniami poniżej progu otwartego konfliktu zbrojnego, co oznacza, że w jej początkowych fazach – lub nawet przez cały okres trwania – nie występują typowe elementy wojny konwencjonalnej. Mowa tu o działaniach podprogowych, takich jak obecność tzw. „zielonych ludzików" na Krymie czy instrumentalne wykorzystanie presji migracyjnej, jak miało to miejsce na granicy polsko-białoruskiej od 2021 roku[35]. Szczególne znaczenie w konfliktach hybrydowych mają operacje dezinformacyjne, prowadzone zarówno na terytorium państwa atakowanego, jak i w przestrzeni międzynarodowej. Ich głównym celem jest wywołanie chaosu informacyjnego, podważenie zaufania obywateli do instytucji państwowych, osłabienie morale społeczeństwa oraz zdolności państwa do skutecznego przeciwdziałania zagrożeniu[36].

Wojna hybrydowa nie doczekała się dotąd jednej, powszechnie akceptowanej definicji. W literaturze pojawiają się poglądy utożsamiające ją z wojną informacyjną,

---

[32] C. Clausewitz, *O naturze wojny,* Wydawnictwo Jirafa Roja, Warszawa 2014, s. 24.

[33] A. Wawzrusiczyn, *Rosyjsko-Białoruskie działania hybrydowe na granicach Unii Europejskiej i NATO*, Journal of Modern Science, 1(61), 2025, s. 14.

[34] S. Tzu, *Sztuka Wojny*, Wydawnictwo Helion, Gliwice 2012, s. 57.

[35] L. Elak, *Ochrona granicy państwowej. Wybrane aspekty*. Wydawnictwo ASzWoj, Warszawa 2017, s. 25-27.

[36] Zob. L. Elak, M. Oskierko, S. Żurawski, *Ochrona granicy polko-białoruskiej w obliczu wojny hybrydowej,* De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności, 10(1), 2024.

choć zakres działań hybrydowych jest znacznie szerszy. Na potrzeby niniejszego rozdziału przywołane zostaną dwie znaczące definicje tego zjawiska: pierwsza autorstwa Franka G. Hoffmana – byłego oficera Korpusu Piechoty Morskiej Stanów Zjednoczonych i analityka wojskowego, a druga – generała Walerija Gierasimowa, Szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej, uznawanego za jednego z głównych teoretyków rosyjskiej doktryny działań hybrydowych.

Frank G. Hoffman swoje przemyślenia na temat wojny hybrydowej przedstawił w artykule *Conflict in the 21st Century: The Rise of Hybrid Wars*[37]. Publikacja ta jest wynikiem analizy przebiegu historycznych konfliktów oraz współczesnych modeli prowadzenia działań zbrojnych, mającej na celu opracowanie wzorca wojen przyszłości.

W oparciu o przeprowadzone badania Hoffman twierdzi, że konflikty hybrydowe mogą być prowadzone zarówno przez państwa, jak i podmioty niepaństwowe (np. organizacje terrorystyczne czy też grupy paramilitarne). Operacje hybrydowe mogą być realizowane zarówno przez małe, wyspecjalizowane oddziały, jak i większe formacje zbrojne. Kluczowe dla tego typu działań jest dążenie do osiągnięcia jednego celu, na jednym głównym polu walki, przy jednoczesnym uzyskaniu efektu synergii różnych form działań.

Hoffman podkreśla, że skuteczność wojny hybrydowej zależy od umiejętnego łączenia nowoczesnych technologii wojskowych i cywilnych z taktykami działań partyzanckich i dywersyjnych. To właśnie zdolność do integrowania rozmaitych środków – militarnych, informacyjnych, technologicznych, a także psychologicznych – decyduje o przewadze w tego rodzaju konfliktach. Tego rodzaju konflikty często wymykają się tradycyjnym kategoriom i logice prowadzenia wojny znanej z XX wieku[38].

Według Walerija Gierasimowa, wojna hybrydowa to połączenie działań w sferze politycznej, ekonomicznej i humanitarnej, uzupełnione o manipulację nastrojami społecznymi ludności zamieszkującej teren objęty konfliktem. Elementem wspierającym te działania są środki militarne – w szczególności operacje informacyjne oraz aktywność jednostek specjalnych.

Opisane działania stanowią kluczowy element tzw. doktryny Gierasimowa, w której rosyjski generał podkreśla szczególne znaczenie działań asymetrycznych,

[37] F. Hoffman, *Conflict in the 21st Century: The Rise of Hybrid Wars*, Potomac Institute for Policy Studies, 2011, https://www.potomacinstitute.us/reports/19-reports/1163-conflict-in-the-21st-century-the-rise-of-hybrid-wars, [dostęp: 18.05.2025].

[38] Ł. Kominek, U. Staśkiewicz, M. Maciąg, *Rosja-Ukraina. wojna? nowa wojna? stara wojna?, Studia nad Bezpieczeństwem Narodowym,* WAT, Warszawa 2022.

zwłaszcza w zakresie wykorzystania sił specjalnych oraz wewnętrznej opozycji politycznej w państwie przeciwnika. Taka kombinacja środków pozwala na objęcie konfliktem całego terytorium wroga – zarówno w wymiarze fizycznym, jak i społecznym, gospodarczym czy informacyjnym.

Gierasimow zauważa również, że we współczesnych konfliktach zacierają się granice między działaniami ofensywnymi a defensywnymi, a także między poziomami strategicznym, operacyjnym i taktycznym. W praktyce oznacza to, że każda faza konfliktu może obejmować pełne spektrum działań – od lokalnych operacji po globalne kampanie informacyjne.

Porównując podejście Franka G. Hoffmana i Walerija Gierasimowa do definicji wojny hybrydowej, można dostrzec zarówno elementy wspólne, jak i istotne różnice. Obydwaj teoretycy podkreślają znaczenie łączenia wielu strategii, technologii i sfer działania – militarnych, informacyjnych, psychologicznych i społecznych. Zgodnie twierdzą również, że coraz większą rolę w konfliktach hybrydowych odgrywają działania nieregularne, które również mogą wywołać sytuaację kryzysową.

Porty lotnicze, w tym zlokalizowane na ich terenie lotnicze przejścia graniczne, stanowią elementy infrastruktury krytycznej o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa narodowego, mobilności ludności oraz funkcjonowania gospodarki. Ich szczególne znaczenie sprawia, że mogą stać się celem działań prowadzonych w ramach szeroko rozumianych zagrożeń hybrydowych – łączących elementy konwencjonalne i niekonwencjonalne, jawne i ukryte, fizyczne i informacyjne, militarne i niemilitarne[39].

Zagrożenia hybrydowe wobec portów lotniczych mogą przyjmować różnorodne formy, w tym:

a) cyberataki – cyfryzacja procesów operacyjnych portów lotniczych powoduje wzrost podatności na cyberataki. Celem mogą być systemy rezerwacyjne, tablice informacyjne, systemy kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska oraz infrastruktura sieciowa. Przykłady to ataki typu ransomware, wstrzykiwanie złośliwego oprogramowania, czy sabotaż systemów zarządzania ruchem naziemnym[40];

[39] European Commission, Joint Framework on countering hybrid threats, JOIN(2016) 18 final, Brussels, 2016. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016JC0018.

[40] *Airport Cybersecurity Guidelines*, European Union Aviation Safety Agency, EASA, 2021. https://hub.easa.europa.eu/crt/docs/viewnpa/id_429, [dostęp: 18.05.2025].

b) dezinformacja i operacje psychologiczne – polegające na rozpowszechnianiu fałszywych informacji, np. o rzekomych zagrożeniach bombowych, epidemiach czy awariach, może prowadzić do dezorganizacji pracy portu, paniki wśród pasażerów i podważenia zaufania do instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo[41];
c) ataki fizyczne o charakterze nieregularnym – polegające na działaniu prowadzonym przez „nieznanych sprawców", np. sabotaż urządzeń kontroli dostępu, urządzeń nawigacyjnych, łączności czy też zasilania, często bez jednoznacznej identyfikacji sprawcy. Mogą być realizowane przez grupy sabotażowe działające z inspiracji lub bezpośredniego wsparcia państw trzecich[42];
d) zakłócanie sygnałów nawigacyjnych polegające na fałszowaniu lub zakłócaniu sygnałów nawigacyjnych prowadzi do ryzyka błędnych lądowań, kolizji naziemnych lub awarii systemów wspomagania ruchu lotniczego np. ILS[43], co może zagrozić bezpieczeństwu operacji lotniczych odbywających się z portów lotniczych;
e) wykorzystywanie bezzałogowych statków powietrznych (BSP, tzw. dronów). Drony mogą być wykorzystywane do działań szpiegowskich, rozpoznawczych lub zakłócających pracę w obszarze portu lotniczego. Trudność w ich detekcji oraz przypisaniu odpowiedzialności zwiększa ich atrakcyjność jako narzędzia ataku hybrydowego[44];
f) manipulacje ekonomiczne i logistyczne, obejmują działania wpływające na łańcuchy dostaw lub procesy logistyczne w porcie lotniczym – np. opóźnienia dostaw paliwa, sprzętu czy części lotniczych, a także wrogie przejęcia podmiotów działających na terenie portu (np. służby ochrony lotniska)[45];
g) infiltracja portu lotniczego i oraz zagrożenie wewnętrzne – zagrożenia te stanowią działania wywiadowcze prowadzone z wykorzystaniem personelu

[41] NATO Strategic Communications Centre of Excellence, Countering Disinformation in the Airport Environment, Ryga, 2020. https://stratcomcoe.org/publications, [dostęp; 18.05.2025].

[42] R. A. Clarke, R. K. Knake, Cyber War: The Next Threat to National Security and What to Do About It, Harper Collins, 2010. https://georgetownsecuritystudiesreview.org/2013/12/10/richard-a-clarke-and-robert-k-knakes-cyber-war-the-next-threat-to-national-security-and-what-to-do-about-it-harper-collins-2010/, [dostęp: 18.05.2025].

[43] ILS (ang. instrument landing system) – system nawigacyjny działający na podstawie fal radiowych, wykorzystywany w lotnictwie cywilnym w celu precyzyjnego wspomagania lądowania samolotów.

[44] J. Kasperek, *Bezzałogowe statki powietrzne jako zagrożenie dla bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej RP,* Zeszyty Naukowe WSOWL, nr 2(208), 2023.

[45] R. T. Hughes, Hybrid Warfare and Airports: A Soft Underbelly of Critical Infrastructure, RAND Corporation, 2020.

zatrudnionego na lotnisku – np. w firmach sprzątających, cateringowych, ochronie. Celem może być pozyskiwanie informacji, sabotaż lub wpływ na funkcjonowanie portu lotniczego od wewnątrz[46].

Rola Straży Granicznej w zakresie ochrony portów lotniczych

Straż Graniczna jest jednolitą umundurowaną i uzbrojoną formacją powołaną do ochrony granicy państwowej, kontroli ruchu granicznego oraz zapobiegania i przeciwdziałaniu nielegalnej migracji. Zakres zadań Straży Granicznej oraz zasady jej funkcjonowania reguluje m.in. ustawa z dnia 12 października 1990 roku o Straży Granicznej[47] oraz ustawa z 12 października 1990 roku o ochronie granicy państwowej[48]. Straż Graniczna w obecnym systemie prawnym jest jednym z głównych podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej i porządku publicznego, realizuje ustawowe zadania w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, który w zasadzie pokrywa się z terenem lotniska.

Funkcjonowanie Straży Granicznej na terenie portów lotniczych reguluje ustawa o Straży Granicznej, która to w art. 1.1, stwierdza: […] Straż Graniczna jest jednolitą, umundurowaną i uzbrojoną formacją przeznaczoną do ochrony granicy państwowej, kontroli ruchu granicznego oraz zapobiegania i przeciwdziałania nielegalnej migracji […]. Katalog zadań jakie ustawodawca postawił Straży Granicznej do realizacji jest bardzo rozległy. W art. 1 ust. 2 ustawy o Straży Granicznej, ustawodawca wyliczył zadania dla Straży Granicznej. W odniesieniu do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego są to:

a) przeciwdziałanie przeciwko przestępstwom bezpieczeństwu powszechnemu oraz przestępstwom i wykroczeniom wobec bezpieczeństwu w komunikacji, pozostających w związku z wykonywaniem komunikacji lotniczej;
b) zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, a w zakresie właściwości Straży Granicznej – także w strefie nadgranicznej;
c) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa:
   – w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej,

[46] Zob. M. Urban, *Insider -wyzwanie i zagrożenie wewnętrzne dla lotnictwa cywilnego*, Świat Idei i Polityki, 21(1), 2022, s. 151-172.

[47] Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, (Dz. U. z 2023 r. poz. 1080).

[48] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie granicy państwowej, poz. 388.

- w zasięgu terytorialnym drogowego, kolejowego, morskiego i rzecznego przejścia granicznego,
- w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;

d) zapewnienie bezpieczeństwa na pokładzie statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy pasażerów.

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, Straż Graniczna koncentruje się na następujących działaniach:

a) zapobieganiu nielegalnemu przemieszczaniu przez granicę państwową materiałów wybuchowych, broni i amunicji;
b) zapobieganiu nielegalnemu przekroczeniu granicy państwowej przez osoby, w tym wykrywanie fałszerstw dokumentów podróży;
c) rozpoznawaniu, zapobieganiu i wykrywaniu przestępstw i wykroczeń oraz ściganiu ich sprawców, a w szczególności przestępstw pozostających w związku z przekroczeniem granicy państwowej lub przemieszczaniem przez tę granicę towarów oraz przedmiotów określonych w przepisach o broni, amunicji i materiałach wybuchowych;
d) zapewnieniem ładu i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym lotniczych przejść granicznych;
e) zapobieganiu przekraczaniu granicy państwowej przez osoby w RP oraz zatrzymaniu osób poszukiwanych przez organa ścigania.

Straż Graniczna realizując powyższe zadania jest uprawniona między innymi do:

a) wykonywania innych czynności zastrzeżonych dla kompetencji służb państwowych np. dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży w środkach komunikacji lotniczej – w celu wykluczenia możliwości popełnienia przestępstw lub wykroczeń, zwłaszcza skierowanych przeciwko nienaruszalności granicy państwowej lub bezpieczeństwu w międzynarodowej komunikacji;
b) pełnienia wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego oraz stosowania niezbędnych środków, łącznie z użyciem środków przymusu bezpośredniego,
c) prowadzenia działań minersko-pirotechnicznych;
d) dokonywania kontroli paszportowej oraz realizacji działań związanych z ochroną granicy państwowej w zasięgu terytorialnym lotniczych przejść granicznych;
e) wykonywania sprawdzeń przeszłości;

f) dokonywania kontroli radiometrycznej w celu przeciwdziałania nielegalnemu transportowaniu w komunikacji lotniczej materiałów radioaktywnych;
g) wykonywania czynności operacyjno-rozpoznawczych w celu rozpoznawania i wykrywania przestępstw i wykroczeń w zakresie właściwości Straży Granicznej;
h) współdziałania z innymi służbami krajowymi i z innych państw w celu wymiany doświadczeń w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym[49].

Straż Graniczna ma również ustawowe uprawnienia do prowadzenia działań operacyjno-rozpoznawczych m.in. na terenie lotniczego przejścia granicznego, które pozwalają na podejmowanie skutecznych i sprawnych działań w sytuacjach potencjalnego zagrożenia.

Współpraca Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP Rzeczypospolitej Polskiej w ochronie granicy państwowej w portach lotniczych wobec wojny hybrydowej

Samodzielnie instytucja ani organizacja nie jest w stanie samodzielnie stawić czoła zagrożeniom hybrydowym, wobec ich dynamicznie zmieniającemu się charakterowi ani skutecznie zneutralizować ich konsekwencji. Tego typu zagrożenia generują wielowymiarowe, negatywne skutki, których skuteczne ograniczenie wymaga zaangażowania zarówno elementów militarnych, jak i niemilitarnych systemu bezpieczeństwa narodowego. W związku z tym niezbędne staje się zintegrowane i skoordynowane działanie wielu podmiotów, w tym w szczególności współdziałanie Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej. Tylko podejście systemowe i oparte na współpracy międzyinstytucjonalnej może zapewnić adekwatną odpowiedź na zagrożenia o charakterze hybrydowym.

W artykule 11 b ustawy z dnia 12 października 1990 roku o Straży Granicznej, ustawodawca jednoznacznie wskazał, iż *w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa publicznego lub zakłócenia porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego (w tym lotniczego) oraz w strefie nadgranicznej, a szczególnie zagrożenia przestępstwem o charakterze terrorystycznym bądź jego dokonania w stosunku do obiektów lub urządzeń Straży Granicznej mogą być użyte do pomocy Straży Granicznej oddziały i pododdziały sił zbrojnych*[50]. Użycie oddziałów i pododdziałów

[49] art. 1 - z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

[50] art. 11 b Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

Sił Zbrojnych w przypadkach, następuje na podstawie postanowienia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej wydanego na wniosek Prezesa Rady Ministrów. W przypadku niecierpiącym zwłoki decyzję o udzieleniu pomocy podejmuje Minister Obrony Narodowej, na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych, określający zakres i formę pomocy, zawiadamiając o niej niezwłocznie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i Prezesa Rady Ministrów.

W art. 11 b ust. 8 ustawy o Straży Granicznej określono, iż organem koordynującym wspólne działania Straży Granicznej oraz wydzielonych z sił zbrojnych oddziałów i pododdziałów jest komendant oddziału Straży Granicznej właściwy ze względu na miejsce działań podejmowanych przez Straż Graniczną oraz oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych. W przypadku działań podejmowanych przez Straż Graniczną oraz oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych, wykraczających poza obszar właściwości miejscowej jednego komendanta oddziału Straży Granicznej rolę koordynatora pełnił będzie Komendant Główny Straży Granicznej[51].

Ponadto ustawodawca określił, że w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w strefie nadgranicznej, jeżeli Straż Graniczna nie dysponuje możliwością skutecznego przeciwdziałania zagrożeniu lub dokonaniu przestępstwa lub uzasadnia to rodzaj zagrożenia, mogą być użyte oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych w formie prowadzonego samodzielnie przeciwdziałania[52].

Biorąc powyższe akty prawne pod uwagę należy stwierdzić, iż rola sił zbrojnych sprowadza się do roli wspierającej działania Straży Granicznej, które mogą zostać użyte na różnych etapach zarządzania kryzysowego powodowanego przez zagrożenie hybrydowe.

Współdziałanie Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP nie jest novum, charakteryzuje je wysoki poziom efektywności. Sukces działania zespołowego, Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP, podczas realizacji zadań związanych ze zwalczaniem sytuacji kryzysowych jest możliwy do osiągnięcia jedynie przy wspólnym połączeniu wysiłków wspomnianych podmiotów. Zapewnienie właściwych warunków dla sprawnej współpracy Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP zapewni skuteczna wielopłaszczyznowa współpraca, gdzie należy unikać rozwiązań szablonowych. Tylko jednolite i nieskomplikowane sposoby realizacji wspólnych zadań pozwoli stworzyć podstawy współdziałania.

[51] Tamże, art. 11b ust. 3.

[52] Tamże, art. 11 c ust. 1.

Sytuacje kryzysowe w portach lotniczych powodowane przez zagrożenia hybrydowe kształtują współczesne uwarunkowania funkcjonowania ochrony tychże portów lotniczych jak również wpływa na współdziałanie Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP. Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania ochrony cywilnych portów lotniczych jest procesem wymagającym wielkiej odpowiedzialności i konsekwencji w działaniu służb ochrony wchodzących w jej skład. O przebiegu tego procesu, w dużej mierze decydują ludzie tworzący wspomniany sztab. Skuteczność podejmowania działań wymaga spełnienia między innymi trzech warunków tj. posiadania

- władzy w sytuacjach kryzysowych, czyli posiadanie odpowiednio szerokich kompetencji[53] co wymaga odpowiedniego uregulowania prawnego;
- możliwości zarządzania informacjami, które zapewnią otrzymywanie aktualnych i wiarygodnych danych w odpowiednim przedziale czasu, co wymaga funkcjonowania stanowisk operacyjnych;
- dobrze opracowanego[54] programu instrukcji operacyjnej lotniska, programu ochrony lotniska przed aktem bezprawnej ingerencji, Planu działania w sytuacjach zagrożenia, które są opracowywane na etapie przygotowania służb na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowej powodowanej zagrożeniem hybrydowym.

Podsumowanie

Przez wzgląd na ograniczone ramy niniejszego rozdziału dokonano jedynie diagnozy i możliwości zasad współdziałania i możliwości użycia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej celu wsparcia działań podejmowanych przez Straż Graniczną

[53] *Wspomaganie komputerowe ćwiczeń zarządzania kryzysowego,* praca naukowo-badawcza pod kierownictwem A. Glena, Wydawnictwo AON, 2011, s. 9-10.

[54] Dobrze opracowany programu instrukcji operacyjnej lotniska, programu ochrony lotniska przed aktem bezprawnej ingerencji, Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia powinien spełniać trzy podstawowe wymogi: Kompleksowości, która polega na uwzględnieniu wszystkich możliwych podmiotów uczestniczących w przeciwdziałaniu i likwidacji skutków zagrożeń; Funkcjonalności, która polega za zapewnieniu dokumentów we wszystkich sytuacjach kryzysowych o znamionach aktu terrorystycznego przez określenie stałych funkcji, działań podmiotów na wszystkich etapach zarządzania kryzysowego; Użytkowości, która polega na przyjęciu jednolitej struktury planu i formy dokumentów szczegółowych oraz zapewnieniu prostoty posługiwania się dokumentami planistycznymi w wypadku różnych zdarzeń, co jest ważne w warunkach ograniczonego czasu na wypracowanie decyzji i podejmowanie koniecznych działań zaradczych.

w celu ochrony granicy państwowej w portach lotniczych wobec zagrożeń hybrydowych, które mogą spowodować sytuacje kryzysowe.

Warunkiem by Straż Graniczna oraz Siły Zbrojne RP współdziałały właściwie podczas wystąpienia sytuacji kryzysowej powodowanej przez zagrożenia hybrydowe jest stworzenie właściwych relacji pomiędzy nimi, wykorzystując rozwiązania systemowe. Tworząc system współdziałania należy przede wszystkim uwzględnić ich kompetencje. System ten musi być skorelowany z obecnym systemem bezpieczeństwa. Przede wszystkim należy uwzględnić podejście holistyczno – systemowe uwzględniające połączenie sił Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP, które ma na celu osiągnięcie celów postawionych przez system począwszy od identyfikacji źródeł zagrożenia, aż do pełnego zwalczenia skutków przypadku sytuacji kryzysowej związanej z zagrożeniem hybrydowym. Spełnienie wspomnianych warunków może sprzyjać powstaniu efektywnej rozwiązań prawnych, technicznych i organizacyjnych w celu zapewnienia sprawnego współdziałania Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP w ochronie granicy państwowej w sytuacjach kryzysowych powodowanych przez zagrożenie hybrydowe. W świetle powyższego, aby zapewnić sprawne współdziałanie Straży Granicznej z Siłami Zbrojnymi RP w ochronie granicy państwowej powinno połączyć zasoby i wiedzę fachową w celu opracowania zrównoważonych, innowacyjnych rozwiązań. Wysiłki na rzecz zacieśnienia współpracy z podmiotami militarnymi i niemilitarnymi mogą przynieść znaczną poprawę bezpieczeństwa i prowadzić do wymiernych rezultatów.

Literatura

1. Airport Cybersecurity Guidelines, European Union Aviation Safety Agency, EASA, 2021. https://hub.easa.europa.eu/crt/docs/viewnpa/id_429, [dostęp: 18.05.2025].
2. Biała Księga Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, BBN, Warszawa 2013.
3. Compa T., I*nfrastruktura w systemie bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Współczesne porty lotnicze*, red. Bogusz, D., wyd. Lotnicza Akademia Wojskowa, Dęblin 2022.
4. Clausewitz C., *O naturze wojny*, wyd. Jirafa Roja, Warszawa 2014.
5. Elak L., *Ochrona granicy państwowej*. *Wybrane aspekty.* Wyd. Aszwoj, Warszawa 2017.
6. Elak L., Oskierko M., Żurawski S., *Ochrona granicy polko-białoruskiej w obliczu wojny hybrydowej*, Tom 10 Nr 1 (2024): De Securitate et Defensione. O Bezpieczeństwie i Obronności. https://doi.org/10.34739/dsd.2024.01.04

7. European Commission, Joint Framework on countering hybrid threats, JOIN(2016) 18 final, Brussels, 2016, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016JC0018, [dostęp: 18.05.2025].
8. Glen, A., *Wspomaganie komputerowe ćwiczeń zarządzania kryzysowego*, praca naukowo-badawcza pod kierownictwem A. Glena, Wydawnictwo AON, 2011.
9. Grenda B., Nowak J., *Wybrane problemy zarządzania kryzysowego w organizacjach lotniczych,* wyd. AON Warszawa 2013.
10. Hoffman F., *Conflict in the 21st Century: The Rise of Hybrid Wars, Potomac Institute for Policy Studies*, 2011. https://www.potomacinstitute.us/reports/19-reports/1163-conflict-in-the-21st-century-the-rise-of-hybrid-wars, [dostęp: 18.05.2025].
11. Hughes R. T., *Hybrid Warfare and Airports: A Soft Underbelly of Critical Infrastructure*, RAND Corporation, 2020.
12. Kasperek J., *Bezzałogowe statki powietrzne jako zagrożenie dla bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej RP*, Zeszyty Naukowe WSOWL, nr 2(208), 2023.
13. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483).
14. Kominek Ł., Staśkiewicz U., Maciąg M., *Rosja-Ukraina. wojna? nowa wojna? stara wojna?*, Studia nad Bezpieczeństwem Narodowym, wyd. WAT, Warszawa 2022.
15. Kitler W., *Bezpieczeństwo narodowe. Podstawowe kategorie, dylematy pojęciowe i próba systematyzacji*, Zeszyt problemowy TWO, nr 1(61) 2010, Warszawa 2010.
16. Kitler W., *Bezpieczeństwo narodowe. Teoria i praktyka*, wyd., TWO, Warszawa 2020,
17. Kitler W., *Bezpieczeństwo Narodowe RP. Podstawowe kategorie. Uwarunkowania. System*, wyd. AON, Warszawa 2011.
18. Konwencja chicagowska, (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.).
19. Lisiecki M., Obrona i ochrona granicy państwowej Polski jako element bezpieczeństwa państwa, wyd. PISM, Warszawa 1993.
20. Mróz B., *System ochrony granicy państwowej wobec współczesnych zagrożeń bezpieczeństwa państwa*. Journal of Modern Science, Tom 2/29/2016.
21. NATO Strategic Communications Centre of Excellence, Countering Disinformation in the Airport Environment, Ryga, 2020. https://stratcomcoe.org/publications, [dostęp: 18.05.2025].
22. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 marca 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie granicy państwowej, poz. 388.
23. Pawłowski J., (red. nauk.), *Podstawy bezpieczeństwa narodowego (państwa),* ASzWoj, Warszawa 2017.
24. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, (Dz. U. z 2023 r. poz. 774).

25. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym Rozporządzenie nr 2320/2002, (Dz. Urz. UE L z 2008 r. Nr 97, poz. 72 z późn. zm.).
26. Sójka W., Gąsiorek K., *Ochrona, obrona i bezpieczeństwo granicy państwowej w warunkach zewnętrznego zagrożenia państwa i w czasie wojny*, Wiedza Obronna 2021, Vol 277, No. 4.
27. Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022.
28. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2014,
29. Tzu S, *Sztuka Wojny*, wyd. Helion, Gliwice 2012.
30. Wawrzusiczyn A., *Praca dyplomowa z bezpieczeństwa. Wprowadzenie do badań.* wyd. Difin, Warszawa 2016.
31. Wawzrusiczyn A., *Rosyjsko-Białoruskie działania hybrydowe na granicach Unii Europejskiej i NATO*, Journal of Modern Science 1/61/2025.
32. Urban M., *Zarządzanie kryzysowe w systemie ochrony cywilnych portów lotniczych przed zagrożeniami CBRNE*, [w:] *Stan i kierunki doskonalenia systemu bezpieczeństwa w lotnictwie*, red. G. Rosłan, wyd. Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2024.
33. Urban M., *Insider – wyzwanie i zagrożenie wewnętrzne dla lotnictwa cywilnego*, Świat Idei i Polityki t. 21, nr 1, 2022. DOI: 10.34767/SIIP.2022.01.08.
34. Ustawa z 3.07.2002 roku – Prawo Lotnicze, (Dz. U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112).
35. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, (Dz. U. z 2023 r. poz. 1080).
36. Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym, (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590).
37. Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji, wyd. ICAO. Załącznik do obwieszczenia nr 3/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2024 r.