

Mariusz Urban<sup>1</sup>

## ***Insider* – wyzwanie i zagrożenie wewnętrzne dla lotnictwa cywilnego**

**STRESZCZENIE** Niniejszy artykuł obejmuje problematykę zagrożenia wewnętrznego w organizacji lotniczej, stwarzającego poważne wyzwanie i niebezpieczeństwo dla służb ochrony. Nawet tylko jedna osoba z dostępem do informacji poufnej, wiedzy specjalistycznej, poprzez wykorzystanie luki w zabezpieczeniach może w konsekwencji doprowadzić do wystąpienia zagrożenia dla funkcjonowania organizacji. Zagrożenia dla służb ochrony, które zapewniają bezpieczeństwo infrastrukturze krytycznej państwa, nieustannie zmieniają się w tej niekończącej się wojnie z terroryzmem. Środki zaradcze opracowane w celu zwalczania pojawiających się niebezpieczeństw stają się przestarzałe wraz z powstawaniem nowych zagrożeń. Dlatego konieczne jest, aby praktycy z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej wyprzedzali swoich wrogów, identyfikując potencjalne ryzykowne sytuacje. Punktem wyjścia w procedurze badawczej była dokonana przez autora analiza literatury przedmiotu. Ponadto nie bez znaczenia były zarówno prowadzone rozmowy z praktykami służb ochrony w organizacji lotniczej, jak i obserwacja w portach lotniczych, co pozwoliło autorowi sformułować cele badawcze. Celem artykułu jest opracowanie i przedstawienie zagrożenia wewnętrznego w organizacji lotniczej w postaci *insidera*. Została podjęta próba znalezienia odpowiedzi na problem badawczy określony w formie pytania: *jaki charakter może przybrać zagrożenie wewnętrzne w postaci tzw. insidera w lotnictwie cywilnym?* Z całą pewnością prezentowany artykuł nie wyczerpie w pełni charakteru zagrożenia wewnętrznego, jakim jest niewątpliwie *insider*, niemniej jest przyczynkiem do dalszego pogłębiania przedmiotowego zagadnienia.

**SŁOWA KLUCZOWE** ochrona, organizacja lotnicza, insider, zagrożenie wewnętrzne, wyzwanie

---

<sup>1</sup> Dr Mariusz Urban, Wydział Bezpieczeństwa Narodowego, Akademia Sztuki Wojennej, e-mail: m.urban@pracownik.akademia.mil.pl, ORCID: 0000-0002-4354-3764.

## Wstęp

Największym wyzwaniem stojącym przed współczesnym światem jest utrzymanie i zapewnienie bezpieczeństwa (Wawrzuszczyński, 2016, s. 65). W literaturze przedmiotu znaleźć można definicję, iż bezpieczeństwo to stan, który daje poczucie pewności, gwarancję jego zachowania, jak również otrzymuje szansę na doskonalenie się. Bezpieczeństwo to jedna z podstawowych potrzeb człowieka (Nowak, 2007, s. 9), jego zapewnienie jest jedną z najważniejszych funkcji państwa poprzez zagwarantowanie ochrony przed występującymi zagrożeniami. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization – ICAO) sformułowała w podręczniku pojęcie bezpieczeństwa jako „stanu, w którym możliwość wystąpienia szkody wśród osób lub w mieniu jest zminimalizowane i utrzymuje się w ramach ciągłego procesu identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa na dopuszczalnym poziomie lub poniżej tego poziomu” (ICAO, 2012). 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, włączając w to przewoźników lotniczych. Regulacje przyjęte w ramach Unii Europejskiej odpowiadają w dużej mierze zobowiązaniom podjętym w ramach ICAO. 11 września 2001 r. stał się cezurą w zakresie zapewnienia skutecznej ochrony w lotnictwie cywilnym. Wzrost liczby ataków terrorystycznych wymierzonych w infrastrukturę krytyczną wymusza ciągłą zmianę środków bezpieczeństwa (Kaczyńska, 2016, s. 147).

Gwarancja bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym musi być oparta na jego pracownikach, zwłaszcza tych, którym powierzono ochronę i zapewnienie spokoju i stabilności (np. funkcjonariuszach Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej, pracownikach Służby Ochrony Lotniska, którzy dokonują kontroli bezpieczeństwa oraz kontroli dostępu, a w końcu załogach lotniczych). Niemniej oni sami mogą stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego.

Zagrożenie związane ze szkodliwą działalnością osób mających dostęp do informacji poufnych w sektorze lotnictwa cywilnego jest znane od lat i nadal stanowi problem dla portów lotniczych ze względu na ich rolę jako ważnych węzłów transportowych. Środki bezpieczeństwa stosowane w lotnictwie cywilnym są zazwyczaj rygorystyczne, a ich skuteczność jest wzmacniana przez współpracę

i wsparcie ze strony pracowników ze środowiska lotnictwa cywilnego, co jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa. Zagrożenie wewnętrzne w lotnictwie cywilnym polega na tym, że jedna lub więcej osób ma dostęp do systemu i/lub poufną wiedzę, co stwarzać może okazję do umyślnego wykorzystania słabych punktów systemu organizacji ochrony lotnictwa lub nieumyślnego stworzenia luki w jej zabezpieczeniach.

Organizacje terrorystyczne lub przestępcze w swojej działalności opierają się na strukturze komórek (kilkuosobowych grup, jak również na pojedynczych osobach) oraz na sympatykach, tzw. insiderach – wtajemniczonych, radykalizujących się pod wpływem haseł dżihadystycznych. Ich motywacje mogą się znacznie różnić, obejmując chciwość, frustrację, zemstę i ideologię. Metody ataków również się różnią i mogą uwzględniać kradzież, oszustwo, szpiegostwo, sabotaż oraz ingerencję w systemy informatyczne.

Celem artykułu jest przedstawienie i przeanalizowanie postaci insidera jako zagrożenia wewnętrznego w organizacji lotniczej; w tym omówienie roli osób z wewnątrz organizacji lotniczych, które stanowią zagrożenie i zarazem wyzwanie dla służb ochrony lotnictwa cywilnego. Wykorzystano materiały pochodzące z wcześniejszych badań i informacje zawarte w literaturze przedmiotu opracowane przez Airpol. Niniejszy artykuł przedstawia wstępne wnioski, które mogą zostać zmodyfikowane w celu odzwierciedlenia wyników dalszych badań. Założono, że wprowadzenie zmian organizacyjno-strukturalnych w systemie ochrony lotnictwa cywilnego stworzy przesłanki do efektywnego przeciwdziałania zagrożeniu wewnętrznemu w postaci *insidera* w organizacji lotniczej. Tak określony cel artykułu pozwolił na przedstawienie problematyki przedmiotowego zagrożenia wewnętrznego. W efekcie przeprowadzonej analizy literatury przedmiotu oraz bazując na doświadczeniach autora, nabytych podczas działalności służbowej, została podjęta próba znalezienia odpowiedzi na problem badawczy, który określony został w formie pytania: *jaki charakter może przybrać zagrożenie wewnętrzne w postaci tzw. insidera w lotnictwie cywilnym?*

Hipoteza została określona w stosunku do wyżej wspomnianego problemu badawczego. Autor publikacji zakłada, że zagrożenie w postaci osoby wtajemniczonej, tzw. *insidera*, może stanowić jeden z ważniejszych czynników narażających na niebezpieczeństwo organizację lotnictwa cywilnego. Autor uważa, że obecny stan wiedzy na temat zrozumienia ryzyka wewnętrznego związanego ze szkodliwym wykorzystaniem informacji poufnych przez *insidera*, nie gwarantuje prawidłowej identyfikacji przedmiotowego zagrożenia.

Zaprezentowana powyżej hipoteza wskazała kierunek postępowania w procesie badawczym. Przyjęto indukcyjno-dedukcyjno-redukcyjny (Kuciński, 2015) model procesu badawczego, w ramach którego główny efekt poznawczy osiągnięty został przez poszukiwanie związków przyczynowo-skutkowych. Autor zakłada, że rozwiązanie problemu badawczego i osiągnięcie celu badań nastąpi na drodze weryfikacji hipotezy. Na etapie badań zasadniczych dokonano weryfikacji hipotezy głównej i hipotez szczegółowych. W celu dokonania opisu i analizy powyższych zagadnień zostały zastosowane metody teoretyczne i empiryczne (Mendel, 2010, s. 55). Zamiarem autora było wzbudzenie zainteresowania czytelników, a zwłaszcza praktyków, członków organizacji lotniczych tj. zarządzających lotniskami, funkcjonariuszy i pracowników służb, którzy mogą i będą reagować na wspomniane zagrożenie.

## Ochrona lotnictwa cywilnego

Bezpieczeństwo transportu lotniczego należy traktować jako element bezpieczeństwa powietrznego stanowiącego składnik bezpieczeństwa narodowego. Waldemar Kitler wskazał, że jednoznaczne określenie poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa narodowego, jest trudne, czego powodem są m.in.: (1) formułowanie definicji zbyt wąskich lub za szerokich; (2) definiowanie poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa na gruncie bezpieczeństwa ogólnego, bez powiązania z podmiotem, jakim jest państwo; (3) wiązanie danego rodzaju bezpieczeństwa z tego samego typu zagrożeniem; (4) podporządkowanie wszelkich rodzajów bezpieczeństwa wyłącznie jednemu podmiotowi tj. państwu i jego celom (Kitler, 2011, s. 45). Bogdan Grenda oraz Jacek Nowak umieszczają pojęcie *bezpieczeństwa lotnictwa* w bezpieczeństwie narodowym, a dokładniej w bezpieczeństwie powietrznym (Grenda & Nowak, 2013, s. 20). Warto jest tu przytoczyć definicję, którą zaproponował Andrzej Glen: „Za bezpieczeństwo powietrzne państwa można uznać stan, który oznacza pewność jego istnienia, przetrwania, tożsamości i rozwoju w aspekcie zagrożeń powietrznych” (Glen & Nowak, 2008, s. 9).

Strategiczną częścią infrastruktury państwa jest system transportowy, wpływający na rozwój każdego państwa. Trwałym elementem systemu transportowego państwa są międzynarodowe porty, których ochrona i obrona w czasie pokoju oraz w innych stanach funkcjonowania państwa oddziaływać będzie na jego sprawne i bezpieczne funkcjonowanie. Porty lotnicze są elementem organizacji lotnictwa cywilnego.

Pojęcie *organizacji* wywodzi się ze starożytnej greki: *organom*, *organizo* i łaciny: *organum*, *organizatio*, oznacza to wyspecjalizowaną część pełniącą jakąś funkcję w całości (Bielski, 1997, s. 68) lub tworzenie uporządkowanej, harmonijnej całości z poszczególnych organów (Zieleniewski, 1969, s. 274). Ricky W. Griffin definiuje organizację jako „grupę ludzi, którzy współpracują ze sobą w sposób uporządkowany i skoordynowany, aby osiągnąć pewien zestaw celów” (1996, s. 5). Organizację lotnictwa cywilnego należy rozważać w sensie rzeczowym i atrybutowym. Wszystkie składniki organizacji przyczyniają się do powodzenia organizacji. Organizacja jest wewnętrznie uporządkowanym zbiorem elementów tworzących wyodrębnioną z otoczenia całość. Obecnie bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym postrzegane jest jako system obejmujący czynniki takie jak: techniczny, ludzki i organizacyjny (Bujnowski, 2016, s. 24).

Ochrona lotnictwa cywilnego w celu przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa pasażerów, osób niebędących pasażerami, samolotów i obiektów portowych jest pochodną obrazu czasu rzeczywistego oraz przewidywanego *modus operandi* potencjalnego przeciwnika.

Aneks 17 stanowiący załącznik do konwencji chicagowskiej, definiuje ochronę międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, poprzez cel, który jest osiągany za pomocą kombinacji środków oraz zasobów ludzkich i materialnych (Żylicz, 2011, s. 439–441).

W obszarze Wspólnoty Europejskiej podobnie zostały zdefiniowane jednolite zasady i podstawowe normy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego jako „połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego” (Rozporządzenie 300/2008). Należy zwrócić uwagę na elementy zawarte w przedmiotowej definicji, jak środki i zasoby materialne, zasoby ludzkie, akty bezprawnej ingerencji oraz zagrożenia, które wskazują, że funkcją ochrony lotnictwa cywilnego jest zapewnienie jego bezpieczeństwa. Osiągnięcie tego jest możliwe, jeżeli wyeliminuje się akty zagrożenia w postaci bezprawnej ingerencji. Odbywa się to za pomocą środków i zasobów materialnych, jak również zasobów ludzkich, które są przeznaczone do ochrony.

Na gruncie prawa krajowego definicja ochrony lotnictwa cywilnego wskazuje, że jest to „zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służbę ochrony i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego”. Wspomniana definicja została zawarta w pierwszym, już nieobowiązującym, rozporządzeniu Rady Ministrów

z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa. W znowelizowanym rozporządzeniu w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego nie ujęto przedmiotowej definicji, opierając się na definicji obowiązującej (KPOLC).

Determinantami ochrony, tj. zastosowania określonych działań, metod i środków, są akty bezprawnej ingerencji. Katalog tych aktów jest zdefiniowany i zamknięty, określa się też normy ochrony, takie jak charakterystyka fizyczna, działania personelu oraz procedury, których jednorodne zastosowanie jest uznane za konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa. Podejście to wynika z definicji aktu bezprawnej ingerencji jako aktu lub też próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotniczej komunikacji cywilnej na niebezpieczeństwo, tj.:

- a) bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w trakcie lotu;
- b) bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym na ziemi;
- c) wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach;
- d) bezprawne wtargnięcie na pokład statku powietrznego, do portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego;
- e) wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni, niebezpiecznego urządzenia lub materiału, przeznaczonych do celów przestępczych;
- f) przekazanie nieprawdziwej informacji, mającej na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, pasażerów załóg lotniczych, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, w porcie lotniczym lub na terenie obiektu lotnictwa cywilnego (Aneks 17, s. 1–1).

Od 2017 r. międzynarodowe przepisy rozważają możliwość wdrożenia analiz behawiorystycznych. Aneks 17 definiuje analizę behawiorystyczną (*Behaviour detection*) jako: „Wdrożenie i umiejętność wykorzystania technik obejmujących rozpoznawanie cech behawioralnych w środowisku ochrony lotnictwa, włącznie z, ale nie ograniczonych do oznak fizjologicznych lub mowy ciała, wskazujących na anormalne zachowanie, w celu identyfikacji osób mogących stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego” (Aneks 17, s. 1–2).

## ***Insider***

Słownikowe określenie *insider*, oznacza „członka organizacji lub pracownika instytucji mającego informacje niedostępne dla innych” (PWN, 2022). Natomiast Agencja Airpol definiuje termin *insider* jako „osobę/osoby posiadającą wiedzę

lub dostęp do wiedzy, która umożliwia wykorzystanie wrażliwych obszarów w transporcie lotniczym/lotnictwie” (Airpol). Kolejna definicja zaproponowana przez Transportation Security Administrator (TSA) podaje, że „jest to jedna lub więcej osób posiadających dostęp lub też wiedzę, która pozwoli wykorzystać luki w systemie bezpieczeństwa” (Homeland Security, 2012).

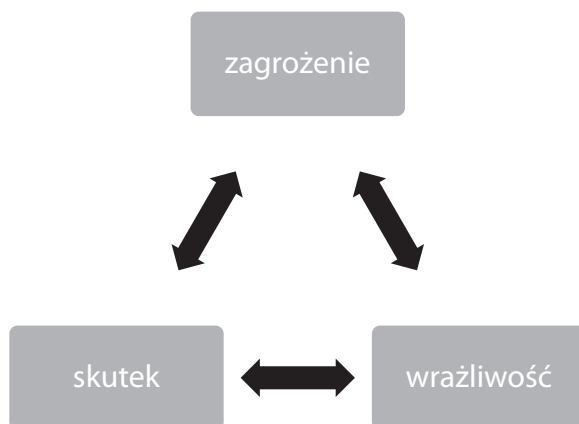
Potencjalny dostęp do informacji poufnych z obszaru komunikacji lotniczej może obejmować szeroką gamę osób, w tym między innymi następujące kategorie:

- obecni i/lub byli pracownicy zarządu portu lotniczego;
- obecni i/lub byli pracownicy administracyjni portu lotniczego;
- obecni i/lub byli pracownicy ochrony portu lotniczego;
- obecni i/lub byli dostawcy zaopatrzenia portowego lub pokładowego przewoźników lotniczych;
- obecni i/lub byli pracownicy załóg lotniczych;
- obecni i/lub byli pracownicy obsługi biletowo-bagażowej portu lotniczego;
- obecni i/lub byli mechanicy pokładowi;
- obecni i/lub byli pracownicy kontroli lotów;
- obecni i/lub byli funkcjonariusze i żołnierze;
- inni posiadający wiedzę na temat funkcjonowania komunikacji lotniczej.

Działania szkodliwe, z udziałem osób posiadających dostęp do informacji poufnych, będą mogły występować w każdej organizacji (Griffin, 1996, s. 5) zajmującej się bezpieczeństwem. Wtajemniczeni, tzw. *insiderzy*, podejmują swoje działanie wewnątrz organizacji z wielu powodów, od nieumyślnego postępowania do umyślnego pod wpływem działania zewnętrznego np. organizacji terrorystycznej, przestępczej.

Organizacja jest wewnętrznie uporządkowanym zbiorem elementów tworzących wyodrębnioną z otoczenia całość. Wszystkie jej składniki przyczyniają się do powodzenia organizacji (Krzyżanowski, 1999, s. 29). W modelu organizacji wg. Harolda J. Leavitta wyróżniono cztery elementy, tj. człony organizacji: ludzie, zadania, struktura i technologia. Ludzie są tu zbiorem osób, jednostek, zwanym również podsystemem społecznym, do którego zaliczani są wszyscy członkowie organizacji. Członkowie ci w badaniach powinni być rozpatrywani wraz z ich umiejętnościami i kwalifikacjami, a także ich motywacją do pracy i doskonalenia. Natomiast zadania rozumieć trzeba jako zbiór zamierzeń, dążeń, oczekiwań wywodzących się z wartości wyznawanych przez ludzi działających wewnątrz organizacji. W organizacji tej występują czynniki wpływające na jej powodzenie i na wewnętrzne ryzyko (Sirko & Kozub, 2018, s. 12).





Rys. 1. Wewnętrzne ryzyko w organizacji lotnictwa cywilnego

Źródło: opracowanie własne.

Identyfikacja czynników wpływających na powstawanie zagrożenia umożliwia określenie działania w celu ich minimalizacji. Możemy wyróżnić następujące czynniki wpływające na określenie wewnętrznego ryzyka w organizacji:

- zagrożenie – upoważnienie do obszarów z ograniczonym dostępem, do obszarów o szczególnym znaczeniu, infrastruktury krytycznej i poufnych informacji;
- skutek – wynik aktu bezprawnej ingerencji w zasoby ludzkie, materialne, technologiczne;
- wrażliwość – niedoskonałości lub cechy systemu ochrony, które mogłyby pozwolić na wystąpienie aktu bezprawnej ingerencji.

Szkodliwe działania z udziałem osób mających dostęp do informacji poufnych lub posiadających specjalistyczną wiedzę będą miały miejsce w wielu organizacjach. *Insider* będzie podejmował swoje działania z wielu różnych powodów. Może to być chęć zysku, chęć zmanifestowania swojej obecności w społeczeństwie lub zwrócenie na siebie uwagi, okazanie lekceważenia, chęć obniżenia autorytetu swoich przełożonych, odwet za określone zachowanie wobec niego (Bujnowski, 2016, s. 47). Można wyróżnić następujące kategorie motywacji działania *insiderów*:

- *świadomy insider*, który podejmuje swoje działania z pobudek wiary w ideologię organizacji terrorystycznej;



- *zastraszony insider*, jest to osoba szantażowana, aby wymusić na niej wykonanie określonych działań na rzecz organizacji terrorystycznych lub przestępczych;
- *chciwy insider*, osoba, która za pieniądze lub inną korzyść majątkową zdradza tajemnice organizacji;
- *niezadowolony insider*, osoba, która jest np. niezadowolona ze swojej pozycji w organizacji, ze sposobu traktowania, jak też nie posiada motywacji do dalszej pracy/służby.

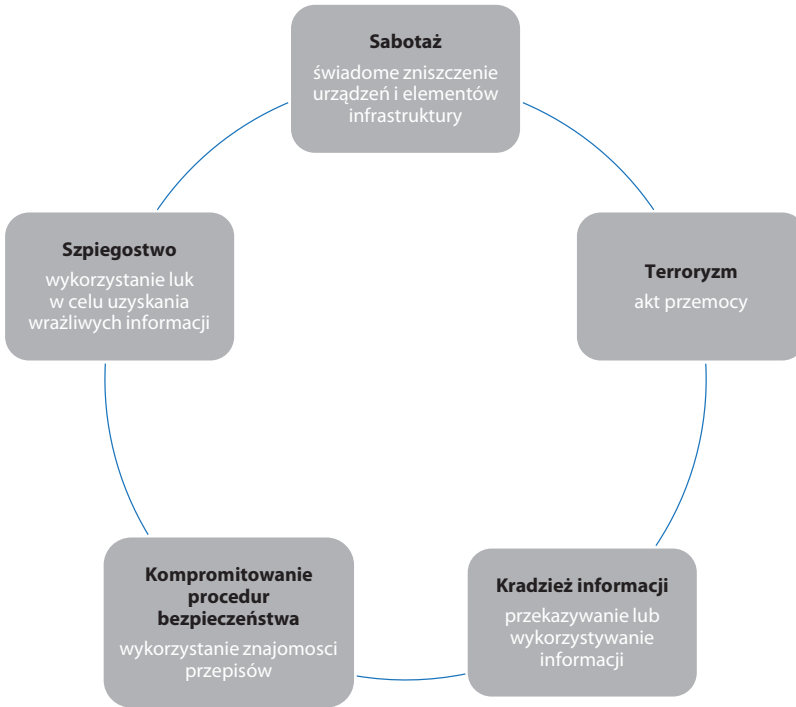
Ignorancja	Samozadowolenie	Złośliwość
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Brak świadomości zasad i procedur stwarza ryzyko</b></li> <li>• Pracownicy, którzy nie są poinformowani o polityce i procedurach, są wyzwaniem, szczególnie w obliczu pojawiających się zagrożeń, a także nowych pracowników</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Niedbałe podejście do zasad, procedur i potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa</b></li> <li>• Osoby często zakładają, że ich konkretne zachowanie nie ma zauważalnego wpływu lub że nikt nie monitoruje ich zachowania</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Czyn zamierzony, aby spowodować szkody</b></li> <li>• Osoby zazwyczaj opracowują plan z wyprzedzeniem</li> </ul>

Rys. 2. Czynniki ryzyka wykorzystania informacji poufnych z zakresu cywilnej komunikacji lotniczej

Źródło: opracowanie własne na podstawie Transportation Security Administration, Insider Threat Awareness Global Aviation Security Symposium 2018.

Oprócz wspomnianych motywacji działania, jakimi kierować mogą się *insiderzy*, można wyróżnić ich postawy:

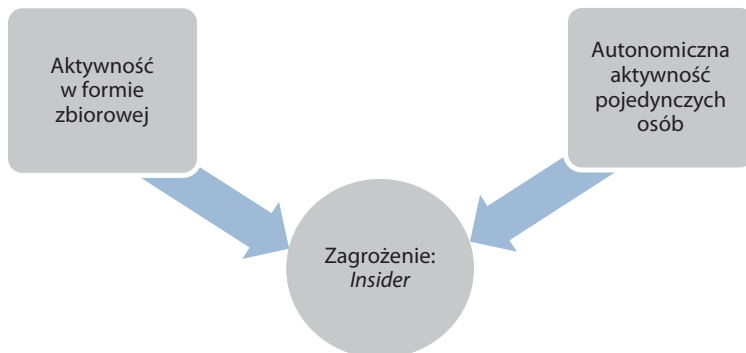
- *pasywna* – *insider* odgrywa jedynie bierną rolę poprzez dostarczanie informacji m.in. o obiekcie, zabezpieczeniach itp. Informacje te mogą być istotne dla planujących atak na potencjalny obiekt. Bierny *insider* może być całkowicie nieświadomy, że przekazuje poufne informacje m.in. poprzez przypadkowe wysłanie wiadomości e-mail, pozostawienie dokumentów wrażliwych bez opieki na biurku, przekazywanie informacji drażliwej za pomocą mediów społecznościowych lub też podczas rozmowy w miejscach publicznych;
- *aktywna* – *insider* czynnie uczestniczy w działaniu na szkodę organizacji. Bezpośrednio bierze udział w kradzieży lub sabotażu wewnątrz organizacji.



Rys. 3. *Insider* – obszary aktywności

Źródło: opracowanie własne.

Możliwe jest ujęcie aktywności wtajemniczonych tzw. *insiderów* pod względem formy aktywności. Może to być forma pojedynczej aktywności, charakteryzującej się w pełni autonomicznym zaangażowaniem się pojedynczych osób. W drugiej formie – zbiorowej aktywności – dwie lub więcej osób działa w ramach komórki organizacyjnej, co stanowić będzie szczególnie trudne wyzwanie dla służb bezpieczeństwa. Wspomniany podział przedstawia rysunek 4.



Rys. 4. Podział *insiderów* wg formy aktywności

Źródło: opracowanie własne.

*Insiderzy* działający w złej wierze posiadają motywację. Większość osób niemających złych intencji nie jest świadoma swojego działania, które niesie w konsekwencji zagrożenie dla organizacji lotnictwa cywilnego. Wśród motywacji świadomych *insiderów* można wyróżnić cztery kategorie, takie jak:

- wada charakteru lub pragnienie zemsty – szukanie wrażeń, uznania, władzy lub zemsta za zniewagę wyrządzoną przez organizację lotnictwa cywilnego lub jej pracowników;
- ideologia polityczna lub religijna – kierowanie się motywami politycznymi lub religijnymi;
- zysk materialny – kierowanie się motywem chęci pozyskania pieniędzy, materiałów drogocennych poprzez takie działania, jak przemyt pieniędzy, narkotyków, wyrobów akcyzowych oraz innych wartościowych nielegalnych towarów;
- działanie pod przymusem – kierowanie swoimi działaniami pod wpływem motywu groźby pozbawienia życia *insidera* lub członków jego rodziny, lub narażenia na szwank ich reputacji, utraty stanowiska.

## Reagowanie na zagrożenia wewnętrzne w postaci *insidera* w lotnictwie cywilnym

Istotne jest, aby skutecznie i współmiernie reagować na wszelkie potencjalne incydenty związane z zagrożeniami wewnętrznymi w lotnictwie cywilnym. W celu skutecznego przeciwdziałania wspomnianemu zagrożeniu należy przede wszystkim zrozumieć społeczność organizacji lotnictwa cywilnego. Tylko dzięki tej podstawowej wiedzy możliwe jest stworzenie silnej kultury bezpieczeństwa pomiędzy społecznością organizacji lotnictwa cywilnego a organami ścigania. Dotarcie do dużej i zróżnicowanej społeczności lotniskowej może jednak wiązać się z poważnymi wyzwaniem.

Najsukuteczniejszym sposobem na sukces i proaktywność w zapobieganiu i rozwiązywaniu problemów w lotnictwie cywilnym jest rozwijanie bliskiego partnerstwa ze wszystkimi interesariuszami społeczności lotnictwa cywilnego. Powinno ono być konsekwentnie pielęgnowane i obejmować powtarzające się spotkania, które wzmacniają więzi partnerskie, współpracę i pomagają rozwiązywać wzajemne trudności. Efektem końcowym tych spotkań, działań i współpracy będzie stworzenie silnej kultury bezpieczeństwa w środowisku lotnictwa cywilnego. Zrozumienie struktury społecznej organizacji lotnictwa cywilnego, profilu przestępczości, zagrożeń terrorystycznych oraz zasobów dostępnych w celu przeciwdziałania zagrożeniom i słabym punktom stanowi podstawę do stworzenia strategicznego, długoterminowego planu przeciwdziałania zagrożeniom, który zapewni konkretne i skuteczne rezultaty zarówno w perspektywie krótko-, jak i długoterminowej.

Po pierwsze, współpraca jest zwykle inicjowana przez Policję, Straż Graniczną Zarządzającego portem lotniczym lub linią lotniczą. Wszystkie zainteresowane strony organizacji lotnictwa cywilnego uznają istnienie wspólnych problemów na poziomie lokalnym. Tam, gdzie istnieje możliwość wpłynięcia na nie poprzez współpracę, należy zawrzeć umowę o współpracy.

Kolejnym krokiem jest przeprowadzenie badań dotyczących przestępczości i bezpieczeństwa w danej organizacji ochrony lotnictwa cywilnego. W tym celu należy zebrać informacje z różnych źródeł, takich jak statystyki przestępczości, badania dotyczące bezpieczeństwa oraz wywiady z pracownikami. Celem analizy zagrożenia jest ujawnienie problemów i podjęcie decyzji, które obszary w organizacji lotnictwa cywilnego powinny być traktowane priorytetowo. Należy przywrzeć się polityce organizacyjnej, procedurom, wprowadzeniu programu.

Po przeprowadzeniu przygotowania we własnej organizacji poprzez mapowanie i analizę, zaangażowane strony przygotowują we współpracy wspólną koncepcję problemów. Na podstawie badań strony przeprowadzają wspólną analizę działań. Omawiają przyczyny wybranych kwestii związanych z przestępczością, terroryzmem i decydują, jakie środki zaradcze należy zastosować w celu przeciwdziałania wystąpieniu zagrożenia wewnętrznego w postaci *insidera*. Środki zapobiegania są realizowane w ramach umowy o współpracy. Kontynuacja tych działań jest istotnym elementem modelu współpracy. Dzięki ocenie projektów i przeprowadzeniu analizy przyczynowo-skutkowej można zdobyć wiedzę o tym, co się udało. Dokumentacja powinna być przechowywana zarówno w trakcie procesu, jak i po zakończeniu projektu. Informacje zwrotne należy przekazywać kierownictwu. Typowymi źródłami informacji zwrotnych są statystyki dotyczące przestępczości, terroryzmu.



Rys. 5. Współpraca w organizacji lotnictwa cywilnego

Źródło: opracowanie własne.

Kluczowym elementem dla wszystkich członków organizacji lotnictwa cywilnego jest świadomość i wiedza na temat zagrożeń mogących wystąpić w lotnictwie cywilnym. Świadomość zagrożenia, jakim jest osoba wtajemniczona w postaci tzw. *insidera*, opiera się na podstawowej wiedzy o tym, czym jest

wspomniane zagrożenie. Świadomość wśród członków organizacji lotnictwa cywilnego ma kluczowe znaczenie, które wpływa na wykrycie, zapobieganie i ograniczanie zagrożenia związanego z wykorzystaniem informacji poufnych w obszarze lotnictwa cywilnego. Mając powyższe na uwadze, ważne są kanały rozpowszechniania informacji dotyczących zagrożeń mogących wystąpić w obszarze lotnictwa cywilnego. Świadomość zagrożenia jest jednym z kluczowych elementów zapewniających właściwe przygotowanie sił i środków do działania. Wiedza odgrywa szczególną rolę w zakresie zapewnienia skutecznej ochrony życia i zdrowia i infrastruktury portów lotniczych. W tym celu niezbędne są cykliczne szkolenia w omawianym obszarze.

W § 2 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego* (zwanego dalej KPSz) został określony rodzaj szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym:

- 1) ogólne w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) świadomości ochrony lotnictwa cywilnego.

Zakres programu szkolenia ogólnego w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje tematykę związaną ze znajomością kart identyfikacyjnych oraz z nabyciem kompetencji, o których mowa w pkt 11.2.7 załącznika do *Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/1998 ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego* (zwanego dalej 2015/1998):

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;
- c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa w środowisku pracy, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
- d) znajomość procedur zgłaszania;
- e) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

Zakres programu szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje tematykę pozwalającą na nabycie kompetencji, o których mowa w pkt 11.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

- c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
- d) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- e) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;
- f) znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym;
- g) znajomość procedur zgłaszania;
- h) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

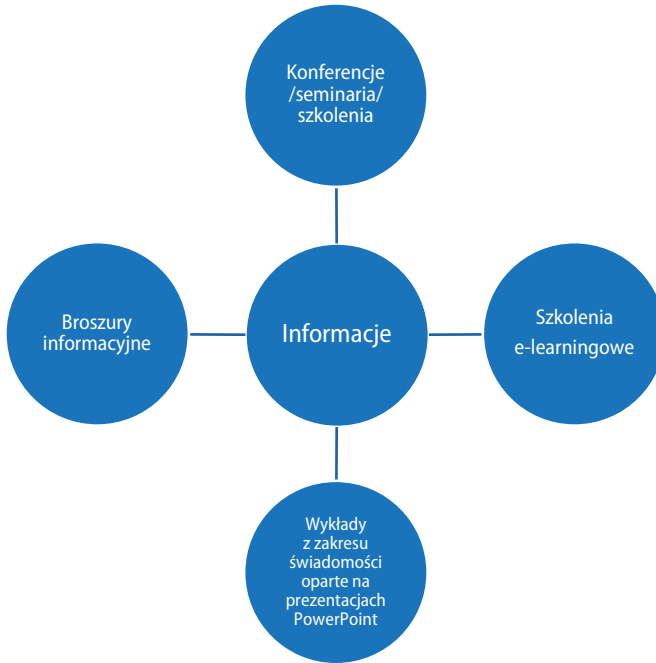
W myśl § 15.1. KPSz szkoleniu ogólnemu w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego podlegają:

- 1) osoby ubiegające się o zatrudnienie i zatrudnione w strefie ogólnodostępnej portu lotniczego,
- 2) osoby ubiegające się o dostęp i mające dostęp bez eskorty do identyfikowalnego ładunku lub identyfikowalnej poczty lotniczej oraz biorące udział w ich przewozie,
- 3) osoby ubiegające się o dostęp i mające dostęp bez eskorty do zaopatrzenia pokładowego oraz biorące udział w jego przewozie,
- 4) osoby ubiegające się o dostęp i mające dostęp bez eskorty do zaopatrzenia portu lotniczego oraz biorące udział w jego przewozie,
- 5) operatorzy kontroli bezpieczeństwa niewymagający dostępu do stref zastrzeżonych lotniska.

Wspomniane szkolenia mają odbywać się cyklicznie nie rzadziej niż raz na 3 lata, licząc od dnia ukończenia poprzedniego szkolenia.

Oprócz szkoleń z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego są dostępne również broszury informacyjne, które zawierają podstawowe informacje o *insiderach*, o codziennych procedurach i nawykach. Broszura ma przykuć uwagę wszystkich członków organizacji lotnictwa cywilnego.





Rys. 6. Kierunki rozwoju świadomości wśród organizacji lotnictwa cywilnego

Źródło: opracowanie własne.

Nie bez znaczenia jest działalność Airpolu, europejskiej sieci jednostek Policji i Straży Granicznej w europejskich portach lotniczych. Zakres działania Airpolu obejmuje ochronę lotnisk, ochronę lotnictwa cywilnego i ochronę granic. W ramach tej organizacji działa grupa ekspercka ds. zagrożeń wewnętrznych. W wyniku jej prac powstał podręcznik AIRPOL *Ograniczanie zagrożeń wewnętrznych na lotniskach wynikających z wykorzystania informacji poufnych*. Jest to dokument, który w ocenie autora można uznać za cenne narzędzie do ograniczania zagrożeń wynikających z wykorzystania wiedzy poufnej tj. zagrożenia wewnętrzne w postaci tzw. *insidera* w organizacji lotnictwa cywilnego.

### Wybrane przykłady działania *insiderów*

Współczesny terroryzm z powodzeniem wykorzystuje media społecznościowe do radykalizacji zwolenników w skali globalnej. Rola różnego rodzaju środków przekazu stała się jednym z kluczowych aspektów działania ugrupowań

terrorystycznych, które coraz bardziej posiadają charakter asymetryczny, trudny do wykrycia. Komórki terrorystyczne w swojej działalności opierają się na kilkusobowych grupach, pojedynczych terrorystach oraz sympatykach radykalizujących się pod wpływem haseł dżihadystycznych tzw. *insiderach*, tj. osobach wtajemniczonych, posiadających dostęp do informacji poufnych, informacji szczególnie wrażliwych, dotyczących wiedzy specjalistycznej. Wśród ataków wymierzonych w lotnictwo cywilne znajdziemy również takie, które zostały przeprowadzone przez tzw. *insiderów*. W tym są to również katastrofy, które zostały spowodowane przez pilotów, nieposiadające aspektu terroru. Wydaje się raczej, że osoby je popełniające posiadały zaburzenia emocjonalnie. Przykładem takich ataków są np. zdarzenia:

- a) W 2014 r. Brian Howard, technik telekomunikacyjny, podpalił systemy elektryczne i ich kopie zapasowe w centrum kontroli lotów w Chicago, gdzie pracował, poważnie zakłócając podróże lotnicze na środkowym zachodzie Stanów Zjednoczonych. Pracownik ten miał szczegółową, specjalistyczną wiedzę poufną na temat obiektów lotniczych oraz systemów kontroli. Tuż przed atakiem wygłosił manifest przeciwko rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki, wskazując w nim, że jest on winny niemoralnych i nieetycznych czynów. Howard po zatrzymaniu próbował popełnić samobójstwo (*Polish Daily News*, 2014).
- b) 24 marca 2015 r. w pobliżu miejscowości Barcelonnette we francuskich Alpach doszło do katastrofy samolotu należącego do linii Germanwings (znaki rejestracyjne D-AIPX). Pilot celowo rozbił samolot, zabijając wszystkie osoby na pokładzie (144 pasażerów i 6 członków załogi) (Airpol).

Oprócz wyżej wspomnianych aktów bezprawnej ingerencji można również wymienić przygotowania do działań terrorystycznych mających na celu atakowanie portów lotniczych lub też innych celów lotniczych np. samolotów. Przygotowania te prowadziły osoby pracujące w organizacjach lotniczych, czyli osoby z wewnątrz. Potwierdzeniem tego są np. próby:

- a) W 1995 r. Ramzi Yousef planował podłożenie bomby na pokładzie 11 samolotów lecących do USA. Gdy samoloty pasażerskie przelatywały przez Pacyfik, próby zostały udaremnione przez interwencję różnych agencji wywiadowczych i ochrony lotnictwa. Yousef był podejrzany o dalsze spiskowanie w celu przemytu bomb na pokładzie amerykańskich samolotów transportowych. Prowadzono spekulacje na temat tego, w jaki sposób

można to osiągnąć, uwzględniono scenariusze obejmujące wykorzystanie osób mających dostęp do informacji poufnych (Airpol).

- b) W 2006 r. Rajib Karim, zradykalizowany inżynier komputerowy, który pracował dla British Airways jako specjalista komputerowy, zaoferował organizacji terrorystycznej Al-Kaida na Półwyspie Arabskim dostarczenie informacji, która pomogłaby w przeprowadzeniu ataku na linię lotniczą. Rajib Karim działał na rozkaz Anwara al-Awlakiego z Al-Kaidy. Podczas strajku personelu pokładowego British Airlines próbował pracować jako steward, aby umieścić urządzenie wybuchowe w samolocie. Zaoferował również pomoc w zakłóceniu lub uszkodzeniu systemów komputerowych linii lotniczych. Chwalił się al-Awlakiemu, że ma dostęp do systemów komputerowych linii lotniczych i może usunąć dane, które mogą spowodować ogromne zakłócenia i straty finansowe dla linii lotniczej. Karim zasugerował również, że zna dwóch innych pracowników, którzy mogą być chętni do pomocy, jeden, który pracował przy obsłudze bagażu, a drugi w ochronie (Airpol).
- c) W 2013 r. Terry Lee Loewen, zradykalizowany technik zatrudniony w Wichita Dwight D. Eisenhower National Airport w Kansas, zaoferował swoją wiedzę i dostęp do stref zastrzeżonych portu lotniczego agentowi Federal Bureau of Investigation – FBI, udającemu agenta Al-Kaidy planującego przeprowadzić atak terrorystyczny na terenie portu. Loewen został aresztowany 13 grudnia 2013 r., kiedy próbował odblokować bramę bezpieczeństwa na lotnisku za pomocą karty identyfikacyjnej portu lotniczego. Loewen, posiadając wiedzę na temat „słabych” i „mocnych” stron systemu ochrony na terenie portu lotniczego, był w stanie przeprowadzić samotnie atak terrorystyczny. Wcześniejsze działanie służb bezpieczeństwa skutecznie zapobiegło wspomnianemu atakowi (Chappell, 2015).
- d) W 2015 r. informatorzy powiązani z dżihadystycznymi ekstremistami mieli pomagać w podłożeniu bomby na pokładzie lotu Metrojet 9268 w Egipcie, który rozbił się, zabijając wszystkich 224 osoby na pokładzie. Państwo Islamskie – ISIS przyznało się do ataku, w 12. wydaniu magazynu *Dabiq*. Urządzenie wybuchowe mogło zostać umieszczone na pokładzie przez pracownika lotniska (Airpol).
- e) 2 lutego 2016 r., krótko po starcie, doszło do eksplozji na pokładzie samolotu Daallo 159 lecącego z Mogadiszu w Somalii do Dżibuti w Dżibuti. Somalijscy urzędnicy wywiadu poinformowali, że dwóch pracowników lotniska obeszło procedury bezpieczeństwa, gdy mieli do czynienia

z laptopem zawierającym bombę, która później eksplodowała w samolocie pasażerskim. Organizacja terrorystyczna Asz-Szabab przyznała się do odpowiedzialności. Szeroko publikowane wideo pokazuje jednego pracownika lotniska wręczającego laptopa innemu pracownikowi. Urządzenie przekazano mężczyźnie, który został zabity, gdy laptop eksplodował w samolocie. Po wspomnianym ataku minister transportu Somalii powiedział, że ataki wewnętrzne stanowią poważne zagrożenie dla lotów komercyjnych (Airpol).

- f) W 2016 r., po atakach terrorystycznych w Brukseli, belgijska policja poinformowała, że aż 50 zwolenników Państwa Islamskiego pracowało na lotnisku w Brukseli jako obsługa bagażu, sprzętacze i personel gastronomiczny. (Rodzi to problem, jak identyfikować ekstremistów i radzić sobie z nimi w miejscach pracy, które wiążą się z dostępem do wrażliwych obszarów. Na przykład w niektórych przypadkach można wyciągnąć identyfikatory. Przekonania na ogół nie są podstawą do odmowy zatrudnienia, ale ekstremistyczne sympatie mogą stworzyć ogromne słabości) (Report, 2016).

## Zakończenie

Na podstawie analizy literatury przedmiotu oraz obserwacji bezpośredniej autor stwierdza, iż nie występują przesłanki do odrzucenia hipotezy, która została postawiona w celu rozwiązania problemu badawczego, ukazanego w formie pytania: *jaki charakter może przybrać zagrożenie wewnętrzne w postaci tzw. insidera w lotnictwie cywilnym?* Autor publikacji zakłada, że zagrożenie w postaci osoby wtajemniczonej, tzw. *insidera*, może stanowić jeden z ważniejszych czynników zagrażających bezpieczeństwu organizacji lotnictwa cywilnego. Autor uważa, że obecny stan wiedzy na temat zrozumienia, na czym polega zagrożenie wewnętrzne w postaci *insidera* związane ze szkodliwym wykorzystaniem informacji poufnych, nie gwarantuje prawidłowej identyfikacji przedmiotowego zagrożenia.

Organizacja lotnictwa cywilnego określiła podstawowy profil zagrożenia wewnętrznego w postaci *insidera* oraz kierunki przeciwdziałania. Niemniej obecny stan prawny, techniczny i organizacyjny lotnictwa cywilnego nie jest wystarczający do zapobiegania wystąpieniu wspomnianego zagrożenia.

Kluczowym elementem walki z zagrożeniem wewnętrznym w sektorze lotnictwa jest rozwój społeczności w organizacjach lotniczych. Powinna ona

skupiać organy ścigania i innych partnerów sektora lotniczego. Ważne jest, aby każdy członek organizacji lotniczej był świadomy, iż jest jej elementem składowym. W organizacji tej może wystąpić wewnętrzne zagrożenie w postaci osoby wtajemniczonej zwanej *insiderem*, która posiada dostęp do informacji poufnych lub też posiada wiedzę specjalistyczną. Ważne są tutaj zarówno obserwacje zachowań, jak i informacje, które mogą okazać się cenne podczas analizy niebezpieczeństwa. Wczesne rozpoznanie oznak zagrożenia i świadomość, w jaki sposób na nie reagować, mogą sprzyjać zapobieżeniu zarówno atakowi terrorystycznemu, jak i różnemu rodzajowi wypadków w lotnictwie cywilnym. Niemniej należy pamiętać, iż zaobserwowanie poszczególnych czynników nie musi świadczyć o procesie radykalizacji członka organizacji lotniczej, może wskazywać na możliwość oraz ryzyko jej wystąpienia. Istotny jest zatem kontekst, w jakim czynniki oraz zmiany w zachowaniu bądź w wyglądzie członka organizacji lotniczej występują. Ważne jest, aby wiedzieć, jak dana osoba zachowywała się wcześniej i jakie nastąpiły zmiany w jej wyglądzie lub też w zachowaniu. Działania te powinny ograniczyć się do raportowania niepokojących zachowań/objawów mogących świadczyć o radykalizowaniu się danej osoby. Analizą poszczególnych przypadków, mających na celu potwierdzenie lub wykluczenie faktycznego wystąpienia procesu radykalizacji członka organizacji lotniczej, powinna zająć się służba wyspecjalizowana w zwalczaniu terroryzmu. Z pewnością *insiderzy* stanowią ryzyko i pozostaną szczególnym problemem dla osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego.

## Bibliografia

- Aneks 17. *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania. Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, wydanie dziewiąte, ICAO.
- Airpol (2018). *Insider Threat mitigation in the airport community, A manual for law enforcement units*. Pobrano z lokalizacji: <https://www.airpoleuropa.eu/> [dostęp: 1.02.2022].
- Bujnowski, M. (2016). *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*. Łódź: Wydawnictwo Scholar.
- Bielski, M. (1997). *Organizacje – istota, struktury, procesy*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Chappell, B. (2015, 31 sierpnia). *Wichita Man Sentenced to 20 Years in Airport Bomb Plot. NPR*. Pobrano z lokalizacji: <http://www.npr.org/sections/thetwoway/2015/08/31/436414417/wichita-man-sentenced-to-20-years-in-airport-bomb-plot>. [dostęp: 1.02.2022].
- Glen, A. & Nowak, J. (2008). *Sytuacje kryzysowe w polskiej przestrzeni powietrznej i ich źródła*. Warszawa: Wydawnictwo AON.

- Grenda, B. & Nowak, J. (2013). *Wybrane problemy zarządzania kryzysowego w organizacjach lotniczych*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Griffin, R.W. (1996). *Podstawy zarządzania organizacjami*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- ICAO (2012). *Safety Management Manual (SMM)*. International Civil Aviation Organization, third edition.
- Homeland Security: Office of the Inspector General, Dep't. of Homeland Security (2012, wrzesień). *Transportation Security Administration Has Taken Steps to Address the Insider Threat But Challenges Remain*. Pobrano z lokalizacji: [https://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/2012/OIGr\\_12-120\\_Sep12.pdf](https://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/2012/OIGr_12-120_Sep12.pdf) [dostęp: 1.02.2022].
- Kaczyńska, S. (2016). *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego. Zagadnienia wybrane*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Kitler, W. (2011). *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kategorie. Uwarunkowania. System*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Krzyżanowski, L.J. (1999). *O podstawach kierowania organizacjami inaczej: paradygmaty, modele, filozofia, metodologia, dylematy, trendy*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Kuciński, K. (2015). *Elementy metodyki rozprawy doktorskiej*. Warszawa: Wydawnictwo Difin.
- KPOLC (2007). *Zob. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*. Dz. U. 2007 nr 116 poz. 803 z późn. zm. (rozporządzenie nieobowiązujące).
- Nowak, E. (2007). *Zarządzanie kryzysowe w sytuacjach zagrożeń niemilitarnych*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- PWN (2022). Hasło: *insider*. Pobrano z lokalizacji: <https://sjp.pwn.pl/slowniki/insider.html> [dostęp: 1.02.2022].
- Report (2016, 21 kwietnia). *Brussels Bomber Worked at Zaventem Airport for 5 Years – Report*. *rt.com press*. Pobrano z lokalizacji: <https://www.rt.com/news/340464-bomber-worked-brussels-airport/> [dostęp: 1.02.2022].
- Sirko, S. & Kozuba, J. (2018). *Procesy w organizacjach lotniczych. Wybrane aspekty*. Warszawa: Wydawnictwo Akademii Sztuki Wojennej.
- Mendel, T. (2010). *Metodyka pisania prac doktorskich*. Poznań: Wydawnictwo Kontakt.
- Wawrzuszczyń, A. (red.) (2016). *Praca dyplomowa z bezpieczeństwa. Wprowadzenie do badań*. Warszawa: Wydawnictwo Difin.
- TSA (2022). Pobrano z lokalizacji: <https://www.tsa.gov/> [dostęp: 1.02.2022].
- Polish Daily News (2014, 4 października). *Po sabotażu: wizytacja szefa FAA w centrum kontroli lotów w Aurorze*. Pobrano z lokalizacji: <https://dziennikzwiazkowy.com/chicago/po-sabotazu-wizytacja-szefa-faa-w-centrum-kontroli-lotow-w-aurorze/> [dostęp: 1.02.2022].
- Rozporządzenie 300/2008 (2008). *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002*, Dz. Urz. UE L 2008 nr 97 poz. 72 z późn. zm.
- Zieleniewski, J. (1969). *Organizacja i zarządzanie*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Żylicz, M. (2011). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: Wydawnictwo Kluwer.

## The Civil Aviation Insider Threat

**SUMMARY** This article addresses the internal threat that threatens civil aviation. One or more persons with access to confidential information, expertise, through the exploitation of a security vulnerability may consequently lead to an act of unlawful interference. Threats against aviation change constantly in this interminable war against terrorism. Countermeasures developed to combat emergent threats will become obsolete as new threats appear. Therefore, it is imperative for security of civil aviation practitioners to stay ahead of their enemies by identifying potential threats—a task that requires imagination. The problem of internal threats depends on access to restricted areas of airports, where access to these areas is strictly controlled by security services. The starting point in the research procedure was the author's analysis of the literature on the subject. In addition, both the talks with the practitioners of security services in the aviation organization and observation at airports, which allowed the author to formulate research goals, were not without significance.

**KEYWORDS** security, aviation organization, insider, internal threat, challenge

Data przekazania tekstu: 21.03.2022; data zaakceptowania tekstu: 27.11.2022.