

# Ewolucja standardów ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej

## Evolution of the civil aviation security standards in the European Union



*Jan Laskowski*

*Dr inż.*

*Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie*

*jlasko@wp.pl*

**Streszczenie:** Transport lotniczy, dzięki rzadkiej kombinacji najbardziej pożądanym przez podróżnych i spedytorów cech, takich jak szybkość, bezpieczeństwo oraz globalny zasięg w bardzo krótkim czasie stał się jedną z najbardziej perspektywicznych i dochodowych gałęzi światowej gospodarki. Niestety, dynamiczny rozwój transportu lotniczego spowodował także eskalację zupełnie nowych, nieznanych wcześniej zagrożeń, do których zaliczyć należy terroryzm lotniczy. Celem artykułu jest przedstawienie procesu formowania się w ramach Unii Europejskiej instytucjonalnych i prawnych narzędzi służących ochronie lotnictwa cywilnego przed aktami terrorystycznymi.

**Słowa kluczowe:** *Ochrona lotnictwa cywilnego; Terroryzm; Prawo Unii Europejskiej*

**Abstract:** Thanks to the rare combination of features most demanded by travelers and freight forwarders, such as speed, security and global reach, air transport has become one of the most promising and profitable branches of the world economy in a very short time. Unfortunately, the dynamic development of air transport has also led to the escalation of completely new, previously unknown threats, such as aviation terrorism. The aim of the article is to present the process of forming European Union institutional and legal tools for the protection of civil aviation against acts of terrorism.

**Keywords:** *Civil aviation security; Terrorism; European Union Law*

Transport lotniczy stanowi obecnie bardzo istotną część światowej gospodarki, a jego kondycja ma niebagatelny wpływ na stan finansów państwa. Sektor lotniczy generuje łącznie 5,6 miliona miejsc pracy na całym świecie, a jego udział w globalnej gospodarce szacowany jest na 2,2 biliony dolarów (1,7 biliona euro), co odpowiada 3,5% światowego produktu krajowego brutto (PKB). Linie lotnicze przewożą rocznie ponad 2,6 miliarda pasażerów oraz prawie 48 milionów ton towarów [1]. W samej Unii Europejskiej transport lotniczy zapewnia 7,8 miliona miejsc pracy i generuje zyski na poziomie 475 miliardów euro, co odpowiada 3,9% unijnego produktu krajowego brutto (PKB) [2]. Ilość przewiezionych drogą lotniczą pasażerów i towarów wynosi dla Unii Europejskiej średnio ok. 780 milionów pasażerów oraz 13 milionów ton towarów rocznie [24]. Strategiczna wartość lotnictwa dla światowej gospodarki w połączeniu z jego bardzo dużą wrażliwością na wszelkiego rodzaju ingerencje tworzą wyma-

rzony wprost obiekt ataków dla różnych organizacji terrorystycznych. Od czasów pamiętnych zamachów z 11 września 2001 roku, gruntownie przebudowano i udoskonalono międzynarodowy system ochrony lotnictwa cywilnego, lecz pomimo to zagrożenie atakami terrorystycznymi na ten rodzaj transportu pozostaje nadal na niezmiennie wysokim poziomie.

### **Geneza wspólnej koncepcji ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej**

Jedną z podstaw funkcjonowania Unii Europejskiej jest zniesienie granic pomiędzy wszystkimi państwami członkowskimi i stworzenie w ich obrębie jednolitego rynku wewnętrznego, gwarantującego swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału (art. 26 TFUE) [5]. Zasada ta odnosi się także do rynku przewozów lotniczych, co oznacza, że każda linia lotnicza zarejestrowana w którymkolwiek z państw członkowskich

może wykonywać loty w dowolnym miejscu na obszarze UE. Istnienie takiego jednolitego rynku sprawia, że bardzo istotne znaczenie ma stosowanie w całej UE wspólnych norm bezpieczeństwa i ochrony transportu. Szczególnie ważne jest to w kontekście transportu lotniczego, gdyż znakomita większość operacji lotniczych wykonywana jest z przekroczeniem nieraz kilku granic państwowych. Poprzez zastosowanie jednolitych, europejskich standardów ochrony pasażerów, załóg, przewożonych towarów oraz samolotów i infrastruktury lotniskowej możemy być pewni, że takie same wysokie standardy obowiązują we wszystkich państwach członkowskich. Pozwala to uniknąć niepewności i zamieszania, mogącego towarzyszyć pasażerowi, który musi każdorazowo stosować się do innych, właściwych krajowi z którego odlatuje, ograniczeń (np. przy lotniskowej kontroli bezpieczeństwa). Ponadto koszty związane z koniecznością przestrzegania przez operatorów lotniczych wielu

niespójnych standardów byłyby bardzo wysokie, co z pewnością przełożyłoby się na wzrost cen biletów [22]. Reasumując należy stwierdzić, że stosowanie przez państwa UE jednolitych standardów ochrony wpływa pozytywnie na poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróży lotniczych, skraca czas odpraw przedlotowych i co najważniejsze, obniża koszty przewozów lotniczych. W szerszym ujęciu czynniki te powodują zwiększenie dostępności i popularyzację transportu lotniczego, co wpływa stymulująco na całą gospodarkę UE.

## Proces kształtowania się koncepcji ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej

Ochrona lotnictwa przed różnego rodzaju aktami bezprawnej ingerencji już od kilku dekad stanowi przedmiot wzmożonej troski całego międzynarodowego środowiska lotniczego. Wydarzeniem, które zdynamizowało prace nad poprawą jakości środków ochrony na lotniskach był zamach bombowy na samolot linii Pan Am nad Lockerbie w 1988 roku, w wyniku którego opracowano między innymi *Konwencję w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania*, podpisaną w Montrealu 1 marca 1991 roku [17], wdrożono pod auspicjami ICAO specjalny program ochrony lotnictwa (*ICAO AVSEC programme*) [3] oraz zainicjowano prace nad rozwojem nowych technologii służących do wykrywania ładunków wybuchowych ukrytych w bagażu pasażera. Zagrożenia terroryzmem lotniczym były widoczne w całej Europie już od lat sześćdziesiątych, jednakże cały ciężar walki z tym zjawiskiem, w tym odpowiedniego zabezpieczenia lotnisk i lotów rejsowych przed aktami bezprawnej ingerencji spoczywał wtedy na krajowych organach bezpieczeństwa, które działały samodzielnie lub prowadziły co najwyżej dwustronną współpracę z wybranymi krajami partnerskimi. Brak zainteresowania państw członkowskich uregulowaniem kwestii ochrony lotnictwa cywilnego na wyższym, ogólnoeuropejskim szczeblu wynikał z dużego zróżnicowania poziomu zagrożenia terrorystycznego w poszczególnych państwach oraz z niechęci ich służb specjalnych do podejmowania zacieśnionej współpra-

cy [22]. Przełom w tej kwestii nastąpił dopiero po pamiętnych zamachach z 11 września 2001 roku, kiedy to Rada Europejska na nadzwyczajnym zgromadzeniu przyjęła *Konkluzję oraz plan działania w sprawie walki z terroryzmem* [4], gdzie m.in. zobowiązano Radę ds. Transportu do podjęcia niezbędnych działań w celu poprawy ochrony transportu lotniczego na obszarze UE. Działania te miały obejmować stworzenie listy przedmiotów mogących posłużyć terrorystom jako broń, których wnoszenie na pokład samolotów powinno być zakazane, wprowadzenie szkoleń technicznych dla załóg, wprowadzenie procedur sprawdzania i monitorowania luków bagażowych oraz ochrony dostępu do kokpitu, a także kontrolę jakości środków bezpieczeństwa stosowanych przez państwa członkowskie. W dokumencie tym podkreślono również, że skuteczne i jednolite stosowanie przez państwa członkowskie w/w środków zostanie zapewnione poprzez przeprowadzanie przez nie wzajemnych audytów [4]. W toku późniejszych prac nad stworzeniem zarysu jednolitych, europejskich norm ochrony lotnictwa stwierdzono, że wszystkie ówczesne państwa członkowskie UE są już sygnatariuszami zbioru wspólnych standardów ochrony lotnictwa opracowanego przez Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC) [18], jednakże żadne z nich nie implementowało w pełni tych przepisów. Wobec powyższego najbardziej właściwym stało się ujęcie tych przepisów w ramy prawodawstwa UE, gdyż jedynie to działanie gwarantowało ich konsekwentne i jednolite stosowanie przez państwa członkowskie [22]. Ostatecznie Komisja Europejska, bazując na regulacjach ECAC, opracowała zestaw podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, który został przyjęty 16 grudnia 2002 roku przez Parlament Europejski jako *Rozporządzenie nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego* [15]. Dokument ten zobligował wszystkie państwa członkowskie do opracowania i wdrożenia „krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego” (art. 5 pkt 1), wyznaczenia jednego organu odpowiedzialnego za koordynowanie i monitorowanie wdrażania tego programu (art. 5 pkt 2), opracowa-

nia i wdrożenia „krajowego programu kontroli jakości” (art. 5 pkt 3), współpracy z urzędnikami Komisji, gdy prowadzą oni kontrolę przestrzegania przepisów niniejszego rozporządzenia (art. 7 pkt 3), a także do ustanowienia skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za ich naruszenie (art. 12). Pierwszym i podstawowym dokumentem wykonawczym do *Rozporządzenia nr 2320* było *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów ochrony lotnictwa cywilnego* [16]. Dokument ten został później zmieniany przez kilkanaście w większości poufnych aktualizacji, co przysparzało dużych problemów zarówno podróżnym jak i zarządzającym lotniskami, gdyż byli oni zobowiązani do stosowania przepisów do których mieli bardzo ograniczony dostęp [26]. Przykładem takiego działania było wprowadzenie listy przedmiotów zakazanych, która zawarta była w tajnym aneksie *Rozporządzenia nr 68/2004* [14].

Kolejna znacząca modyfikacja europejskich standardów ochrony lotnictwa cywilnego nastąpiła w 2006 roku w następstwie próby przeprowadzenia przez islamskich radykałów zamachów bombowych na co najmniej siedem samolotów rejsowych lecących z Wielkiej Brytanii do USA (*liquid bomb plot*). Terrorysty planowali do ataków użyć płynnych materiałów wybuchowych przemysłowych na pokład samolotów w plastikowych butelkach po napojach. Należy tutaj zaznaczyć, że spis ten udaremniono wyłącznie dzięki działaniom brytyjskich służb specjalnych, ponieważ same ładunki wybuchowe, dzięki nowatorskiej konstrukcji, były niemożliwe do wykrycia podczas rutynowej kontroli bagażu podręcznego na lotnisku. Bezpośrednio po tych wydarzeniach Komisja Wspólnot Europejskich wydała *Rozporządzenie nr 1546/2006* [8], które uzupełniało zawartą w załączniku *Rozporządzenia nr 622/2003* listę przedmiotów zakazanych, których wnoszenie na pokład samolotów jest zabronione o wszelkiego rodzaju płyny [25] (za wyjątkiem jednostkowych opakowań o pojemności do 100 ml.). Według założeń ustawodawcy przepisy te miały być tymczasowe i obowiązywać do czasu wprowadzenia technologii umożliwiającej skuteczne wykrywanie płynnych

materiałów wybuchowych [29]. W 2008 roku Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej, dążąc do uproszczenia, harmonizacji i zapewnienia przejrzystości obowiązujących zasad oraz poprawy poziomu ochrony lotnictwa cywilnego, zdecydowały o uchyleniu *Rozporządzenia nr 2320/2002* wraz z wszystkimi jego aktami wykonawczymi i zastąpieniu ich regulacjami bardziej adekwatnymi do charakteru nowych zagrożeń, które wprowadzone zostały do porządku prawnego UE na mocy *Rozporządzenia nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie nr 2320/2002* [13]. Regulacje te wdrażają szereg środków w celu poprawy, usprawnienia i uproszczenia istniejących już procedur, czego przykładem jest np.:

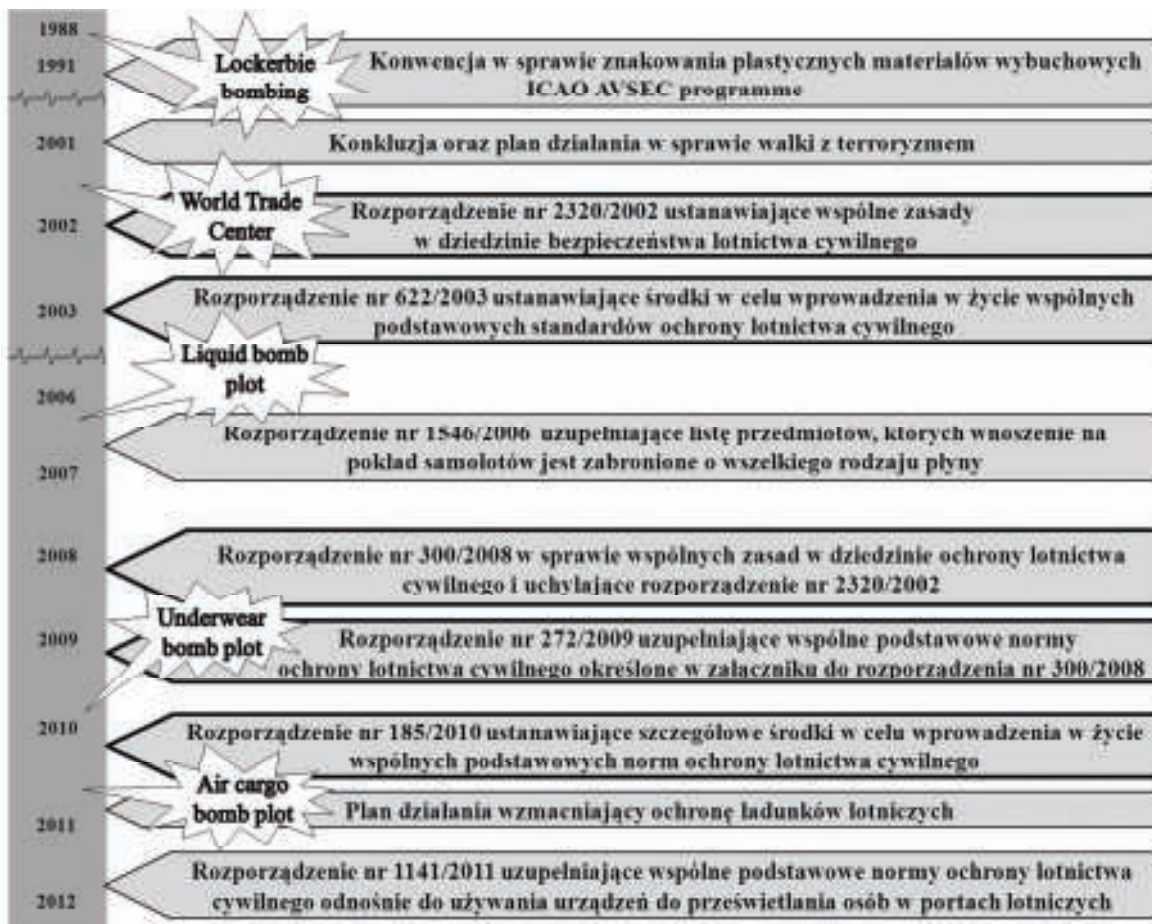
- wyeliminowanie dublowania kontroli bezpieczeństwa, np. poprzez ograniczenie kosztownych kontroli dostępu w strefach portów lotniczych UE, w których wdrożono już surowe procedury bezpieczeństwa (screening). Przyniesie to istotne korzyści zarówno dla linii jak i portów lotniczych,
- uproszczenie procedur, np. poprzez ustanowienie jednolitego zestawu standardów dla dokumentów wymaganych aby uzyskać dostęp do stref zastrzeżonych portów lotniczych. Nowe zasady jasno precyzują, które rodzaje identyfikacji i zezwoleń niezbędne są do uzyskania dostępu do poszczególnych stref zastrzeżonych, co usprawni funkcjonowanie systemu ochrony lotniska,
- ujednoczenie procedur, np. poprzez wprowadzenie w całej UE wspólnej procedury certyfikacji bezpieczeństwa przewoźników przewożących przesyłki lotnicze. Certyfikaty te będą uznawane we wszystkich państwach członkowskich, co ograniczy potrzebę kosztownych kilkukrotnych kontroli bezpieczeństwa ładunków, oraz
- wprowadzenie wspólnych minimalnych standardów w zakresie bezpieczeństwa, takich jak np. jednolite szkolenia dla wszystkich pracowników, którzy uczestniczą w kontroli bezpieczeństwa [23].

Skuteczne wdrożenie zapisów zawar-

tych w *Rozporządzeniu nr 300/2008* wymagało także zmiany całego pakietu rozporządzeń uzupełniających i wykonawczych, spośród których za najważniejsze należy uznać przyjęte 2 kwietnia 2009 roku *Rozporządzenie nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady* [12], oraz jego podstawowy dokument wykonawczy, czyli *Rozporządzenie nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego* [11].

Kolejnym wydarzeniem, które spowodowało modyfikację europejskich procedur ochrony lotnictwa cywilnego była przeprowadzona 25 grudnia 2009 roku przez nigeryjskiego zwoleńnika Al Kaidy, Umara Farouk Abdulmutallaba, próba wysadzenia samolotu pasażerskiego lecącego z Amsterdamu do Detroit (underwear bomb plot). Zamachowcowi udało się ominąć znacznie rozbudowany już wówczas system ochrony lotniska Schiphol dzięki zastosowaniu kolejnego, nowatorskiego rozwiązania, jakim było wszycie sproszonego materiału wybuchowego w bieliznę osobistą. Na szczęście, pomimo próby detonacji, bomba ta z niewyjaśnionych dotąd przyczyn nie eksplodowała [30]. Incydent ten był głównym argumentem, który przekonał Parlament Europejski do zezwolenia na wprowadzenie w portach lotniczych UE urządzeń do prześwietlania osób. Pomimo wielu wątpliwości, jakie towarzyszyły pracom nad wdrożeniem tego nowego rozwiązania, m.in. dotyczących jego wpływu na poszanowanie prywatności oraz zdrowie pasażerów [21], ostatecznie w listopadzie 2011 roku przyjęto nowelizację rozporządzeń nr 272/2009 [27] oraz 185/2010 [28], które szczegółowo regulują sposób wykorzystania urządzeń do prześwietlania osób w portach lotniczych UE. Rozważając ewolucję koncepcji ochrony lotnictwa cywilnego w UE nie można zapomnieć o bardzo istotnej gałęzi transportu lotniczego jaką jest przewóz ładunków „cargo”. Wydarzenia ostatnich lat dowodzą że terroryści, ze względu na wzmocnienie procedur ochrony lotnictwa pasażerskiego, zaczęli interesować się segmentem dotychczas słabiej chronionym, jakim były

przewozy lotnicze ładunków i poczty. Przykładem tego jest przeprowadzona 29 października 2010 roku próba wysadzenia w powietrze dwóch samolotów cargo firmy UPS (*air cargo bomb plot*). W obu przypadkach 300-400 gramowe ładunki wybuchowe wraz z mechanizmami detonującymi zostały wmontowane w tonery drukarek, które zostały potem zapakowane i wysłane pocztą lotniczą z Jemenu do USA. Zamachy te zostały udaremnione wyłącznie dzięki informacjom operacyjnym zdobyтым i przekazany CIA przez służby specjalne Arabii Saudyjskiej, które to pozwoliły odnaleźć i zneutralizować bomby podczas międzylądowań samolotów na lotnisku East Midlands Airport (Wielka Brytania) oraz w Dubaju (Zjednoczone Emiraty Arabskie) [19]. Incydent ten obnażył kolejny słaby punkt w systemie ochrony lotnictwa cywilnego oraz wykazał, że przepisy UE dotyczące ochrony ładunków lotniczych i poczty muszą zostać niezwłocznie poprawione. Dlatego też już w listopadzie 2010 roku Komisja Europejska opracowała *Plan działania wzmacniający ochronę ładunków lotniczych* [20], w którym to zaproponowano, oparty na kilku odrębnych strategiach działania, holistyczny model ochrony frachtu lotniczego, zakładający m.in. wdrożenie nowych jednolitych europejskich standardów kontroli ładunków trafiających do portów lotniczych UE z państw trzecich, ustanowienie systemu wymiany informacji o nowych zagrożeniach, zdarzeniach i podjętych działaniach ratunkowych oraz intensyfikację działań na forum ICAO zmierzających do szybkiego uzupełnienia Aneksu 17 o zagadnienia dotyczące ochrony ładunków lotniczych [20]. Nowe przepisy regulujące kwestie ochrony ładunków lotniczych i poczty, przywożonych do portów lotniczych Unii z państw trzecich zostały wprowadzone już od dnia 1 lutego 2012 roku na mocy *Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 859/2011 z dnia 25 sierpnia 2011 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego* [7], które wdraża m.in. procedury zatwierdzania przewoźników lotniczych jako tzw. ACC3 (przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lot-



1. Regulacje prawne dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przyjęte przez UE w odpowiedzi na zaistniałe akty terroryzmu lotniczego

niczego państwa trzeciego do Unii). Na mocy tych przepisów już od lipca 2014 r. przewoźnicy lotnicy, którzy zamierzają prowadzić loty towarowe z UE na lotniska poza UE, muszą przestrzegać zasad Programu ACC3, aby zapewnić fizyczną kontrolę przewożonego ładunku zgodnie z normami UE. W związku z tym w stosownych przypadkach właściwe organy zainteresowanych państw członkowskich prowadzą kontrole na miejscu w portach lotniczych państw trzecich. Procedury te są obecnie włączone do zbioru szczegółowych środków w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, który został opublikowany w *Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego* [6].

Podsumowując powyższe analizy należy stwierdzić, że prawodawstwo UE dotyczące problematyki ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem, podobnie zresztą jak ogólne regulacje prawne dotyczące walki z terroryzmem, powstawały w odpowiedzi na zaistnie-

nie mniej lub bardziej spektakularnych aktów terroryzmu lotniczego (rys. 1). Pomimo dużej niechęci państw członkowskich UE do wprowadzania kolejnych, coraz bardziej restrykcyjnych norm, ostatecznie udało się opracować i wprowadzić całkiem pokaźny zestaw wspólnych przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego. Co ważne, regulacje te dzięki sukcesywnym modyfikacjom sprawdzają się w praktyce, o czym świadczy fakt, że dotychczas znakomita większość zamachów terrorystycznych skierowanych przeciwko lotnictwu cywilnemu i przeprowadzonych na terenie Unii Europejskiej zakończyło się niepowodzeniem (zostały one udaremnione w fazie organizacji lub realizacji).

## Materiały źródłowe

- [1] Air Transport Action Group (ATAG), Aviation: benefits beyond borders, report, 2012, s. 2-4, <http://aviation-benefitsbeyondborders.org/download-abb-report>, 12.09.2017.
- [2] Air Transport Action Group (ATAG), Aviation: benefits beyond borders. European Union 27 nations, re-

port, 2012, s. 2-3, [http://aviation-benefitsbeyondborders.org/sites/aviationbenefitsbeyondborders.org/files/pdfs/ABBB\\_EU\\_summary\\_Oct2012\\_web.pdf](http://aviation-benefitsbeyondborders.org/sites/aviationbenefitsbeyondborders.org/files/pdfs/ABBB_EU_summary_Oct2012_web.pdf), 12.09.2017

- [3] Antonini D.R., Facilitation: The ultimate security solution?, ICAO MRTD report, vol. 5, nr 1/2010, s. 33
- [4] Council of European Union, Conclusions and Plan of Action of The Extraordinary European Council Meeting on 21 September 2001, Bruksela, 21 września 2001, [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/140.en.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/140.en.pdf), 05.04.2017.
- [5] Dz. U. UE, C 326, 26.10.2012, s. 59
- [6] Dz. U. UE, L 122, 13.05.2017.
- [7] Dz. U. UE, L 220, 26.08.2011.
- [8] Dz. U. UE, L 286, 17.10.2006.
- [9] Dz. U. UE, L 299, 14.11.2015.
- [10] Dz. U. UE, L 324, 22.11.2012.
- [11] Dz. U. UE, L 55 z 5.03.2010.
- [12] Dz. U. UE, L 91 z 3.04.2009.
- [13] Dz. U. UE, L 97, 9.04.2008.
- [14] Dz. U. WE, L 10, 16.01.2004.
- [15] Dz. U. WE, L 355, 30.12.2002.
- [16] Dz. U. WE, L 89, 5.04.2003.
- [17] Dz. U. z 2007 nr 135 poz. 948.
- [18] ECAC, ECAC Policy Statement in the

Field of Civil Aviation Facilitation, Doc No. 30, [https://www.ecac-ceac.org/publications\\_events\\_news/ecac\\_documents/ecac\\_docs](https://www.ecac-ceac.org/publications_events_news/ecac_documents/ecac_docs), 23.09.2017.

[19] EU Terrorism Situation and Trend Report TE-SAT 2011, Haga 2011, s. 15, [https://www.europol.europa.eu/latest\\_publications/29](https://www.europol.europa.eu/latest_publications/29), 02.04.2017.

[20] European Commission, A European action plan to strengthen air cargo security, IP/10/1651, 02.12.2010, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-1651\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1651_en.htm), 30.09.2017.

[21] European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the Use of Security Scanners at EU airports, COM(2010) 311 final, Bruksela, 15.06.2010.

[22] European Commission, Flying safely in Europe. EU aviation safety and security policy, Luxemburg 2005, s. 1

[23] European Commission, Transport: EU updates aviation security rules to simplify and improve procedures, 29.04.2010, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-479\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-479_en.htm), 25.09.2017.

[24] Eurostat, Air transport, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main\\_tables](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables), 09.09.2017

[25] Paszkiewicz O., System ochrony lotnictwa cywilnego i zagrożenie terrorystyczne po 2001 roku, „Terroryzm”, nr 1/2008, s. 25.

[26] Ross T., EU aviation security: drowning in red tape, 22.11.2012, <http://airportfocusinternational.com/eu-aviation-security-drowning-in-red-tape-extended-version>, 24.09.2017.

[27] Rozporządzenie nr 1141/2011 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lot-

nictwa cywilnego odnośnie do używania urządzeń do prześwietlania osób w portach lotniczych UE (DZ. U. UE, L 293 z 11.11.2011).v

[28] Rozporządzenie wykonawcze nr 1147/2011 zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego odnośnie do używania urządzeń do prześwietlania osób w portach lotniczych UE (DZ. U. UE, L 294, 12.11.2011).

[29] Thomas M., The EU regulatory framework applicable to civil aviation security, European Union, 2013, s. 11.

[30] United States District Court, Indictment in U.P. v. Abdulmutallab, <http://www.opn.ca6.uscourts.gov/opinions.pdf/14a0010p-06.pdf>, 30.05.2017.

REKLAMA



## CZAS NA INNOWACYJNE BUDOWNICTWO

Oferujemy profesjonalne usługi z zakresu:

- budowy infrastruktury komunikacyjnej, sieci instalacyjnych i obiektów hydrotechnicznych,
- wykonywania pomiarów geodezyjnych, tworzenia map do celów projektowych, wytyczenia budynku i sieci.



W BUDOWNICTWIE WYBIERZ FIRME,  
KTÓREJ MOŻESZ ZAUFAC

Zobacz, co już wybudowaliśmy  
i dla kogo pracowaliśmy:  
[www.gm-roads.pl](http://www.gm-roads.pl)

**Biuro:**

ul. Krzemieniecka 47,  
54-613 Wrocław

**Budownictwo inżynieryjne:**

tel.: (71) 300 12 40  
e-mail: [info@gm-roads.pl](mailto:info@gm-roads.pl)

**Geodezja:**

tel.: 697 660 932  
e-mail: [m.wozniak@gm-roads.com](mailto:m.wozniak@gm-roads.com)

**Siedziba firmy:**

ul. Wrocławska 41, Łążany  
58-130 Żarów