

**UWARUNKOWANIA PRAWNE I ZAKRES
DZIAŁALNOŚCI FORMACJI MUNDUROWYCH
ADMINISTRACJI BEZPIECZEŃSTWA POLSKICH
LOTNISK KOMUNIKACYJNYCH**

**LEGAL CONDITIONS AND SCOPE OF ACTIVITIES
UNDERTAKEN BY UNIFORMED SERVICES
OF THE SECURITY ADMINISTRATION OF POLISH
COMMUNICATION AIRPORTS**

Dr Bogdan Jaworski

Uniwersytet Rzeszowski, Polska
e-mail: bjaworski@ur.edu.pl; <https://orcid.org/0000-0001-7372-2803>

Abstrakt

W czasach otwartych granic, gdy Polska jest członkiem Unii Europejskiej i Strefy Schengen przemieszczanie się ludności nie tylko wewnątrz kraju, ale głównie pomiędzy państwami stało się czymś naturalnym, a wręcz niezbędnym do normalnego funkcjonowania. Znaczna część ruchu osobowego, ale także towarowego odbywa się drogą powietrzną, przy wykorzystaniu licznie funkcjonujących w Polsce lotnisk komunikacyjnych.

Masowy przepływ osób skutkuje występowaniem wielu zagrożeń i koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa w różnym stopniu i wymiarze. Przystępując do badań należy postawić tezę, że za bezpieczeństwo, spokój i porządek publiczny na lotniskach komunikacyjnych odpowiadają w głównej mierze formacje mundurowe. Przedmiotem rozważań w niniejszym opracowaniu są podstawy prawne oraz działalność takich formacji jak: Straż Graniczna, Policja, Służba Celno-Skarbowa, służba ochrony lotniska oraz lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza. Mają one za cel czuwanie nad bezpieczeństwem, spokojem i porządkiem publicznym na terenie lotnisk oraz obszarze przyległym.

Artykuł ma charakter przeglądowy, a zawarte w nim rozważania oparte zostały w głównej mierze na materiale normatywnym. Zdaniem Autora brak jest

kompleksowych opracowań dotyczących roli, jaką spełniają formacje mundurowe w kształtowaniu bezpieczeństwa na lotniskach dlatego warto zwrócić uwagę na najważniejsze aspekty z tym związane.

Słowa kluczowe: prawo, administracja, formacje mundurowe, bezpieczeństwo, lotnisko

Abstract

In the times of open borders, when Poland is a member of the European Union and the Schengen Area, the movement of people not only within the country but mainly between countries has become something natural and even necessary for normal functioning. A significant part of passenger as well as cargo traffic is carried out by air, using the numerous communication airports operating in Poland.

The mass movement of people results in the occurrence of many threats and the need to ensure security in various levels and dimensions. At the beginning of this study, a thesis should be made that uniformed services are primarily responsible for security, peace and order at airports. The subject of consideration in this study is the legal basis and activities of such services as the Border Guard, the Police, the Customs and Fiscal Service, the airport security service and the airport rescue and firefighting service. Their purpose is to ensure security, calm and public order at airports and the adjacent area.

The paper is an overview, and the considerations contained are based mainly on normative material. According to the Author, there is a lack of comprehensive studies on the role of uniformed services in the formation of security at airports, and therefore it is worth noting the most important aspects related to this issue.

Keywords: law, administration, uniformed services, security, airport

Wstęp

Ważną rolę w transporcie lotniczym zarówno osobowym, jak i towarowym spełniają lotniska usytuowane we wszystkich regionach Polski. Według definicji prawnej lotniskiem jest wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk¹.

¹ Art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze*, Dz. U. poz. 1235 z późn. zm. [u.p.l.].

Funkcjonują one z różną intensywnością uzależnioną od potrzeb transportowych, a także posiadanej infrastruktury. Do infrastruktury lotniskowej oprócz samego zaplecza lotniskowego, budynków i sprzętu zaliczyć należy także personel, który odpowiada za liczne cykle procesu transportu osób i towaru².

Rolą wielu podmiotów działających na lotniskach jest obowiązek zapewnienia najważniejszych dla człowieka wartości, takich jak bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia, czy też pożądaných stanów, do których zalicza się spokój i porządek publiczny. Do zapewnienia tych wartości powołane zostały formacje mundurowe, które odpowiadają za różne rodzaje bezpieczeństwa. Formacje te w głównej mierze zaliczane są do administracji rządowej, ale także pojawiają się podmioty, które są po części efektem prywatyzacji zadań publicznych w zakresie bezpieczeństwa.

Nie sposób jest w krótkim opracowaniu skoncentrować się na wszystkich, którzy dbają o bezpieczeństwo na lotniskach i w portach lotniczych³, dlatego słusznym założeniem wydaje się analiza podmiotów, które zbiorczo określane są jako formacje mundurowe. Stawiając tezę, że za bezpieczeństwo, spokój i porządek publiczny odpowiadają w głównej mierze formacje mundurowe należy dokonać badań odnoszących się do tych najważniejszych. Analizom poddane zostały: Straż Graniczna, Policja, Służba Celno-Skarbowa, służba ochrony lotniska oraz lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza.

W badaniach wykorzystano metodę prawną-dogmatyczną, która zakłada poznanie treści i struktury, a w tym przypadku głównie aktów prawnych. Zbadanie prawodawstwa pozwoliło na przybliżenie podstaw ustrojowych, materialnych oraz formalnych funkcjonowania wskazanych służb i straży. Dzięki temu możliwe stało się określenie organizacji, a także zakresu zadań oraz chronionych wartości przez analizowane podmioty.

Jak wskazano powyżej jednym z celów działalności tych formacji mundurowych jest zapewnienie bezpieczeństwa lotnisk oraz osób na nich

² Zgodnie z art. 2 pkt 23 u.p.l., scentralizowaną infrastrukturę stanowią służące do wykonywania usług obsługi naziemnej elementy infrastruktury w porcie lotniczym, których złożoność, koszt lub wpływ na środowisko nie pozwala na podział lub powielenie.

³ Zgodnie z art. 2 pkt 17 u.p.l., portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych.

przebywających. Sama analiza uwarunkowań prawnych ich działalności powinna zostać poprzedzona krótką charakterystyką tego, co jest bardzo istotne z perspektywy prowadzonych rozważań, a mianowicie bezpieczeństwa.

1. Bezpieczeństwo i jego rodzaje

Bezpieczeństwo jako pojęcie nie jest jednorodnym terminem prawnym, gdyż występuje w wielu aktach normatywnych w różnych ujęciach i kontekstach. Etymologii tego terminu należy doszukiwać się w języku łacińskim i odniesieniu do słowa *securitas*, które w dosłownym tłumaczeniu oznacza bezpieczeństwo. Z uwagi na brak legalnej definicji bezpieczeństwa analizę tego pojęcia należy oprzeć na licznych poglądach literatury zaliczanych do wielu dyscyplin naukowych.

W badaniach naukowych określane jest jako stan pozytywny, którego charakterystycznymi elementami są poczucie pewności i brak zagrożenia [Pieprzny 2014, 9]. Jak wskazuje cytowany autor, brak zagrożenia to zjawisko obiektywne, a poczucie pewności ma charakter wyłącznie subiektywny, uzależniony od stanów emocjonalnych danej osoby. Samo zaś postrzeganie stanu bezpieczeństwa ma wymiar obiektywny i subiektywny. Jest ono traktowane jako jedna z podstawowych potrzeb i wartości danego podmiotu, a tym samym jeden z jego podstawowych celów [Cieślarczyk 2011, 17]. Poziomu bezpieczeństwa nie da się zmierzyć, można go postrzegać z perspektywy danych statystycznych odnoszących się do występujących zagrożeń, ale istotne w tym względzie są odczucia jednostki, grup społecznych czy nawet narodu.

Najczęściej bezpieczeństwo ujmowane jest jako stan czy proces, w którym instytucje i mieszkańcy określonego terytorium mają zapewnioną ochronę przed zagrożeniami wynikającymi z działania innych osób, zjawisk przyrody czy awarii technicznych [Falecki 2018, 67]. Bezpieczeństwo przedstawiane jest jako proces, w którym stan bezpieczeństwa i jego organizacja podlegają dynamicznym zmianom stosownie do naturalnych zmian uwarunkowań bezpieczeństwa [Nowakowski i Rajchel 2014, 26]. Z tej perspektywy należy stwierdzić, że nigdy nie jest ono czymś stałym, gdyż zmieniające się zagrożenia powodują konieczność ciągłej jego ochrony.

Bezpieczeństwo jako stan pozytywny jest wartością, która nie występuje samodzielnie, lecz zawsze w powiązaniu z określonym podmiotem lub

przedmiotem ochrony [Jaworski, Pietrzekiewicz, i Żygadło 2020, 20]. Jako dobro chronione stanowi określoną wartość, do ochrony której prawodawca zobowiązany jest stworzyć wiele gwarancji prawnych [Pieprzny 2015, 19-20]. Gwarancje te przyjmują postać instytucjonalnych oraz materialnych. Na uwagę w pierwszej kolejności zasługują normy prawne mające swoje miejsce w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., które wskazują na liczną rodzajowość bezpieczeństwa. W ustawie zasadniczej pojawia się bezpieczeństwo w sensie ogólnym, bezpieczeństwo obywateli, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo ekologiczne, bezpieczeństwo zewnętrzne i wewnętrzne⁴. W przepisach ustawy *Kodeks karny*⁵ aż kilkanaście razy użyto tego pojęcia, z wyróżnieniem bezpieczeństwa państwa, wewnętrznego, zewnętrznego, czy bezpieczeństwa pracy.

Omawiając bezpieczeństwo należy spojrzeć na tę wartość z perspektywy jego rodzajowości, która powiązana jest z przyjętymi kryteriami klasyfikacyjnymi oraz występującymi dookreśleniami. Rodzajowość bezpieczeństwa jest szczególnie uwydatniona w normach zaliczanych do dyscypliny prawo administracyjne. Licznie w przepisach prawa i literaturze występują takie pojęcia jak: bezpieczeństwo zewnętrzne, bezpieczeństwo wewnętrzne, bezpieczeństwo państwa, bezpieczeństwo obywateli, bezpieczeństwo ludzi, bezpieczeństwo powszechne, bezpieczeństwo publiczne, bezpieczeństwo ekologiczne, bezpieczeństwo imprez masowych, bezpieczeństwo morskie, bezpieczeństwo eksploatacji statków powietrznych, czy bezpieczeństwo w górach.

Przyjmując wymienione wyżej przykładowe rodzaje bezpieczeństwa, można dokonać jego dalszej klasyfikacji według kryterium podmiotowego (np. bezpieczeństwo ludzi) i przedmiotowego (np. bezpieczeństwo informacji) [Pieprzny 2015, 21-22]. W niektórych przypadkach bezpieczeństwo będzie miało charakter podmiotowo-przedmiotowy (np. bezpieczeństwo w dziedzinie kultury fizycznej) [Tenże 2014, 12]. Bezpieczeństwo lotniska można w tym układzie zakwalifikować do kategorii podmiotowo-przedmiotowej, gdyż odnosi się ono zarówno do ludzi, jak i do obiektów oraz całej infrastruktury.

⁴ Art. 26 ust. 1, art. 5, art. 45 ust. 2, art. 74 ust. 1, art. 126 ust. 2, art. 146 ust. 4 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.

⁵ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks karny*, Dz. U. z 2022 r. poz. 1138 z późn. zm.

Celem nadrzędnym wszystkich działań administracji jest ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego [Nowakowski i Rajchel 2014, 42]. Zwalczanie wszelkiego rodzaju zagrożeń oraz ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego to przede wszystkim domena służb, inspekcji i straży, które z kolei utożsamiane są z administracją rządową [Jaworski 2019, 36-37]. Ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego na lotniskach to jedno z elementarnych zadań, które jest realizowane przez podmioty administracji rządowej oraz formacje sektora prywatnego.

Skoro bezpieczeństwo, a także spokój ładu i porządek publiczny to wartości i stany pożądane przez człowieka, oczekuje on także ich zapewnienia w trakcie podróży lotniczych. Szereg wyspecjalizowanych podmiotów ma za zadanie zapewnić taki stan, w którym nie występują żadne zagrożenia. Z tego powodu dalsze rozważania należy skoncentrować właśnie na podstawowych formacjach mundurowych funkcjonujących na lotniskach w Polsce.

2. Formacje odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa na lotniskach

W portach lotniczych działają zespoły ochrony lotniska, w skład których wchodzi m.in. po jednym przedstawicielu: 1) służby ochrony lotniska; 2) Policji; 3) Straży Granicznej, w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne; 4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego; 5) Służby Celno-Skarbowej; 6) komitetu skupiającego przewoźników lotniczych⁶. KPOLC w § 4 zakłada, że do zadań zespołu należy w szczególności: 1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony portu lotniczego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym; 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska; 3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym; 4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących mechanizmów funkcjonowania terminali;

⁶ Szerzej, § 3 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz. U. z 2023 r. poz. 774 [dalej: KPOLC].

5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw i kontroli pasażerów, bagażu, ładunków oraz środków kontroli w zakresie ochrony; 6) dokonanie oceny stanu współpracy między funkcjonującymi na danym lotnisku przewoźnikami, innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą, służbami ochrony oraz Służbą Celno-Skarbową a zarządzającym lotniskiem w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego.

Analizując liczne przepisy szeroko rozumianego prawa lotniczego można doszukać się odniesień do wielu obowiązków nakładanych na administrację lotniczą. Do tej administracji należy zaliczyć ministra właściwego do spraw transportu oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także inne podmioty świadczące administrację. Korzystają oni z uprawnień o charakterze władczym do kształtowania określonych stanów prawnych i faktycznych, a co się z tym wiąże ta administracja może stosować rozliczny katalog form działania. Działalność w formach władczych w celu zapewnienia i ochrony bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia to nic innego jak policja administracyjna.

Podmioty policji administracyjnej w przypadku działalności na lotniskach i terenach przyległych, to w głównej mierze formacje mundurowe odpowiadające za określony rodzaj bezpieczeństwa. W prowadzonych badaniach analizie poddano wspomniane już wcześniej: Straż Graniczną, Policję, Służbę Celno-Skarbową, służbę ochrony lotniska oraz lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą.

2.1. Straż Graniczna

Straż Graniczna jest formacją mundurową, zmilitaryzowaną, która bardzo często w poglądach literatury określana jest jako policja graniczna. Status prawny, organizacja oraz zadania i obowiązki, a także uprawnienia funkcjonariuszy kształtowane są na mocy ustawy z dnia 12 października 1990 r. *o Straży Granicznej*⁷. Zgodnie z definicją ustawową zawartą w art. 1 ust. 1 cytowanego przepisu „Straż Graniczna jest jednolitą, umundurowaną i uzbrojoną formacją przeznaczoną do ochrony granicy państwowej, kontroli ruchu granicznego oraz zapobiegania i przeciwdziałania nielegalnej migracji”.

⁷ Dz. U. z 2022 r. poz. 1061 z późn. zm. [dalej: u.s.g.].

Formacja ta funkcjonuje w strukturach administracji rządowej w ramach działu administracji rządowej określanym jako sprawy wewnętrzne. Dział sprawy wewnętrzne obejmuje m.in. sprawy ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także ochrony granicy Państwa, kontroli ruchu granicznego i cudzoziemców oraz koordynacji działań związanych z polityką migracyjną państwa⁸. Takie usytuowanie powoduje, że podlega ona nadzorowi ministra właściwego ds. wewnętrznych, który nadzoruje również działalność Policji.

Przypisanie jej do administracji rządowej powoduje, że głównym założeniem organizacji tej straży jest zasada centralizacji wraz z mocnymi więziami hierarchicznymi. Centralizacja ma gwarantować administracji rządowej takie wartości działania, które są nie do osiągnięcia w organizacjach zdecentralizowanych: szybkość postępowania, zdyscyplinowanie w zakresie realizacji określonego i konkretnego zadania, jednolitość decyzji, która może być podbudowana elementem dyskusji i pomocy ze strony podmiotów niższego stopnia, kompetencje administracji rządowej w najważniejszych sprawach państwa i społeczeństwa, skuteczność decyzji podejmowanych w obrębie układu scentralizowanego [Żywicka 2019, 681].

Organem centralnym jest Komendant Główny Straży Granicznej, który jest przełożonym wszystkich strażników. Komendant Główny Straży Granicznej wykonuje przewidziane dla niego zadania przy pomocy podległego mu urzędu – Komendy Głównej Straży Granicznej, sprawując przy tym w stosunku do zatrudnionych w tej komendzie pracowników, którzy nie są funkcjonariuszami Straży Granicznej, funkcję dyrektora generalnego urzędu przewidziane w ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. *o służbie cywilnej*⁹ [Pakuła 2010, 245]. W terenie funkcjonują zaś komendanci oddziałów, placówek i dywizjonów Straży Granicznych, jako organy rządowej administracji niezespolonej.

Przepisy prawa przewidują liczne zadania przynależne dla tej formacji mundurowej, również te związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na lotniskach. W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na te wynikające z ustawy o Straży Granicznej. Z uwagi na ich liczebność należy wskazać

⁸ Szerzej, art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. *o działach administracji rządowej*, Dz. U. z 2022 r. poz. 2512.

⁹ Dz. U. z 2022 r. poz. 1691.

zadania, które bezpośrednio powiązane są z przedmiotem rozważań. Do zadań Straży Granicznej należy m.in.: 1) ochrona granicy państwowej na lądzie i morzu; 2) organizowanie i dokonywanie kontroli ruchu granicznego; 3) zapobieganie i przeciwdziałanie nielegalnej migracji; 4) wydawanie zezwoleń na przekraczanie granicy państwowej, w tym wiz; 5) rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców, w zakresie właściwości Straży Granicznej; 6) przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa: a) w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej, b) w zasięgu terytorialnym drogowego, kolejowego, morskiego i rzecznoego przejścia granicznego, c) w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego; 7) zapewnienie bezpieczeństwa na pokładzie statków powietrznych wykonujących przewóz lotniczy pasażerów; 8) ochrona granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przez prowadzenie obserwacji statków powietrznych i obiektów latających, przelatujących przez granicę państwową na małych wysokościach, oraz informowanie o tych przelotach właściwych jednostek Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej; 9) zapobieganie transportowaniu, bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów, przez granicę państwową odpadów, szkodliwych substancji chemicznych oraz materiałów jądrowych i promieniotwórczych, a także zanieczyszczaniu wód granicznych; 10) zapobieganie przemieszczaniu, bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów, przez granicę państwową środków odurzających i substancji psychotropowych oraz broni, amunicji, materiałów wybuchowych i prekursorów materiałów wybuchowych podlegających ograniczeniom¹⁰.

Wśród wielu zadań są również te związane z kontrolą bezpieczeństwa, a które wynikają z rozporządzenia nr 300/2008/WE¹¹. W myśl art. 186b ust. 3 u.p.l., Straż Graniczna w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań polegających na: 1) obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa; 2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie

¹⁰ Szerzej, art. 1 ust. 2 u.s.g.

¹¹ Dz. Urz. UE z 2008 r. nr L 97.

do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska; 3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska; 4) niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach; 5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa; 6) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.

W wyniku dokonanych analiz należy dojść do wniosku, że zadania Straży Granicznej dotyczące kształtowania bezpieczeństwa na polskich lotniskach mają podłoże w przepisach rangi ustawowej, do których w głównej mierze należy u.s.g. i u.p.l. Normy prawne w nich zawarte obligują tę formację mundurową do działań podejmowanych w różnych formach, których efektem finalnym ma być pożądaný stan bezpieczeństwa, spokoju i porządku publicznego na lotniskach. Podejmuje ona czynności kontrolne, operacyjno-rozpoznawcze, dochodzeniowo-śledcze, a także w pewnym sensie prewencyjne. Zauważalna jest także funkcja uzupełniająca polegająca na dopełnianiu działalności innych podmiotów administracji bezpieczeństwa lotniska. Straż Graniczna realizując zadania przy współdziałaniu z innymi podmiotami staje się jednym z filarów administracji zapewniającej bezpieczeństwo na lotnisku oraz w terenie przyległym.

2.2. Policja

Policja jest kolejną formacją mundurową mającą wpływ na poziom bezpieczeństwa nie tylko na lotniskach ale także w terenie. Wprawdzie przepisy prawa lotniczego nie przewidują specjalnych zadań dla Policji w zakresie kształtowania bezpieczeństwa na lotniskach, jednak z norm ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o *Policji*¹² wynika, że służba ta ma wręcz kompetencje ogólne do kształtowania tej wartości. Z art. 1 ust. 1 u.p. wynika, że Policja jest umundurowaną i uzbrojoną formacją służącą społeczeństwu i przeznaczoną do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego.

¹² Dz. U. z 2023 r. poz. 171 z późn. zm. [dalej: u.p.].

Policja jako formacja jest zorganizowana w oparciu o zasadę centralizacji oraz dekoncentracji rzeczowej i miejscowej z silnymi powiązaniem o charakterze hierarchicznym, co jest również widoczne w przypadku Straży Granicznej. Policja składa się z następujących rodzajów służb: kryminalnej, śledczej, spraw wewnętrznych, prewencyjnej, kontrterrorystycznej, zwalczania cyberprzestępczości oraz wspomagającej (art. 4 ust. 1 u.p.).

Podobnie jak Straż Graniczna jest ona nadzorowana przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych i co się z tym wiąże funkcjonuje w ramach działu administracji rządowej sprawy wewnętrzne. Organizacja Policji oparta jest w zasadzie na podziale terytorialnym państwa [Letkiewicz i Szankin 2013, 223]. Na uwagę zasługuje jednak fakt, że najważniejszą rolę w jej organizacji odgrywają organy Policji usytuowane na wszystkich stopniach organizacji państwa.

Na czele Policji stoi Komendant Główny, który jest centralnym organem administracji rządowej i przełożonym wszystkich policjantów. Jest to organ właściwy w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego. Komendant Główny Policji jest organem podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.

Komendant Główny Policji, korzystając ze swoich uprawnień, przekazał do realizacji zadania na niższe szczeble, przywiązując je co do zasady do organów właściwych zgodnie z podziałem administracyjnym kraju (z wyjątkiem komendantów komisariatów Policji) [Jaworski 2016, 66]. Do organów terenowych Policji zalicza się: komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji, komendanta powiatowego (miejskiego, rejonowego) Policji oraz komendanta komisariatu (specjalistycznego) Policji. Wskazane organy administracji rządowej realizują zadania przy pomocy komend i komisariatów Policji.

U.p. wskazuje na najważniejsze podstawowe cele i zadania, które zostały przypisane do tej służby. Zgodnie z art. 1 ust. 2 u.p. do podstawowych zadań Policji należą m.in.: 1) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia przed bezprawnymi zamachami naruszającymi te dobra; 2) ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania; 3) wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie

ich sprawców; 4) nadzór nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi w zakresie określonym w odrębnych przepisach; 5) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych i administracyjnych związanych z działalnością publiczną lub obowiązujących w miejscach publicznych.

Wśród wymienionych zadań są te, które Policja ma obowiązek realizować również na lotniskach oraz w terenie przyległym. Ochrona życia i zdrowia ludzi czy zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego to podstawowe cele i powinność, które są realizowane przez funkcjonariuszy służb policyjnych. Policja wykonując te zadania w głównej mierze wykorzystuje na lotniskach służbę patrolowo-interwencyjną. Przepisy prawa dają także możliwość tworzenia tzw. jednostek specjalistycznych, również komisariatów lotniczych Policji. Wprawdzie przejęcie głównego ciężaru obsługi pasażerów na lotniskach przez inne podmioty spowodowało ograniczenie liczby tych jednostek specjalistycznych, ale jak widać na przykładzie portu lotniczego Warszawa-Okęcie funkcjonowanie takich jednostek przynosi korzyści w zakresie bezpieczeństwa.

Uznać należy, że komendanci poszczególnych jednostek organizacyjnych Policji mają swobodę w zakresie kształtowania struktur. Nadrzędnym jednak celem jest taka organizacja, która pozwala optymalnie wykorzystywać siły i środki do realizacji przypisanych celów. Policja powinna być obecna wszędzie, gdzie pojawiają się zagrożenia bezpieczeństwa i je niwelować, i właśnie tak się dzieje w przypadku lotnisk.

2.3. Służba Celno-Skarbowa

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o *Krajowej Administracji Skarbowej*¹³ w jej strukturach funkcjonuje Służba Celno-Skarbowa. Jest to wyodrębniona w ramach Krajowej Administracji Skarbowej jednolita i umundurowana formacja, której zadania realizują zatrudnieni w niej funkcjonariusze. W odróżnieniu od pozostałych pracowników Krajowej Administracji Skarbowej posiadają oni stopnie służbowe oraz wykonują zadania specjalistyczne i charakterystyczne dla służb zmilitaryzowanych. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej zatrudniani są

¹³ Dz. U. z 2023 r. poz. 615 z późn. zm. [dalej: u.k.a.s.].

w jednostkach organizacyjnych tej administracji na stanowiskach wskazanych w przepisach wykonawczych do ustawy.

Organami Krajowej Administracji Skarbowej są: 1) minister właściwy do spraw finansów publicznych; 2) Szef Krajowej Administracji Skarbowej; 3) dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej; 4) dyrektor izby administracji skarbowej; 5) naczelnik urzędu skarbowego; 6) naczelnik urzędu celno-skarbowego (art. 11 ust. 1 u.k.a.s.). Na organach spoczywa ciężar realizacji wszystkich zadań przewidzianych dla Krajowej Administracji Skarbowej oraz wchodzącej w jej skład Służby Celno-Skarbowej.

Z uwagi na rozległość analizowanej problematyki zwrócić należy uwagę chociażby na zadania, które zostały przypisane do naczelnika urzędu celno-skarbowego, w gestii którego leży: 1) wykonywanie kontroli celno-skarbowej z wyłączeniem kontroli, o której mowa w dziale IIB *Ordynacji podatkowej* oraz art. 54 ust. 2 pkt 9; 2) ustalanie i określanie podatków, opłat i niepodatkowych należności budżetowych oraz innych należności na podstawie odrębnych przepisów; 3) rozstrzyganie w drugiej instancji w sprawach, o których mowa w art. 83 ust. 1; 4) prowadzenie urzędowego sprawdzenia; 5) obejmowanie towarów procedurami celnymi oraz wykonywanie innych czynności przewidzianych przepisami prawa celnego; 6) wymiar należności celnych i podatkowych oraz innych opłat, związanych z przywozem i wywozem towarów; 7) prowadzenie w pierwszej instancji postępowań w sprawach celnych przewidzianych przepisami prawa celnego oraz w sprawach podatkowych związanych z przywozem lub wywozem towarów; 8) rozpoznawanie, wykrywanie i zwalczanie przestępstw skarbowych i wykroczeń skarbowych, zapobieganie tym przestępstwom i wykroczeniom oraz ściganie ich sprawców, w zakresie określonym w *Kodeksie karnym skarbowym*; 9) rozpoznawanie, wykrywanie i zwalczanie przestępstw określonych w ustawie z dnia 29 września 1994 r. *o rachunkowości*, zapobieganie tym przestępstwom oraz ściganie ich sprawców¹⁴.

Do form działania podejmowanych przez Krajową Administrację Skarbową oraz funkcjonariuszy tej służby zaliczyć należy: kontrolę celno-skarbową, audyt, czynności audytowe oraz urzędowe sprawdzenie. Organy Krajowej Administracji Skarbowej oraz funkcjonariusze Służby

¹⁴ Szerzej, art. 33 ust. 1 u.k.a.s.

Celno-Skarbowej posiadają szczególne uprawnienia takie jak prowadzenie czynności operacyjno-rozpoznawczych, w tym umożliwiających uzyskiwanie informacji oraz utrwalanie śladów i dowodów w sposób niejawni [Jaworski 2019, 258].

Na podstawie przeprowadzonych analiz należy stwierdzić, że Służba Celno-Skarbowa podejmując swoje czynności na lotniskach wykonuje zadania przewidziane dla Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie przewidzianym dla tej służby. W porównaniu do powyżej omówionych formacji, jej zadania koncentrują się w głównej mierze na zapewnieniu bezpieczeństwa finansowego państwa oraz Wspólnoty Europejskiej. W jej gestii leży także rozpoznawanie, wykrywanie, zapobieganie i zwalczanie przestępstw i wykroczeń związanych z naruszeniem przepisów dotyczących wprowadzania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyprowadzania z jej terytorium towarów objętych ograniczeniami lub zakazami obrotu ze względu na bezpieczeństwo i porządek publiczny lub bezpieczeństwo międzynarodowe, w szczególności takich jak odpady, substancje i preparaty chemiczne, materiały jądrowe i promieniotwórcze, środki odurzające i substancje psychotropowe, broń, amunicja, materiały wybuchowe oraz towary i technologie o znaczeniu strategicznym¹⁵.

Z powyższego wynika, że charakter realizowanych zadań ma związek z zapewnieniem stanu bezpieczeństwa w szerokim tego słowa znaczeniu. Z pewnością w mniejszym stopniu zauważalne są działania bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo na lotnisku. Jednak dostrzec można pewne powiązania w zapobieganiu popełniania wymienionych przestępstw i wykroczeń oraz przedmiotowego bezpieczeństwa lotniska.

2.4. Służba ochrony lotniska

Niezależnie ważnym podmiotem zapewniającym bezpieczeństwo na lotnisku jest służba ochrony lotniska. Zgodnie z art. 2 pkt 21 u.p.l., „Służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem”. Wewnętrzne

¹⁵ <https://www.gov.pl/web/mswia/sluzba-celno-skarbowa> [dostęp: 27.06.2023].

służby ochrony to uzbrojone i umundurowane zespoły pracowników przedsiębiorców lub jednostek organizacyjnych, powołane do ich ochrony. Z kolei specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne to wewnętrzne służby ochrony oraz przedsiębiorcy, którzy uzyskali koncesje na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, posiadających broń na podstawie świadectwa broni, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 maja 1999 r. *o broni i amunicji*¹⁶.

Jeżeli jest to podmiot gospodarczy realizujący usługi dla portu lotniczego to musi mieć koncesję (określa zakres oraz formę prowadzonych usług), natomiast jeżeli jest to wewnętrzna służba ochrony powołana przez kierownika jednostki organizacyjnej (portu lotniczego) to musi posiadać tylko zezwolenie Komendanta Wojewódzkiego Policji [Maciejowski 2014, 23]. W większości przypadków formacje te przyjmują postać wewnętrznych służb ochrony, stąd nazwa straż ochrony lotniska. Formacja tak nazwana odpowiada za bezpieczeństwo na terenie lotniska, a jej podstawowe obowiązki to kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu, podejmowanie interwencji w przypadku zagrożeń w porcie lotniczym, a także uczestnictwo w akcjach ratunkowych.

Art. 5 ust. 1 u.o.o.m. wskazuje, że obszary, obiekty, urządzenia i transporty ważne dla obronności, interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne. W zakresie ochrony interesu gospodarczego państwa w szczególności obowiązkowej ochronie podlegają m.in. porty morskie i lotnicze. Z tego powodu obowiązkiem stało się tworzenie formacji zaliczanych do podmiotów komercyjnych zajmujących się ochroną tych miejsc. Wewnętrzne służby ochrony w szczególności: 1) zapewniają ochronę mienia w granicach chronionych obszarów i obiektów; 2) zapewniają ochronę ważnych urządzeń jednostki, znajdujących się poza granicami chronionych obszarów i obiektów; 3) konwojują mienie jednostki; 4) wykonują inne zadania wynikające z planu ochrony jednostki (art. 8 ust. 1 u.o.o.m.). Specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne realizują zadania z zakresu ochrony obszarów, obiektów i urządzeń np. poprzez

¹⁶ Art. 2 pkt 7 i 8 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. *o ochronie osób i mienia*, Dz. U. z 2021 r. poz. 1995 [dalej: u.o.o.m.].

przekazywanie Policji, Żandarmerii Wojskowej lub wojskowym organom porządkowym osób ujętych podczas wykonywania tych zadań, czy współpracę z wewnętrzną służbą ochrony.

W myśl art. 186 u.p.l. ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa oraz bezpieczeństwu osób i mienia w związku z jego działalnością podlega odrębnym ustawom, umowom i przepisom międzynarodowym oraz szczególnym przepisom u.p.l. Za realizację zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa na lotnisku, odpowiada zarządzający lotniskiem w stosunku do: osób innych niż pasażerowie oraz przenoszonych przez nie przedmiotów, pasażerów i bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego, ładunków przewożonych drogą lotniczą i poczty, poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia portu lotniczego przed uzyskaniem zezwolenia na dostęp do strefy zastrzeżonej. W imieniu zarządzającego lotniskiem całość tych zadań wykonuje służba ochrony lotniska.

Służba ochrony lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie: 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska; 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem; 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej: a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu, b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji, d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny; 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE; 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 u.o.o.m. (art. 186b ust. 5 u.p.l.). Istotnym założeniem pracy tej formacji jest konieczność współdziałania z innymi służbami i organami, a w sytuacji wystąpienia zdarzeń wykraczających poza jej kompetencje przejęcie ich przez Policję lub Staż Graniczną.

Służba ochrony lotniska dzieli się na ochronę fizyczną, screening (kontrola bezpieczeństwa bagażu), a także monitoring (zabezpieczenie techniczne) [Maciejowski 2014, 25]. Zauważalny jest w przypadku tej służby szeroki zakres obowiązków, które sprowadzają się do zapewnienia bezpieczeństwa na lotniskach. Pomimo, że nie jest to formacja administracji

rządowej, w tym przypadku spoczywa na niej główny ciężar działalności mającej za cel zapewnienie warunków bezpieczeństwa pasażerów na lotniskach oraz zażegnania wszystkich zagrożeń.

2.5. Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza

Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza jest rodzajem zakładowej straży pożarnej działającej na terenie portów lotniczych w Polsce. Teren działania tej formacji jest zgodny z rejonem operacyjnym lotniska oraz obszarem znajdującym się wokół niego, który jest uzależniony od kategorii lotniska. Dla przykładu na lotniskach certyfikowanych obszar działania to teren wokół niego o promieniu nie przekraczającym 8 kilometrów. Lotniskowa Straż Pożarna stanowi część struktury organizacyjnej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

Zarządzający lotniskiem jest obowiązany zapewnić ochronę przeciwpożarową lotniska, w tym znajdujących się na jego terenie obiektów budowlanych oraz zorganizować i zapewnić funkcjonowanie służby ratowniczo-gaśniczej wyposażonej w sprzęt specjalistyczny – w przypadku lotniska użytku publicznego (art. 84 ust. 1 pkt 1 i 3 u.p.l.). Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza jest jednostką ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. *o ochronie przeciwpożarowej*¹⁷.

Zgodnie z art. 1 u.p.poż., ochrona przeciwpożarowa polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem poprzez: 1) zapobieganie powstawaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia; 2) zapewnienie sił i środków do zwalczania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia; 3) prowadzenie działań ratowniczych.

Jednostki ochrony przeciwpożarowej, w tym Lotniskową Straż Pożarną, tworzy się jako jednostki umundurowane i wyposażone w specjalistyczny sprzęt, przeznaczone do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi lub innymi miejscowymi zagrożeniami. Organizację i szczegółowe zasady funkcjonowania Lotniskowej Straży Pożarnej określa zarządzający lotniskiem w porozumieniu i pod nadzorem komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej właściwego ze względu na teren działania.

¹⁷ Dz. U. z 2022 r. poz. 2057 [dalej: u.p.poż.].

Zgodnie z *Podręcznikiem służb portu lotniczego*, „głównym zadaniem personelu ratowniczo-gaśniczego portu lotniczego jest ratowanie życia. Mienie zagrożone w wyniku incydentów i wypadków statków powietrznych w porcie lotniczym lub w jego pobliżu należy chronić w takim zakresie, w jakim będzie to w praktyce możliwe. W tym celu należy ugasić pożar i zapobiec ponownemu zapaleniu. Zdarzają się wypadki lotnicze, którym nie towarzyszy pożar, lub którym towarzyszy pożar dający się szybko ugasić. W takich sytuacjach procedury powinny zapewniać jak najszybszą ewakuację poszkodowanych, którzy przeżyli wypadek”¹⁸.

Do podstawowych zadań lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej zaliczyć należy: 1) udział w akcjach ratowniczo-gaśniczych w rejonie operacyjnym lotniska; 2) prowadzenie akcji ratunkowych, gdy wystąpi wypadek lotniczy lub konieczność ewakuacji pasażerów i załogi statku powietrznego; 3) gaszenie pożarów obiektów i urządzeń portu lotniczego; 4) podjęcie akcji w przypadku wystąpienia zagrożenia statku powietrznego; 5) usuwanie i neutralizacja rozlewisk substancji ropopochodnych (np. paliwa lotniczego); 6) zabezpieczenie przeciwpożarowe w czasie tankowania samolotów; 7) realizacja procedur wynikających z wykonywania operacji lotniczych przy ograniczonej widzialności; 8) zabezpieczenie przeciwpożarowe lotniska i prowadzenie działań profilaktycznych.

Z przeprowadzonych badań wynika, że ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk jest domeną Lotniskowej Straży Pożarnej. Analizowana formacja wkomponowuje się w system podmiotów zapewniających bezpieczeństwo na lotnisku i terenie przyległym. Charakter realizowanych zadań powoduje, że bez lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej nie możliwe stałoby się realizowanie operacji lotniczych.

Podsumowanie

Na wstępie prowadzonych badań postawiono tezę, że za bezpieczeństwo, spokój i porządek publiczny na lotniskach odpowiadają w głównej mierze formacje mundurowe takie jak: Straż Graniczna, Policja, Służba

¹⁸ *Podręcznik służb portu lotniczego. Część 7. Planowanie Działań w Sytuacjach Zagrożenia w Porcie Lotniczym*, Załącznik nr 2 do wytycznych nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2016 r., s. 10, Dz. Urz. ULC z 2016 r. poz. 79.

Celno-Skarbowa, służba ochrony lotniska oraz lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza. Badania celowo zostały skoncentrowane na formacjach mundurowych, gdyż przez pryzmat ich działalności postrzegany jest poziom bezpieczeństwa w różnych jego wymiarach. Jak wynika z analizy zebranego materiału są to główne formacje działające stale na lotniskach.

Dostrzec można oczywiście obszary aktywności innych służb mundurowych chociażby takich jak Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, jednak ich rola wydaje się przyczynkarska. Niewątpliwie z perspektywy funkcjonowania całego systemu odpowiedzialność za całokształt tej działalności ponoszą podmioty rządowej administracji ogólnej, np. minister właściwy ds. transportu, czy podmiot wyspecjalizowany, jakim jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Skupiając się jednak na konkretnych przejawach działalności w zakresie bezpieczeństwa na lotniskach, bez wątpienia, to formacje mundurowe dbają o jego właściwy poziom.

Jak wynika z przepisów prawa, wskazane powyżej podmioty przejęły główny ciężar odpowiedzialności za poziom bezpieczeństwa oraz niwelowanie i zapobieganie mogącym wystąpić na lotniskach zagrożeniom. To one dbają o bezpieczeństwo podróży, obiektów lotniskowych i samego transportu lotniczego. Na podstawie materiału normatywnego, zauważono, że w dwóch grupach przedstawianych podmiotów, tj. służb rządowych i formacji działających w sektorze przedsiębiorstw, to na tych drugich spoczywa większy ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia na lotniskach.

Wszystkie analizowane formacje działają w oparciu o liczne przepisy prawa powszechnie obowiązującego, które kształtują ich organizację i zadania. Faktem jest, że ustawodawca zawarł je w wielu aktach normatywnych, które jednak stanowią pewną całość odnoszącą się do bezpieczeństwa na lotniskach. Idealnym rozwiązaniem byłoby zebranie tych norm w jednym akcie normatywnym, jednak z uwagi na różnorodną problematykę zagadnień, którymi zajmują się te formacje i ich usytuowaniem, jest to bardzo trudne do wykonania. Należy jednak skonstatować, że system prawny oraz układ podmiotów czuwających nad bezpieczeństwem na lotniskach wydaje się być odpowiedni do osiągnięcia zakładanych efektów w postaci bezpieczeństwa na lotniskach.

PIŚMIENNICTWO

- Cieślarczyk, Marian. 2011. „Współczesne rozumienie bezpieczeństwa.” W *Bezpieczeństwo w teorii i badaniach naukowych*, red. Bernard Wiśniewski, 12-18. Szczytno: Wydawnictwo WSPol.
- Falecki, Janusz. 2018. „Bezpieczeństwo.” W *Vademecum bezpieczeństwa*, red. Olga Wasiuta, Rafał Klepka, i Rafał Kopeć, 67-71. Kraków: Wydawnictwo LIBRON – Filip Lohner.
- Jaworski, Bogdan, Adam Pietrzekiewicz, i Andrzej Żygadło. 2020. *Administracja bezpieczeństwa w powiecie*. Toruń: Wydawnictwo „Dom Organizatora”.
- Jaworski, Bogdan. 2016. *Pozycja prawna Komendanta Głównego Policji jako centralnego organu administracji rządowej*. Rzeszów: ZPH Arteks.
- Jaworski, Bogdan. 2019. *Policja administracyjna*. Toruń: Wydawnictwo „Dom Organizatora”.
- Letkiewicz, Arkadiusz, i Tomasz Szankin. 2013. *Organizacja i zarządzanie. Kompetencje menedżerskie w Policji*. Szczytno: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie.
- Maciejowski, Kamil. 2014. „Podmioty, metody oraz przepisy kształtujące bezpieczeństwo w portach lotniczych.” *Security, Economy & Law* 4:22-40.
- Nowakowski, Zbigniew, i Kazimierz Rajchel. 2014. „Istota bezpieczeństwa i porządku publicznego.” W *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego. Organizacja i funkcjonowanie*, red. Kazimierz Rajchel, 26-42. Warszawa: Towarzystwo Naukowe Powszechne S.A.
- Pakuła, Andrzej. 2010. „Pozycja Komendanta Głównego Straży Granicznej w strukturze rządowej administracji publicznej.” W *Służby i formacje mundurowe w systemie bezpieczeństwa wewnętrznego Rzeczypospolitej Polskiej*, red. Elżbieta Ura, i Stanisław Pieprzny, 241-48. Rzeszów: RS Druk.
- Pieprzny, Stanisław. 2014. *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego*. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego.
- Pieprzny, Stanisław. 2015. „Pojęcie bezpieczeństwa.” W *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa*, red. Elżbieta Ura, i Stanisław Pieprzny, 18-20. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego.
- Żywicka, Agnieszka. 2019. „Współczesny wymiar centralizacji administracji publicznej w Polsce na przykładzie zmian w modelu organizacyjnym administracji miar.” W *Decentralizacja i centralizacja administracji publicznej. Współczesny wymiar w teorii i praktyce*, red. Barbara Jaworska-Dębska, Ewa Olejniczak-Szałowska, i Rafał Budzisz, 681. Warszawa–Łódź: Wolters Kluwer, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.