

# Dezinformacja zagrożeniem dla bezpieczeństwa cywilnych portów lotniczych

**Mariusz Urban**

dr, oficer Straży Granicznej, security manager CBRNE, Stowarzyszenie Specjalistów ds. Bezpieczeństwa CBRNE  
<https://orcid.org/0000-0002-4354-3764>

## Wprowadzenie

Bezpieczeństwo od strony pozytywnej jest definiowane jako stan cechujący się brakiem zagrożeń, pewnością oraz spokojem. Bezpieczeństwo państwa związane jest z realizacją funkcji państwa na rzecz zachowania jego terytorium, przetrwania narodu, zachowania suwerennej władzy, ładu wewnętrznego oraz porządku prawnego<sup>1</sup>.

Bezpieczeństwo cywilnych portów lotniczych należy traktować jako element bezpieczeństwa powietrznego, które jest elementem składowym bezpieczeństwa narodowego. Waldemar Kitler wskazał, że jednoznaczne zdefiniowanie poszczególnych rodzajów bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa narodowego, jest trudne, czego powodem jest 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

<sup>1</sup> W. Kitler, *Pojęcie i zakres bezpieczeństwa informacyjnego państwa, ustalenia systemowe i definicyjne*, [w:] *Bezpieczeństwo informacyjne. Aspekty prawn-administracyjne*, red. W. Kitler, J. Taczkowska-Olszewska, Warszawa 2017, s. 22.

danego rodzaju bezpieczeństwa z tego samego typu zagrożeniem; (4) podporządkowanie wszelkich rodzajów bezpieczeństwa wyłącznie jednemu podmiotowi, tj. państwu i jego celom<sup>2</sup>.

Stałe zapewnianie bezpieczeństwa i ochrony cywilnych portów lotniczych wymaga zastosowania kompleksowego zestawu środków organizacyjnych i technicznych, jak również skutecznego wdrożenia form ochrony osobowej, fizycznej i teleinformatycznej. Kluczowe znaczenie ma przy tym nieustanne monitorowanie pojawiających się zagrożeń oraz elastyczne dostosowywanie stosowanych rozwiązań, tak aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa w dynamicznie zmieniającym się środowisku operacyjnym. Sytuacja ta podkreśla konieczność prowadzenia skoordynowanych działań systemowych, obejmujących zarówno identyfikację ryzyka, jak i opracowanie efektywnych metod prewencyjnych.

Zagrożeniami w komunikacji lotniczej są sytuacje mogące negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji, stwarzając ryzyko dla życia, zdrowia oraz mienia. Ich skutkiem mogą być poważne kryzysy prowadzące do dezorganizacji funkcjonowania cywilnego portu lotniczego, a w konsekwencji – do chaosu operacyjnego i logistycznego.

Podstawowym celem podmiotu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo cywilnego portu lotniczego<sup>3</sup> jest ochrona przed tego typu zagrożeniami<sup>4</sup>. Współczesne cywilne porty lotnicze to nie tylko punkty przesiadkowe w globalnej lotniczej sieci transportu, lecz także strategiczne elementy infrastruktury państwowej. Ich sprawne funkcjonowanie zależy nie tylko od zaawansowanych technologii i procedur bezpieczeństwa, ale również od prawidłowego obiegu informacji. Jednym z istotnych i coraz bardziej aktualnych wyzwań w tym obszarze jest zjawisko dezinformacji<sup>5</sup>. W tym kontekście dezinformacja stanowi poważne zagrożenie, które może zakłócić nie tylko codzienne operacje, ale również bezpieczeństwo pasażerów i personelu.

Problemy dezinformacji oraz rozpowszechniania fałszywych lub niesprawdzonych informacji są znane już od czasów starożytnych. Zmanipulowane treści były wykorzystywane jako narzędzie propagandy, mające wpływ na kształtowanie

<sup>2</sup> Idem, *Bezpieczeństwo Narodowe RP. Podstawowe kategorie, uwarunkowania, system*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa 2011, s. 45.

<sup>3</sup> Zarządzający lotniskiem jest podmiotem, który został wpisany do rejestru lotnisk cywilnych. Posiada ustawowe kompetencje do regulacji związanych z zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji lotniska, bezpieczeństwa lotów i porządku na lotnisku, Ustawa z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, Dz.U. z 2002 r., nr 130, poz. 1112 z późn. zm. [dalej: Prawo lotnicze], art. 2, pkt 21.

<sup>4</sup> Zob. A. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w komunikacji lotniczej – technologie w obliczu nowych zagrożeń*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka” 2020, nr 3, s. 17–31.

<sup>5</sup> Dezinformacja – podawanie nieprawdziwych danych, fałszywych faktów, informacji, wprowadzanie kogoś w błąd w sposób świadomy lub nieświadomy, *Dezinformacja*, [hasło w:] *Słownik współczesnego języka polskiego*, t. 1, wyd. Przegląd Reader's Digest, Warszawa 1998, s. 169.

opinii publicznej. Deinformacja może być rozumiana jako celowa manipulacja przekazem, której zamiarem jest wprowadzenie odbiorcy w błąd<sup>6</sup>.

Współcześnie, w dobie masowego dostępu do mediów, informacja stała się nie tylko źródłem wiedzy, ale również skutecznym narzędziem manipulacji, dezinformacji i siania chaosu w społeczeństwie. Deinformacja ma na celu destabilizację, może wpływać destrukcyjnie na infrastrukturę krytyczną państwa, w tym infrastrukturę lotniskową, tj. cywilne porty lotnicze. Zjawisko dezinformacji w portach lotniczych staje się coraz bardziej realnym zagrożeniem, szczególnie w kontekście cyberbezpieczeństwa oraz bezpieczeństwa fizycznego.

Problematyka dezinformacji zyskała na znaczeniu z chwilą rozpoczęcia konfliktu rosyjsko-ukraińskiego. Rosyjska dezinformacja jest obecnie największym zagrożeniem, ale nie jedynym. Konieczna stała się zmiana podejścia do bezpieczeństwa w obszarze ochrony cywilnych portów lotniczych, gdyż terroryzm i wojna hybrydowa to jedne z wielu nietradycyjnych wyzwań dla bezpieczeństwa. Jednym z nich jest informacja w infosferze, która może być wykorzystana w złej wierze jako dezinformacja<sup>7</sup>. Skutki dezinformacji w środowisku lotniskowym mogą być wielopłaszczyznowe. Zakłócenie przepływu informacji prowadzi do chaosu operacyjnego, opóźnień, strat finansowych oraz frustracji wśród pasażerów. W przypadku długotrwałych lub powtarzających się incydentów może dojść do poważnego kryzysu wizerunkowego cywilnego portu lotniczego, a nawet całego sektora lotniczego w danym kraju.

Jeden z pierwszych wielkich strategów i teoretyków sztuki wojennej, Sun Tzu, stwierdził: „[...] najwyższą umiejętnością w sztuce wojennej jest podporządkowanie sobie nieprzyjaciela bez walki”<sup>8</sup>. Słowa te pozostają niezwykle aktualne w kontekście współczesnych zagrożeń bezpieczeństwa, zwłaszcza tych o charakterze niemilitarnym<sup>9</sup>. Współczesna wojna często toczy się poza tradycyjnym polem bitwy, tj. w przestrzeni informacyjnej, cyberprzestrzeni czy poprzez działania mające na celu destabilizację struktur państwowych i społecznych.

W odniesieniu do cywilnych portów lotniczych, które są kluczowymi węzłami infrastruktury krytycznej, „podporządkowanie bez walki” może oznaczać zastosowanie takich narzędzi jak dezinformacja, manipulacja informacją, ataki na systemy teleinformatyczne czy próby zakłócenia funkcjonowania służb odpowiedzialnych za

<sup>6</sup> P. Szastaj, M. Oleksiuk, *Deinformacja związana z wykorzystaniem obiektów jądrowych jako elementu wojny hybrydowej*, [w:] *Bezpieczeństwo europejskie doby integracji i dezintegracji*, red. W. Śmiałek, Grupa Wydawnicza FNCE, Poznań 2024, s. 192.

<sup>7</sup> A. Rożej, *Rola i znaczenie informacji pochodzących ze źródeł otwartych w zwiększaniu podatności na zagrożenia bezpieczeństwa w cyberprzestrzeni, ze szczególnym uwzględnieniem cyberterroryzmu*, „Terroryzm. Studia, analizy, prewencja” 2022, nr 1, s. 169, <https://doi.org/10.4467/27204383TER.22.006.15422>.

<sup>8</sup> Sun Tzu, *Sztuka wojny. Traktat*, tłum. D. Bakalarz, Helion, Gliwice 2004, s. 57.

<sup>9</sup> A. Zaręba, *Deinformacja jako zagrożenie hybrydowe cyberbezpieczeństwa społecznego (social cybersecurity)*, „Cybersecurity and Law” 2025, nr 1 (13), s. 97.

bezpieczeństwo. Tego rodzaju działania mogą prowadzić do dezorganizacji, paniki i utraty zaufania społecznego – bez konieczności użycia przemocy fizycznej. W przypadku celowych działań dezinformacyjnych mamy do czynienia ze złożonym procesem socjotechnicznym. Sprawcy wykorzystują psychologiczne mechanizmy paniki, presji czasu i niepewności, aby osiągnąć określone cele – od wymuszenia reakcji służb ochrony po wpływ na opinię publiczną.

Dlatego tak ważne jest, aby współczesne strategie ochrony cywilnego portu lotniczego obejmowały nie tylko aspekty fizyczne i techniczne, ale także przeciwdziałanie formom wojny psychologicznej i informacyjnej. Należy zakładać, że przekazanie nieprawdziwej informacji będzie najczęściej działaniem celowym, realizowanym z zamiarem uzyskania określonego efektu. Właściwie zaplanowane i przeprowadzone operacje nie tylko dezorientują odbiorców, ale mogą również prowadzić do chaosu decyzyjnego w strukturach odpowiedzialnych za zarządzanie kryzysowe w cywilnym porcie lotniczym. Szczególnie niebezpieczną formą oddziaływania jest tzw. dezinformacja informacją<sup>10</sup>, czyli manipulowanie faktami w sposób wybiórczy, przesadny lub pozbawiony kontekstu, co sprawia, że prawdziwe dane stają się narzędziem dezinformacji. Ten rodzaj działania jest trudny do wykrycia i przeciwdziałania, ponieważ bazuje na autentycznych, choć celowo zniekształconych lub zmanipulowanych treściach.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zagrożenia w postaci dezinformacji jako aktu bezprawnej ingerencji, będącego zagrożeniem dla bezpieczeństwa cywilnych portów lotniczych. W artykule wykorzystano kilka metod badawczych, były to: analiza dokumentów normatywnych, literatury przedmiotu, procedur, a także studium przypadków. W opinii autora niniejszy artykuł ma charakter wprowadzający w złożoną problematykę roli dezinformacji w infosferze, w tym jej możliwego wpływu na destabilizację bezpieczeństwa cywilnego portu lotniczego, zwłaszcza w dobie konfliktu rosyjsko-ukraińskiego.

## Cywilny port lotniczy

Konwencja chicagowska<sup>11</sup> używa pojęcia „port lotniczy” (*airport*) w większości postanowień, ale nie definiuje go. Według polskiej ustawy Prawo Lotnicze portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do celów handlowych. Za właściwe funkcjonowanie portu lotniczego odpowiada m.in. zarządzający lotniskiem. Jednym z podstawowych aktów prawnych regulujących ochronę cywilnych portów

<sup>10</sup> Z. Modrzejewski, *Dezinformacja w służbie walki informacyjnej*, [w:] *Bezpieczeństwo informacyjne w dobie postprawdy*, red. T.W. Grabowski, M. Lakomy, K. Oświecimski, Wydawnictwo Naukowe Akademii Ignatianum, Kraków 2018, s. 92.

<sup>11</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U. z 1959 r., nr 35, poz. 212 z późn. zm.

lotniczych jest art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, na którego podstawie wprowadzono w życie akt wykonawczy w randze rozporządzenia<sup>12</sup>. Cywilne porty lotnicze stanowią element infrastruktury krytycznej. Ze względu na obecność dużych skupisk ludzi, otwarty charakter stref ogólnodostępnych oraz możliwość wywołania silnego efektu psychologicznego w przypadku ataku, spełniają one kluczowe kryteria wyboru celów działań terrorystycznych. Infrastruktura cywilnych portów lotniczych na całym świecie jest nieustannie narażona na akty bezprawnej ingerencji<sup>13</sup>.

Zapewnienie bezpieczeństwa w cywilnych portach lotniczych zależy od bieżącej analizy sytuacji, jak również przewidywanego *opus operandi* (możliwego sposobu działania) potencjalnych sprawców aktów bezprawnych ingerencji. Zgodnie z ustawą Prawo lotnicze aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest każde działanie bezprawne i celowe, które może zagrażać bezpieczeństwu lotnictwa. Ewolucja współczesnych zagrożeń wymusza ciągle dostosowywanie koncepcji ochrony infrastruktury krytycznej, w tym cywilnych portów lotniczych<sup>14</sup>. W celu przeciwdziałania zagrożeniom na ich terenie, konieczne jest wdrożenie skutecznego systemu ochrony, który będzie w stanie nie tylko zapobiegać incydentom, ale także je neutralizować oraz minimalizować ich skutki. Jednym z kluczowych zadań zarządzającego cywilnym portem lotniczym jest skonfigurowanie systemu ochrony w taki sposób, aby zapewnić wymagany poziom zaufania do bezpieczeństwa portu i jego odporności na potencjalne zagrożenia.

Ochronę cywilnych portów lotniczych możemy rozpatrywać w kontekście ochrony infrastruktury krytycznej. Transport lotniczy jest jedną z najszybciej rozwijających się i najważniejszych gałęzi komunikacji w państwie. Przez wzgląd na jego charakter, ważne jest zapewnienie jego bezpieczeństwa. Biorąc powyższe pod uwagę, cywilny port lotniczy został wyszczególniony jako jeden z elementów infrastruktury krytycznej w ustawie z 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym<sup>15</sup>. Ustawa definiuje infrastrukturę krytyczną jako „systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalne obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także

<sup>12</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U. z 2021 r., poz. 17, tekst jedn. Dz.U. z 2023 r., poz. 774.

<sup>13</sup> T. Compa, *Infrastruktura w systemie bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Współczesne porty lotnicze*, red. D. Bogusz, Lotnicza Akademia Wojskowa, Dęblin 2022, s. 11–31.

<sup>14</sup> R. Marzec, *System ochrony cywilnych portów lotniczych w Polsce w świetle zmian ustawy Prawo lotnicze*, [w:] *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, red. A.K. Siadkowski, A. Tomasiak, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa, Poznań 2012, s. 65.

<sup>15</sup> Ustawa z 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. z 2007 r., nr 89, poz. 590 z późn. zm.

instytucji i przedsiębiorców<sup>7</sup>. Infrastruktura krytyczna obejmuje systemy transportowe i komunikacyjne<sup>16</sup>.

Kolejną perspektywą, w opinii autora najistotniejszą, jest ochrona cywilnego portu lotniczego jako infrastruktury obsługi pasażerów oraz operacji lotniczych. W jej skład wchodzi obiekty i urządzenia istotne z punktu zapewnienia bezpieczeństwa lotów oraz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencja chicagowska), noszący tytuł: *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*<sup>17</sup>, zawiera definicje podstawowych pojęć z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego i zobowiązuje państwa członkowskie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization, ICAO) do implementacji regulacji, praktyk i procedur zabezpieczających lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji. W myśl wspomnianego załącznika, celem ochrony lotnictwa cywilnego jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, osób niebędących pasażerami, ładunków, jak również zabezpieczenie niezakłóconego funkcjonowania infrastruktury służącej lotnictwu cywilnemu przed aktami bezprawnej ingerencji<sup>18</sup>.

Determinantami ochrony cywilnych portów lotniczych, tj. zastosowania określonych działań, metod i środków, są akty bezprawnej ingerencji. Pojęcie aktu bezprawnej ingerencji obejmuje katalog czynów celowych, świadomych i bezprawnych godzących w bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Przeciwdziałanie tymże zagrożeniom poprzez zastosowanie nowych metod, form i środków ochrony stanowi wyzwanie dla służb ochrony zajmujących się szeroko rozumianym bezpieczeństwem i ochroną lotnictwa cywilnego.

Akt bezprawnej ingerencji to każde działanie lub próba działania mające na celu spowodowanie zagrożenia dla lotnictwa cywilnego<sup>19</sup>. Katalog takich działań jest jasno określony i zamknięty. Dla zapewnienia bezpieczeństwa opracowano zstandardyzowane normy ochrony, które obejmują m.in. wymagania dotyczące charakterystyki fizycznej, procedur, personelu oraz działań. Ich jednolite stosowanie uznano za konieczne.

Zgodnie z przyjętą definicją, akt bezprawnej ingerencji obejmuje także wszelkie próby narażenia lotniczej komunikacji cywilnej na niebezpieczeństwo. Jednym z przykładów takiego działania jest „przekazanie nieprawdziwej informacji, mające na celu

<sup>16</sup> *Ibidem*, art. 3, pkt 2.

<sup>17</sup> *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wyd. 12, ICAO, załącznik do obwieszczenia nr 3/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2024 r., s 1-1.

<sup>18</sup> S. Kaczyńska, *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego. Zagadnienia wybrane*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2016, s. 6–7.

<sup>19</sup> T. Compa, *Bezpieczeństwo transportu lotniczego w systemie bezpieczeństwa narodowego*, Wydawnictwo Wyższej Oficerskiej Szkoły Sił Powietrznych, Dęblin 2014, s. 88.

narazenie 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”<sup>20</sup>.

Takie działania mogą przybierać różne formy, w tym m.in.:

- rozpowszechnianie fałszywych informacji o rzekomym podłożeniu urządzenia/ładunku wybuchowego na pokładzie statku powietrznego lub cywilnego portu lotniczego,
- publikowanie w mediach społecznościowych zmanipulowanych wiadomości, które mogą prowadzić do masowej paniki lub dezorganizacji pracy portu lotniczego.

Zgodnie z załącznikiem 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, państwa-strony zobowiązane są do podejmowania działań mających na celu zapobieganie wszelkim formom bezprawnej ingerencji w lotnictwo cywilne<sup>21</sup>.

Zarządzający lotniskiem reguluje ład i porządek cywilnych portów lotniczych za pomocą regulaminów porządkowych, na podstawie art. 83a ust. 2 ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r.<sup>22</sup>, gdzie zawarte są regulacje zabraniające przekazywania (nawet w formie żartu) nieprawdziwych informacji mogących powodować zagrożenie dla osób oraz mienia w komunikacji lotniczej lub utrudnienia w przedmiotowym zakresie<sup>23</sup>. Wprowadzanie w błąd co do istnienia zagrożenia dla życia lub zdrowia wielu osób stanowi czyn prawnie zabroniony, podlegający stosownej karze zgodnie z art. 41 kodeksu wykroczeń<sup>24</sup> w związku z art. 210 ust. 1 pkt 7 ustawy Prawo lotnicze.

## Dezinformacja w cywilnych portach lotniczych

Cywilny port lotniczy to obiekt szczególnie wrażliwy na ataki terrorystyczne. Jego wybór jako miejsca ataku nie jest przypadkowy – cechy cywilnego portu lotniczego sprawiają, że jest on w porównaniu do innych obiektów infrastruktury krytycznej bardziej „atrakcyjny”<sup>25</sup>. Infrastruktura cywilnych portów lotniczych na całym świecie

<sup>20</sup> *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego...*, załącznik 17 do Konwencji..., s. 1-1.

<sup>21</sup> *Ibidem*, pkt 2.1.3.

<sup>22</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, Dz.U. z 2012 r., poz. 1023.

<sup>23</sup> Zob. np. § 2 Regulaminu Porządkowego Portu Lotniczego Bydgoszcz z dnia 24 listopada 2012 r.

<sup>24</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz.U. z 1971 r., nr 12, poz. 114, tekst jedn. Dz.U. z 2025 r., poz. 734.

<sup>25</sup> J. Nowak, *Współczesne aspekty funkcjonowania lotnisk*, [w:] *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego*, red. K. Ogonowski, Wydawnictwo Lotniczej Akademii Wojskowej, Dęblin 2022, s. 62.

jest nieustannie narażona na akty bezprawnej ingerencji<sup>26</sup>. Terrorysty, przestępcy, a także osoby z zaburzeniami psychicznymi, nie zawsze muszą fizycznie naruszać system ochrony cywilnego portu lotniczego, aby spowodować realne zagrożenie. Podobny efekt można osiągnąć, wykorzystując cyberprzestrzeń do rozpowszechniania fałszywych informacji, których celem jest zakłócenie funkcjonowania cywilnego portu, wywołanie paniki lub osłabienie zaufania do instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

Dezinformacja w transporcie lotniczym to coraz bardziej dostrzegalne zagrożenie, które może mieć poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa pasażerów, funkcjonowania cywilnych portów lotniczych oraz stabilności całego sektora lotniczego. Jest to proces celowego rozpowszechniania fałszywych lub zmanipulowanych informacji<sup>27</sup>, których celem jest wprowadzenie w błąd opinii publicznej, wywołanie paniki, dezorganizacja pracy służb lub podważenie zaufania do instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Dezinformacja często wykorzystywana jest jako narzędzie w wojnie informacyjnej, prowadzonej zarówno przez aktorów państwowych, jak i niepaństwowych. Przykłady takich działań to m.in. rozpowszechnianie nieprawdziwych informacji o zagrożeniach terrorystycznych na lotniskach, fałszywe doniesienia o awariach systemów kontroli lotów czy zmanipulowane komunikaty dotyczące procedur bezpieczeństwa. Tego rodzaju działania mogą prowadzić do zakłóceń w ruchu lotniczym, masowego odwoływania lotów, utraty zaufania do przewoźników i służb ochrony, a także generować znaczne straty finansowe. Dlatego przeciwdziałanie dezinformacji oraz budowanie odporności informacyjnej sektora lotniczego staje się jednym z kluczowych wyzwań dla instytucji państwowych i branży lotniczej w XXI wieku.

Dezinformacja definiowana jest jako proces celowego błędnego informowania, w którym przekazywana informacja jest nieprawdziwa i brakuje jej rzetelnych oraz prawdziwych treści. W kontekście aktów bezprawnej ingerencji przekazanie nieprawdziwej informacji w celu wywołania zagrożenia (np. fałszywa informacja o bombie) jest dezinformacją, gdyż jest celowa i ma na celu zakłócenie funkcjonowania cywilnego portu lotniczego lub wzbudzenie paniki wśród jego użytkowników. W kontekście ochrony cywilnych portów lotniczych dezinformacja stanowi poważne zagrożenie i może prowadzić do odpowiedzialności karnej jako celowe zakłócenie funkcjonowania systemu ochrony cywilnego portu lotniczego.

<sup>26</sup> A. Glen, *Zagrożenia terrorystyczne infrastruktury krytycznej portu lotniczego*, [w:] *Terroryzm a infrastruktura krytyczna państwa – zewnętrznego kraju Unii Europejskiej*, red. Z. Piątek, A. Letkiewicz, Stowarzyszenie Ruch Wspólnot Obronnych, Szczytno 2010, s. 85.

<sup>27</sup> *Dezinformacja*, [hasło w:] *Wielki słownik poprawnej polszczyzny*, red. A. Markowski, [cyt. za:] K. Chałubińska-Jentkiewicz, *Dezinformacja jako akt agresji w cyberprzestrzeni*, „Cybersecurity and Law” 2021, nr 1 (5), s. 13.

Dezinformacja staje się obecnie równie niebezpieczna jak tradycyjne formy przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji<sup>28</sup>, ponieważ może prowadzić do paraliżu operacyjnego, konieczności ewakuacji, a nawet utraty reputacji cywilnego portu lotniczego.

W dobie powszechnego dostępu do informacji i błyskawicznego przepływu treści w mediach społecznościowych, *fake newsy*<sup>29</sup>, czyli celowo rozpowszechniane fałszywe informacje, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa portów lotniczych. Ich celem może być nie tylko dezinformacja społeczeństwa, ale również destabilizacja funkcjonowania lotniska, wywołanie paniki, a nawet sparaliżowanie operacji lotniczych. Szczególną formą dezinformacyjnego ataku o dużym wpływie operacyjnym są anonimowe informacje o podłożeniu urządzenia lub ładunku wybuchowego, które wypełniają znamiona aktu bezprawnej ingerencji<sup>30</sup>. Nawet jeśli ta informacja jest fałszywa, wymaga uruchomienia procedur kryzysowych, co prowadzi do ewakuacji, wstrzymania operacji lotniczych, podjęcia działań minersko-pirotechnicznych<sup>31</sup> przez służby i zakłóceń w funkcjonowaniu cywilnego portu lotniczego.

W latach 2022–2023 wiele cywilnych portów lotniczych w Europie (m.in. w Niemczech, Francji, Polsce i Czechach) otrzymało fałszywe informacje o zagrożeniu bombowym. Takie działania mogą być celowym testem gotowości służb ochrony lub próbą wywołania efektu domina – od paraliżu operacyjnego cywilnego portu lotniczego po utratę zaufania publicznego. W wielu przypadkach wiadomości zawierały groźby podłożenia urządzeń/ładunków wybuchowych, co skutkowało ewakuacją terminali, zakłóceniem ruchu lotniczego i ogromnymi stratami finansowymi. Najbardziej dotknięta była Francja, gdzie w październiku 2023 r. na dziesięciu lotniskach ogłoszono alarmy po otrzymaniu informacji o podłożeniu ładunków wybuchowych.

---

<sup>28</sup> Akt bezprawnej ingerencji – bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w trakcie lotu, bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym na ziemi, wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach, bezprawne wtargnięcie na pokład statku powietrznego, do portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego, wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni, niebezpiecznego urządzenia lub materiału, przeznaczonych do celów przestępczych, *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego...*, załącznik 17 do Konwencji..., s. 1-1.

<sup>29</sup> Zob. S. Van der Linden, *Fake news. Jak dezinformacja infekuje umysły i jak się na nią uodpornić*, tłum. R. Kot, Rebis, Poznań 2024; M. Żoch, *Fake news jako narzędzie dezinformacji*, „Cywilizacja i Polityka” 2021, nr 19, s. 219–234.

<sup>30</sup> *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego...*, załącznik 17 do Konwencji..., s. 1-1.

<sup>31</sup> Działania minersko-pirotechniczne – rodzaj działań bojowych realizowanych przez policjantów komórki minersko-pirotechnicznej Policji lub zespoły torujące, z wykorzystaniem specjalistycznego wyposażenia, posługujących się taktyką minersko-pirotechniczną, Zarządzenie nr 26 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie metod i form działania pododdziałów kontrterrorystycznych Policji, Dz.Urz.KGP z 18 kwietnia 2019 r., poz. 47.

Pięć lotnisk ewakuowano<sup>32</sup>. Choć alarmy te okazały się nieprawdziwe, ich celem mogło być wywołanie chaosu i przetestowanie procedur reagowania. W Polsce przykładem może być ewakuacja Lotniska Chopina w Warszawie w grudniu 2022 r., która została przeprowadzona na podstawie anonimowej wiadomości mailowej. Choć zagrożenie okazało się nieprawdziwe, skutki były poważne: zakłócenie rozkładu lotów, konieczność zaangażowania służb specjalnych i negatywne skutki wizerunkowe. „Fałszywe alarmy bombowe to próba destabilizacji Polski. Mamy do czynienia z próbami zastraszania społeczeństwa – ocenił ówczesny rzecznik ministra koordynatora służb specjalnych Stanisław Żaryn”<sup>33</sup>.

Przykładem dezinformacji informacją może być sytuacja, w której regularnie publikowane komunikaty NOTAM<sup>34</sup> zostają wykorzystywane do budowania fałszywej narracji o destabilizacji przestrzeni powietrznych wokół cywilnych portów lotniczych. Przykładowo seria komunikatów o zamknięciu określonych stref powietrznych z powodu ćwiczeń wojskowych lub awarii technicznych jest ogólnodostępna i zgodna z rzeczywistością. Jednak rozpowszechnienie tych danych w sposób skumulowany, wyjęty z kontekstu, może posłużyć do sformułowania wniosku, że państwo znajduje się w stanie gotowości wojennej lub przygotowuje się do działań ofensywnych.

Zamieszczenie w mediach społecznościowych lub na blogach np. informacji: „w ciągu ostatnich 48 godzin zamknięto 14 przestrzeni powietrznych w rejonach cywilnych portów lotniczych – to może być zapowiedź konfliktu”, może być przez osoby nieposiadające specjalistycznej wiedzy odebrane jako powód do niepokoju, co w efekcie wywołuje napięcia społeczne.

Po rozpoczęciu pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę w lutym 2022 r. zaobserwowano znaczną intensyfikację kampanii dezinformacyjnych wymierzonych w infrastrukturę krytyczną państw Unii Europejskiej oraz członków NATO. Jednym z celów tych działań stała się Rzeczypospolita Polska – w mediach społecznościowych rozpowszechniano zmanipulowane treści, dotyczące rzekomego przetrzutu wojsk przez cywilny port lotniczy Rzeszów-Jasionka<sup>35</sup>. Dezinformacja

<sup>32</sup> *Na 10 lotniskach ogłoszono alarm bombowy, pięć z nich ewakuowano*, iFrancja, 26.10.2023, <https://www.ifrancja.fr/na-10-lotniskach-ogloszono-alarm-bombowy-piec-z-nich-ewakuowano> [dostęp: 5.05.2025].

<sup>33</sup> *Alarmy bombowe na polskich lotniskach. Stanisław Żaryn komentuje*, Polsat News, 22.04.2022, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2022-04-22/alarmy-bombowe-na-polskich-lotniskach-stanislaw-zaryn-komentuje> [dostęp: 13.05.2025].

<sup>34</sup> NOTAM (Notice to Airmen) – są to wszystkie informacje istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Depesze NOTAM używane są do przekazywania informacji dotyczących uruchomienia, aktualnego stanu lub zmiany: urządzeń radiowych, lotnisk i urządzeń świetlnych, oraz wszelkich zagrożeń dla statków powietrznych, R. Laskowski, *Osiągi, wyważenie i planowanie lotu. Szkolenie samolotowe EASA*, Pileus, Podkowa Leśna 2014, s. 282.

<sup>35</sup> *Disinfo Radar*, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, 12.01.2024, <https://www.gov.pl/web/rcb/disinfo-radar> [dostęp: 13.05.2025].

ta miała na celu wywołanie paniki, pogłębienie napięć społecznych oraz osłabienie zaufania obywateli do instytucji państwowych i struktur sojusznicznych. Działania dezinformacyjne mają na celu ukazanie słabości państwa i wzbudzenie niepokoju wśród obywateli. W odpowiedzi na rosnące zagrożenia, NATO i UE zintensyfikowały współpracę w zakresie przeciwdziałania dezinformacji oraz ochrony infrastruktury krytycznej. Przykładem jest utworzenie wspólnej Grupy Zadaniowej NATO-UE ds. odporności infrastruktury krytycznej, której celem jest identyfikacja kluczowych zagrożeń i opracowanie strategii ich neutralizacji<sup>36</sup>.

## Podsumowanie

W obliczu rosnącego zagrożenia ze strony dezinformacji, cywilne porty lotnicze – jako kluczowe węzły infrastruktury krytycznej – muszą wdrażać skuteczne strategie ochrony informacyjnej. Jednym z podstawowych działań jest monitorowanie przestrzeni informacyjnej i szybkie wykrywanie fałszywych wiadomości. W tym celu coraz częściej wykorzystuje się systemy analizy treści w mediach społecznościowych, które pozwalają na identyfikację podejrzanych narracji i źródeł informacji w czasie rzeczywistym.

Kolejnym istotnym elementem jest współpraca międzyinstytucjonalna – zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym. Organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę cywilnych portów lotniczych powinny dzielić się informacjami oraz koordynować działania w sytuacjach kryzysowych. W tym kontekście niezwykle ważna jest także rola organizacji takich jak ICAO czy ECAC (European Civil Aviation Conference, Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego), które promują jednolite standardy reagowania na zagrożenia informacyjne.

Nie bez znaczenia pozostaje również edukacja i szkolenie personelu lotniskowego, zwłaszcza pracowników odpowiedzialnych za komunikację z pasażerami i mediami. Szkolenia z zakresu rozpoznawania manipulacji, cyberbezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego powinny być standardem w każdym cywilnym porcie lotniczym. Równocześnie warto inwestować w kampanie informacyjne skierowane do pasażerów – uświadamiające, jak rozpoznać fałszywe informacje oraz gdzie szukać wiarygodnych źródeł.

Skuteczne przeciwdziałanie dezinformacji wymaga także transparentnej i szybkiej komunikacji kryzysowej. Cywilne porty lotnicze powinny dysponować sprawdzonymi procedurami reagowania w sytuacjach, gdy fałszywe informacje mogą wywołać panikę lub zakłócenia w funkcjonowaniu lotniska. Otwartość, jasność przekazu oraz

<sup>36</sup> W. Dzięgiel, K. Pawlik, *Zwalczanie dezinformacji związanej z klimatem leży w interesie wszystkich państw członkowskich UE oraz sojuszników NATO*, Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego, 28.04.2025, <https://pulaski.pl/zwalczanie-dezinformacji-zwiazanej-z-klimatem-lezy-w-interesie-wszystkich-panstw-czlonkowskich-ue-oraz-sojusznikow-nato> [dostęp: 13.05.2025].

konsekwentne dementowanie nieprawdziwych informacji to podstawowe zasady, które pozwalają ograniczyć skutki dezinformacji i utrzymać zaufanie społeczne.

## Bibliografia

- Alarmy bombowe na polskich lotniskach. Stanisław Żaryn komentuje*, Polsat News, 22.04.2022, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2022-04-22/alarmy-bombowe-na-polskich-lotniskach-stanislaw-zaryn-komentuje> [dostęp: 13.05.2025].
- Chałubińska-Jentkiewicz K., *Dezinformacja jako akt agresji w cyberprzestrzeni*, „Cybersecurity and Law” 2021, nr 1 (5), s. 9–24.
- Compa T., *Bezpieczeństwo transportu lotniczego w systemie bezpieczeństwa narodowego*, Wydawnictwo Wyższej Oficerskiej Szkoły Sił Powietrznych, Dęblin 2014.
- Compa T., *Infrastruktura w systemie bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Współczesne porty lotnicze*, red. D. Bogusz, Lotnicza Akademia Wojskowa, Dęblin 2022, s. 11–31.
- Disinfo Radar*, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, 12.01.2024, <https://www.gov.pl/web/rcb/disinfo-radar> [dostęp: 13.05.2025].
- Dzięgiel W., Pawlik K., *Zwalczanie dezinformacji związanej z klimatem leży w interesie wszystkich państw członkowskich UE oraz sojuszników NATO*, Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego, 28.04.2025, <https://pulaski.pl/zwalczanie-dezinformacji-zwiazanej-z-klimatem-lezy-w-interesie-wszystkich-panstw-czlonkowskich-ue-oraz-sojusznikow-nato> [dostęp: 13.05.2025].
- Glen A., *Zagrożenia terrorystyczne infrastruktury krytycznej portu lotniczego*, [w:] *Terroryzm a infrastruktura krytyczna państwa – zewnętrznego kraju Unii Europejskiej*, red. Z. Piątek, A. Letkiewicz, Stowarzyszenie Ruch Wspólnot Obronnych, Szczytno 2010, s. 85–110.
- Kaczyńska S., *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego. Zagadnienia wybrane*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2016.
- Kitler W., *Bezpieczeństwo Narodowe RP. Podstawowe kategorie, uwarunkowania, system*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa 2011.
- Kitler W., *Pojęcie i zakres bezpieczeństwa informacyjnego państwa, ustalenia systemowe i definicyjne*, [w:] *Bezpieczeństwo informacyjne. Aspekty prawno-administracyjne*, red. W. Kitler, J. Taczowska-Olszewska, Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Warszawa 2017, s. 19–46.
- Laskowski R., *Osiągi, wyważenie i planowanie lotu. Szkolenie samolotowe EASA*, Pileus, Podkowa Leśna 2014.
- Marzec R., *System ochrony cywilnych portów lotniczych w Polsce w świetle zmian ustawy Prawo lotnicze*, [w:] *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, red. A.K. Siadkowski, A. Tomasik, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa, Poznań 2012.
- Modrzejewski Z., *Dezinformacja w służbie walki informacyjnej*, [w:] *Bezpieczeństwo informacyjne w dobie postprawdy*, red. T.W. Grabowski, M. Lakomy, K. Oświecimski, Wydawnictwo Naukowe Akademii Ignatianum, Kraków 2018, s. 91–117.
- Na 10 lotniskach ogłoszono alarm bombowy, pięć z nich ewakuowano*, iFrancja, 26.10.2023, <https://www.ifrancia.fr/na-10-lotniskach-ogloszono-alarm-bombowy-piec-z-nich-ewakuowano> [dostęp: 5.05.2025].
- Nowak J., *Współczesne aspekty funkcjonowania lotnisk*, [w:] *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego*, red. K. Ogonowski, Wydawnictwo Lotniczej Akademii Wojskowej, Dęblin 2022, s. 47–86.
- Rożej A., *Rola i znaczenie informacji pochodzących ze źródeł otwartych w zwiększaniu podatności na zagrożenia bezpieczeństwa w cyberprzestrzeni, ze szczególnym uwzględnieniem cyberterroryzmu*,

- „Terroryzm. Studia, analizy, prewencja” 2022, nr 1, s. 147–199, <https://doi.org/10.4467/27204383TER.22.006.15422>.
- Siadkowski A., *Bezpieczeństwo i ochrona w komunikacji lotniczej – technologie w obliczu nowych zagrożeń*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka” 2020, nr 3, s. 17–31.
- Sun Tzu, *Sztuka wojny. Traktat*, tłum. D. Bakalarz, Helion, Gliwice 2004.
- Szastaj P., Oleksiuk M., *Dezinformacja związana z wykorzystaniem obiektów jądrowych jako elementu wojny hybrydowej*, [w:] *Bezpieczeństwo europejskie doby integracji i dezintegracji*, red. W. Śmiałek, Grupa Wydawnicza FNCE, Poznań 2024.
- Van der Linden S., *Fake news. Jak dezinformacja infekuje umysły i jak się na nią uodpornić*, tłum. R. Kot, Rebis, Poznań 2024.
- Zaręba A., *Dezinformacja jako zagrożenie hybrydowe cyberbezpieczeństwa społecznego (social cybersecurity)*, „Cybersecurity and Law” 2025, nr 1 (13), s. 95–107.
- Żoch M., *Fake news jako narzędzie dezinformacji*, „Cywilizacja i Polityka” 2021, nr 19, s. 219–234.

### Akty prawne i dokumenty

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz.U. z 1959 r., nr 35, poz. 212 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz.U. z 1971 r., nr 12, poz. 114, tekst jedn. Dz.U. z 2025 r., poz. 734.
- Ustawa z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, Dz.U. z 2002 r., nr 130, poz. 1112 z późn. zm.
- Ustawa z 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. z 2007 r., nr 89, poz. 590 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, Dz.U. z 2012 r., poz. 1023.
- Regulamin Porządkowy Portu Lotniczego Bydgoszcz z dnia 24 listopada 2012 r.
- Zarządzenie nr 26 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie metod i form działania pododdziałów kontrterrorystycznych Policji, Dz.Ur. KGP z 18 kwietnia 2019 r., poz. 47.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Dz.U. z 2021 r., poz. 17, tekst jedn. Dz.U. z 2023 r., poz. 774.
- Ochrona lotnictwa. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wyd. 12, ICAO, załącznik do obwieszczenia nr 3/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2024 r.

## Dezinformacja zagrożeniem dla bezpieczeństwa cywilnych portów lotniczych

### Streszczenie

Współczesne cywilne porty lotnicze to nie tylko punkty przesiadkowe w globalnej sieci transportu, lecz także strategiczne elementy infrastruktury państwowej. Ich sprawne funkcjonowanie zależy od zaawansowanych technologii i procedur bezpieczeństwa – ale również od prawidłowego obiegu informacji. W tym kontekście dezinformacja stanowi poważne zagrożenie, które może zakłócić nie tylko codzienne operacje, ale również bezpieczeństwo pasażerów i personelu. Dezinformacja w cywilnych portach lotniczych może przyjmować różne formy – od drobnych nieścisłości w komunikatach dotyczących lotów, przez fałszywe alarmy bombowe, aż po rozbudowane kampanie mające na celu

destabilizację lotniczego systemu transportowego. Źródła tych działań są różnorodne: mogą to być niezamierzone błędy ludzkie, awarie systemów informacyjnych, ale również celowe działania grup terrorystycznych, przestępczych, aktywistów, a nawet służb wywiadowczych obcych państw. W przypadku celowych działań dezinformacyjnych mamy do czynienia ze złożonym procesem socjotechnicznym.

Celem pracy jest przedstawienie zagrożenia w postaci dezinformacji jako aktu bezprawnej ingerencji, będącego zagrożeniem dla bezpieczeństwa cywilnych portów lotniczych. Problem badawczy został sformułowany w formie pytania: w jaki sposób usprawnić organizację systemu ochrony portów lotniczych w celu identyfikacji i przeciwdziałania zagrożeniom takim jak dezinformacja? Przyjęto hipotezę badawczą, że obecny system ochrony cywilnych portów lotniczych nie gwarantuje skutecznej identyfikacji oraz przeciwdziałania zagrożeniom informacyjnym takim jak dezinformacja, dlatego wymagana jest jego stała ewaluacja i adaptacja do zmieniających się zagrożeń.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, dezinformacja, manipulowanie, cywilny port lotniczy

### *Disinformation as a Threat to the Security of Civil Airports*

#### *Abstract*

Modern civil airports are not only transfer points in the global transport network, but also strategic elements of the state infrastructure. Their efficient functioning depends not only on advanced technologies and security procedures, but also on the proper flow of information. In this context, disinformation is a serious threat that can disrupt not only daily operations, but also the safety of passengers and staff. Disinformation at civil airports can take many forms, from minor inaccuracies in flight communications, to false bomb alerts, to elaborate campaigns aimed at destabilising the air transport system. The sources of these actions are diverse: they can be unintentional human errors, failures of information systems, but also deliberate actions of terrorist groups, criminal groups, activists, and even the intelligence services of foreign countries. In the case of deliberate disinformation activities, we are dealing with a complex social engineering process.

The aim of the study is to present the threat of disinformation as an act of unlawful interference, which is a threat to the security of civil airports. The research problem was included in the form of a question: how to improve the organization of the airport security system in order to identify and counteract threats such as disinformation? The research hypothesis was adopted that the current system of protection of civil airports does not guarantee effective identification and counteracting information threats, such as disinformation, therefore it requires constant evaluation and adaptation to changing threats.

Key words: security, disinformation, manipulation, civil airport