POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA W PORCIE LOTNICZYM

Paweł Wilk

Streszczenie: W artykule zaprezentowano zagadnienia związane z bezpieczeństwem portów lotniczych i statków powietrznych. Na wstępie wyjaśniono najważniejsze pojęcia użyte w tekście oraz wskazano podstawy prawne regulujące kwestie bezpieczeństwa lotniczego. Omówiono politykę bezpieczeństwa stosowaną przez zarządzających portem lotniczym, określono kompetencje poszczególnych elementów systemu ochrony oraz opisano techniczne urządzenia wspomagające bezpieczeństwo.

Słowa kluczowe: lotniska, bezpieczeństwo lotnicze, terroryzm powietrzny, akty bezprawnej ingerencji, porty lotnicze.

WSTĘP

Rozwój techniki, nauki czy też przemysłu przyniósł nie tylko wspaniałe wynalazki, powoduje również szereg niezamierzonych skutków. Przykładem może być dynamiczny rozwój branży lotniczej, który wiąże się ze wzrostem liczby bezprawnych aktów skierowanych w stronę lotnictwa. Ten problem wydaje się być na tyle poważny, ponieważ lotniska, które obsługują miliony podróżnych, są tym samym wyjątkowo dogodnym obiektem dla działań terrorystów. Jakikolwiek akt terroryzmu powietrznego wywołuje globalne poruszenie, a to w oczach terrorystów jest jednym z ważniejszych wyznaczników „udanego” ataku.

1. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA LOTNICTWA CYWILNEGO

Pojęcie „bezpieczeństwo” kształtowało i rozwijało się wraz z państwem. Od najdawniejszych czasów człowiek poszukiwał metod zapewnienia sobie bezpieczeństwa. Starożytni Rzymianie postrzegali je przede wszystkim jako wolność od trosk, ciosów i szkód¹. Termin „bezpieczeństwo”² oznacza stan „bez pieczy” i pochodzi od łacińskiego „sine cura – securitas”. Definiuje świadomość zagrożenia, jego zniwelowanie oraz spowodowanie poczucia pewności³. Analizując słownikowe definicje bezpieczeństwa, możemy stwierdzić, że wszystkie zawierają te same określenia tego pojęcia, takie jak: spokój, pewność, brak zagrożenia, ochronę przed niebezpieczeństwami. Tego rodzaju zakres pojęciowy pojawia się zarówno w definicji *Słownika nauk społecznych UNESCO*, który definiuje bezpieczeństwo jako: „bezpieczeństwo równa się pewność i oznacza brak zagrożenia albo ochronę przed nim”⁴, jak i w *The*

¹ J. Symonides, *System równowagi sił a bezpieczeństwo Europy*, „Sprawy Międzynarodowe” 1982, nr 7, s. 15.

² *Słownik języka polskiego*, Warszawa 1994.

³ Ibidem.

⁴ J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Warszawa 1996, s. 17.

Oxford Dictionary, gdzie jest to „uczucie lub stan, iż jest się bezpiecznym, oraz środki, które to zapewniają”⁵.

W rozporządzeniu (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 roku czytamy, że zbrodnie popełnione w Nowym Jorku i Waszyngtonie dnia 11 września 2001 roku pokazują, że terroryzm jest jednym z największych zagrożeń dla ideałów wolności i demokracji oraz pokojowych wartości, które są podstawową istotą Unii Europejskiej⁶. W tym znaczeniu lotnictwo cywilne powinno trwale zapewniać bezpieczeństwo obywateli Wspólnoty Europejskiej przez zapobieganie aktom bezprawnych ingerencji. Wszelako od dawna lotnictwo cywilne narażone było na szereg niebezpieczeństw, wśród których zapobieżenie nieuprawnionemu dostępowi było jednym z poważniejszych problemów.

Wśród rodzimych aktów prawnych regulujących kwestie ochrony portów lotniczych należy wymienić: *Ustawę o zarządzaniu kryzysowym*, *Ustawę o ochronie osób i mienia* oraz *Ustawę „Prawo lotnicze”*. Wprowadzono prawny obowiązek ochrony obiektów, obszarów i urządzeń ważnych dla interesu państwa, takich jak obronność, gospodarka, bezpieczeństwo publiczne i inne. Te ważne obszary, obiekty i urządzenia podlegają obligatoryjnej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenia techniczne⁷. Do obiektów, obszarów i urządzeń, o których mowa w *Ustawie o ochronie osób i mienia*, należą między innymi porty morskie i lotnicze. Obiekty te w oparciu o decyzję administracyjną wpisane są do wykazu obiektów podlegających szczególnej ochronie. Wykazy takie prowadzone są przez ministrów, kierowników urzędów centralnych oraz wojewodów w zakresie swojego działania. O ile wykładnia prawna ochrony dotyczącej portów lotniczych jest stosunkowo jasna, to wykonawstwo przepisów jest utrudnione. Dzieje się to na skutek specyfiki obiektu, jakim jest port lotniczy, a także równoległego zaangażowania w tę problematykę wielu podmiotów.

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady wykonywania zadań ochrony osób i mienia jest *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia* (Dz.U. 2005, nr 145, poz. 1221, *Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 lipca 2005 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie osób i mienia*)⁸. Wspomniana ustawa określa między innymi obiekty, obszary i urządzenia podlegające obowiązkowej ochronie. Zgodnie z nią obiekty, obszary, urządzenia i transporty ważne dla obronności, interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa podlegają obowiązkowej ochronie

⁵ *The Oxford Reference Dictionary*, Oxford 1991, s. 749.

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 r.

⁷ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

⁸ *Obwieszczenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. „w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera”*.

przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenia techniczne.

Do wymienionych obiektów, obszarów i urzędzeń w zakresie obronności państwa należą w szczególności: zakłady produkcji specjalnej oraz zakłady, w których prowadzone są prace naukowo-badawcze lub konstruktorskie w zakresie takiej produkcji, zakłady produkujące, remontujące i magazynujące uzbrojenie, sprzęt wojskowy, urzędnice oraz magazyny rezerw państwowych. W zakresie ochrony interesu gospodarczego państwa w szczególności są to zakłady mające bezpośredni związek z wydobyciem surowców mineralnych o strategicznym znaczeniu dla państwa, banki i przedsiębiorstwa wytwarzające, przechowujące bądź transportujące wartości pieniężne w znacznych ilościach oraz porty morskie i lotnicze. Port lotniczy to duży i złożony organizm, którego zadaniem jest stworzenie odpowiednich warunków do obsługi pasażerów i towarów odbywających podróże przy wykorzystaniu statków powietrznych. W jego działalności dochodzi również do sytuacji kryzysowych.

Zasadniczym aktem prawnym, który określa organy właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego oraz ich zadania i zasady działania w tej dziedzinie, a także zasady finansowania zadań zarządzania kryzysowego, jest *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym* (Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590 z późn. zm.). W artykule 3 pkt 2 tej ustawy pod pojęciem infrastruktury krytycznej należy rozumieć systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, instytucji i przedsiębiorców. Infrastruktura krytyczna wśród wielu innych wymienionych w ustawie obejmuje również systemy transportowe i komunikacyjne, między innymi porty lotnicze. Ustawa ta zawiera działania z zakresu:

- przygotowania wykazu obiektów i systemów stanowiących zasoby infrastruktury krytycznej;
- analizy ryzyka wystąpienia bądź możliwości wystąpienia zagrożenia infrastruktury krytycznej;
- zdefiniowania działań realizowanych w sytuacji zagrożenia;
- przygotowania wykazu zasobów do ochrony infrastruktury;
- określenia kanałów komunikacji ze stronami trzecimi;
- zdefiniowania działań odtwarzających infrastrukturę.

Na podstawie art. 187 ust. 1 *Ustawy o ochronie osób i mienia* wydano akt wykonawczy w postaci *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa* (Dz.U. 2007, nr 116, poz. 803). W paragrafie 2.1 zapisano, że za działania podejmowane w ramach Krajowego Programu odpowiada między innymi (pkt 9)

zarządzający lotniskiem. Do najważniejszych obiektów infrastruktury portowej podlegających szczególnej ochronie należy zaliczyć⁹:

- 1) terminal pasażerski i inne terminale,
- 2) generatory energetyczne,
- 3) wieżę kontroli ruchu lotniczego,
- 4) systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne,
- 5) magazyny paliw i smarów,
- 6) ujęcia wody,
- 7) bocznice kolejowe,
- 8) płyty postojowe statków powietrznych,
- 9) hangary,
- 10) inne urządzenia lub obiekty uznane przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub zarządzającego lotniskiem za kluczowe dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (np. oświetlenie ścieżki podejścia, urządzenia ILS¹⁰ itp.).

Już na etapie projektowania zarządzający lotniskiem uzyskuje opinię prezesa ULC o planie systemu ochrony terminali pasażerskich, towarowych oraz innych obiektów znajdujących się w sąsiedztwie strefy zastrzeżonej lotniska, przed rozpoczęciem ich budowy lub rozbudowy, zwłaszcza w zakresie¹¹:

- działań mających na celu ochronę ładunków, przesyłek ekspresowych i kurierskich, poczty i zaopatrzenia pokładowego;
- działań mających na celu ochronę pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego, w tym ich identyfikację;
- wykorzystania sprzętu specjalistycznego.
- sposobu dokonywania kontroli dostępu do stref zastrzeżonych.

ILS (*Instrument Landing System*) – urządzenia do wykonywania lądowań według przyrządów (przy utrudnionych warunkach widoczności).

Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz ich części krytyczne, a także przejścia do tych stref. Strefy i przejścia, o których mowa, wyznacza się w uzgodnieniu ze Strażą Graniczną, Policją, Służbą Celną oraz prezesem ULC. Zarządzający lotniskiem określa je w programie ochrony lotniska. Za ochronę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do niej, odpowiada zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska. Obiekty chronione są przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony oraz podlegają patrolowaniu przez służbę

⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, Dz.U. 2007, nr 116, poz. 803.

¹⁰ LS (*Instrument Landing System*) – urządzenia do wykonywania lądowań wg przyrządów (przy utrudnionych warunkach widoczności).

¹¹ Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.

ochrony, przy czym technika i taktyka pełnienia służby jest określana w planie ochrony uzgadnianym z właściwym terytorialnie komendantem Policji. Obiekty portu lotniczego chroni się ze względu na występujące zagrożenia naturalne oraz te wywołane przez człowieka¹². Do zagrożeń naturalnych (obiektywnych) należą anomalie pogodowe oraz inne czynniki naturalne uniemożliwiające eksploatację lotniska, w tym:

- ulewne opady deszczu, wyładowania atmosferyczne;
- gwałtowne porywy wiatru, tzw. trąby powietrzne;
- zagrożenie powodziowe;
- zaleganie mgieł (przy ograniczeniu widoczności poniżej 600 m);
- obfite opady śniegu i zamiecie śnieżne lub (czego doświadczył świat w kwietniu 2010 roku) przemieszczające się w powietrzu pyły wulkaniczne.

Do zagrożeń wywołanych przez człowieka (subiektywnych) należą:

- bezprawne wtargnięcie do strefy zastrzeżonej;
- podłożenie bądź zagrożenie podłożenia materiałów i urządzeń wybuchowych w obiektach i urządzeniach portu lotniczego;
- bezprawne wniesienie do strefy zastrzeżonej przedmiotów zabronionych wymienionych w *Obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera* (Dz.Urz. ULC, nr 5 z 1.10.2007 r.);
- atak zbrojny na osoby przebywające w obiektach portu lotniczego;
- użycie bądź zagrożenie zastosowania bioterroryzmu bądź tzw. brudnej bomby;
- wniesienie na pokład samolotu urządzenia wybuchowego bądź przedmiotów zabronionych do przewozu drogą lotniczą;
- wzięcie zakładników na obszarze portu lotniczego;
- zawładnięcie samolotem (z pasażerami bądź bez pasażerów);
- lądowanie w porcie lotniczym samolotu z terrorystami na pokładzie;
- akty o charakterze kryminalnym;
- akty sabotażu bądź dywersji;
- zakłócenia porządku publicznego;
- demonstracje bądź inne formy protestu;
- akty wandalizmu, w tym niszczenie mienia przedsiębiorstwa¹³.

¹² B. Jancelewicz, *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, Toruń 2009.

¹³ Materiały konferencyjne, *Obowiązek informowania Prezesa ULC o naruszeniach z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego*, dostępny w Internecie: <http://www.ulc.gov.pl>

2. INSTYTUCJE I SŁUŻBY ZAPEWNIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO W PORCIE LOTNICZYM

Obsługa jednego pasażera odlatującego jednym samolotem wymaga zaangażowania dużej liczby personelu zatrudnionego w wielu firmach i instytucjach wykonujących swoją pracę w celu umożliwienia bezpiecznego lądowania samolotu, kołowania, postoju, tankowania paliwa, przeglądu technicznego, w warunkach zimy odmrożenia samolotu i przygotowania pasa startowego, sprzątania, rozładunku i załadunku, kołowania i startu samolotu¹⁴. Do rzeszy zaangażowanych w obsługę samolotu dochodzą jeszcze inni, a mianowicie osoby zajmujące się odprawą biletowo-bagażową, utrzymujące czystość, personel przeprowadzający kontrolę paszportową lub dokumentów oraz kontrolę bezpieczeństwa, a także osoby, które przewożą pasażera do lub z samolotu¹⁵.

Do grona wymienionych osób należy dodać również tych, których pasażer nie zauważa, a mianowicie straż pożarną i służbę ratowniczo-medyczną, gotowe w każdej chwili podjąć działania ratowniczo-gaśnicze, kontrolerów lotu i obsługę ruchu lotniczego oraz ochronę lotniska.

Za całość funkcjonowania portu lotniczego, realizację procedur kontrolnych i respektowanie międzynarodowych standardów i uregulowań prawnych, których polska władza, w tym władza lotnicza, zobowiązała się przestrzegać i stosować, odpowiadają władze portu lotniczego reprezentowane przez zarząd. Jest on w rozumieniu artykułu 7.1 wspomnianej *Ustawy o ochronie osób i mienia* tzw. kierownikiem jednostki, który bezpośrednio zarządza obszarami, obiektami i urządzeniami. Jako zarządzający lotniskiem¹⁶ jest również odpowiedzialny za zorganizowanie oraz nadzór nad działaniami mającymi na celu ochronę lotniska przed atakami i bezprawną ingerencją. W tym względzie zarząd zobowiązany jest między innymi do:

- wyznaczenia osoby legitymującej się odpowiednim poświadczeniem bezpieczeństwa, która będzie odpowiedzialna za ochronę lotniska i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych na lotnisku;
- opracowania, w porozumieniu ze Strażą Graniczną (SG), Policją oraz Służbą Celną, tzw. Programu Ochrony Lotniska i oznaczenia go odpowiednią klauzulą tajności;
- wyznaczenia stref zastrzeżonych i części krytycznych tych stref, a także wyznaczenia, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, przejść ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej oraz zapewnienia ich ochrony (strefy zastrzeżone zarządzający lotniskiem określa w Programie ochrony lotniska).

¹⁴ A.K. Siadkowski, A. Tomasiak, *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.

¹⁵ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, [w:] „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4/2010, Gdynia 2010.

¹⁶ Zarządzający lotniskiem to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych – art. 2 ust. 7 *Ustawy Prawo lotnicze* (Dz.U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.).

Opracowany projekt Programu ochrony lotniska zarządzający przedstawia do uzgodnienia dla Departamentu Ochrony i Uprawnień w Lotnictwie Cywilnym, a następnie do zatwierdzenia prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z art. 2 *Ustawy z 1997 r. o ochronie osób i mienia* plan ochrony powinien: uwzględniać rodzaj działalności jednostki, zawierać analizę stanu potencjalnych zagrożeń i aktualnego stanu bezpieczeństwa jednostki, podawać ocenę aktualnego stanu ochrony jednostki, zawierać dane dotyczące specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej (w tym stan etatowy, rodzaj oraz liczbę uzbrojenia i wyposażenia, sposób zabezpieczenia broni i amunicji), zawierać dane dotyczące rodzaju zabezpieczeń technicznych, zasady organizacji i wykonywania ochrony jednostki.

Programy ochrony zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą na terenie lotniska są uzgadniane w ramach Straży Granicznej – przez właściwą miejscowo placówkę SG oraz właściwy miejscowo oddział SG. Za uzgodnienia w tym zakresie odpowiedzialny jest komendant oddziału SG, w zasięgu którego funkcjonuje podmiot podlegający opiniowaniu. Ze strony Policji organem właściwym do przeprowadzania stosownych uzgodnień jest komendant wojewódzki Policji lub osoba przez niego wyznaczona, a ze strony Służby Celnej – dyrektor Izby Celnej właściwej dla danego portu lotniczego¹⁷.

Zarządzający lotniskiem wydaje przepustki uprawniające do wejścia do określonych stref i nadzoruje we współdziałaniu ze Strażą Graniczną i Policją prawidłowość funkcjonowania systemu przepustowego. Ponadto w uzgodnieniu z tymi formacjami ustala system patrolowania stref zastrzeżonych lotniska i obszarów do niego przyległych.

W portach lotniczych, a w zależności od potrzeb także na innych lotniskach, powoływane są tzw. zespoły ochrony lotniska. W ich skład wchodzi zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska (jako przewodniczący zespołu) oraz po jednym przedstawicielu Służby Ochrony Lotniska, Policji, komitetu skupiającego przewoźników lotniczych (a w przypadku jego braku przedstawiciel tych przewoźników), komitetu skupiającego inne podmioty prowadzące działalność gospodarczą na danym lotnisku (a w przypadku jego braku przedstawiciel tych podmiotów) oraz służby ochrony przeciwpożarowej. Na lotniskach, na których znajdują się lotnicze przejścia graniczne, w skład zespołu wchodzi również przedstawiciele Straży Granicznej i Służby Celnej – po jednym¹⁸. Do podstawowych zadań zespołu należy: wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków dotyczących przygotowania przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń

¹⁷ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, [w:] „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4/2010, Gdynia 2010.

¹⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa.

porządkowych w zakresie ochrony lotniska, wyrażanie i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska, ocena stopnia zagrożenia lotniska atakami bezprawnej ingerencji oraz podejmowanie działań mających na celu przeciwdziałanie tym aktom, a także inicjowanie wprowadzenia nowych rozwiązań dotyczących odpraw i kontroli pasażerów i bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty, z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

Służba (Straż) Ochrony Lotniska (SOL) jest wewnętrzną służbą ochrony działającą na podstawie *Ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia* oraz *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony*. Realizuje ona zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlega w tym względzie zarządzającemu lotniskiem. Podstawą działań ochronnych Służby Ochrony Lotniska są:

1. Plan ochrony portu lotniczego z obiektami i urządzeniami towarzyszącymi. Dokument ten ma klauzulę „POUFNE” i dostępny jest w kancelarii tajnej przedsiębiorstwa eksploatującego port lotniczy, a jego dysponentem jest szef Służby Ochrony Lotniska – szef ochrony.
2. Program ochrony portu lotniczego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Służba Ochrony Lotniska¹⁹ jest tworzona w portach lotniczych oraz, w zależności od potrzeb, na innych lotniskach. Jest to specjalistyczna służba zapewniająca bezpieczeństwo pasażerom, statkom powietrznym i pracownikom. Pracownicy SOL działają na terenie całego lotniska, zajmują się również kontrolą osób wchodzących do stref zastrzeżonych na terenie portu. Do podstawowych zadań SOL należy:

- prowadzenie kontroli bezpieczeństwa w ramach ruchu krajowego oraz dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- ochrona strefy zastrzeżonej lotniska, w tym przeprowadzanie kontroli stanu technicznego ogrodzenia lotniska;
- kontrolowanie przepustek wydawanych przez zarządzającego oraz uprawnień osób do przebywania w określonych strefach;
- ujęcie osób i pasażerów naruszających porządek i stan bezpieczeństwa lub warunki przewozu oraz osób, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, a następnie przekazanie ich Policji lub Straży Granicznej; działanie to dotyczy osób, które:
 - naruszają warunki bezpieczeństwa na terenie portu lotniczego, stwarzają zagrożenie poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę,
 - zagrażają porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia,

¹⁹ Zgodnie z art. 8.1 *Ustawy z 1997 r. o ochronie osób i mienia* wewnętrzne służby ochrony zapewniają w szczególności: ochronę mienia w granicach chronionych obszarów i obiektów, ochronę ważnych urządzeń jednostki znajdujących się poza granicami chronionych obszarów i obiektów, konwój mienia jednostki oraz wykonywanie innych zadań wynikających z planu ochrony jednostki.

- utrudniają wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska,
- uszkodzają elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz inne obiekty infrastruktury lotniska,
- naruszają zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku,
- naruszają warunki przewozu, stwarzając zagrożenie od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wylądowaniu, poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszanie lub groźbę,
- zagrażają porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego,
- utrudniają członkowi załogi wykonywanie obowiązków lub zmniejszają jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego,
- uszkodzają statek powietrzny, jego wyposażenie lub elementy składowe i sprzęt,
- naruszają przepisy dotyczące bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej.

Kontrola bezpieczeństwa to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służby ochrony w celu uniemożliwienia przedostania się na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska przedmiotów, urządzeń lub materiałów niebezpiecznych, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji²⁰.

Straż Graniczna w systemie prawnym obowiązującym w Rzeczypospolitej Polskiej jest obok Urzędu Lotnictwa Cywilnego głównym podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Swoje zadania SG realizuje w obszarze przejścia granicznego, który z reguły pokrywa się z terenem portu lotniczego²¹. Działania formacji w omawianym zakresie realizowane są między innymi w następujących obszarach:

- prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób, bagaży, przesyłek cargo i innych przesyłek lotniczych, a także lotniczych środków transportu w międzynarodowej komunikacji lotniczej;
- podejmowanie działań w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, portów lotniczych i terminali pasażerskich, w tym rozpoznawanie i zabezpieczanie bagaży i przedmiotów niewiadomego pochodzenia pozostawionych bez opieki;

²⁰ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, op. cit.

²¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

- współpraca z Urzędem Lotnictwa Cywilnego obejmująca przekazywanie prezesowi ULC informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- udział w pracach zespołów ochrony lotniska;
- realizacja zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na pokładach statków powietrznych poprzez wystawianie wart ochronnych (sky marshals);
- opiniowanie planów ochrony portów lotniczych, przewoźników lotniczych oraz przedsiębiorstw prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- realizacja zadań związanych z kontrolą jakości w lotnictwie cywilnym;
- zapewnienie bezpieczeństwa publicznego w zasięgu terytorialnym lotniczego przejścia granicznego.

Do zadań Straży Granicznej należy również sprawowanie nadzoru nad wykonywaniem kontroli bezpieczeństwa w krajowej komunikacji lotniczej realizowanej przez zarządzających lotniskami przy pomocy Służby Ochrony Lotniska. Działania te polegają między innymi na:

- działaniu w punkcie kontroli bezpieczeństwa lub w jego najbliższym sąsiedztwie – w odległości umożliwiającej funkcjonariuszowi niezwłoczne stawienie się na stanowisku kontroli;
- rozstrzyganiu wątpliwości dotyczących oceny bagażu lub osoby i posiadanych przez nią przedmiotów w celu dopuszczenia do transportu lotniczego;
- niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie;
- niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
- niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach prezesa ULC.

Straż Graniczna (placówka SG) działa na terenie portu lotniczego na podstawie: *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej*²² (tekst jednolity DzU 2005, nr 234, poz. 1997 ze zm.), *Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* (DzU 2005, nr 226, poz. 1944 ze zm.) oraz innych przepisów wymienionych w pkt. 1.2 Programu ochrony lotniska.

Podmiotami bezpośrednio odpowiedzialnymi za wykonywanie czynności związanych z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych są grupy kontroli pirotechnicznej i bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej działające w strukturach placówek SG w lotniczych przejściach granicznych. Aktualnie zadania te realizuje około 1400 dobrze wyszkolonych funkcjonariuszy²³. Merytoryczny nadzór nad ich

²² Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

²³ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej.

działalnością sprawowany jest przez Zarząd Graniczny Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie.

Straż Graniczna ma również ustawowe uprawnienia do prowadzenia działań operacyjno-rozpoznawczych na terenie przejścia granicznego oraz w strefie służbowego działania. Są one niezmiernie ważne z punktu widzenia rozpoznawania mogących powstać zagrożeń lub ewentualnych przygotowań do stworzenia zagrożenia. Wszystkie osoby zatrudnione na terenie portu lotniczego, które mają dostęp do stref zastrzeżonych, podlegają weryfikacji i sprawdzeniu przez Straż Graniczną jeszcze przed wydaniem przepustki⁸. W codziennej służbie działania funkcjonariuszy SG wspierają specjalnie wyszkolone psy służbowe o różnych specjalnościach (wykrywanie materiałów wybuchowych, wykrywanie narkotyków, patrolowo-obronne).

W portach lotniczych usytuowane są ponadto komisariaty lotniskowe policji. Do ich głównych zadań należy zapewnienie bezpieczeństwa osobom przebywającym w porcie lotniczym poprzez wykonywanie przedsięwzięć o charakterze patrolowo-interwencyjnym i operacyjno-rozpoznawczym. Przeciwdziałają one aktom terroru, sabotażu i dywersji w komunikacji lotniczej. Zwalczają przestępczość pospolitą, zabezpieczają pobyt osób ze statutem VIP oraz podejmują działania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej. W pierwszym półroczu 2009 roku zadania na rzecz bezpieczeństwa w jedenastu polskich portach lotniczych i w ich bezpośrednim rejonie realizowane były przez 177 funkcjonariuszy policji (etatowo 208). Szczególną rolę odgrywa Policja w chwili wystąpienia sytuacji kryzysowej, gdyż wtedy przy wykorzystaniu funkcjonariuszy jednostek nadrzędnych i policyjnych negocjatorów prowadzone są ewentualne pertraktacje, a w przypadku ich niepowodzenia do akcji mogą wkroczyć oddziały antyterrorystyczne²⁴.

Funkcjonujący w porcie lotniczym Komisariat Policji Portu Lotniczego (KPPL) działa na podstawie *Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji* (tekst jednolity DzU 2007, nr 43, poz. 277). KPPL jest komisariatem specjalistycznym, który wykonuje, na obszarze określonym w odrębnych przepisach, zadania Policji w zakresie ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, określone w ustawach i przepisach wykonawczych wydanych na podstawie ustaw. Do zakresu zadań KPPL należy²⁵:

- zapewnienie ochrony i utrzymywanie bezpieczeństwa ludzi i porządku publicznego na terenie lotniska;
- przejęcie osób naruszających warunki bezpieczeństwa lotniska, warunki przewozu lub tych, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej portu lotniczego, ujętych i przekazanych przez pracowników Straży Ochrony Lotniska;

²⁴ *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji*.

²⁵ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, op. cit.

- opiniowanie (uzgadnianie) programów ochrony opracowanych lub nowelizowanych przez zarządzającego lotniskiem, przewoźnika lotniczego operującego z portu lotniczego oraz podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- konwojowanie pasażerów niebezpiecznych;
- opiniowanie planów przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym opracowanych przez zarządzającego portem lotniczym i operujących z niego przewoźników lotniczych.

Urząd Celný na lotnisku wykonuje zadania związane z zabezpieczeniem finansowych interesów państwa, stosując w praktyce przepisy *Kodeksu celnego*²⁶ oraz innych aktów prawnych dotyczących pozwolenia na wywóz lub przywóz określonych towarów. Skutecznie przeciwdziała przywozowi do RP zagrożonych gatunków zwierząt i ptaków oraz roślin. Niezależnie od czynności fiskalnych funkcjonariusze UC współpracują ze służbami ochrony w zakresie przestrzegania procedur bezpieczeństwa, a w czasie wykonywania kontroli celnych zwracają uwagę, czy w bagażu lub ładunku nie znajdują się przedmioty mogące stanowić zagrożenie w czasie lotu²⁷.

Obsługą pasażerów w terminalu pasażerskim (odprawa biletowo-bagażowa, obsługa bagażu, kontrola kart pokładowych) i na płycie lotniska (dowóz pasażerów do samolotu, załadunek i rozładunek bagażu oraz towarów, sprzątanie samolotu) zajmuje się tzw. agent handlingowy. To głównie od jego pracowników zależy jakość i sprawność obsługi pasażera i linii lotniczych. Z uwagi na dość długi kontakt z pasażerem i bagażem pracownicy tej instytucji spełniają ważną rolę w ochronie lotnictwa cywilnego. To właśnie ich uwagi i spostrzeżenia dotyczące pasażera, jego zachowania, kontaktu z osobami odprowadzającymi, bagażu itp. mogą stanowić cenne informacje dla służb ochrony oraz być podstawą lub przesłanką do przeprowadzenia szczegółowej kontroli.

Linie lotnicze lub inaczej przewoźnicy lotniczy to firmy funkcjonujące w ramach ściśle określonych przepisów prawa międzynarodowego i prawa państwa, w którym są zarejestrowane. Zajmują się przewozem pasażerów i towarów pomiędzy portami lotniczymi. Pasażer, kupując bilet na dany lot, staje się klientem danej linii lotniczej, natomiast linia lotnicza jest głównym klientem zarówno portu lotniczego, jak i firm funkcjonujących w jego obrębie. To właśnie dlatego i zarządzającemu lotniskiem, i firmom funkcjonującym w jego obrębie zależy na jak najlepszej obsłudze pasażera, w tym podejmowaniu takich działań, aby mógł się czuć bezpiecznie. Z drugiej strony linie lotnicze konkurujące z innymi liniami podejmują szereg działań zmierzających do tego, by potencjalnego klienta przyciągnąć właśnie do siebie. Obok stosowania różnych zabiegów marketingowych muszą one wypełniać określone standardy

²⁶ *Kodeks celny* (ustawa z dnia 9 stycznia 1997 r. z późniejszymi zmianami).

²⁷ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, op. cit.

międzynarodowe z zakresu utrzymania wysokiego stanu bezpieczeństwa, i to zarówno z zakresu stosowanych procedur bezpieczeństwa, jak i utrzymania w niezagrożonym stanie technicznym środków transportowych – statków powietrznych. Stwierdzone na przestrzeni lat niedociągnięcia lub też zaniedbania w zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów stały się tematem rozważań oraz konkretnych działań Parlamentu Europejskiego. Już w 2005 roku opracowano, a w 2006 wprowadzono w życie rozporządzenie, w którym zawarto wykaz linii lotniczych, których samoloty nie spełniają międzynarodowych standardów bezpieczeństwa, tzw. czarną listę. Ten wykaz sporządzany jest w oparciu o wspólne kryteria ustanowione na poziomie UE i jest sukcesywnie aktualizowany (ostatnia aktualizacja 14 lipca 2009 r.)²⁸. Lista okazuje się skutecznym narzędziem, które nie tylko zapobiega przewozom wykonywanym na terenie Europy przez niebezpiecznych przewoźników i dostarcza o nich informacji pasażerom na całym świecie, lecz także gwarantuje, że linie lotnicze i urzędy lotnictwa cywilnego podejmą właściwe kroki, aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa²⁹.

Statystyki wykazują, że około 70% katastrof i pożarów samolotów zdarza się na lotniskach lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, a więc znajdują się w rejonie operacyjnym lotniska, czyli na terenie odległym do 8 kilometrów od punktu centralnego lotniska. Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna to samodzielna jednostka ratowniczo-gaśnicza wyposażona w wysokiej klasy sprzęt specjalistyczny przeznaczony do wykorzystania w razie zaistnienia takiej potrzeby. Każdy port lotniczy pomimo wysiłku włożonego w organizację systemu ochrony musi liczyć się z tym, że w pewnym momencie może dojść do katastrofy lotniczej lub wystąpienia innej sytuacji kryzysowej, w której niezbędne będzie podjęcie sprawnej akcji ratowniczo-gaśniczej. Wypadki i katastrofy zdarzają się nieoczekiwanie i zaskakują, dlatego należy być do nich zawsze przygotowanym i posiadać odpowiednią ilość sił i środków do likwidacji skutków, a przede wszystkim do ratowania osób poszkodowanych. Jednym z podstawowych zadań straży pożarnej jest opanowanie pożaru w obrębie samolotu, a tym samym stworzenie warunków do przeprowadzenia efektywnej ewakuacji pasażerów i załogi z kadłuba samolotu. Dlatego rozwinięto tzw. koncepcję obszaru krytycznego, która zakłada działania gaśnicze w obszarze przylegającym do kadłuba samolotu. Natomiast do codziennych zadań strażaków należy ubezpieczanie tankowania paliwem statków powietrznych.

Są też inni użytkownicy portu lotniczego, a mianowicie przedsiębiorstwa, firmy, a nawet osoby fizyczne prowadzące działalność, które na podstawie uzyskanego zezwolenia (licencji) i podpisanych umów prowadzą na terenie lotniska działalność

²⁸ Rozporządzenie (WE) Nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

²⁹ J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2010.

usługową. W gronie tych firm znajdują się takie, bez których działalności trudno sobie wyobrazić sprawne funkcjonowanie portu lotniczego, oraz takie, które świadczą swoje usługi wyłącznie dla wygody pasażera. Do pierwszej grupy niewątpliwie należy zaliczyć obsługę naziemną, służby techniczne, obsługę energetyczną i catering. Do drugiej sklepy, bufety, restauracje, pocztę, wypożyczalnie samochodów itp.

Grupa podmiotów na terenie portów lotniczych spełniająca funkcje związane ze stworzeniem dogodnych i atrakcyjnych warunków dla podróżnych oraz osób oczekujących w strefach ogólnodostępnych z pewnością także może odegrać jakąś rolę w zakresie wykrywania symptomów zagrożenia, a przez to przyczynić się do spełniania standardów bezpieczeństwa terminali pasażerskich. Nie można jej lekceważyć. Należy pamiętać, że restauracje, bary, poczekalnie, toalety itp. są miejscami z reguły ogólnodostępnymi, skupiającymi dużą liczbę ludzi, a więc bardzo atrakcyjnymi pod względem przeprowadzenia zamachu terrorystycznego w celu uzyskania rozgłosu, prezentacji celów terrorystów, wywołania strachu oraz stanu zagrożenia. Dlatego kontroli bezpieczeństwa poddaje się sto procent towarów dostarczanych do sklepów, restauracji, barów i kiosków usytuowanych w strefie zastrzeżonej lotniska. To właśnie czujność właściciela restauracji przyczyniła się do udaremnienia w maju 2010 roku zamachu przy Times Square w Nowym Jorku³⁰.

Szczegółnej procedurze ochronnej podlega zaopatrzenie pokładowe statków powietrznych. Przed podjęciem działalności w zakresie produkcji lub dostaw zaopatrzenia pokładowego podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą przedstawia prezesowi ULC do zatwierdzenia program ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji, a ponadto:

- wprowadza system kontroli dostępu w obiektach, w których prowadzi działalność;
- poddaje kontroli bezpieczeństwa wszystkie osoby zatrudnione przy wytwarzaniu zaopatrzenia pokładowego;
- poddaje kontroli bezpieczeństwa produkty i półprodukty wykorzystywane do wytwarzania zaopatrzenia pokładowego;
- przewozi zaopatrzenie pokładowe pod nadzorem w zamkniętych i plombowanych pojazdach.

Zaopatrzenie pokładowe poddawane jest wrywkowej kontroli bezpieczeństwa wykonywanej w strefie zastrzeżonej lotniska przez funkcjonariuszy Straży Granicznej lub służbę ochrony lotniska. Czynności kontrolne przeprowadzają operatorzy wpisani przez prezesa ULC do wykazu. Są to osoby, które przeszły odpowiednie badania dopuszczające do pracy przy żywności. Zaopatrzenie pokładowe podlega również sprawdzeniu przez załogę statku powietrznego.

³⁰ B. Elias, *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*, London–New York 2010.

3. INFRASTRUKTURA KRYTYCZNA NA OBSZARZE PORTÓW LOTNICZYCH ORAZ JEJ OCHRONA

Istotnym problemem jest zabezpieczenie pokaźnego obszaru portu lotniczego. Składa się na niego niemała część aeronautyczna, czyli płyty (drogi) startowe/ lądowania i pasy kołowania lotniska. Wyróżnia się tu obiekty (jak wspomniano uprzednio) specjalnego przeznaczenia, tj. wieżę kontrolną, urządzenia do naprowadzania, stacje zasilania oraz magazyny paliw³¹. Do tego dochodzi jeszcze ogólnodostępna część portu, czyli tzw. terminal. Ta ogólnodostępna strefa portu lotniczego ma bezpośredni wpływ na jego funkcjonowanie jako całości i realizowane za jego pośrednictwem przewozy. Wrażliwość terminalu wynika przede wszystkim z faktu przebywania w nim osób postronnych i pasażerów, którzy nie podlegali jakimkolwiek kontrolom³². Oczywiście ogólnodostępność terminalu jest też w pewnym stopniu zawężona ze względu na wydzielanie stref o ograniczonym dostępie, jak chociażby dla osób odprawionych do lotu lub legitymujących się na przykład wizą Schengen (bezwzględnie dla posiadaczy wizy tranzytowej i po przekroczeniu tej strefy dla innych pasażerów). Z punktu widzenia ochrony portu lotniczego istotne znaczenie ma olbrzymia powierzchnia do nadzoru, gdzie potencjalne skutki wtargnięcia na jej obszar mogą wywołać zagrożenie dla wrażliwych struktur lotniska.

Zgodnie z nomenklaturą Urzędu Lotnictwa Cywilnego w kontekście ochrony rozróżniane są tzw. strefy zastrzeżone oraz sterylne. Nawet niewinny spacer w strefie zastrzeżonej może skutkować uniemożliwieniem lądowania statku powietrznego ze względów proceduralnych. Skutki tego rodzaju incydentu mogą być trojakię natury. Może wystąpić konieczność powtórzenia podejścia do lądowania, która powoduje skutki finansowe (zwiększenie zużycia paliwa oraz nałożenie kary przez międzynarodowe organizacje lotnicze) i skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu w powietrzu (zagęszczenie ruchu w strefach wyczekiwania). Nadzorowany obszar naziemny trzeba ponadto po takim incydencie sprawdzić, co wiąże się z zaangażowaniem dużej liczby dodatkowego personelu (bowiem dłuższy czas potrzebny na dokonanie tej czynności przekłada się na straty finansowe związane z opóźnieniami w ruchu). Również jakiegokolwiek inne zakłócenia w obszarze terminalu mogą paraliżować ruch lotniczy³³.

Strategie ochrony części aeronautycznej portu lotniczego polegają w tym przypadku na pasywnym utrudnieniu wejścia w taki obszar, co sprowadza się do użycia zabezpieczenia technicznego, a mianowicie:

- montażu elektronicznych urządzeń i systemów alarmowych sygnalizujących zagrożenie chronionych obszarów;
- montażu urządzeń i środków mechanicznego zabezpieczenia i ich eksploatacji.

³¹ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz.U. 1997, nr 114, poz. 740 z późn. zm.

³² G. Cieślak, *Infrastruktura krytyczna lotnisk – kuracja ze skutkami ubocznymi*, „Terroryzm”, 2010, nr 1.

³³ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, op. cit.

Są to połączenia barier inżynierskich z technologiami monitorującymi (kamery, w tym pracujące w paśmie podczerwieni, radary oraz bariery mikrofalowe), które umożliwiają wykrycie i wstępną analizę obiektu, nawet jeśli się zaledwie zbliżył do zapory. Zastosowanie systemu integrującego daje możliwość ustalenia łańcucha powiadomienia i automatycznych procedur reakcji.

Niewątpliwie ważnym strategicznie elementem infrastruktury portu lotniczego jest dostarczanie z zewnątrz energii elektrycznej, wody, paliw oraz możliwości komunikowania się (sieć teleinformatyczna). Dostawy do portu lotniczego oraz sieć dystrybucji wewnętrznej energii elektrycznej, wody, paliwa i sygnałów teleinformatycznych ochraniają się niejako przy okazji ochrony całości obszaru, aczkolwiek wykorzystanie specjalnych programów, które automatycznie śledzą pracę urządzeń i uwydatniają wykryte anomalie, umożliwia bezzwłoczną reakcję operatorów³⁴.

Handling można kontrolować, stosując technologie biometryczne (np. odcisk palca dla realizujących stałe dostawy, obraz tęczówki dla przyspieszania weryfikacji personelu mającego dostęp do wydzielonych obszarów bezpieczeństwa, rozpoznawanie geometrii dłoni, rozpoznawanie twarzy itp.).

Strategia ochrony części terminalowej lotniska jest konglomeratem aktywności punktów kontrolnych oraz działań taktycznych ochrony lotniska polegających na połączeniu analizy danych monitoringu, patroli zdolnych do inicjacji interwencji oraz detekcji programowej skażeń, obecności materiałów wybuchowych lub substancji promieniotwórczych. Standardem w tym względzie jest stosowanie na lotniskach detektorów wykrywających metal i materiały wybuchowe oraz rentgenowska kontrola bagażu. Jednak, jak podkreślają eksperci, „kluczem do uzyskania akceptowalnego stanu bezpieczeństwa jest zaangażowanie każdego rodzaju personelu lotniska w jego kreowanie i realizację. Tak jak przy wszystkich rodzajach infrastruktury krytycznej, ważna jest koordynacja działań wielu służb – nie tylko w przypadku interwencji, ale już na poziomie działania prewencyjnego”.

Na wypadek uszkodzenia obiektów infrastruktury lotniskowej w wyniku aktu bezprawnej ingerencji tworzy się plany awaryjne. Na większości lotnisk funkcjonują następujące główne plany:

1. Operacyjny plan ratownictwa lotniskowego.
2. Plan działania w sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym XY.
(Oba te plany są przeznaczone dla służb ratowniczych)
3. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

Jak już wspomniano wcześniej, plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zarządzający lotniskiem opracowuje w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną oraz w porozumieniu ze współużytkownikami lotniska. Plan ten

³⁴ J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2010.

stanowi część programu ochrony lotniska. Uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska, sposób reagowania na zagrożenia, sposoby postępowania w sytuacji zagrożenia oraz informowania o zagrożeniu osób odpowiedzialnych za system ochrony lotniska³⁵.

W celu zapewnienia możliwości realizacji zadań wynikających z powyższych planów zarządzający lotniskiem organizuje i zapewnia wyposażenie stałego centrum koordynacji antykrzysowej, zwanego CKA, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej. Technicznie rzecz ujmując, CKA działa w kilku pomieszczeniach (do pracy sztabu, socjalnym, do pracy negocjatora oraz do pracy tłumaczy)³⁶. Na zarządzającym portem lotniczym spoczywa obowiązek wyposażenia CKA w:

- niezbędne środki łączności (przewodowej i bezprzewodowej);
- mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu;
- projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku oraz dokumentację przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych;
- informacje o lotach z danego lotniska;
- sprzęt radiowo-telewizyjny;
- plany wnętrza wszystkich typów statków powietrznych operujących z danego lotniska;
- kopie programu ochrony lotniska i programów ochrony przewoźników lotniczych prowadzących na nim działalność;
- spis telefonów wewnętrznych i zewnętrznych związanych z działalnością danego podmiotu.

W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zarządzający lotniskiem zwołuje sztab kryzysowy, który prowadzi działania z poziomu centrum. W skład tego sztabu wchodzi:

- zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
- przedstawiciele:
 - służb ochrony,
 - Służby Celnej,
 - lotniskowego organu służb ruchu lotniczego,
 - jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,

³⁵ M. Brzeziński, *Kategoria bezpieczeństwa*, [w:] S. Sułowski, M. Brzeziński (red. nauk.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2009.

³⁶ A.K. Siadkowski, A. Tomasiak, *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.

- służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska,
- właściwego przewoźnika lotniczego lub innego podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą,
- jednostki wojskowej (na lotnisku współużytkowanym).

W zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom wspomniany sztab współdziała z organami administracji rządowej.

4. WYMAGANIA INFRASTRUKTURALNO-ORGANIZACYJNE W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PORTÓW LOTNICZYCH

Port lotniczy i samolot, jako środki transportu powietrznego, skupiają na sobie prawie wszystkie cele i założenia terrorystów. W portach lotniczych przebywa zawsze duża liczba osób. Dostęp do stref ogólnodostępnych jest przeważnie niekontrolowany i powszechny³⁷. Ewentualne przeprowadzenie akcji terrorystycznej z pewnością przyciągnie uwagę opinii publicznej³⁸. Wszystkie najważniejsze stacje telewizyjne i radiowe oraz serwisy prasowe i internetowe będą pokazywać bądź mówić o dokonanym zamachu. Będą również tacy, którzy powiedzą, że dokonano go z pewnych powodów, a inni dodadzą, że gdyby rząd coś wykonał, to do tragedii by nie doszło, i o to właśnie chodzi terrorystom.

W zakresie infrastruktury portu lotniczego zarówno przepisy krajowe (*Ustawa Prawo lotnicze*), jak i międzynarodowe (zalecenia ICAO – aneks 14 i 17) nakładają na inwestora obowiązek spełnienia wielu wymogów. Projektanci muszą pogodzić koncepcje architektoniczne z wymogami w zakresie bezpieczeństwa (np. odpowiednie usytuowanie stref zastrzeżonych, miejsc kontroli, stref dostępu)³⁹. Nie można też zapominać o typowym zabezpieczeniu fizycznym, na przykład okna czy drzwi nie mogą umożliwiać przedostania się w sposób niekontrolowany ze stref ogólnodostępnych do stref zastrzeżonych. Przy budowaniu płyt postojowych dla samolotów należy uwzględnić również miejsce, do którego w sytuacji kryzysowej zostanie skierowany samolot będący obiektem aktu bezprawnej ingerencji (realizacja tzw. procedury *Vera*). Miejsca te powinny być najkorzystniejsze z punktu widzenia działań siłowych, odizolowane od dostępu osób postronnych i mediów oraz nie mogą zagrażać innym obiektom. Powinny również umożliwiać służbom ochrony oraz służbom ratowniczym szybkie dotarcie, a jednostkom specjalnym „bezpieczne podejście”.

Każda konstrukcja wznoszona wewnątrz strefy ochronnej lotniska, nawet poza ogrodzeniem, musi być tak zaprojektowana i wykonana, aby w konfrontacji

³⁷ A.R. Thomas, *Aviation Security Management. The Context of Aviation Security Management*, t. 1, 2, 3, Westport – London 2008.

³⁸ A.K. Siadkowski, A. Tomasik, *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.

³⁹ *Podręcznik służb lotniskowych*, cz. 1, *Ratownictwo i zwalczanie pożarów*, Wydawnictwo ICAO, 1990.

z samolotem poddała się pierwsza. Dobrym przykładem są kratownicowe maszty świateł wyznaczających oś pasa startowego. Każdy lądujący samolot musi przelecieć dokładnie nad nimi. Jeśli awaryjne lub przymusowe podejście do lądowania odbywa się na krytycznie małej wysokości, prawdopodobieństwo zderzenia jest duże. Dlatego kratownice wykonuje się z lekkich materiałów, dodatkowo osłabionych w newralgicznych punktach. Wsporniki podtrzymujące belkę poziomą łączą się z pionową kratownicą za pomocą celowo podpiłowanych sworzni. Dzięki temu konstrukcja wytrzymuje normalne obciążenia wywoływane przez wiatr albo gromadzące się na niej śnieg i lód, ale kolizja z samolotem spowoduje natychmiastowe „złożenie się” masztu.

Jak już wskazywano, jednym z najtrudniejszych do ochrony elementów lotnisk, głównie ze względu na znaczne rozmiary i zróżnicowaną topografię chronionych obiektów, są ich granice. Jest to element szczególnie wrażliwy na ingerencję, jako miejsce bezpośredniego styku lotniska z otoczeniem. Pierwszą linię ochrony stanowi ogrodzenie. Na lotnisku musi ono spełniać określone wymagania techniczne. Powinno być wykonane z paneli drucianych, siatkowych lub rozciągniętych siatek drucianych o wysokości minimalnej 180 cm oraz umieszczonej nad nim zwyżki wykonanej z minimum trzech rzędów drutu kolczastego lub taśmy tnącej zamocowanej na stelażach w kształcie litery „V” lub uformowanej w walec wykonany z minimum jednego drutu kolczastego lub taśmy tnącej. Całkowita wysokość ogrodzenia powinna wynosić w każdym jego punkcie minimum 2,44 m, łącznie ze zwyżkami z drutu kolczastego lub taśm tnących. Wokół ogrodzenia powinna być zapewniona całkowicie wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m po obu stronach – w celu zapewnienia możliwości jego skutecznego obserwowania i patrolowania. Ponadto wokół ogrodzenia, po wewnętrznej stronie, powinna być poprowadzona droga patrolowa pozwalająca na systematyczne dokonywanie jego oglądu z pojazdu samochodowego⁴⁰.

Aby nadzór nad zabezpieczeniem terenu lotniska przed dostępem osób postronnych oraz bezpieczeństwem samolotów był właściwy, niezbędne jest prawidłowe i skuteczne oświetlenie. Musi być zainstalowana odpowiednia liczba punktów świetlnych w stosunku do wielkości lotniska i pasa startowego. Chodzi głównie o światła podejścia, progowe, skrzydłowe, osi centralnej i dróg kołowania. Również miejsca postoju samolotu powinny być odpowiednio oświetlone w określonej porze czasowej.

Strefa zastrzeżona jest chroniona przed dostępem osób postronnych przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony. Oddziela się ją od miejsc ogólnodostępnych przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez służby ochrony. Dostęp do strefy zastrzeżonej jest kontrolowany z wykorzystaniem

⁴⁰ Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

urządzeń elektronicznych i systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wejścia do określonej strefy. Osoby inne niż pasażerowie wraz z przenoszonymi przedmiotami poddawane są ciągłej wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów towarów zabronionych.

Zarządzający lotniskiem opracowuje instrukcję przepustową i wydaje personelowi zatrudnionemu na lotnisku przepustki uprawniające do wejścia do ściśle określonych stref. Pracownik otrzymuje uprawnienia do przebywania w określonych strefach zastrzeżonych w zależności od rodzaju przypisanych mu zadań i obowiązków. Posiadacz przepustki w czasie przebywania na terenie lotniska w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych nosi ją na widocznym miejscu. Zarządzający we współdziałaniu ze Strażą Graniczną i Policją nadzoruje prawidłowość funkcjonowania systemu przepustowego i ustala system patrolowania stref zastrzeżonych lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i miejsc do niego przyległych.

Za ochronę statku powietrznego w czasie krótkotrwałego postoju na płycie lotniska odpowiada przewoźnik. Zgodnie z procedurą po wyjściu pasażerów z samolotu załoga dokonuje jego sprawdzenia pod kątem ujawnienia ewentualnie celowo pozostawionych przez pasażera pakunków lub przedmiotów. W czasie dłuższego postoju samolotu jego drzwi oraz zewnętrzne włazy są zamykane i plombowane lub oklejane tzw. stickerami. Przewoźnik prowadzi rejestr założonych plomb. Płytę lotniska oświetla się w sposób zapewniający służbom ochrony właściwy nadzór nad statkiem powietrznym. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu przewoźnik lotniczy przeprowadza kontrolę statku powietrznego uwzględniając weryfikację zgodności plomb zapisanych w kartach kontrolnych oraz dokonuje sprawdzenia statku powietrznego zgodnie z listami kontrolnymi. Niezależnie od tych kontroli funkcjonariusze Straży Granicznej dokonują przeszukań statków powietrznych przed rozpoczęciem lotu międzynarodowego (tzw. umiędzynarodowienie) i po zakończeniu lotu międzynarodowego (tzw. ukrajowienie). Wykonując te zadania, stosując dozwolone przepisami prawa różne formy kontroli: kontrolę manualną, kontrolę manualną przy wykorzystaniu urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych lub przy użyciu chemicznego testera do wykrywania materiałów wybuchowych, sprawdzenie przy wykorzystaniu innego sprzętu specjalistycznego (zestawy pirotechnika, endoskopy, wzierniki, skanery, lustra) oraz sprawdzenie przy wykorzystaniu psów służbowych⁴¹.

Zarządzający lotniskiem wyznacza na jego płycie miejsca postoju statków powietrznych wykonujących przewozy tzw. statkami lotnictwa ogólnego. Muszą być oddalone co

⁴¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005 r. w sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, Dz.U. 2005, nr 197, poz. 1642.

najmniej trzydzieści metrów od płyt postojowych statków powietrznych przeznaczonych do regularnego transportu lotniczego. Osoby podróżujące statkiem lotnictwa ogólnego po poddaniu się kontroli bezpieczeństwa przebywają w miejscu uniemożliwiającym im kontaktowanie się z innymi pasażerami. Kontrola bezpieczeństwa i obsługa osób jest przeprowadzana w oddzielnym terminalu. Jeśli lotnisko nie ma takiego, osoby te przechodzą wydzieloną częścią terminalu pasażerskiego pod nadzorem służby ochrony i przy wejściu do strefy sterylnej poddawane są kontroli bezpieczeństwa.

ZAKOŃCZENIE

W sytuacji kiedy lotnictwo stało się tak dogodnym obiektem ataku terrorystów, zapewnienie bezpieczeństwa żegludze powietrznej stanowi priorytet. Od zarządzających portem lotniczym wymaga się podjęcia działań, które wymagają zaangażowania różnorodnych środków technicznych i pracy wysokiej klasy specjalistów.

Szczególne charakter i znaczenie portów lotniczych sprawiają, że zagadnienia ich ochrony znalazły odzwierciedlenie w wielu regulacjach prawnych. Jednocześnie mnogość tych uregulowań oraz przede wszystkim realizujących je instytucji sprawia, że koordynacja działań w zakresie ochrony, ze szczególnym uwzględnieniem lotniskowej infrastruktury krytycznej, wymaga wielu wysiłków. Nie ułatwia tego również bardzo specyficzny charakter obiektu, jakim jest port lotniczy, dlatego podczas realizacji zadań ochrony należy skupić się na korelacji wspomnianych działań prowadzonych pod egidą zarządzającego portem lotniczym.

Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w portach lotniczych możliwe jest dzięki dwóm wzajemnie uzupełniającym się elementom. Jednym z nich jest prawidłowe funkcjonowanie systemu oceny jakości, a drugim sprawne działanie systemu bezpieczeństwa opartego na ciągłym monitorowaniu, współpracy personelu oraz zoptymalizowanym i efektywnym zarządzaniu.

W działaniach prewencyjnych podejmowanych współcześnie widoczne jest wyeliminowanie postępowania opartego na schematach. Terrorysty w zaawansowanym stopniu opanowali elementy samofinansowania, wykorzystywania środków łączności, masowego przekazu oraz najnowszych technologii do realizacji ataku terrorystycznego, co wymusza konieczność wieloaspektowego podejścia do zagadnienia ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji. Zwiększające się wymagania bezpieczeństwa są uciążliwe dla podróżnych, ale to dzięki nim udaje się skutecznie przeciwdziałać bezprawnym czynom wymierzonym w lotnictwo.

LITERATURA

1. BRZEZIŃSKI M., *Kategoria bezpieczeństwa*, [w:] S. Sułowski, M. Brzeziński (red. nauk.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2009.
2. CIEŚLAK G., *Infrastruktura krytyczna lotnisk – kuracja ze skutkami ubocznymi*, „Terro-ryzm”, 2010, nr 1.
3. ELIAS B., *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*, London-New York 2010.
4. JANCELEWICZ B., *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, Toruń 2009.
5. Kodeks celny (ustawa z dnia 9 stycznia 1997 r. z późniejszymi zmianami).
6. Materiały konferencyjne, *Obowiązek informowania Prezesa ULC o naruszeniach z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego*, dostępny w Internecie: <http://www.ulc.gov.pl>.
7. *Obwieszczenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera*.
8. *Podręcznik służb lotniskowych, cz. I, Ratownictwo i zwalczanie pożarów*, Wydawnictwo ICAO, 1990.
9. *Rozporządzenie (WE) Nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty*.
10. *Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej*.
11. *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczególne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego*.
12. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005 r. w sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej*.
13. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*.
14. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa*.
15. *Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 r.*
16. SIADKOWSKI A.K., TOMASIK A., *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*, Poznań 2012.
17. *Słownik języka polskiego*, Warszawa 1994.
18. STAŃCZYK J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Warszawa 1996.
19. SYMONIDES J., *System równowagi sił a bezpieczeństwo Europy*, „Sprawy Międzynarodowe” 1982, nr 7.

20. SZTUCKI J., GĄSIOR M., ZAJĄC G., SZCZELINA M., *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2010.
21. *The Oxford Reference Dictionary*, Oxford 1991.
22. THOMAS A.R., *Aviation Security Management. The Context of Aviation Security Management*, t. 1, 2, 3, Westport – London 2008.
23. Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.
24. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej.
25. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
26. Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
27. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
28. ZIELIŃSKI M., *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, [w:] „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4/2010, Gdynia 2010.

THE AIRPORT SECURITY POLICY

Abstract. The following article is a description of the issues related to the safety at the airports and in aircrafts. In the text author explains the most important terms that have been used in a context of airport security and describes the legal bases regulating airport security activities. In addition the article identifies the main risks to aviation security: the acts of unlawful interference. The author uses a pragmatic approach in context of existing theory and analyses in respect to practice. He also assesses the general security of airport system, with the research answering the question: How do security procedures improve Airport security?

Keywords: airports, aviation security, aviation terrorism, acts of unlawful interference, security management.