

KAMIL MACIEJOWSKI

PODMIOTY, METODY ORAZ PRZEPISY  
KSZTAŁTUJĄCE BEZPIECZEŃSTWO  
W PORTACH LOTNICZYCH

**ABSTRAKT**

Niniejsza praca poświęcona szeroko rozumianemu bezpieczeństwu na portach lotniczych. Poruszam kwestię środków oraz metod ochrony portów lotniczych, odwołując się do umów i organizacji międzynarodowych w transporcie lotniczym, przepisów prawnych, zagranicznych konwencji, które narzucają pewne ramy i standardy odpowiednich zachowań i wymogów np. dotyczących dostosowania odpowiedniej infrastruktury.

**Słowa kluczowe:** port lotniczy, bezpieczeństwo, umowy międzynarodowe

**ABSTRACT**

The thesis concentrates on airport safety and security. The next issue is the airports themselves, where the boundary can be settled, so in other words where they begin and end. I concentrate on methods held to secure the airports invoking to agreements and international organizations in air transport, stressing the role of international treaties that impose strict behavioral and infrastructural standards.

**Keywords:** airport, safety and security, agreements and international organizations in air transport

## **PODMIOTY PRACUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM**

W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia ustawodawca określa port lotniczy jako „obszar, obiekt ważny w zakresie ochrony interesu gospodarczego państwa”<sup>1</sup>. Wszystkie obiekty wymagające obowiązkowej ochrony, posiadają plany ochrony, które są uzgadniane z właściwym terytorialnie komendantem wojewódzkim Policji. Zwraca on przede wszystkim uwagę na stan zagrożenie konkretnej jednostki oraz wymagania ujęte w przepisach prawa.

Plan ochrony obiektu powinien brać pod uwagę charakter produkcji lub typ działalności jednostki, przedstawiać ocenę aktualnej sytuacji ochrony jednostki, a także zawierać: analizę stanu potencjalnych zagrożeń lub aktualnego stanu bezpieczeństwa jednostki, dane dotyczące rodzaju zabezpieczeń technicznych, zasady organizacji i wykonywania ochrony jednostki oraz dane dotyczące specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej, a w tym:

- stan etatowy,
- rodzaj oraz ilość uzbrojenia i wyposażenia,
- sposób zabezpieczenia broni oraz amunicji, oraz zawierać zasady organizacji i wykonywania ochrony jednostki<sup>2</sup>.

### **SŁUŻBA OCHRONY LOTNISKA (SOL)**

Służba Ochrony Lotniska jest wewnętrzną służbą ochrony osób i mienia zlokalizowaną w porcie lotniczym. Jeżeli jest to podmiot gospodarczy realizujący usługi dla portu lotniczego to musi mieć koncesję (określa zakres oraz formę prowadzonych usług), natomiast jeżeli jest to Wewnętrzna Służba Ochrony powołana przez kierownika jednostki organizacyjnej (portu lotniczego) to musi posiadać tylko zezwolenie Komendanta Wojewódzkiego Policji. SOL w zakresie ochrony musi współpracować z Policją, jednostką straży pożarnej (która może znajdować się na terenie portu lotniczego) i Strażą Graniczną. Ubiór, identyfikatory oraz odznaki SOL muszą się różnić od tych, które posiadają innej jednostki. Każdy z pracowników SOL powinien posiadać zaświadczenie o wpisie do ewidencji kwalifikowanych pracowników ochrony, następnie po ukończeniu specjalistycznego szkolenia kierowany jest na egzamin w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. 1997, nr 114, poz. 740 z późn. zm.

<sup>2</sup> Art.7 z ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

Pracownik ochrony przy wykonywaniu zadań ochrony osób i mienia ma prawo do legitymowania osób w celu określenia ich tożsamości oraz sprawdzenia uprawnień do przebywania na danym obszarze czy obiekcie, a jeśli ktoś nie posiada takich uprawnień lub zakłóca porządek może nakazać takiej osobie opuszczenie danego miejsca. Kiedy osoba stwarza zagrożenie życia lub zdrowia, jak również mienia, pracownik ochrony ma obowiązek ująć taką osobę i niezwłocznie oddać Policji. Środki przymusu bezpośredniego oraz broń może wykorzystywać zarówno na terenie chronionych obiektów i obszarów jak i poza nimi np. podczas ochrony bezpieczeństwa konwoju lub doprowadzenia, zaalarmowania lub wezwania pomocy, oddania strzału ostrzegawczego<sup>3</sup>.

Wyżej wymienione uprawnienia wynikają z ustawy o ochronie osób i mienia, oraz stosownych aktów wykonawczych.

Ustawa prawo lotnicze<sup>4</sup> daje pracownikom SOL, uprawnienia takie jak:

„1) niedopuszczenie do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenie do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;

2) dokonywanie kontroli manualnej i przeglądanie zawartości bagażu;

3) sprawdzanie przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;

4) korzystanie z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystanie psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione, bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny”<sup>5</sup>.

W oparciu o przepis art. 186b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2013 poz. 1393) SOL wykonuje zadania z zakresu prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, ochrony stref lotniska, jak również kontroli dostępu do nich, poprzez wydawanie i sprawdzanie przepustek. Do zadań tej służby należą także ochrona i dbanie o bezpieczeństwo statków powietrznych stojących na płytach postojowych. Wszystkie wymienione zadania wykonywane są przy współdziałaniu z właściwymi służbami lub organami (SG, Policja), a kiedy występuje konieczność wykonania działań wykraczających poza kompetencje SOL, zarządzający lotniskiem powinien powiadomić Straż Graniczną lub Policję<sup>6</sup>.

---

3 Art. 36 z ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

4 Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. z 2013 r. poz. 1393.

5 Art. 186f. pkt. 1. z ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

6 Zob. art. 186b ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2013 poz. 1393).

Po przejściu odpowiednich czynności związanych z nadaniem bagażu pasażer musi znaleźć odpowiednią bramkę. Przy bramce zostaje poddany kontroli bezpieczeństwa, do kuwety musi włożyć wszystkie metalowe przedmioty oraz urządzenia elektryczne, a także okrycie wierzchnie, które zostają prześwietlone. W tym miejscu może również odbyć się kontrola manualna, która, jak podaje art.186f pkt. 2 ustawy Prawo lotnicze, „jest zespołem czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola ta może być przeprowadzana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba”<sup>7</sup>. Kiedy podczas kontroli manualnej został znaleziony jakiś przedmiot, który prawdopodobnie spowodował uruchomienie bramki, pasażer proszony jest o włożenie go do kuwety i ponowne przejście przez bramkę. Kontrola manualna może również obejmować dokładny ogląd powierzchni ciała, lecz tylko za zgodą kontrolowanej osoby. Tę czynność zazwyczaj wykonuje pracownik SOL tej samej płci co kontrolowana osoba.

Służba Ochrony Lotniska dzieli się na:

- ochronę fizyczną,
- screening (kontrola bezpieczeństwa bagażu),
- monitoring (zabezpieczenie techniczne).

### **KOMISARIAT POLICJI**

Jest to kolejna jednostka dbająca o system ochrony lotniska. Funkcjonariusze Policji mają prawo do skontrolowania osób, bagażu oraz pojazdów. Ponadto przysługuje im prawo do legitymowania osób, a w razie potrzeby ich zatrzymania, jak również do nakładania mandatów karnych.

Do podstawowych obowiązków policjantów odbywających służbę w Komisarzacie Lotniczym należy:

„a) Współdziałanie z Zarządzającym lotniskiem, władzami Portu Lotniczego, Strażą Graniczną i Służbą Ochrony Lotniska, mające na celu realizację ochrony lotnictwa cywilnego w sposób określony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochro-

---

<sup>7</sup> Art. 186f. pkt. 2. z ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

ny Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803) i Programie Ochrony Lotniska.

b) Współdziałanie z Zarządzającym lotniskiem i Strażą Graniczną oraz innymi współużytkownikami lotniska przy:

- opracowywaniu Programu Ochrony Lotniska,
- opracowywaniu planu przeciwdziałania sytuacji kryzysowej (stanowiącego część Programu Ochrony Lotniska),
- wyznaczeniu stref zastrzeżonych lotniska i części krytycznych stref zastrzeżonych oraz miejsc przejścia do tych stref ze strefy ogólnodostępnej,
- prowadzeniu kontroli wewnętrznych systemu ochrony lotniska,
- kontroli prawidłowości funkcjonowania systemu przepustkowego na terenie lotniska,
- ustalaniu systemu patrolowania stref zastrzeżonych lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do niego przyległych.

c) Aktywny udział w pracach Zespołu Ochrony Lotniska.

d) Uczestnictwo w działaniach Sztabu Kryzysowego, tworzącego się na lotnisku w sytuacji zagrożenia”<sup>8</sup>.

Do obowiązków należy m.in.: kontrola i ochrona porządku publicznego na terenie portu lotniczego i w jego obszarach, rozpoznanie materiałów niebezpiecznych, działanie antyterrorystyczne oraz patrolowanie rejonu całego lotniska.

#### **PLACÓWKA STRAŻ GRANICZNEJ**

Przed powołaniem formacji jaką jest Służba Ochrony Lotniska wszelkie jej zadania wykonywała Straż Graniczna. Jednakże od roku 2013 we wszystkich portach lotniczych w Polsce pasażerów kontroluje Służba Ochrony Lotniska. Straż Graniczna wszystkie zadania wykonuje we współdziałaniu z Służbą Ochrony Lotniska oraz Lotniskowym Komisariatem Policji.

Straż Graniczna jest upoważniona do samodzielnego decydowania w zakresie współdziałania z Służbą Ochrony Lotniska w sprawowaniu nadzoru polegającego na:

- 1) obserwacji i rejestracji działania punktu kontroli bezpieczeństwa,
- 2) kontroli pracowników SOL będących na stanowisku kontroli bezpieczeństwa:
  - kontrola ilości pracowników na stanowisku,

---

<sup>8</sup> J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*. s. 171.

- przekazanie informacji zarządzającemu lotniskiem dotyczących wątpliwości co do stanu psychofizycznego pracowników SOL,
- reagowanie na naruszenie przepisów ze strony pracowników SOL,
- 3) przekazywanie informacji o uchybieniach Prezesowi Urzędu oraz wystawianie wniosków zarządzającemu lotniskiem w celu ich usunięcia,
- 4) dokonywanie kontroli certyfikatów, które powinni posiadać pracownicy SOL,
- 5) reagowanie na zakłócanie porządku w obrębie punktu kontroli bezpieczeństwa<sup>9</sup>.

#### **LOTNISKOWA JEDNOSTKA RATOWNICZO-GAŚNICZA**

Kolejnym podmiotem znajdującym się na lotnisku, dbającym o bezpieczeństwo są lotniskowe jednostki ratowniczo-gaśnicze. Zgodnie z art. 84 ustawy Prawo lotnicze, za system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem. Zobowiązany jest opracować plan działania w sytuacjach zagrożenia zgodne z przepisami międzynarodowymi. Plan ten należy uzgodnić z komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej (porty lotnicze) lub komendantem powiatowym albo miejskim Państwowej Straży Pożarnej (pozostałe lotniska). Należy zapewnić taki sprzęt specjalistyczny służbie ratowniczo-gaśniczej, aby jej funkcjonowanie było prawidłowe, ponadto należy dbać o niezbędne środki ratownicze i przeciwpożarowe. Jak w każdej służbie umundurowanej tak i w tej pracownicy powinni posiadać odpowiednie kwalifikacje zawodowe oraz spełniać warunki psychofizyczne. Zarządzający lotniskiem ma obowiązek wysłać pracowników lotniskowej straży pożarnej na specjalistyczne szkolenie.

#### **ZESPÓŁ OCHRONY LOTNISKA**

Zespół ochrony lotniska powołuje się na podstawie ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Na czele zespołu zasiada zarządzający lotniskiem, a w skład wchodzi po jednym przedstawicielu:

- 1) służby ochrony lotniska;
- 2) Policji;

---

<sup>9</sup> Art. 186b. pkt. 1. z ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

- 3) Straży Granicznej, w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście granicznej;
- 4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 5) Służby Celnej;
- 6) komitetu skupiającego przewoźników lotniczych.

Ich celem jest nieustana ocena zagrożeń, kontrola przestrzegania przepisów przez lotniskowe służby ochrony, ocena systemu ochrony.

Do zadań Zespołu Ochrony Lotniska należy przede wszystkim:

„1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony portu lotniczego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;

2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska;

3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;

4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących mechanizmów funkcjonowania terminali;

5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw i kontroli pasażerów, bagażu, ładunków oraz środków kontroli w zakresie ochrony;

6) dokonanie oceny stanu współpracy między funkcjonującymi na danym lotnisku przewoźnikami, innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą, służbami ochrony oraz Służbą Celną a zarządzającym lotniskiem w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego”<sup>10</sup>.

#### **SZTAB KRYZYSOWY**

W czasie wystąpienia sytuacji kryzysowej, zarządzający lotniskiem ma obowiązek zwołać Sztab Kryzysowy, który podejmuje wszelkie działania w Centrum Koordynacji Antykryzysowej. Tak jak w Zespole Ochrony Lotniska, tak i tutaj, na czele sztabu stoi zarządzający lotniskiem lub osoba przez niego wybrana, odpowiedzialna za ochronę lotniska, np. dowódca służby ochrony lotniska.

„W skład sztabu wchodzi:

1) zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;

---

<sup>10</sup> § 4. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 912).

- 2) przedstawiciele:
- a) służb ochrony,
  - b) instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej funkcjonującej na danym lotnisku,
  - c) jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,
  - d) służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska,
  - e) przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą na lotnisku, których dotyczy sytuacja kryzysowa lub zaangażowanych w jej rozwiązywanie,
  - f) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym”<sup>11</sup>.

Sztab współpracuje z organami zarządzania w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom, a także organami administracji rządowej. Działania i procedury Sztabu Kryzysowego są zależne od występującego zagrożenia.

#### **ŚRODKI I METODY OCHRONY PORTU LOTNICZEGO**

Patrząc z perspektywy bezpieczeństwa, działalność portu lotniczego można podzielić na dwa obszary:

- „1) obsługa ruchu statków powietrznych – zabezpieczenie startu, lądowania, parkowania i obsługi naziemnej samolotów,
- 2) obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego – handling, odprawa biletowo-bagażowa i paszportowo-celna, kontrola bezpieczeństwa bagażu i pasażera, załadunek na pokład samolotu itd.”<sup>12</sup>.

W każdym z wyżej wymienionych obszarów może dojść do zagrożeń innych typów, dlatego obiekt jakim jest port lotniczy musi być przygotowany do przeciwdziałaniu wszystkim niebezpieczeństwom. Zarówno tych związanych z ruchem lotniczym jak i tych związanych z działaniami bezprawnej ingerencji.

---

11 § 9.2. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 912).

12 dr inż. M. Szczelina, *Koncepcja systemu bezpieczeństwa portu lotniczego*, Port Lotniczy Wrocław, s. 2.



## SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (SMS – SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)

SMS to ogół działań dających możliwość bezpiecznego użytkowania lotniska. „System obejmuje strukturę organizacyjną lotniska, zakresy odpowiedzialności, procedury i procesy bezpieczeństwa oraz przepisy wdrażania polityki bezpieczeństwa na lotnisku. System integruje zarządzanie operacyjne i techniczne z zarządzaniem finansami i zasobami ludzkimi”<sup>13</sup>. Celem tego systemu jest zmniejszenie ryzyka do jak najniższego poziomu jaki jest możliwy do osiągnięcia.

Zadania SMS:

- 1) identyfikacja zagrożeń wobec bezpieczeństwa,
- 2) zapewnienie wprowadzenia działań naprawczych koniecznych do utrzymania określonego stanu bezpieczeństwa,
- 3) utrzymywać kontrolę nad oceną stanu bezpieczeństwa,
- 4) poprawiać wyniki zarządzania systemem bezpieczeństwa.

Uwarunkowaniami prawnymi nakazującymi wprowadzenie w portach lotniczych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem są:

1. Akta prawne krajowe:

- Prawo Lotnicze,
- Podręcznik Certyfikacji Lotnisk.

2. Akta prawne międzynarodowe:

- Wytyczne – ICAO – DOC 9774,
- Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem ICAO – DOC 9859,
- Aneks 14 – Rozdział 1.3.6. „Do 24 listopada 2005 roku Zarządzający lotniskami, które posiadają certyfikat obowiązani są wdrożyć Safety Management System (SMS)”<sup>14</sup>.

Na rzecz SMS powoływany jest Komitet Zarządzania Bezpieczeństwem, którego zadaniem jest:

- utworzenie dokumentu wyznaczającego politykę bezpieczeństwa portu lotniczego,
- utworzenie Instrukcji Zarządzania Bezpieczeństwem w porcie lotniczym,
- wyznaczenie struktury organizacyjnej Komitetu Zarządzania Bezpieczeństwem,

---

13 J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*. s. 155.

14 Ibidem.

- ułożenie zadań dla danych komórek/osób w celu zarządzania bezpieczeństwem,
- sformułowanie planu szkolenia/instruktażu osób związanych z całym systemem.

### ZABEZPIECZENIE TERENU

Jednym z podstawowych zabezpieczeń jest granica pomiędzy strefą ogólnodostępną, a strefami zastrzeżonymi lotniska. Granicę tę wyznacza się przeszkodą fizyczną w postaci ogrodzenia. Wiadomym jest, że nie chodzi o zwykłe ogrodzenie jak przed budynkami mieszkalnymi. Musi ono spełniać odpowiednie wymagania, które uregulowane zostały przez ustawę z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw<sup>15</sup>.

Dla zwinnego intruza samo zabezpieczenie jakim jest ogrodzenie z siatki i koncentryny<sup>16</sup> lub drutu kolczastego nie będzie poważną przeszkodą, dlatego montowane są systemy detekcji. Do takich systemów należą System Sygnalizacji Włamania i Napadu (SSWiN) oraz System Telewizji Obserwacyjnej (CCTV).

System SSWiN składa się z sensorycznego kabla światłowodowego oraz modułu analizy sygnału APU (Alarm Processing Unit). System ten służy do wykrywania ruchu w miejscu zamontowania systemu, np. w ogrodzeniu. Systemu nie można zlokalizować za pomocą przyrządów detekcyjnych.

Najbardziej funkcjonalnym środkiem ochrony lotniska są kamery termiczne. Kamery przemysłowe CCTV potrzebują dużego oświetlenia, w zależności od rodzaju kamery, a dokładnie od rodzaju przetwornika i użytego obiektywu, aby dobrze przebiegał system monitoringu. Natomiast kamery termiczne wykrywają promieniowanie podczerwone. Wiąże się to z wydzielaniem ciepła przez obiekty, a w zasadzie monitoruje różnice temperatury pomiędzy obiektami w polu widzenia.

Systemy radarowe działają na zasadzie odbicia wysyłanych fal przez antenę i ich rozproszeniu, następnie następuje wyliczenie czasu powrotu takiej fali odbitej od obiektu. Służy do wykrywania pojazdów, łodzi, ludzi, samolotów oraz innych obiektów.

---

<sup>15</sup> Dz.U. 2011 nr 170 poz. 1015.

<sup>16</sup> Koncentryna- są to luźne zwoje cienkiego drutu stalowego, które w czasie I i II wojny światowej rozwieszano między wbitymi w ziemię kołkami. Najczęściej razem z drutami kolczastymi tworzył pasywne umocnienia obronne, które poprzez poplątanie nóg atakującym spowolniały natarcie. Najskuteczniejsze do zatrzymania wroga były przeciwpiechotne pola minowe pokryte koncentryną, źródło: <http://t4m.pl/sownik-wojskowy/koncentryna.html>, dostęp: 20.05.2014.

## KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW

Każdy pasażer, który posiada bagaż rejestrowany, zanim wsiądzie do samolotu musi go nadać oraz przejść kontrolę bezpieczeństwa wraz z bagażem kabinowym (podręcznym) mającą na celu uniemożliwienie przedostania się na pokład samolotu lub do stref zastrzeżonych portu lotniczego przedmiotów zabronionych<sup>17</sup>.

„Kontrola bezpieczeństwa to stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji i/lub wykrywania przedmiotów zabronionych”<sup>18</sup>. Do kontroli bezpieczeństwa pasażera zazwyczaj stosuje się bramki magnetyczne wykrywające metale. W nielicznych przypadkach stosuje się kontrolę manualną.

Kontrolę manualną należy stosować w taki sposób, aby zachowując nieetykalność osobistą, sprawdzić czy osoba nie przewozi niebezpiecznych przedmiotów<sup>19</sup>. Sprawdzanie zaczyna się od głowy, a kończy się na stopach. Jest to najdokładniejszy rodzaj kontroli, lecz czasochłonny. Przy dużym ruchu lotniczym stosowany jest wyjątkowo. Pasażer poddawany tej kontroli dostaje polecenie zdjęcia wszelkiego odzienia wierzchniego, wyciągnięcia wszelkich rzeczy z kieszeni.

Zaletą tej metody jest możliwość znalezienia rzeczy niemetalowych, które nie zostały wykryte przez bramkę, ale znajdują się na liście rzeczy niebezpiecznych.

Wyżej wymienioną kontrolą zajmują się pracownicy SOL z grupy screeningu, którzy oprócz kontroli osobistej zajmują się także kontrolą bagażu rejestrowanego oraz kabinowego.

Bagaż rejestrowany jest to „Bagaż przeznaczony do przewożenia w luku bagażowym statku powietrznego”<sup>20</sup>. Po nadaniu bagażu przy stanowisku *check-in* trafia on na taśmę, która transportuje go do osobnego pomieszczenia. Tam bagaż zostaje prześwietlony, w celu kontroli bezpieczeństwa, odpowiednim urządzeniem przy zastosowaniu techniki tomografii komputerowej. W bagażu rejestrowanym zabronione jest przewożenie przedmiotów wybuchowych oraz broni.

---

17 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

18 Ibidem.

19 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.

20 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Bagaż kabinowy jest to „Bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego”<sup>21</sup>. W bagażu tym pasażerowie zazwyczaj przewożą przedmioty potrzebne im podczas lotu np. jedzenie czy kosmetyki, ale także urządzenia elektryczne, które mogłyby przypadkiem ulec uszkodzeniu w bagażu rejestrowanym. Bagaż ten jest przepuszczany przez urządzenie rentgenowskie, gdzie zostaje prześwietlony. Na monitorze wyświetla się obraz, w kolorach do których odpowiednio przypisane są przedmioty w zależności od stanu skupienia materii. W przypadku wątpliwości, pracownik SOL może podjąć decyzję o ręcznym sprawdzeniu bagażu. Kontrola odbywa się w obecności pasażera. Kiedy w walizce zostaje znaleziony zakazany przedmiot, pasażer dostaje polecenie jego usunięcia. Oczywiście osoba taka może odstąpić od usunięcia takiego przedmiotu. Wtedy pracownik SOL nie może zezwolić jej na lot i musi powiadomić odpowiednie służby państwowe.

W przypadku urządzeń elektronicznych, pasażer zawsze dostaje nakaz wyłączenia ich z bagażu i położeniu na taśmę samodzielnie, ponieważ zamazują obraz z urządzenia rentgenowskiego<sup>22</sup>. Odpowiednie dotyczą też płynów (kosmetyków, napojów) przewożonych w bagażu.

#### **KONTROLA DOSTĘPU**

W portach lotniczych dostęp do stref zastrzeżonych jest odpowiednio chroniony. Do takich stref mogą przedostać się tylko upoważnione osoby oraz samochody.

Formą uprawnienia dostępu jest karta pokładowa lub jej zamiennik, karta identyfikacyjna członka załogi, karta identyfikacyjna portu lotniczego, karta identyfikacyjna właściwego organu krajowego, karta identyfikacyjna organu regulacyjnego uznawaną przez właściwy organ krajowy. Dostęp do stref zastrzeżonych kontrolowany jest przez system elektroniczny pozwalający na dostęp tylko jednej osoby w danej chwili lub prowadzenie kontroli dostępu przez osoby upoważnione<sup>23</sup>. Najbardziej powszechną metodą kontroli dostępu są identyfikatory osobowe posiadające zdjęcie osoby upoważnionej oraz uniwersalny kod. Identyfikatory wydawane zazwyczaj są w postaci kart zbliżeniowych lub magnetycznych. Do pełni funkcjonowania tej metody potrzebne są jeszcze czytniki kart, które umieszczane są przy drzwiach oddzielających strefę ogólnodostępną od chronionej. Również pracownicy sklepików,

---

21 Ibidem.

22 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.

23 Ibidem.

barów w strefie wolnocłowej muszą posiadać identyfikator osobowy oraz zostają poddani kontroli manualnej przez pracowników SOL.

Każdy kierowca, który chce wjechać do strefy zastrzeżonej lotniska musi posiadać ważną i wydaną na dany samochód przepustkę. Następnie kierowcy zostaje sprawdzony identyfikator osobowy oraz musi poddać się kontroli manualnej. Kolejnym etapem jest kontrola bezpieczeństwa pojazdu<sup>24</sup>.

#### **MIĘDZYNARODOWE KONWENCJE I ORGANIZACJE W TRANSPORCIE LOTNICZYM**

Początki prawa lotniczego sięgają czasów kiedy w USA i Europie zaczęto tworzyć statki powietrzne (przełom wieku XIX/XX). Pierwsze zarządzenie ograniczające zostało nałożone na budowniczych statków oraz lotników. Zaś następne ograniczenia dotyczyły już międzynarodowych lotów przekraczających granice terytorialne państw<sup>25</sup>.

Dopiero po II wojnie światowej została zwołana Konferencja Chicagowska, na której wystąpiły 52 państwa. W trakcie konferencji został przyjęty pierwszy dokument, który zawierał uchwały i zlecenia oraz umowę o lotnictwie cywilnym (Konwencja Chicagowska, 7 grudnia 1944). Powstała też stała Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO<sup>26</sup>.

#### **MIĘDZYNARODOWE KONWENCJE**

**Konwencja Chicagowska 1944 r.** (Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym)

Została podpisana w Chicago 7 grudnia 1944r. Na mocy Konwencji Chicagowskiej została powołana Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Konwencja ta dotyczy celów i zasad rozwoju lotnictwa, praw i obowiązków państw, konieczność stosowania jednakowych norm i zasad postępowania oraz udoskonaleń w zakresie formalności granicznych. Konwencja wdraża zasadę suwerenności państw do możliwości wykonywania lotów nad terytorium innych państwa tylko za ich zgodą. Została zmieniana kilkanaście razy<sup>27</sup>.

---

24 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

25 A. Rypulak, *Przestrzeganie przepisów lotniczych*, Radom 2007, s. 6.

26 Ibidem, s.7.

27 A. Rypulak, *Przestrzeganie przepisów lotniczych*, Radom 2007, s.7.

**Konwencja Tokijska 1963 r.** (Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych)

Została podpisana w Tokio 14 września 1963 r. Pierwsza konwencja antyterrorystyczna przyjęta pod opieką ONZ. Powodem podpisania tej konwencji było przede wszystkim ustanowienie prawa sądenia przez państwa-strony oraz kwestie dotyczące wydawania przestępców albo zbiegów państwow<sup>28</sup>.

**Konwencja Haska 1970 r.** (Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi)

Została podpisana w Hadze 16 grudnia 1970 r. Konwencja dotyczy tzw. przestępstwa konwencyjnego, które dotyczy bezprawnego zawładnięcia lub przejścia kontroli nad samolotem z użyciem przemocy lub groźby użycia siły lub w każdej innej formie zastraszania<sup>29</sup>.

**Konwencja Montrealska 1971 r.** (Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego)

Została podpisana w Montrealu 23 września 1971 r. Postanowienia oparte są na przykładzie konwencji haskiej i w kilku punktach stanowią jej powtórzenie. W pierwszym artykule konwencji zostało wyjaśnione czym jest przestępstwo skierowane przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Każde państwo-strona ma obowiązek poddania przestępców surowej karze<sup>30</sup>.

**Konwencja Montrealska 1991 r.** (Konwencja w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania)

Została podpisana w Montrealu 1 marca 1991 r. Celem podpisania konwencji było ulepszenie bezpieczeństwa międzynarodowego i zapobieżenie aktom terroryzmu<sup>31</sup>.

## MIĘDZYNARODOWE ORGANIZACJE LOTNICZE

**Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO - International Civil Aviation Organization)**

Utworzona na podstawie ustalenia Konwencji Chicagowskiej w roku 1947. Cele ICAO określone są w art. 44 Konwencji Chicagowskiej i należą do nich m.in.:

- zapewnienie prawidłowego i bezpiecznego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego,

---

28 R. Drzazga, *Konwencje antyterrorystyczne ONZ – charakterystyka oraz zakres zobowiązań nałożonych na państwa – strony*, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, s. 17.

29 Ibidem.

30 Ibidem, s. 18.

31 Ibidem, s. 21.

- zwiększenie bezpieczeństwa lotów,
- zapewnienie regularnego, ekonomicznego, sprawnego i bezpiecznego przewozu lotniczego,
- wspieranie rozwoju dróg lotniczych i portów lotniczych.

#### **Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC - European Civil Aviation Conference)**

Najważniejsza organizacja lotnicza w Europie, powstała w 1954 r. Przystąpienie Polski do ECAC przypada dopiero na rok 1990. ECAC swoją siedzibę ma w Paryżu. Posiada 44 państwa członkowskie. Jest organizacją międzyrządową o konsultacyjnym charakterze. Na jej forum państwa członkowskie wymieniają się doświadczeniem oraz dyskutują o najważniejszych sprawach lotnictwa cywilnego<sup>32</sup>.

#### **Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL, European Organization for the Safety to Air Navigation)**

Powstała w 1963 r. na mocy Konwencji z 1960 r. o „międzynarodowej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej”. W jej skład wchodzi 37 państw członkowskich oraz Unia Europejska. Zajmuje się wprowadzaniem Europejskiego Programu Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP). Państwa członkowskie współpracują ze sobą w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i bezpieczeństwem żeglugi powietrznej. Przystąpienie Polski przypadło na dzień 1 września 2004 r.<sup>33</sup>.

#### **Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA - Joint Aviation Authorities)**

Kolejna organizacja utworzona przez Unię Europejską w roku 1979. Do jej zadań należy:

- łączność pomiędzy członkami UE, a innymi państwami europejskimi,
- ustalenie standardów i procedur dopuszczenia statków powietrznych do lotu,
- obsługa i eksploatacja statków powietrznych,
- certyfikacji pilotów,
- zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

W skład wchodzi 37 członków, Polska jest członkiem od roku 2002<sup>34</sup>.

---

32 J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*, s. 119.

33 Ibidem, s. 118-119.

34 A. Rypulak, *Przestrzeganie przepisów lotniczych*, Radom 2007, s. 13.

## **Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego** (EASA - European Aviation Safety Agency)

Utworzona została przez Unię Europejską na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r.<sup>35</sup> W jej skład wchodzi 27 państw Unii Europejskiej oraz Lichtenstein, Islandia, Norwegia i Szwajcaria. Do jej zadań należy prowadzenie inspekcji i dochodzeń w państwach członkowskich, udzielanie opinii dotyczącej eksploatacji, projektowania i obsługi sprzętu lotniczego, jak również instytucji i ludzi powiązanych z tymi działaniami<sup>36</sup>.

Niepodważalny jest fakt, iż porty lotnicze, będące złożonymi formami, które obejmują większość obiektów (zarówno pasy lotnicze jak i galerie handlowe położone w pobliżu), mierzą się na co dzień z licznymi wyzwaniem związanymi m.in. z różnego rodzaju atakami terrorystycznymi, przez które rozumiem np. akty samobójcze, porwania, sabotaż czy też ataki bombowe, a także identyfikacją pozostawionego bagażu, ochroną pasażerów oraz podmiotów pracujących, kontrolą dostępu do miejsc, do których wejście jest przeznaczone wyłącznie dla pracowników.

Za największą ułomność lotnisk uważam brak gotowości do efektywnego odparcia potencjalnych ataków, bądź też niedostosowanie infrastruktury do potrzeb osób korzystających z ofert lotniczych oraz pracowników. Inną kwestią, o której również bardzo często zapominamy, jest brak świadomości na temat zagrożeń płynących z wielu zachowań, zarówno w przypadku podmiotów pracujących na portach lotniczych, jak i wśród pasażerów. Bardzo istotne jest spostrzeżenie, iż obsługa każdego pasażera wymaga poświęcenia uwagi personelu pochodzącego z wielu, różnych firm oraz instytucji. Zwrócenie uwagi na całokształt funkcjonowania lotnisk, a w tym prowadzenie operacji kontrolnych i respektowanie zagranicznych regulacji i standardów prawnych, stanowi jeden z najważniejszych obowiązków szeroko rozumianych władz portów lotniczych. Sama kwestia nasycenia placówek lotniczych nowoczesną techniką oraz infrastrukturą bez najmniejszej wątpliwości wpływa na zmniejszenie ryzyka potencjalnego zagrożenia, niemniej jednak nie umniejsza istoty czynnika ludzkiego, który nie bez powodu uznawany jest za najsłabsze ogniwo. Dlatego tak bardzo ważne jest uświadamianie osób, które pracują w portach lotniczych bądź w nich przebywają, o konsekwencjach płynących z nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa.

---

35 Dz.U. WE L 240, z dnia 7 września 2002 r., s. 1-21.

36 J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*, s. 118.



## BIBLIOGRAFIA

### 1) Wydawnictwa zwarte:

1. Chądzyński J., Nowakowska A., Przygodzki A., *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, CeDeWu, Warszawa 2007.
2. Dziemianowicz W., Łukomska J., Górka A., Pawluczuk M., *Trendy rozwojowe regionów*, Geoprofit, Warszawa 2009.
3. Ilnicki M., *Służby graniczne w walce z terroryzmem*, Toruń 2011,
4. Jakubczak R. (red.), *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP. Podręcznik dla studentek i studentów*, Bellona, Warszawa 2003.
5. Jałoszyński K., *Współczesny wymiar terroryzmu*, Warszawa 2008.
6. Kitler W., *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kryteria. Uwarunkowania. System*, AON, Warszawa 2011.
7. Kopaliński W., *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1994.
8. Liwiński J., *Działalność portów lotniczych w 2009 roku*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 2009.
9. Ministerstwo Transportu, *Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych*, Warszawa, 2007.
10. Mendyk E., *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009.
11. Nowak E. (red.), *Zarządzanie kryzysowe w sytuacji klęski żywiołowej*, TWO, Warszawa 2006.
12. Nowak E., Nowak M., *Zarys teorii bezpieczeństwa narodowego*, Difin, Warszawa 2011.
13. Piątkowski P., *Terroryzm. Nowe wyzwanie dla bezpieczeństwa*, Warszawa 1996.
14. Ruciński A. (red.), *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
15. Rypulak A., *Przestrzeganie przepisów lotniczych*, Radom 2007.
16. Słownik terminów z zakresu psychologii dowodzenia i zarządzania, AON, Warszawa 2000.
17. Stańczyk J., *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, ISP PAN, Warszawa 1996.
18. Szczelina M., *Koncepcja systemu bezpieczeństwa portu lotniczego*, Port Lotniczy Wrocław.

19. Szmyd J., *Bezpieczeństwo jako wartość, refleksje aksjologiczne i etyczne* [w:] P. Tyrała (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem*, Wyd. Profesjonalnej Szkoły Biznesu, Kraków 2000.
20. Sztucki J., Gąsior M., Zając G., Szczelina M., *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego. Skrypt dydaktyczny*.
21. Tłoczyński D., *Instrumenty wspierania konkurencyjności regionalnego portu lotniczego* [w:] *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Szczecin 2008.
22. Zabłocki E., *Lotnictwo cywilne. Port lotniczy, szkolenie lotnicze, loty próbne, zasoby obronne lotnictwa cywilnego*, Wydawnictwo AON, Warszawa 2009.

## 2) Wydawnictwa ciągłe:

1. Graham A., *Managing Airports: An International Perspective*, "Elsevier", Third edition, Oxford 2008.
2. Huderek-Glapska S., *Port lotniczy w systemie transportu intermodalnego*, „Logforum”, nr 5/2010.
3. Liwiński J., *Porty lotnicze świata 2012*, „Lotnictwo”, nr 7/2012.
4. Panasiuk A., Pluciński M. (red.), *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, „Ekonomiczne problemy usług” nr 15/ 2008.
5. Trzepak P, *Relacje port lotniczy – środowisko przyrodnicze*, „Prace geograficzne”, zeszyt 123, Kraków 2010.
6. Zieliński M., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, 2010.

## 3) Akta prawne:

1. Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - *Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw*, (Dz. U. 2011 nr 170 poz. 1015).
2. Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o *ochronie osób i mienia*, (Dz.U. 1997, nr 114, poz. 740 z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. - *Kodeks karny*, (Dz.U. 1997 nr 88 poz. 553).
4. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zarządzaniu kryzysowym, (Dz. U. 2013 poz. 1166).

5. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 maja 2011 r. *w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o Straży Granicznej*, (Dz.U. 2011 nr 116 poz. 675).
6. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 stycznia 2009 r. *w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie granicy państwowej*, (Dz.U. 2009 nr 12 poz. 67).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. *w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego*, (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 912).
8. 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*.
9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. *w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie*, ((WE) nr 2320/2002).