

## **METODY I ŚRODKI OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI W LOTNICTWIE CYWILNYM NA PRZYKŁADZIE PORTU LOTNICZEGO WROCŁAW STRACHOWICE**

**Karina SIKORA\*, Kamila FISZER\*\***

\* Wydział Nauk o Bezpieczeństwie, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych  
e-mail: karina.sikora1988@gmail.com

\*\* Wydział Nauk Społecznych i Dziennikarstwa, Dolnośląska Szkoła Wyższa  
e-mail: kamila-fischer@wp.pl

Artykuł wpłynął do redakcji 06.06.2013 r., Zweryfikowaną i poprawioną wersję po recenzjach i korekcie otrzymano w listopadzie 2013 r.

*Poniższy tekst prezentuje zagadnienia związane z bezpieczeństwem portów lotniczych i statków powietrznych. Na wstępie wyjaśniono najważniejsze pojęcia, których użyto w tekście oraz wskazano na podstawy prawne regulujące kwestie bezpieczeństwa lotniczego. W kolejnym punkcie przedstawiono główne zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego jakim są akty bezprawnej ingerencji. Zasadniczy fragment tekstu stanowi ostatnia część, w której omówiono politykę bezpieczeństwa stosowaną przez zarządzających wrocławskim portem, określono kompetencje poszczególnych elementów systemu ochrony oraz opisano techniczne urządzenia wspomagające bezpieczeństwo. Całość z jednej strony zawiera więc to, co daje się zastosować z dotychczasowej teorii, a z drugiej prezentuje analizę i ocenę działania systemu bezpieczeństwa w Porcie Lotniczym Wrocław Strachowice. Główny problem badawczy zawiera się w pytaniu: jak procedury ochrony wpływają na poprawę bezpieczeństwa wrocławskiego lotniska? Podstawą metodologiczną jest natomiast założenie, że działania podejmowane we wrocławskim porcie lotniczym przyczyniają się do wzrostu poziomu bezpieczeństwa.*

**Słowa kluczowe:** lotniska, bezpieczeństwo lotnicze, terroryzm powietrzny, akty bezprawnej ingerencji, Port Lotniczy Wrocław Starachowice, zarządzanie bezpieczeństwem

### **WSTĘP**

Przełom w postrzeganiu i analizowaniu bezpieczeństwa, jaki nastąpił po upadku bipolarnego podziału świata dostarczył wielu inspiracji oraz stworzył nowe szanse i wyzwania w zakresie naukowej penetracji tego zagadnienia. Nie sposób nie zauważyć, że w ostatnim czasie nastąpił lawinowy wręcz przyrost publikacji związanych z różnymi aspektami bezpieczeństwa. Współcześnie postrzegane jest ono już nie tylko przez pryzmat zagrożeń typowo militarnych, lecz także ekonomicznych, informatycznych czy ekologicznych, które związane są z mnogością zmian, jakie cywilizacja wprowadziła w życie człowieka. Trzeba podkreślić bowiem, że rozwój nauki, techniki, czy przemy-

słu przynosi nie tylko wspaniałe wynalazki, lecz powoduje również szereg niezamierzonych skutków. Doskonałym przykładem jest intensywny rozkwit branży lotniczej, który wiąże się jednak z poważnym wzrostem liczby bezprawnych aktów skierowanych w stronę lotnictwa. Problem ten wydaje się być o tyle poważny, że chęć pokonywania znacznych odległości w krótkim czasie staje się obecnie priorytetem, a pojazd, który jeszcze kilkanaście lat temu zarezerwowany był dla osób uprzywilejowanych, dziś jest środkiem transportu przeznaczonym dla zwykłych podróżników. Lotniska, które obsługują miliony podróżnych, są tym samym dla działań terrorystów wyjątkowo dogodnym obiektem. Każdy akt terroryzmu powietrznego, osiąga światowy rozgłos, a to stanowi w oczach terrorystów jeden z głównych wyznaczników „udanego” ataku.

W sytuacji rosnącego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa, koniecznym stało się podejmowanie inicjatyw mających eliminować możliwość bezprawnej ingerencji. Także Port Lotniczy Wrocław Strachowice, w trosce o najwyższy poziom obsługi ruchu pasażerskiego, podjął pewne działania zabezpieczające. Rozbudowa dotychczasowej infrastruktury lotniskowej zakończona w 2012 r. pozwoliła na osiągnięcie maksimum wygody, ale wprowadziła również nowe metody i środki ochrony Portu Lotniczego. Zarządzający lotniskiem zdają sobie sprawę, że lotnisko jest wyjątkowym miejscem na mapie Wrocławia, a jego sprawne i przede wszystkim bezpieczne funkcjonowanie ma fundamentalny wpływ na rozwój całej stolicy Dolnego Śląska.

## 1. BEZPIECZEŃSTWO W LOTNICTWIE CYWILNYM

Najważniejszym terminem w tym tekście jest „bezpieczeństwo” i od wyjaśnienia tego słowa wypada rozpocząć. Już na początku należy jednak zaznaczyć, że nie jest to zadanie łatwe, gdyż termin ten należy do zagadnień polisemantycznych, obejmuje kilka dyscyplin naukowych, a więc wyjaśnia się go również wieloznacznie. Choć ogólnie przyjęto, że bezpieczeństwo jest jedną z największych wartości ludzkości, a w swojej istocie daje stabilizację, rozwój i porządek, to określane jest różnie, w zależności od jego przedmiotu, dziedziny działalności ludzkiej, z którą jest powiązane oraz obszaru, w jakim występuje. Wśród wielu definicji, jakie można znaleźć w literaturze podmiotu, najbardziej trafna wydaje się być jednak ta opisująca bezpieczeństwo jako: „*stan, który daje poczucie pewności i gwarancję jego zachowania oraz szansę na doskonalenie*<sup>1</sup>”.

Choć wydawałoby się, że bezpieczeństwo zawężone do przedmiotowej kategorii bezpieczeństwa lotniczego będzie do zdefiniowania łatwiejsze, to tu także należy wskazać na pewne rozbieżności. Mimo że respektowanie zasad bezpieczeństwa jest obowiązkiem wszystkich podmiotów związanych z obsługą ruchu lotniczego, to jak dotąd nie wypracowano międzynarodowej i ogólnie respektowanej definicji.

W opracowaniu Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego „*Safety Management Manual*” z 2006 r. podjęto w zasadzie próbę wieloaspektowego zdefiniowania pojęcia bezpieczeństwa lotniczego (*aviation safety*), jednak już na wstępie zaznaczono, że istnieje kilka możliwych, wzajemnie uzupełniających się percepcji bezpieczeństwa. Za podstawowy pogląd, zinternalizowany przez opinię publiczną oraz pasażerów, uznano eliminację wypadków lotniczych oraz poważnych incydentów<sup>2</sup>. Pozostałe

<sup>1</sup> J. Borkowski, *Słownik terminów z zakresu psychologii dowodzenia i zarządzania*, Warszawa 2000, s. 17.

<sup>2</sup> Wypadkiem lotniczym jest zdarzenie, podczas którego jakakolwiek osoba doznała co najmniej poważnych obrażeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony, lub nastąpiło zniszczenie jego kon-

perspektywy obejmowały eliminację zagrożeń i ryzyka, włącznie z ich identyfikacją, a także kontrolę strat poniesionych w wyniku wypadków lotniczych<sup>3</sup>. Wydaje się jednak, że brak jest tu pewnego odniesienia do samego systemu zarządzania bezpieczeństwem, a definicja koncentruje się głównie na kwestiach niezawodności technicznej statków powietrznych, która leży w gestii producentów branży lotniczej, a nie zarządzających portem lotniczym. Dopiero Urząd Lotnictwa Cywilnego w opracowaniu „*Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem*” z 2009 roku podkreśla ważność postaw pracowników lotniczych w stosunku do niebezpiecznych działań i warunków, unikanie błędów oraz działanie w zgodności z przepisami<sup>4</sup>.

W lotnictwie utrzymanie odpowiedniego stanu bezpieczeństwa wydaje się być o tyle trudne, że nie dotyczy ono tylko pilotów i statków powietrznych. W ujęciu systemowym odnosi się także do wszystkich składników uważanych za niezbędne do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych, w tym: kontroli ruchu lotniczego, obsługi technicznej, zabezpieczenia lotniskowego, załóg statków powietrznych itd. Wymierne efekty poprawy bezpieczeństwa uzyskane mogą być zatem jedynie przez sprawne dysponowanie całą infrastrukturą lotniczą, w tym przypadku utożsamiane z systemem zarządzania bezpieczeństwem (*Safety Management System – SMS*). Celem tak pojmowanego zarządzania jest redukcja ryzyka do poziomu tak niskiego, jak jest to rozsądnie możliwe do osiągnięcia oraz utrzymanie, i na ile jest to możliwe, poprawianie poziomu bezpieczeństwa<sup>5</sup>. Trzeba wskazać jednak, że jest on całkowicie inny od tradycyjnego pojęcia badania wypadku, kiedy po zdarzeniu, w wyniku dochodzenia, wyciąga się wnioski dotyczące bezpieczeństwa. Można uznać, że zarządzanie systemem bezpieczeństwa aktywnie poszukuje zagrożeń i ciągle ocenia ryzyka celem zapanowania nad nimi zanim wypadek taki będzie miał miejsce<sup>6</sup>.

Podsumowując powyższe rozważania definicyjne, można napisać, iż na pojęcie bezpieczeństwa lotniczego składają się w sumie dwa elementy posiadające zupełnie różne znaczenie: bezpieczeństwo oraz ochrona lotnictwa. Pierwszy dotyczy przepisów skierowanych do produkcji i użytkowania statków powietrznych a drugi, obejmuje ogół ram organizacyjno-prawnych oraz operacyjno-technicznych zapobiegania nielegalnym aktom wymierzonym w lotnictwo cywilne. Trzeba pamiętać jednak, że choć terminy te nie są synonimiczne, to można mówić w tym przypadku o ich komplementarności - nie ma skutecznej ochrony lotnictwa bez zapewnienia bezpieczeństwa i odwrotnie. Jeżeli mowa o tych dwóch elementach, to należy wskazać również na inną zależność. Łatwo zauważyć bowiem, że w ciągu ostatniego stulecia sprawność techniczna statków powietrznych znacznie się rozwinęła. Można uznać, że lotnictwo przeszło z systemu niezadowolającego do ultra bezpiecznego, a od połowy lat 90. ubiegłego wieku weszło

---

struktury albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały odwołane, lub statek powietrzny znajduje się w miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy. Incydem lotniczym jest natomiast zdarzenie inne od wypadku, które ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo lotów, Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002, (Dz.U. z 2012 poz. 933).

<sup>3</sup> B. Jancelewicz, *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, Toruń 2009, s. 24.

<sup>4</sup> *Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem*, [online]. [dostęp: 10.03.2012], Dostępny w Internecie: [http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1340&Itemid=554](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1340&Itemid=554), s. 2-1.

<sup>5</sup> J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zajac, M. Szczelina, *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2011, s. 155.

<sup>6</sup> *Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem*, op. cit., s. 3-6.

w kolejny okres niezawodności technicznej, gdzie załamanie systemu zdarza się raz na milion cykli produkcyjnych – lotów<sup>7</sup>. Z drugiej jednak strony, wraz z rozwojem komunikacji lotniczej wzrosła także liczba bezprawnych aktów skierowanych przeciwko jego bezpieczeństwu. Statek powietrzny stał się tym samym jednym z głównych celów terrorystów<sup>8</sup>. Pojawia się więc pewien paradoks: samolot, jeden z najbezpieczniejszych socjotechnicznych wynalazków w historii ludzkości, staje się w oczach terrorystów idealnym środkiem osiągania własnych celów. Z uwagi na powyższe, zasadne jest zatem, aby aktualnie większą uwagę skierować w stronę ochrony lotnictwa. Kwestie sprawności technicznej maszyn lotniczych w obecnej perspektywie wydają się być bowiem zadawalające.

## 2. PODSTAWY PRAWNE ORGANIZACJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA

Skuteczna realizacja ochrony infrastruktury lotniczej bez wątplenia wymaga istnienia regulacji prawnych wypracowanych przez krajowe i międzynarodowe organy. Kiedy spojrzy się jednak na to, jak młoda dziedziną jest prawo lotnicze, to łatwo zauważyć, że nie stanowi ono jeszcze jednolitego, zwartego systemu szczególnie w zakresie prawa państwowego. Ponieważ z istoty przestrzeni powietrznej wynikał fakt, że jest ona przeznaczona dla stosunków międzynarodowych, w pierwszej kolejności rozwinęło się międzynarodowe prawo zawarte w umowach między państwami.

Z całą stanowczością można stwierdzić, że podstawą sprawnego funkcjonowania lotnictwa jest Konwencja Chicagowska<sup>9</sup>. Zawarte w jej 18. załącznikach normy i zalecenia oraz opracowane podręczniki przyczyniły się do ujednoczenia przepisów oraz stałego podnoszenia efektywności w całym lotnictwie światowym. Choć na przestrzeni lat, w warunkach postępującej globalizacji, pierwotna część postanowień Konwencji straciła praktyczne znaczenie, to jednak dzięki ciągłej aktualizacji stanowi ona do dziś podstawowy system prawa traktatowego, normującego na płaszczyźnie wielostronnej publiczno-prawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej.

W celu unifikacji procedur ochrony, na podstawie tejże Konwencji, powołana została do życia Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), której rola od początku istnienia jest wręcz nieoceniona. Mimo trudności, jakie stwarza współpraca międzynarodowa z udziałem tak wielu państw (190), stanowi idealne forum do rozpatrywania problemów lotnictwa. W ciągu ponad sześćdziesięciu lat swojego istnienia zrealizowała tak ogromne zadania w zakresie techniki i bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, że nie sposób opisać ich w tak krótkim tekście.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 3-5.

<sup>8</sup> Za pierwszy przypadek tego rodzaju czynu uznaje się porwanie samolotu w 1930 r. przez peruwiańskich rewolucjonistów. Natomiast pierwszym powojennym przypadkiem było porwanie w 1948 r. samolotu lecącego z Macao. Od 1961 r. rozpoczęła się już seria uprowadzeń samolotów amerykańskich na Kubę. W latach 1948-1966 zanotowano 47 porwań samolotów. W roku 1967 odnotowano 15 przypadków porwań samolotów, w 1968 r. – 30, a w 1969 r. - 80. Od 1 stycznia do 16 czerwca 1970 r. porwano aż 32 samoloty, na skutek czego zginęło 90 osób. Rekord padł 6 września 1970 r. kiedy to w ciągu godziny uprowadzono 4 samoloty należące do linii lotniczych różnych państw, B. Hołyst, *Przestępczość drugiej połowy XX wieku*, Warszawa 1975, s. 81.

<sup>9</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., (Dz.U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.).

Również Unia Europejska zainteresowała się problematyką bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, upatrując w prawie do bezpiecznego podróżowania jednej z najważniejszych wartości. Najlepszym przykładem unijnych działań jest powołana w 2003 r. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA - *European Aviation Safety Agency*), która jako niezależny organ Unii, jest głównym elementem strategii bezpieczeństwa lotniczego. Agencja monitoruje stosowanie norm, prowadzi inspekcje w państwach członkowskich, zapewnia niezbędną wiedzę specjalistyczną oraz badania w tej dziedzinie<sup>10</sup>.

Zaangażowanie w tę dziedzinę obrazuje także próba stworzenia Europejskiej Jednolitej Przestrzeni Lotniczej. Proponowany w niej pakiet środków<sup>11</sup> na rzecz realizacji przyszłych potrzeb w zakresie wydajności oraz bezpieczeństwa ma doprowadzić do ujednoczenia zarządzania ruchem lotniczym, a całkowite ich wdrożenie m.in. do dziesięciokrotnego wzrostu bezpieczeństwa<sup>12</sup>. Stworzenie wspólnej przestrzeni dla bezpieczeństwa jest dla Unii tak ważne, że w ostatnim czasie zapowiedziano podjęcie postępowań o naruszenie przepisów wobec państw, które blokują jej powstanie w Europie<sup>13</sup>.

Liberalizacja przepisów prawnych na świecie wywarła także wpływ na strukturę i funkcjonowanie lotnictwa w Polsce. Obecnie kształt instytucjonalny systemu regulują przepisy ustawy Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 roku<sup>14</sup>, które określają organy właściwe w sprawach lotnictwa, zakres ich zadań i kompetencji. Głównym podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo operacji lotniczych jest Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC), który zapewnia efektywny i bezstronny nadzór nad lotnictwem<sup>15</sup>. Podkreślić tu należy także szczególną rolę Prezesa urzędu, na którego zarządzeniach, decyzjach i wytycznych opiera się cała działalność. Jest on także głęboko zaangażowany we współpracę Urzędu z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, co zostało w ostatnim czasie wyrażone poprzez jego udział w Szóstej Światowej Konferencji Transportu Lotniczego w Montrealu zorganizowanej przez ICAO. Po raz pierwszy na tak szerokim forum lotniczym (około 800 delegatów z całego świata) Polska była widoczna i rozpo-

---

<sup>10</sup> S. Naruszewicz, *Polityka spójności Unii Europejskiej. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2004, s. 198.

<sup>11</sup> Cztery rozporządzenia pakietu to: Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Dz.U. L 96 z 31.3.2004, Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Dz.U. L 96 z 31.3.2004, Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym, Dz.U. L 96 z 31.3.2004.

<sup>12</sup> *Jednolita europejska przestrzeń powietrzna: najważniejsze fakty i liczby*, [online]. [dostęp: 23.04.2013], Dostępny w Internecie: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-1089\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1089_pl.htm).

<sup>13</sup> Do końca 2012 roku miało działać 9 bloków przestrzeni powietrznej. Nie udało się to, ponieważ kraje Unii nie chcą zrezygnować z suwerenności nad swoim niebem.

<sup>14</sup> Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002, Dz.U. z 2012 poz. 933 (t.j.).

<sup>15</sup> *Misja Urzędu Lotnictwa Cywilnego*, [online]. [dostęp: 23.04.2013], Dostępny w Internecie: [http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=76&Itemid=12](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=76&Itemid=12).

znawalna, o czym świadczą pozytywne opinie szefów lotnictwa cywilnego z Europy i ze świata<sup>16</sup>.

Stałym elementem towarzyszącym rozwojowi lotnictwa cywilnego jest zatem działalność krajowych i międzynarodowych organizacji lotniczych. Zaczęły funkcjonować one wiele lat temu i trwają nieprzerwanie, ulegając przekształceniom stosownie do rozwoju techniki i zmian organizacyjnych w lotnictwie cywilnym. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że prawo lotnicze to nie tylko wiedza potrzebna pilotom czy zarządzającym lotniskiem, w ostatnim czasie to także obszar badań naukowych. Prawo lotnicze, aby się rozwijać, potrzebuje pogłębionej refleksji. Z tego powodu coraz częściej jest przedmiotem wielu debat prowadzonych na sympozjach czy konferencjach naukowych.

### 3. AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI

Tworzenie organizacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnicze czy harmonizacja przepisów nie oznacza całkowitej eliminacji zagrożeń dla ruchu lotniczego. Należy liczyć się z tym, iż występować będą sytuacje, które w sposób nagły mogą zmienić aktualny stan systemów bezpieczeństwa. Dzięki odpowiednim regulacjom możliwe jest jednak wskazanie pewnego katalogu czynów, uznawanych powszechnie za zagrażające bezpieczeństwu infrastruktury lotniczej. W tym celu społeczność międzynarodowa (konwencja tokijska<sup>17</sup>, haska<sup>18</sup> i montrealaska<sup>19</sup>) wyróżniła pojęcie aktów bezprawnej ingerencji, które polegają m.in. na:

- użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w czasie lotu;
- zniszczeniu statku powietrznego znajdującego się w czasie lotu lub spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku powietrznego w czasie lotu;
- umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu bądź życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny bądź spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa w czasie lotu;
- porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego, jako narzędzia ataku z powietrza;
- zniszczeniu, uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania, w przypadku, gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu;

<sup>16</sup> Prezes ULC na Szóstej Światowej Konferencji Transportu Lotniczego w Montrealu, [online]. [dostęp: 23.04.2013], Dostępny w Internecie: [http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2129&Itemid=1](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=2129&Itemid=1).

<sup>17</sup> Konwencja z dnia 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, (Dz.U.1971 Nr 15, poz.147).

<sup>18</sup> Konwencja z dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym, (Dz.U. z 1972 r. Nr 25. Poz. 181).

<sup>19</sup> Konwencja z dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, (Dz.U. z 1976 r. nr 8. Poz. 37).

- użyciu urządzeń, substancji, przedmiotów niebezpiecznych, broni powodujących zniszczenie lub uszkodzenie urządzeń na lotnisku lub statku powietrznego<sup>20</sup>.

W tym kontekście warto również zwrócić uwagę na nowe zagadnienie wprowadzone przez Konwencję montrealską<sup>21</sup>. Rozróżnia ona statek powietrzny w locie i służbie. W takim rozumieniu *statek powietrzny jest w locie od chwili, gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedne z tych drzwi zostały otwarte w celu wylądowania; statek powietrzny jest w służbie od chwili, w której personel naziemny lub załoga rozpoczyna przygotowywanie go do określonego lotu aż do upływu dwudziestu czterech godzin po każdym lądowaniu; okres służby rozciąga się w każdym przypadku na cały okres, w ciągu którego statek powietrzny jest w locie*<sup>22</sup>. Podział ten wydaje się być o tyle istotny, iż kryterium miejsca popełnienia przestępstwa w ujęciu przepisów międzynarodowych łączone jest ściśle z kryterium czasu popełnienia takiego przestępstwa. Element czasowy stanowi zatem swoiste uzupełnienie elementu miejsca, a obiektem terroryzmu lotniczego mogą być w tym wypadku zarówno maszyny, jak i ludzie (pracownicy lub pasażerowie).

W oczach terrorystów infrastruktura lotnicza jest na tyle atrakcyjnym obiektem zamachu, że w miarę opracowywania poszczególnych konwencji wykaz czynów przestępczych będzie się jeszcze rozrastał. Trzeba przyznać, że atak na statki cywilne idealnie wręcz spełnia słuszne w oczach terrorystów założenia. Obrazy zniszczeń wielokrotnie pokazywane przez media wywołują ogólne przerażenie i panikę, a jak zauważył Brian M. Jenkins, terroryzm jest teatrem, którego widownią jest opinia publiczna<sup>23</sup>. Dodatkowo zamach na samolot jest w zasadzie logistycznie prosty do przeprowadzenia - terroryści nie muszą mieć przy sobie nawet broni czy ładunku wybuchowego, a tylko bilet lotniczy. Teoretycznie nie trzeba posiadać także żadnych specjalnych umiejętności, gdyż można samą groźbą sprawić, iż pokieruje się statkiem powietrznym w wybranym przez siebie kierunku.

#### **4. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W PORCIE LOTNICZYM WROCŁAW STRACHOWICE**

W obecnej perspektywie misją każdego Portu Lotniczego wydaje się być przede wszystkim zapewnienie bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych<sup>24</sup>. Wspomniane wcześniej zmiany charakteru zagrożeń pociągnęły za sobą ewolucję procedur bezpie-

---

<sup>20</sup> Materiały Konferencyjne, *Obowiązek informowania Prezesa ULC o naruszeniach przepisów z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego*, [online]. [dostęp: 14.05.2012], Dostępny w Internecie: <http://www.ulc.gov.pl>.

<sup>21</sup> Konwencja z dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych aktów ..., op. cit.

<sup>22</sup> Konwencja z dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego ..., op. cit.

<sup>23</sup> B.M. Jenkins, *International Terrorism: A New mode of Conflict*, [in:] *International Terrorism and World Security*, pod red. D. Carlton, C. Schaerf, London 1976.

<sup>24</sup> Z corocznej analizy Frost&Sullivan, globalnej firmy doradczej, dotyczącej oceny globalnego rynku systemów bezpieczeństwa na lotniskach, wynika że wydatki na bezpieczeństwo na obrzeżach lotniska, nadzór, kontrolę dostępu, integrację, kontrolę bezpieczeństwa, systemy dowodzenia i kierowania oraz personel tylko w 2011 r. wyniosły roku około 19,10 mld USD, a do roku 2018 sięgną 45,43 mld USD.

czeństwa<sup>25</sup>, których percepcja, dziś stanowi wypadkową możliwie najszerszej wiedzy oraz doświadczenia.

Jeżeli przyjrzeć się polityce bezpieczeństwa Portu Lotniczego Wrocław, to skierowana jest ona przede wszystkim na identyfikację i całkowitą kontrolę zagrożeń celem minimalizacji ryzyka, a także uświadamianie pracownikom wspólnej odpowiedzialności za problemy bezpieczeństwa na lotnisku<sup>26</sup>. W szczególności działania te obejmują: ochronę obszaru lotniska, zapewnienie wysokiej gotowości sił i środków ratownictwa lotniskowego i ochrony przeciwpożarowej, ciągle doskonalenie procesów zarządzania oraz procedur bezpieczeństwa, racjonalną gospodarkę firmy oparta na rachunku ekonomicznym oraz systematyczne szkolenie personelu w zakresie ochrony lotnictwa przed atakami bezprawnej ingerencji i ratownictwa lotniskowego.

Podstawowym dokumentem regulującym funkcjonowanie Portu Lotniczego Wrocław jest „*Program Ochrony Lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji*”, opracowany przez Zarządzających Portem w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją oraz Służbą Celną<sup>27</sup>. W programie tym opisano system ochrony portu lotniczego, procedury kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu oraz działania służb ochrony, osób funkcyjnych oraz instytucji i jednostek organizacyjnych znajdujących się na terenie lotniska, w sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji.

Całokształt zagadnień związanych z bezpieczeństwem w Porcie Lotniczym Wrocław koncentruje się w Pionie Bezpieczeństwa, który pod kierownictwem Pełnomocnika ds. Bezpieczeństwa skupia w sobie najważniejsze elementy systemu bezpieczeństwa. Strukturę Pionu Bezpieczeństwa wrocławskiego lotniska przedstawia rysunek 1.

Jak wspomniano powyżej, za wdrażanie wyszczególnionych w programie ochrony zasad i procedur odpowiada Pełnomocnik ds. Bezpieczeństwa. Zakres jego odpowiedzialności jest na tyle rozległy, że można uznać go za najważniejszą osobę funkcyjną w strukturze całego Pionu Bezpieczeństwa. Zajmuje się on przede wszystkim koordynacją i prawidłowym współdziałaniem wszystkich jednostek organizacyjnych działających na terenie lotniska, a jednocześnie egzekwuje przestrzeganie zasad bezpieczeństwa. Jednym z jego najważniejszych zadań jest nadzór nad Zespołem Ochrony Lotniska, który skupia pracowników reprezentujących lotniskowe podmioty bezpieczeństwa.

Wrocławski Zespół Ochrony powołany został Zarządzeniem Nr 142/2004 Prezesa Zarządu Portu Lotniczego Wrocław S.A., na podstawie ustawy Prawo lotnicze<sup>28</sup> oraz

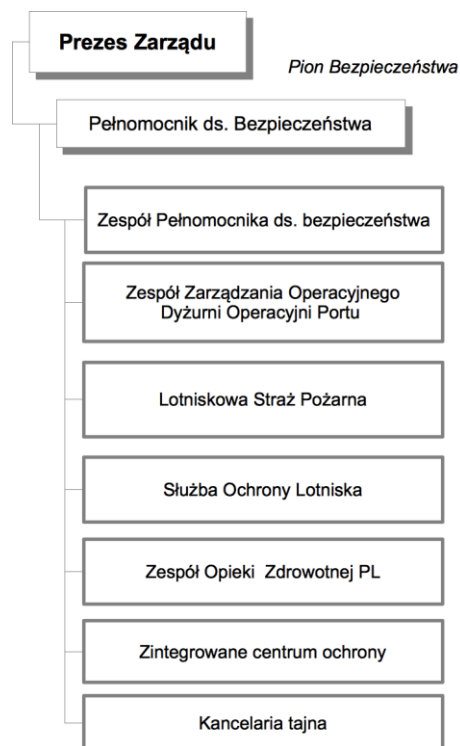
<sup>25</sup> Poczawszy od patologicznego (gdzie uznawano, że straty ludzkie i materialne stanowią oczywistą konsekwencję działalności lotniczej), poprzez reaktywne, kalkulacyjne, po proaktywne i generacyjne (gdzie w sposób ciągły i systematyczny dąży się do ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa).

<sup>26</sup> Instrukcja Zarządzania Bezpieczeństwem na lotnisku Wrocław-Strachowice 2009.

<sup>27</sup> Zarządzanie bezpieczeństwem w Porcie Lotniczym oparte musi być również na wewnętrznych regulacjach prawnych. Kwestia bezpieczeństwa lotniczego wymaga bardzo często także indywidualnego podejścia, dostosowanego do potrzeb i zagrożeń najbliższego otoczenia. Z tego powodu lotniska zobligowane są do przygotowania wewnętrznych przepisów określających zasady współpracy poszczególnych ogniw całego systemu bezpieczeństwa.

<sup>28</sup> Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002, (Dz.U. z 2012 poz. 933 t.j.).





Rys. 1. Struktura pionu bezpieczeństwa w Porcie Lotniczym Wrocław Strachowice

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Portu Lotniczego Wrocław

Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnisk<sup>29</sup>.

W skład zespołu wchodzi:

- 1) Przewodniczący, czyli Prezes Portu Lotniczego Wrocław S.A.;
- 2) Pełnomocnik ds. Bezpieczeństwa;
- 3) Specjalista ds. Bezpieczeństwa;
- 4) Komendant Komisariatu Lotniczego KW Policji;
- 5) Komendant PSG;
- 6) Szef Służby Ochrony Lotniska PLW S.A.;
- 7) Kierownik Oddziału Celnego PL Wrocław;
- 8) Komendant Lotniskowej Straży Pożarnej;
- 9) Lekarz Portu Lotniczego;
- 10) Kierownik Terenowego Zespołu Kontroli Zbliżania i Lotniska Wrocław;
- 11) Prezes Zarządu WRO – LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.;
- 12) Prezes Zarządu Lotniczego Dworca Towarowego Sp. z o.o.;
- 13) Kierownik „Delta Security” – ochrony Lotniczego Dworca Towarowego;
- 14) Wspólny przedstawiciel przewoźników: SAS, Cimber Air i Lufthansa;
- 15) Przedstawiciel przewoźnika Sky Taxi;

<sup>29</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa, (Dz.U.07.116.803).

- 16) Przedstawiciel Sekcji Lotnictwa;
- 17) Przedstawiciel Policyjny KWP;
- 18) Przedstawiciel Lotniczego Pogotowia Ratunkowego;
- 19) Przedstawiciel 3 Bazy Lotniczej;
- 20) Przedstawiciel Wojewódzkiego Centrum Koordynacji Kryzysowej.

Szeroki zakres działalności, z jaką związani są członkowie zespołu uzasadniony jest wymaganiami, które stawia ochrona tak złożonego kompleksu, jakim jest lotnisko. Specjaliści ochrony ruchu lotniczego zgodnie twierdzą, że utrzymanie bezpieczeństwa wymaga głębokiej współpracy wewnętrznych służb lotniskowych ze służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo państwa. Tylko wspólnymi siłami można skutecznie przeciwdziałać aktom terroru na lotnisku<sup>30</sup>.

Najliczniejszą grupą funkcjonariuszy pełniących służbę w Porcie Lotniczym Wrocław Strachowice jest Straż Graniczna. Do marca 2013 r. była w zasadzie (obok Urzędu Lotnictwa Cywilnego) głównym podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Zgodnie z nowelizacją ustawy Prawo Lotnicze oraz na podstawie porozumienia podpisanego pomiędzy Komendantem Sudeckiego Oddziału Straży Granicznej a Prezesem Portu Lotniczego Wrocław S.A., od 1 marca 2013 r. nastąpiło przejście kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej od pracowników Straży Granicznej. Oprócz tego, że funkcjonariusze w dalszym ciągu mają nad kontrolą nadzór, dbają również, aby na teren Portu Lotniczego nie wnoszono przedmiotów z tzw. czarnej listy, czyli m.in.: pistoletów, broni palnej, urządzeń do ogłuszania, porażania, neutralizujących i obezwładniających substancji chemicznych, gazów i aerozoli (łzawiących, pieprzowych), przedmiotów z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią, narzędzi roboczych, materiałów wybuchowych<sup>31</sup>. Ponadto odpowiedzialni są za prowadzenie działań minersko-pirotechnicznych oraz utrzymywanie ogólnego ładu i porządku w terminalu i na płycie lotniska.

Kolejnym istotnym podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym Wrocław jest Służba Ochrony Lotniska (SOL), działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia<sup>32</sup> oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony.<sup>33</sup> „Służba Ochrony Lotniska – Port Lotniczy Wrocław” została powołana jako wewnętrzna uzbrojona formacja w grudniu 2004 r., a oficjalną działalność rozpoczęła 1 stycznia 2005 r., przejmując wówczas od Straży Granicznej kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i bagażu w ruchu krajowym. Lista zadań i obowiązków należących do pracowników SOL jest długa i z punktu widzenia bezpieczeństwa bardzo istotna. Jako podstawowe i zarazem najważniejsze można uznać pro-

<sup>30</sup> A.K. Siadkowski, *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Poznań 2011, s. 14.

<sup>31</sup> 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, (Dz.U.UE.L.2010.105.12).

<sup>32</sup> Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz.U.1997.114.740).

<sup>33</sup> Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony, (Dz.U.01.119.1273).

wadzenie kontroli bezpieczeństwa oraz kontrolowanie przepustek<sup>34</sup>. Pracownicy SOL-u w wyjątkowych sytuacjach zatrzymują osoby, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, a następnie przekazują je Policji lub Straży Granicznej. Obecnie w Porcie Lotniczym Wrocław pełni służbę 125 funkcjonariuszy SOL.

Port Lotniczy Wrocław jako punkt graniczny wewnątrz terytorium RP, wymaga również kontroli obrotu towarowego. Podmiotem odpowiedzialnym za wykonywanie tych zadań jest Służba Celna, której oddział we wrocławskim Porcie Lotniczym został powołany do życia w styczniu 1993 roku. Służba Celna podlega ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych i jest przeznaczona do ochrony obszaru celnego Wspólnoty Europejskiej, w szczególności zaś zgodności z prawem przywozu i wywozu towarów oraz realizacji zadań dotyczących podatku akcyzowego oraz podatku od gier<sup>35</sup>. Odpowiada ona za rozpoznawanie, wykrywanie, zapobieganie i zwalczanie przestępstw i wykroczeń w zakresie wprowadzania lub wyprowadzania z terytorium RP towarów objętych ograniczeniami lub zakazami obrotu ze względu na bezpieczeństwo i porządek publiczny lub bezpieczeństwo międzynarodowe. Kwestie, które leżą w zainteresowaniu celników związane są przede wszystkim z odpadami, substancjami i preparatami chemicznymi, jądrowymi i promieniotwórczymi, środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi, bronią amunicją, materiałami wybuchowymi oraz towarami i technologiami o znaczeniu strategicznym<sup>36</sup>. Służba Celna współdziała w tym zakresie z organami administracji publicznej oraz innymi państwowymi i samorządowymi jednostkami organizacyjnymi<sup>37</sup>. Niezależnie od czynności fiskalnych funkcjonariusze Służby Celnej współpracują również ze służbami ochrony w zakresie przestrzegania procedur bezpieczeństwa, a w czasie wykonywania kontroli celnych zwracają uwagę, czy w bagażu nie znajdują się przedmioty mogące stanowić zagrożenie w czasie lotu<sup>38</sup>. Warto wspomnieć także, że wrocławska Służba Celna dysponuje laboratorium, gdzie dokonywana jest wstępna analiza przywożonych substancji. W laboratorium umieszczone są również stacjonarny wykrywacz narkotyków IONSCAN, narkotesty do potwierdzenia wyników IONSCAN-a oraz dygestorium, pod którym wykonywane są wszelkie próby na substancjach chemicznych niewiadomego pochodzenia o nieznanym składzie.

Funkcjonujący na lotnisku Komisariat Policji Portu Lotniczego także nie pozostaje bez znaczenia. Działający na podstawie Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji<sup>39</sup>, KPPL jest komisariatem specjalistycznym, który wykonuje zadania Policji w zakresie ochrony bezpieczeństwa oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego. Do szczególnie istotnych zadań KPPL należy przejęcie osób naruszających warunki bezpieczeństwa lotniska, warunki przewozu lub tych, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej portu lotniczego. Ponadto

---

<sup>34</sup> M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, [w:] „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4/2010, Gdynia 2010, s. 165.

<sup>35</sup> Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009r. o Służbie Celnej, (Dz.U. z 2009 nr 168 poz. 1323).

<sup>36</sup> Ibidem.

<sup>37</sup> T. Serafin, S. Parszowski, *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych*, Warszawa 2011, s. 136-137.

<sup>38</sup> M. Zieliński, op. cit., s. 168.

<sup>39</sup> Ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, (Dz.U. 1990 Nr 30 poz. 179).

policjanci zapewniają konwojowanie pasażerów niebezpiecznych. Policja w Porcie Lotniczym zajmuje się również opiniowaniem planów przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym opracowanym przez zarządzającego portem lotniczym i operujących z niego przewoźników lotniczych<sup>40</sup>.

Nie sposób pominąć również roli Stanowiska Dozoru Portu Lotniczego, które podlega bezpośrednio Pełnomocnikowi ds. Bezpieczeństwa, a podczas dyżuru, także Dyżurnemu Operacyjnemu Portu. W zakresie działalności pracownika wymienia się dozоровanie i obsługę m.in.: Systemu Sygnalizacji Pożaru, Systemu Telewizji Dozоровej (CCTV), Urządzenia Sygnalizacji Włamania oraz Systemu Kontroli Dostępu. Pracownicy Dozoru rekrutowani są według ściśle określonych wymogów, które nakładają m.in. obowiązek posiadania licencji ochroniarskiej drugiego stopnia. Oprócz dwóch stanowisk przeznaczonych dla wspomnianych powyżej osób, całodobowo służbę pełni tu również funkcjonariusz Straży Pożarnej, w którego zakresie obowiązków znajduje się dozоровanie przeciwpożarowych urządzeń kontrolno-sygnalizacyjnych. Zasadność działania tak rozumianej kontroli w całym porcie lotniczym, ze względu na jego obszar, jest w pełni uzasadniona, a ilość kamer zamontowanych na lotnisku i w jego otoczeniu potwierdza tylko ważność tej części systemu bezpieczeństwa. Dzięki ponad 500 kamerom umieszczonym wewnątrz terminala Portu Lotniczego, kolejnym 50 rozmieszczonym na parkingach oraz drogach dojazdowych, możliwe jest natychmiastowe zidentyfikowanie zagrożenia, a następnie bezzwłoczne przekazywanie informacji o zauważonych nieprawidłowościach, naruszeniach do personelu Służby Ochrony Lotniska oraz Dyżurnego Operacyjnego Portu<sup>41</sup>. Dodatkowy monitoring ogrodzenia od strony południowej lotniska, gdzie rozmieszczono 72 kamery oraz 3 kamery termowizyjne pozwala na ciągłą obserwację terenu granicznego Portu Lotniczego również w ciągu nocy.

Obsługa Portu Lotniczego Wrocław skupia się jednak nie tylko na pracownikach. Warto podkreślić, że choć są jednym z najbardziej wrażliwych elementów w systemach bezpieczeństwa, to do wykonania swoich zadań wykorzystują także niezbędne urządzenia techniczne. Można tu mówić o swoistym systemie socjotechnicznym, w którym występują dwa wzajemnie na siebie oddziałujące podsystemy – socjalny (pracownicy i organizacja pracy czyli management) oraz techniczny (technologia). Jego analiza i oddziaływanie na siebie obu systemów pozwala na optymalizację funkcjonowania w Porcie Lotniczym<sup>42</sup>.

Bez wątplenia za podstawową kwestię skutecznego przeciwdziałania aktom terrorku uznać można wczesne i trafne rozpoznanie zagrożenia. W tym celu wrocławskie lotnisko wprowadza szereg środków organizacyjnych, ograniczających możliwość swobodnego poruszania się niepowołanych osób i pojazdów w strefie portu. Aby jasno i precyzyjnie określić obszary, w których przebywać mogą osoby jedynie do tego upoważnione, wyznaczono trzy strefy: ogólnodostępną oraz określane zgodnie z nomenklaturą Urzędu Lotnictwa Cywilnego: strefę zastrzeżoną oraz krytyczną strefy zastrzeżo-

---

<sup>40</sup> M. Zieliński, op. cit., s. 168.

<sup>41</sup> J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, op. cit., s. 175.

<sup>42</sup> M. Szczelina, *Koncepcja Systemu Bezpieczeństwa Portu Lotniczego*, [w:] *Katastrofy naturalne i cywilizacyjne. Zagrożenia i reagowanie kryzysowe*, pod red. M. Żuber, Wrocław 2006, s. 54.

nej<sup>43</sup>. O ile ogólnodostępna część terminala nie wydaje się być kwestią problematyczną, o tyle trudniej zabezpieczyć dwie pozostałe strefy. Jakikolwiek zakłócenia w obszarze tej części terminala mogą paraliżować ruch lotniczy. Nawet niewinny spacer w strefie zastrzeżonej może skutkować uniemożliwieniem lądowania statku powietrznego ze względów proceduralnych. Skutki tego rodzaju incydentu mogą być zatem ogromne. Po pierwsze, może wystąpić konieczność powtórzenia podejścia do lądowania, która powoduje skutki finansowe i w zakresie bezpieczeństwa ruchów powietrza. Po drugie, nadzorowany obszar naziemny należy w takiej sytuacji dokładnie sprawdzić, co wiąże się z zaangażowaniem dużej liczby dodatkowego personelu<sup>44</sup>.

W obiekcie terminalu pasażerskiego Portu Lotniczego we Wrocławiu strefa zastrzeżona i część krytyczna strefy zastrzeżonej zabezpieczona jest przez system kontroli dostępu AC - AZS Primion, w skład którego wchodzi:

- 1) drzwi wyposażone w czytniki zbliżeniowe kart magnetycznych,
- 2) cyfrowa mapa terminala z naniesionymi drzwiami systemu kontroli dostępu z sygnalizacją nieuprawnionego otwarcia,
- 3) sterowniki IDT- 6 obsługujące czytniki,
- 4) komputery nadzorujące pracę systemu i urządzenia elektroniczne w pomieszczeniu dozoru<sup>45</sup>.

Zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi, każda osoba wykonująca obowiązki służbowe na terenie lotniska, zobowiązana jest do posiadania ważnej przepustki osobowej, upoważniającej do przebywania w określonych strefach lotniska. Dzięki wprowadzeniu systemów przepustkowych wszyscy pracownicy Portu Lotniczego Wrocław mają do swojej dyspozycji limitowany przedział stref, konieczny do realizacji ich zadań służbowych. Tak pozornie łatwe zadanie, jakim jest ograniczenie dostępu osób nieuprawnionych w szczególnie zagrożone obszary lotniska, w praktyce okazuje się być jednak bardzo trudnym i karkołomnym. Utrata karty przepustkowej poprzez jej zagubienie, czy kradzież prowadzić może bezpośrednio do wyłomu w systemie bezpieczeństwa. Z tego powodu, przejście przez punkt łączący poszczególne strefy jest dodatkowo autoryzowane przez pracownika ochrony.

Kontrola bezpieczeństwa jest najbardziej skuteczną metodą zapewniającą, że na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska nie przedostaną się przedmioty, urządzenia czy materiały mogące stwarzać bezpośrednio zagrożenie dla bezpieczeństwa lub mogące zostać użyte do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji. Ze względu na przedmiot kontroli wyróżnić można kontrolę bezpieczeństwa: pasażerów, załóg lotniczych, personelu lotniska, bagaży podręcznych, bagaży rejestrowanych, przesyłek pocztowych i ładunków, materiałów przewoźnika lotniczego, poczty dyplomatycznej oraz statku powietrznego<sup>46</sup>.

Kontrolę podrózných prowadzi się głównie poprzez kontrolę manualną lub przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metali w połączeniu z kontrolą ma-

---

<sup>43</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa, (Dz.U.07.116.803).

<sup>44</sup> M. Zieliński, op. cit., s.172.

<sup>45</sup> J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina, op. cit., s. 36.

<sup>46</sup> A.K. Siadkowski, op. cit., s.40.

nualną wybranych pasażerów, którzy przechodząc przez bramkę, nie powodują jej wzbudzenia. W przypadku, gdy przejściu pasażera towarzyszy sygnał dźwiękowy, wówczas pasażera tego poddaje się ponownej kontroli przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metalu lub kontroli manualnej z wykorzystaniem ręcznego detektora metalu. Jeśli chodzi o sprzęt techniczny niezbędny do przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, Port Lotniczy Wrocław dysponuje szeroką gamą tego typu urządzeń. W ciągach odprawowych znajdują się urządzenia modelu Heimann, służące do kontroli rentgenowskiej bagażu podręcznego i rejestrowanego<sup>47</sup>. Wyposażenie uzupełniają przenośne urządzenia RTG, oscyloskopy czy kamera na podczerwień.

Kolejnym newralgicznym punktem na mapie bezpieczeństwa wrocławskiego portu lotniczego jest kontrola bagażu kabinowych i rejestrowanych. Jeżeli chodzi o ten pierwszy, to zostaje on poddany kontroli przed dopuszczeniem do strefy zastrzeżonej lotniska i na pokład statku powietrznego. Wszelkie przedmioty zabronione, jakie znaleziono w bagażu odbiera się pasażerowi lub nie dopuszcza się go do dalszej strefy zastrzeżonej i w konsekwencji do lotu. W związku z pojawieniem się nowego zagrożenia dla lotnictwa cywilnego - płynnych materiałów wybuchowych, Unia Europejska przyjęła w tym zakresie także nowe środki ochrony<sup>48</sup>. Aktualne przepisy mające zastosowanie dla wszystkich pasażerów korzystających z portów lotniczych Unii, ograniczają ilości płynów, które pasażerowie mogą przynieść przez stanowiska kontroli bezpieczeństwa<sup>49</sup>. Z regulacji tych wynika m.in., że każdy pasażer i jego bagaż muszą zostać poddani kontroli pod kątem wykrycia niedozwolonych płynów, niezależnie od przeszukania w zakresie innych zabronionych do przewozu przedmiotów.

Analogiczną kontrolę bezpieczeństwa stosuje się do bagażu rejestrowanego. Istotnym elementem jest tu procedura łączenia bagażu z pasażerem, polegająca na potwierdzeniu tożsamości z danymi zawartymi w jego karcie pokładowej. Prowadzona jest ona na etapie opuszczania poczekalni przedodlotowej lub wsiadania do statku powietrznego przez przewoźnika, zwłaszcza w celu upewnienia się, czy pasażer jest osobą, która odprawiła bagaż rejestrowany na dany lot. Jeśli pasażer, który zgłosił się do odprawy przed lotem i który oddał bagaż w opiekę przewoźnikowi lotniczemu, nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego, bagaż taki zostaje usunięty ze statku powietrznego i nie jest przewożony tym lotem<sup>50</sup>.

Ostatnim elementem systemu bezpieczeństwa jest kontrola dokumentów. Przegląd taki zwykle przeprowadza przedstawiciel linii lotniczych łącznie z przedstawicielem urzędu imigracyjnego. Pasażer powinien okazać: dokument identyfikujący osobę (dokument tożsamości), ważny bilet, wizy (jeżeli są wymagane) oraz inne dokumenty – bilet na ponadwymiarowy bagaż, kartę szczepień (jeżeli są wymagane).

<sup>47</sup> Urządzenia Smiths Heimann.

<sup>48</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1546/2006 z dnia 4 października 2006 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych, podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dziennik Urzędowy UE L Nr 286 z dnia 17.10.2006 r.

<sup>49</sup> Pasażerom zezwala się na przenoszenie płynów, żeli i aerozoli przez Punkt Kontroli Bezpieczeństwa z założeniem, że są one umieszczone w pojemnikach o objętości 100 ml/100 g lub mniejszych i wszystkie pojemniki mieszczą się w jednej, przezroczystej, zamykanej torebce plastikowej o objętości nie przekraczającej jednego litra.

<sup>50</sup> A.K. Siadkowski, op. cit., s. 45-46.

Oprócz względów bezpieczeństwa, których głównym celem jest potwierdzenie tożsamości podróżującej osoby, poprzez taką kontrolę zapewnia się pomyślne przyjęcia pasażera w porcie docelowym oraz zminimalizuje ryzyko, że pasażer nie zostanie przyjęty przez innego przewoźnika w tranzycie.

## **PODSUMOWANIE**

W obecnej sytuacji, kiedy w oczach terrorystów lotnictwo stało się tak dogodnym obiektem ataku, zapewnienie szeroko pojętego bezpieczeństwa żeglugi powietrznej stanowi zadanie priorytetowe. Od Zarządzających Portem Lotniczym wymaga się podjęcia zdecydowanych, wieloaspektowych i z reguły niełatwych działań, które wymagają zaangażowania różnorodnych środków technicznych i pracy zespołu wysokiej klasy specjalistów.

W Porcie Lotniczym Wrocław Strachowice polityka bezpieczeństwa ukierunkowana jest przede wszystkim na identyfikację i całkowitą kontrolę zagrożeń. Kiedy spojrzysz na fakt, iż terroryzm lotniczy w zasadzie zaczyna się na ziemi, to sytuacja ta wydaje się być prawidłowa. Stworzenie szczelnego systemu bezpieczeństwa, który blokuje przedostawanie się terrorystów lub niebezpiecznych ładunków na pokłady samolotów sprawia, że dalsze procedury bezpieczeństwa, w tym przeciwdziałanie w powietrzu, stają się zbędne.

Podstawowym elementem zapewniającym bezpieczeństwo we wrocławskim porcie jest przede wszystkim wnikliwa kontrola bagażu oraz osób. Kluczowe znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa wszystkich korzystających z transportu lotniczego ma wykrycie broni i materiałów wybuchowych. W tym względzie istotne są także nowoczesne systemy monitoringu i nadzoru, pozwalające na ciągłą kontrolę osób i pojazdów znajdujących się w konkretnych obszarach portu. Coraz bardziej zaawansowany technologicznie sprzęt zabezpieczający, wymuszony poniekąd restrykcyjnymi przepisami, staje się współcześnie nieodłącznym elementem całego systemu bezpieczeństwa. Trzeba jednak pamiętać, że ochrona transportu lotniczego to nie tylko ilości sprawdzonych walizek i pasażerów, czy stosowana technologia, lecz także wyszkolenie personelu lotniska. W tym względzie Port Lotniczy Wrocław bez wątpienia nazwać można organizacją wiedzy, której istota przejawia się w zdolności do rozwoju i uczenia się oraz w zachęcaniu pracowników do kształcenia oraz do poszukiwania skutecznych rozwiązań problemów.

Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w Porcie Lotniczym Wrocław możliwe jest dzięki dwóm, wzajemnie uzupełniającym się elementom. Z jednej strony jest to prawidłowe funkcjonowanie systemu oceny jakości, a z drugiej sprawne działanie systemu bezpieczeństwa opartego na ciągłym monitorowaniu, współpracy personelu oraz zoptymalizowanej i efektywnej filozofii zarządzania. Z całą stanowczością można zatem stwierdzić, iż działania podejmowane we wrocławskim porcie lotniczym przyczyniają się do wzrostu poziomu bezpieczeństwa.

W podejmowanych współcześnie działaniach prewencyjnych widoczne jest wyeliminowanie postępowania opartego na schematach. Terrorysty wyszli poza pewne stereotypy, przekroczyli bariery, tak więc postępowanie zgodne ze wzorcami wydaje się być także nieaktualne. Zamachowcy opanowali w bardzo zaawansowanym stopniu element samofinansowania, wykorzystywania środków łączności, masowego przekazu oraz najnowszych technologii dla realizacji ataku terrorystycznego, co wymusiło ko-

nieczność wieloaspektowego podejścia do zagadnienia ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji. Zwiększające się wymagania bezpieczeństwa stanowią wprawdzie uciążliwość dla podróżujących, to dzięki nim udaje się jednak skutecznie przeciwdziałać bezprawnym czynom wymierzonym w lotnictwo. W obecnej perspektywie podstawowym zadaniem wydaje się być zmiana sposobu myślenia samych pasażerów, którzy błędnie uznają, iż terroryzm nie dotyczy Polski. Fakt, że polskie lotniska nie stały się dotąd obiektem dużego, skutecznie przeprowadzonego zamachu nie może stanowić o ignorowaniu potencjalnych zagrożeń<sup>51</sup>.

## LITERATURA

1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., (Dz.U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.).
2. Konwencja z dnia 14 września 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, (Dz.U.1971 Nr 15, poz.147.).
3. Konwencja z dnia 16 grudnia 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym, (Dz.U. z 1972 r. Nr 25. Poz. 181).
4. Konwencja z dnia 23 września 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych aktów przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, (Dz.U. z 1976 r. nr 8. Poz. 37).
5. Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002, (Dz.U. z 2012 poz. 933).
6. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009r. o Służbie Celnej, (Dz.U. z 2009 nr 168 poz. 1323).
7. Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz.U.1997.114.740).
8. Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, (Dz.U. L 96 z 31.3.2004).
9. Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, (Dz.U. L 96 z 31.3.2004).
10. Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, (Dz.U. L 96 z 31.3.2004).
11. Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym.

---

<sup>51</sup> Zainteresowanie Polską, jako obiektem potencjalnego ataku, trwa już od wielu lat. Przykładów na to jest wiele: zdarzenie z czerwca 2003 na lotnisku w Krakowie, gdzie odnotowano podejrzaną zachowanie obywatela Omanu. Sprawiał on wrażenie jakby sprawdzał system zabezpieczenia oraz zachowanie się obsługi lotniska. Kolejne zdarzenie miało miejsce we wrześniu 2003, kiedy zatrzymano na lotnisku w Krakowie obywatela narodowości algierskiej, poszukiwanego międzynarodowym listem gończym za terroryzm. Filmowanie przez obywatela Pakistanu terminali pasażerskich na lotniskach w Gdańsku i Warszawie, ocenione jako próba kręcenia filmu instruktażowego (zainteresowany był on szczególnie zachowaniem się pilotów i stewardes oraz procedurami wejścia i wyjścia z poszczególnych części budynków).



12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa, (Dz.U.07.116.803).
13. 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, (Dz.U.U.E.L.2010.105.12).
14. Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony, (Dz.U.01.119.1273).
15. Borkowski J., *Słownik terminów z zakresu psychologii dowodzenia i zarządzania*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2000.
16. Durys P., Jasiński F., *Walka z terroryzmem międzynarodowym, wybór dokumentów*, Wydawnictwo Sto, Bielsko-Biała 2001.
17. Hołyst B., *Przestępczość drugiej połowy XX wieku*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1975.
18. Jenkins B.M., *International Terrorism: A New mode of Conflict* [in:] *International Terrorism and World Security*, pod red. D. Carlton, C. Schaerf, London 1976.
19. Naruszewicz S., *Polityka spójności Unii Europejskiej. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2004.
20. Serafin T., Parszowski S., *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych*, Warszawa 2011.
21. Siadkowski A.K., *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym w lotnictwie cywilnym w Polsce*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa w Poznaniu, Poznań 2011.
22. Sztucki J., Gąsior M., Zając G., Szczelina M., *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wydawnictwo Dolnośląskiej Szkoły Wyższej, Wrocław 2011.
23. Szczelina M., *Koncepcja Systemu Bezpieczeństwa Portu Lotniczego*, [w:] *Katastrofy naturalne i cywilizacyjne. Zagrożenia i reagowanie kryzysowe*, pod red. M. Żuber, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki, Wrocław 2006.
24. Zieliński M., *Bezpieczeństwo w Porcie Lotniczym*, [w:] „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej”, nr 4/2010, Gdynia 2010.
25. Instrukcja Zarządzania Bezpieczeństwem na lotnisku Wrocław-Strachowice 2009.
26. [online]. [dostęp: 23.04.2013]. Dostępny w Internecie: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-1089\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1089_pl.htm).
27. [online]. [dostęp: 24.04.2013]. Dostępny w Internecie: <http://www.lotnisko-chopina.pl/pl/lotnisko/bezpieczenstwo/system-zarzadzania-bezpieczenstwem/system-zarzadzania-bezpieczenstwem>.
28. [online]. [dostęp: 23.04.2013]. Dostępny w Internecie: [http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2129&Itemid=1](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=2129&Itemid=1).
29. [online]. [dostęp: 14.05.2012]. Dostępny w Internecie: [http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=163&Itemid=266](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=163&Itemid=266).

30. [online]. [dostęp: 23.04.2013]. Dostępny w Internecie: [http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2129&Itemid=1](http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=2129&Itemid=1).
31. [online]. [dostęp: 23.04.2013]. Dostępny w Internecie: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-1089\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1089_pl.htm).

## **METHODS AND PROTECTION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE IN CIVIL AVIATION BASED ON EXAMPLE OF WROCLAW COPERNICUS AIRPORT**

### **Summary**

*The following article presents the issues related to the safety of airports and aircraft. The introduction of the text explains the most important terms that have been used and identifies the legal basis governing safety at airports. It also presents the main risks to aviation safety: the acts of unlawful interference. The further part of the article discusses security policies used by Wrocław Airport management and specifies the authority of the individual elements of the security system. Finally, the article describes technical security aids.*

*Summing up, the article focuses on what can be put in practice from the existing theory and analyses. It also assesses the security system at Wrocław Copernicus Airport. The main research problem is included in the question: How do security procedures improve Wrocław Airport security? The methodological basis is the assumption that the actions taken at Wrocław Airport contribute to the increase in the level of security.*

**Keywords:** *airports, aviation security, aviation terrorism, acts of unlawful interference, Wrocław Copernicus Airport, security management*

### **NOTY BIOGRAFICZNE**

**mgr Karina SIKORA** – pracownik Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu. Absolwentka kierunku Bezpieczeństwo Narodowe na dwóch specjalnościach: Bezpieczeństwo Lokalne (Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych) oraz Zarządzanie Bezpieczeństwem Lotnictwa Cywilnego (Dolnośląska Szkoła Wyższa – studia ukończone z wyróżnieniem). Jako uczestnik projektu współfinansowanego z Unii Europejskiej „Rozwój potencjału dydaktycznego Dolnośląskiej Szkoły Wyższej”, realizowanego w partnerstwie z Portem Lotniczym Wrocław Starachowice, odbywała staż studencki w Pionie Bezpieczeństwa lotniska oferowany najlepszym studentom. Zdobyta wiedza, umiejętności oraz zainteresowanie lotnictwem przełożyły się na tematykę kolejnej publikacji opisującej działania Portu Lotniczego S.A. w kontekście minimalizacji wpływu hałasu na otoczenie, która ukaże się w Roczniku Bezpieczeństwa Międzynarodowego 2014. Wydawnictwo DSW 2014.

**mgr Kamila FISZER** – absolwentka kierunku Bezpieczeństwo Narodowe na dwóch specjalnościach: Bezpieczeństwo Lokalne (Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych) oraz Zarządzanie Bezpieczeństwem Lotnictwa Cywilnego (Dolnośląska Szkoła Wyż-

sza). Zainteresowanie lotnictwem miało swoje odzwierciedlenie w pracy dyplomowej pt.: „Problem awiofobii we współczesnym lotnictwie cywilnym”, która została wyróżniona przez Uczelnię. Wyniki przeprowadzonych badań zostaną opublikowane w Roczniku Bezpieczeństwa Międzynarodowego 2014. Wydawnictwo DSW 2014.