

Michał ŁOJEK

Politechnika Rzeszowska, Wydział Zarządzania

ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA W PORCIE LOTNICZYM

STRESZCZENIE

Lotnisko często jest nazywane „oknem na świat”, a największe z nich przyjmują rocznie nawet kilkadziesiąt milionów pasażerów ze wszystkich zakątków globu. Transport lotniczy jest najbardziej rozwijającą się gałęzią, ponieważ wymaga nowoczesnych często skumulowanych maszyn powietrznych, które wymagają odpowiedniej nawigacji naziemnej. Transport ten wymaga wykwalifikowanej kadry, która będzie maksymalnie zaangażowana w wykonywanie zadań na najwyższym poziomie. Ponadto transport lotniczy odgrywa kluczową rolę w procesie przemieszczania się, dlatego wiele jednostek czuwa nad jego odpowiednim poziomem bezpieczeństwa. Warto dodać, iż bezpieczeństwo jest najważniejszym elementem każdego człowieka, a przewoźnicy muszą starać się o zapewnienie jak największych standardów bezpieczeństwa. Nadto transport lotniczy musi stosować się do odpowiednich strategii bezpieczeństwa obowiązujących na poszczególnych portach lotniczych na świecie. Przepustowość na największych lotniskach świata sięga nawet 80 mln pasażerów rocznie, dlatego, każdego dnia narażone są one na nieprzewidziane wydarzenia. Artykuł ma na celu przybliżenie czytelnikowi zagrożeń, jakie mogą występować podczas korzystania z transportu lotniczego, a także przedstawić funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa od momentu przekroczenia odprawy biletowo-bagażowej przez podróżującego. Poruszone są min takie tematy, jak zabezpieczenia portu lotniczego na obszarze terminalu oraz płyty lotniska, kontroli pasażerów i towarów przed wejściem na pokład samolotu, a także procedur dotyczących sytuacji kryzysowych. Ponadto opisane zostały wybrane zdarzenia z historii lotnictwa, które miały wpływ na obecny stan zabezpieczeń.

Słowa kluczowe: lotnisko, port lotniczy, bezpieczeństwo, terroryzm lotniczy, zagrożenie bezpieczeństwa

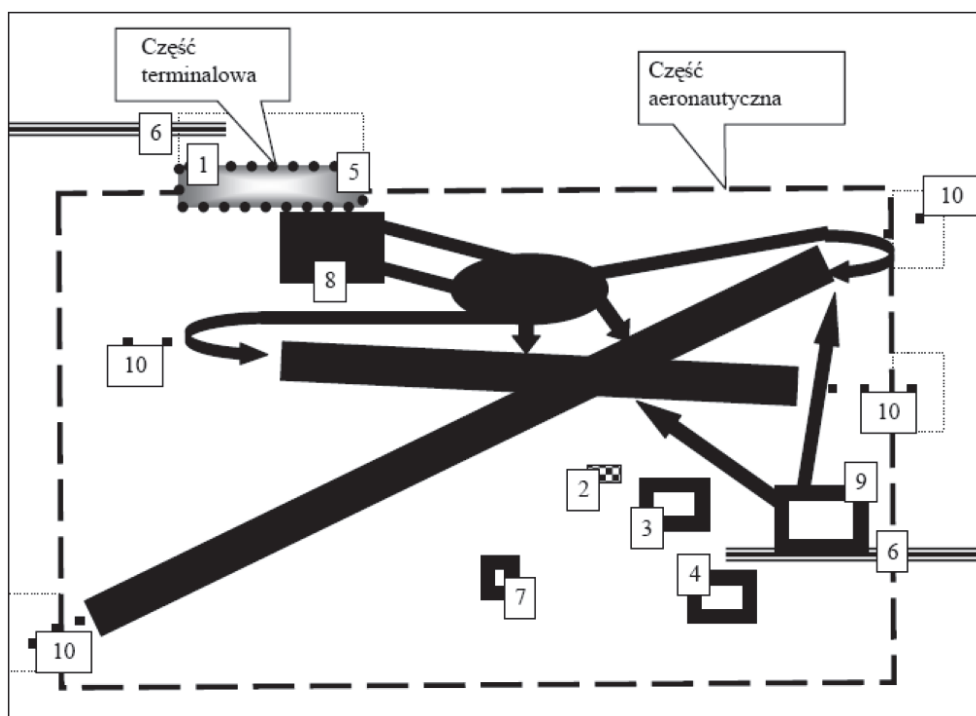
WSTĘP

Transport lotniczy istnieje już od ponad wieku, kiedy to niemiecka firma DELAG w 1909r. uruchomiła pierwsze połączenia lotnicze przy użyciu sterowców. Już niespełna 5 lat później, bo 1 stycznia 1914 r. w mieście St. Petersburg na Florydzie wystartował pierwszy samolot, na którego pokładzie pasażerami były egzemplarze gazety „*Petersburg Times*”. Od tego momentu biznes lotniczy kwitnie, samolotów jest coraz więcej, są coraz szybsze, bardziej zaawansowane technologicznie, a co najważniejsze mogą pomieścić na pokładzie coraz większą liczbę pasażerów. Każdego dnia miliony podróżujących, w tysiącach portów lotniczych na całym świecie, oczekuje na swój samolot mający go zabrać w dowolne miejsce na mapie. Nie jest przesadą stwierdzenie, że dzisiejsze lotnisko przypomina małe miasto.. Mieszczące się na jego terenie liczne sklepy, restauracja i inne obiekty mające umilić czas podróżującym, nie raz przybierają wręcz postać ogromnych galerii handlowych. Stale rosnąca popularność tego środka lokomocji, niesie za sobą olbrzymie wyzwanie dla osób, które są odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom. Zagrożenia czyhają, zatem na każdym kroku, poczynawszy od nieprzewidzianych sytuacji na terenie terminala, poprzez czynniki niezależne od człowieka takie jak np. nagła zmiana warunków atmosferycznych paraliżująca lotnisko. Wszystko to powoduje, że wraz z rozwojem środka transportu musi iść w parze dbanie o bezpieczeństwo, w szczególności, kiedy w grę wchodzi życie ludzkie. Kształtowane przez ponad sto lat, licznymi incydentami, a także katastrofami, dziś znajduje się na poziomie, który pozwala zakwalifikować transport lotniczy, jako najbezpieczniejszy ze wszystkich dotychczas wykorzystywanych przez człowieka. Jednakże, bezpieczny lot to już właściwie ostatni etap. Aby wszystko w powietrzu przebiegło jak należy, odpowiednie służby muszą wykonać wiele niezbędnych czynności jeszcze na ziemi. To właśnie tutaj, przez bramy portu lotniczego przechodzi wszystko to, co później znajdzie się na pokładzie samolotu.

OCHRONA PORTU LOTNICZEGO

Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. *o ochronie osób i mienia* określa między innymi obszary, obiekty i urządzenia podlegające obowiązkowej ochronie. Zgodnie z nią obszary, obiekty, urządzenia i transporty ważne dla obronności, interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenia techniczne.

W myśl ustawy takim obiektem jest właśnie port lotniczy. Pod względem zabezpieczenia i działania w sytuacjach kryzysowych lotnisko możemy podzielić na dwa obszary: obsługa ruchu statków powietrznych oraz obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego. W każdym z nich występują zagrożenia innego typu. W pierwszym obszarze działalności zagrożenia związane są z ruchem lotniczym (wypadek lotniczy, katastrofa, awaryjne lądowanie). W drugim, dotyczą ochrony portu przed aktami bezprawnej ingerencji (terroryzm, uprowadzenia, zamachy bombowe). Służby działające na obszarze portu lotniczego muszą być stale przygotowane do efektywnego przeciwdziałania wymienionym zagrożeniom, nie dopuszczać do ich powstania, a w sytuacjach kryzysowych, gdy do takiego zdarzenia dojdzie, błyskawicznie przeprowadzić skuteczną akcję ratowniczą.



Rys. 1. Infrastruktura portu lotniczego

źródło: Zieliński M, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*,
Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, 2010

Obiekty podlegające szczególnej ochronie na terenie portu lotniczego to (Rys. 1.):

1. Terminal pasażerski i inne terminale;
2. Wieża kontroli ruchu lotniczego;
3. Generatory energetyczne;
4. Magazyny paliw i smarów;
5. Systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne;
6. Bocznice kolejowe;
7. Ujęcia wody;
8. Płyty postojowe statków powietrznych;
9. Hangary;
10. Inne urządzenia lub obiekty uznane przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub zarządzającego lotniskiem za kluczowe dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (np. oświetlenie ścieżki podejścia i inne).

Obiekty te są szczególnie narażone na zagrożenia i wymagają szczególnej ochrony. Zabezpiecza się je ze względu na dwa rodzaje zagrożeń; naturalne oraz te wywołane przez człowieka. Do tych pierwszych należą:

- bezprawne wtargnięcie do strefy zastrzeżonej;
- bezprawne wniesienie do strefy zastrzeżonej przedmiotów zabronionych wymienionych w Obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera (Dz.Urz. ULC, nr 5 z 01.10.2007 r.);
- podłożenie bądź zagrożenie podłożenia materiałów i urządzeń wybuchowych w obiektach i urządzeniach portu lotniczego;
- użycie bądź zagrożenie zastosowania bioterroryzmu bądź tzw. brudnej bomby;
- atak zbrojny na osoby przebywające w obiektach portu lotniczego;
- wniesienie na pokład samolotu urządzenia wybuchowego bądź przedmiotów zabronionych do przewozu drogą lotniczą;
- wzięcie zakładników na obszarze portu lotniczego;
- zawładnięcie samolotem (z pasażerami bądź bez pasażerów);
- lądowanie w porcie lotniczym samolotu z terrorystami na pokładzie;
- akty sabotażu bądź dywersji;
- akty o charakterze kryminalnym;
- zakłócenia porządku publicznego;
- akty wandalizmu, w tym niszczenie mienia przedsiębiorstwa;
- demonstracje bądź inne formy protestu.

Drugie zaś, to wszelkie czynniki naturalnie utrudniające, bądź uniemożliwiające normalne funkcjonowanie lotniska takie jak: gwałtowne porywy wiatru, tzw. trąby powietrzne;

- ulewne opady deszczu, wyładowania atmosferyczne;
- obfite opady śniegu i zamiecie śnieżne;
- zaleganie mgieł (przy ograniczeniu widoczności poniżej 600 m);
- zagrożenie powodziowe;
- przemieszczające się w powietrzu pyły wulkaniczne.

Zagrożenie spowodowane czynnikiem naturalnym

Jednym z najbardziej pamiętnych w historii lotnictwa wydarzeń z udziałem matki natury była erupcja islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull w 2010 roku. Seria wybuchów spowodowała, że nad Europą powstała chmura pyłów wulkanicznych, która uniemożliwiła funkcjonowanie lotnisk w większości krajów na kontynencie. W dniu 15 kwietnia w Polsce zamknięte zostały wszystkie lotniska z wyjątkiem Krakowa i Chorzowa. Wykonywane mogły być tylko loty na małej wysokości, poniżej podstawy chmury pyłu wulkanicznego (ok. 6 km). Natomiast w Europie loty wstrzymano na lotniskach w Belgii, Czechach, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Islandii, Hiszpanii, Holandii, na Litwie, na Łotwie, w Niemczech, Norwegii, Irlandii, Rosji, Szwecji i Wielkiej Brytanii. 16 kwietnia zamknięto część lub całość przestrzeni powietrznej w kolejnych krajach europejskich: Austrii, Mołdawii, na Słowacji, w Szwajcarii, na Węgrzech i we Włoszech. 17 kwietnia zamknięto przestrzeń powietrzną nad Bośnią i Hercegowiną, Chorwacją, Czarnogórą, Rumunią i Serbią. Według szacunków Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych straty poniesione przez światowe linie lotnicze z powodu odwołania lotów, dziennie mogły sięgać nawet 200 mln USD. 16 kwietnia w europejskiej przestrzeni powietrznej odbyło się 11 659 lotów z planowanych 28 597, 17 kwietnia było to 4886 z 22 653, 18 kwietnia 4000 z 24 965. Co więcej, ucierpiały nie tylko linie lotnicze, ale również miasta docelowe. Upubliczniony Raport The Economics Impact of Air Travel Restrictions Due To Volcanic Ash (ekonomiczny wpływ wstrzymania ruchu lotniczego w wyniku oddziaływania pyłu wulkanicznego) wskazuje na to, że w dniach między 15 a 21 kwietnia odbyło się o 100 tyś. lotów mniej, niż było zaplanowane, co przełożyło się na straty w wysokości 2,2 mld USD netto w liniach lotniczych ze względu na odroczone loty oraz 1,6 mld USD netto w miejscowościach docelowych ze względu na obniżenie ruchu turystycznego.



Rys. 2. Chmura pyłów wulkanicznych nad Europą

źródło:<http://www.ekologia.pl/wiadomosci/srodowisko/wybuch-wulkanu-na-islandii-sparalizowal-ruch-lotniczy-w-europie,12223.html> (stan z 15.04.2010)

Tak oto kwiecień 2010 roku stał się jednym z najgorszych dni w światowym lotnictwie. Co ciekawe, z czasem zaczęły pojawiać się głosy, jakoby zamknięcie przestrzeni powietrznej nie było wcale konieczne, a szkodliwość pyłu wulkanicznego nie była na tyle duża, aby uniemożliwiała lotanie. Przykładem byli brytyjscy naukowcy, których zacytował „Daily Telegraph”. Faktem jest jednak, wydarzenie z 1989 roku, kiedy to samolot holenderskich linii lotniczych KLM, wpadł w chmurę pyłu wulkanicznego, która zdestabilizowała pracę silników. Mimo miliardowych strat, w moim subiektywnym odczuciu decyzja o zamknięciu przestrzeni powietrznej była właściwa, bowiem żadna suma pieniędzy nie może się równać wartości życia ludzkiego.

Zagrożenie spowodowane działalnością człowieka

Jeśli chodzi zaś o niebezpieczeństwa spowodowane przez czynnik ludzki, nie da się ukryć, że najczęściej występujący jest terroryzm lotniczy, stanowiący bezpośrednie zagrożenie dla wolności i demokracji. Szczególnym momentem w historii świata były ataki terrorystyczne z 11 września 2001 r. na Nowy Jork i Waszyngton, w skutek których śmierć poniosło prawie 3000 osób. Wtedy to po raz pierwszy na tak dużą skalę zostało naruszone bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Wydarzenia te, postawiły pod dużym znakiem zapytania dotychczasowe systemy bezpieczeństwa i kontroli podróżujących, szczególnie, gdy na jaw wyszły informacje, jakoby napastnicy byli w stanie stworzyć atrapy bomb, zastraszyć personel i ostatecznie przejąć samolot za pomocą przedmiotów, które wcześniej przeszły kontrolę i zostały wniesione na pokład. Od tego czasu USA podjęły znaczące działania w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa na lotniskach, nie tylko poprzez wprowadzenie restrykcji dotyczących przewożonych na pokładzie przedmiotów, ale również na rozwój nowych technologii. Podstawową zmianą było prawne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę pasażerów w ręce rządowych organizacji. Do tej pory, bowiem za skanowanie pasażerów oraz bagaży wnoszonych przez nich na pokład samolotów, odpowiedzialne były władze poszczególnych lotnisk. Zasada ta dotyczyła zarówno lotów wewnątrz krajowych, jak i międzynarodowych. Przeprowadzone później inspekcje wykazały, że to zadanie było powierzane prywatnym firmom ochroniarskim, zatrudnianym w celu pilnowania porządku na terenie całego lotniska. Problemem było to, że firmy te często zatrudniały niewykwalifikowanych ludzi, którzy nie wykonywali swojej pracy na wymaganym poziomie. Mimo iż od 2001r. nie było już drugiego tak tragicznego w skutkach aktu terroru, to w późniejszych latach wielokrotnie zdarzały się mniejsze ataki czy też incydenty terrorystyczne. Jednym z przykładów jest udaremniona dokonania zamachów bombowych na samoloty z użyciem płynnych materiałów wybuchowych w 2006r. W reakcji na ten incydent w Wielkiej Brytanii ograniczono wnoszenie płynów na pokład. Kolejne wydarzenie mające wpływ na obecny wygląd zabezpieczeń, miało miejsce w 2009r. po tym, jak zamachowiec wniósł składniki materiałów wybuchowych zaszyte w bieliźnie. Skutkiem tego było pojawienie się skanerów ciała, na niektórych portach lotniczych. Od czasu pamiętnych ataków z 2001r. odnotowano, co najmniej kilkanaście mniejszych. W ostatnich pięciu latach było ich, aż 10. Oznacza to, że mimo dotychczasowych starań konieczne jest ciągłe udoskonalanie systemu zabezpieczeń w celach prewencyjnych. Obecna sytuacja polityczna nie gwarantuje, że w przyszłości nie dojdzie do podobnych przypadków, jakie miały miejsce na przestrzeni ostatnich lat.

Systemy bezpieczeństwa w poszczególnych krajach

Z każdym kolejnym incydem kontrola pasażerów staje się jeszcze bardziej skrupulatna, a na lotniskach pojawia się coraz więcej urządzeń inspekcyjnych. Choć na świecie nie ma jednego, z góry określonego regulaminu bezpieczeństwa to w większości portów lotniczych wygląda on podobnie i jest stale aktualizowany.

Jednakże różne kraje charakteryzują się różnymi systemami zabezpieczeń portów lotniczych. Oczywiście państwem najbardziej dotkniętym atakami są Stany Zjednoczone i to właśnie tam procedury bezpieczeństwa są nieco inne niż w pozostałych krajach. Na przykład od 2002 roku wszyscy pasażerowie muszą być kontrolowani przez pracowników federalnych. To znaczy, że ich sprawdzanie przeprowadzane jest przez Transportation Security Administration, a najbardziej ruchliwe lotniska, które są narażone na bezpośrednie ataki, zakwalifikowane są do kategorii X, na których często ochronę zleca się prywatnym podwykonawcom. We Francji, po zamachach z 1986 roku wprowadzono program Vigipirate, który zakłada pomoc jednostek wojskowych przy funkcjonowaniu portów. Ponadto od 1996 roku punkty bezpieczeństwa przekazano z rąk policji, prywatnym firmom. Na międzynarodowym lotnisku w Hong Kongu ze względu na jego ogrom oprócz policji bezpieczeństwa pilnuje również Aviation Security Company. Oprócz tego wokół całego portu rozstawione są uzbrojone jednostki ochrony lotniska, a pasażerowie przed wejściem na pokład przechodzą przez skanowanie rentgenowskie. Departament Transportu jest autorytetem dla bezpieczeństwa portów lotniczych w Wielkiej Brytanii. W 2004 roku rozpoczęta została inicjatywa „Multi Agency Threat and Risk Assessment”, którą testowano na 5 największych lotniskach. Po udanych próbach, system wdrożono we wszystkich portach na terenie kraju. Polega ona na jednoczesnej współpracy wielu jednostek przy ochronie portów lotniczych. Ciekawym przykładem jest również Finlandia, gdzie sprawdzanie pasażerów, bagażów, czy cła zlecane jest różnym firmom. Na przykład na lotnisku w Helsinkach zajmuje się tym Security Service Oy, a w terminalu można spotkać zarówno fińską policję jak i straż graniczną. W pozostałych krajach bezpieczeństwo i kontrola jest raczej jednolita. Na pokład samolotu nie można wnieść broni, ani przedmiotów mogących posłużyć do uprowadzenia samolotu. Wszyscy pasażerowie są skanowani wykrywaczami metali, a ich bagaże promieniowaniem rentgenowskim. O tym, co można, a czego nie można wnieść na pokład, informuje regulamin każdej linii lotniczej. W celu sprawnego przebiegu kontroli i uniknięcia wszelakich nieprzyjemności, podróżujący powinni upewnić się, że w ich bagażu nie znajdują się przedmioty będące na liście zabronionych. Ponadto wszystkie metalowe obiekty, z którymi wchodzi się na halę odlotów tj. (klucze, zegarki, paski, telefony komórkowe, bilon, itp.) oraz

większe urządzenia elektroniczne (laptopy, dekodery, etc.) należy umieścić w specjalnych kuwetach i położyć je na taśmie urządzenia rentgenowskiego wraz z bagażem podręcznym. Zdarza się też, że w przypadku uzasadnionego podejrzenia wykroczenia lub przestępstwa, podróżujący może zostać poddany kontroli osobistej, podczas której kontrolujący uprzednio legitymujący się i przedstawiający przyczynę kontroli, ma prawo sprawdzić zawartość bagażu podręcznego oraz skontrolować odzież i wszystkie przedmioty, które są w posiadaniu podróżującego. Zarówno przeszukania osoby, jak i kontroli osobistej, powinna w miarę możliwości dokonywać osoba tej samej płci. Od reguły tej istnieją odstępstwa w przypadku konieczności przeprowadzenia kontroli osobistej niezwłocznie, ze względu na okoliczności mogące stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia osób i mienia. Kontrola osobista występuje raczej rzadko i tylko wtedy, gdy jest taka konieczność. Mimo iż nie jest ona przyjemna dla osoby kontrolowanej, to często jest niezbędna, by zapewnić bezpieczeństwo reszcie podróżujących.

Sytuacje kryzysowe

Każdego dnia jednostki zabezpieczające terytorium lotniska dwoją się i troją, aby nie doszło do żadnej nieprzewidzianej sytuacji. Niemniej jednak ze względu na ilość osób, jaka dziennie przewija się przez terytorium portu lotniczego sprawia, że niemal, co chwilę mamy do czynienia z sytuacjami, które wymagają interwencji. Często są to tylko błędy wynikające z nieświadomości pasażerów, jak np. wejście do strefy zamkniętej czy chwilowe pozostawienie bagażu bez opieki przez zwykłe roztargnienie. Ważne jest, więc, by umiejętnie zidentyfikować sytuację, która będzie miała status kryzysowej. Według Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego sytuacja kryzysowa to zagrożenie bezpieczeństwa wystąpieniem lub możliwością wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Ma ona zazwyczaj nagły charakter i wymaga natychmiastowego działania. Gdy już takowa się wydarzy, najważniejsza jest komunikacja, między sztabem kryzysowym, a pozostałymi szczeblami zarządzania kryzysowego, takimi jak: służby ochrony, służba celna, policja, lotniskowe organy służby ruchu lotniczego, służby medyczne i sanitarne itp. W celu ułatwienia działań zarządzający lotniskiem wraz z Policją i Strażą Graniczną oraz w porozumieniu z współużytkownikami lotniska, opracowuje plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej. Uwzględnia on warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska, sposób reagowania na zagrożenia, sposoby postępowania w sytuacji zagrożenia oraz informowania o zagrożeniu osób odpowiedzialnych za system ochrony lotniska. Po uzyskaniu i potwierdzeniu informacji o bezprawnej ingerencji, uruchomiony zostaje łańcuch działań wzajemnie na siebie oddziałujących. Organ zarządzania powiadamia prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zarząd

lotniska powiadamia prezesa Urzędu oraz centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody, oraz zwołuje sztab, prezes Urzędu powiadamia ministra właściwego do spraw transportu, a służba ochrony podejmuje działania określone w programie ochrony lotniska. Następnie każdy z wyżej wymienionych organów zobowiązany jest do podjęcia działań. Na miejscu pojawiają się służby zabezpieczenia medycznego, Straż Pożarna wysyła służby ratunkowo-gaśnicze, a Policja i Straż Graniczna wzywa wsparcie do zabezpieczenia rejonu. Wszystko to generuje duże koszty, dlatego jak już wyżej wspomniałem, konieczna jest właściwa identyfikacja zagrożenia. Po zażegnaniu sytuacji kryzysowej niezbędne jest przekazanie przez przewoźnika lotniczego oraz zarządu lotniska raportu i szczegółowego opisu przebiegu sytuacji kryzysowej do Urzędu w terminie do 15 dni od zaistniałego zdarzenia.

WNIOSKI

Ciągły rozwój lotnictwa i wzrost popularności tego środka transportu wymusza na nas nieustanne doskonalenie systemów bezpieczeństwa. Historia pokazuje, że w tej dziedzinie życia słowo rutyna nie istnieje. Każdy dzień stanowi wyzwanie dla służb dbających o ład i porządek w porcie lotniczym, a to właśnie w tym miejscu zaczyna i kończy się podróż samolotem. Rozwój technologiczny zabezpieczeń, rozbudowa i modernizacja portów lotniczych na stałe doszkalanie służb i personelu, a także podnoszenie świadomości pasażerów oznacza, że wyciągnęliśmy wnioski z przeszłości i uczymy się na błędach. Transport lotniczy staje się coraz bezpieczniejszy. Mimo iż nie jesteśmy w stanie całkowicie pozbyć się zagrożeń, które czekają na każdym kroku, to jednak możemy z dumą powiedzieć, że poziom zabezpieczeń osiągnął pułap, który uczynił ten środek lokomocji najbardziej bezpiecznym.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., *Polityka transportowa*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2003, s. 407.
- [2] Kasperczyk R., *Transport i spedycja*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2010.
- [3] Obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera (Dz. Urz. ULC, nr 5 z 01.10.2007 r.
- [4] Ujma D., *Zagrożenia bezpieczeństwa transportu lotniczego, Bezpieczeństwo transportu lotniczego – wybrane aspekty*, Pułtusk – Warszawa 2016.

- [5] Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz.U 1997, nr 114, poz. 740 z późn. zm.
- [6] Zieliński M., *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Zeszyty Naukowe AMW nr. 4, 2010, s. 160.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

- [7] www.forbes.pl
- [8] www.nowastrategia.org.pl/port-lotniczy/
- [9] www.polot.net
- [10] www.psz.pl

SECURITY THREATS AT THE AIRPORT

ABSTRACT

The airport is often called a ‘window on the world’ and the largest of them receive annually even tens of millions of passengers from all corners of the globe. Air transport is the most developing branch because it requires modern, often complicated aircraft machines that require proper ground navigation. This transport requires qualified staff that will be fully involved in performing tasks at the highest level. In addition, air transport plays a key role in the movement process, which is why many units are watching over its appropriate security level. It is worth adding that safety is the most important element of every human being, and carriers must strive to ensure the highest possible security standards. Furthermore, air transport must adhere to appropriate security policies at individual airports around the world. The capacity at the largest airports in the world reaches up to 80 million passengers a year, which is why they are exposed to unforeseen events every day. The article aims to familiarize the reader with the dangers that may occur during the use of air transport, as well as to present the functioning of security systems from the moment when the passenger passes through the ticket and luggage check. Issues such as airport security in the area of the terminal and airfield plates, passenger and goods controls before boarding the aircraft as well as emergency procedures

are discussed. In addition, selected events from the history of aviation were described, which had an impact on the current state of collateral.

Key words:

airport, airport, security, air terrorism, security risk