

Mariusz ZIELIŃSKI¹

OCHRONA INFRASTRUKTURY KRYTYCZNEJ W PORCIE LOTNICZYM

STRESZCZENIE

Pomorze tak jak i reszta kraju nasycone jest infrastrukturą transportową. Jej składnikami są tutaj również porty lotnicze. Infrastruktura krytyczna portu lotniczego jest niezależnie od jego umiejscowienia geograficznego oraz wielkości zbiorem zawierającym powtarzające się elementy. Są to przykładowo: wieża kontroli ruchu lotniczego, system zasilania w energię elektryczną, ujęcia wody itp. Jednakże port lotniczy jest szczególnym miejscem, gdzie zagadnieniami bezpieczeństwa zajmują się w równej mierze podmioty państwowe oraz pozapaństwowe. Przedmiotem artykułu są instytucje i służby zapewniające bezpieczeństwo (w tym infrastruktury krytycznej) w porcie lotniczym. Autor sygnalizuje również wymagania infrastrukturalno-organizacyjne w zakresie bezpieczeństwa na tego rodzaju terenie. Pamiętać przy tym należy, że z instytucjonalnego punktu widzenia to organy państwa odgrywają główną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa obywateli Rzeczypospolitej Polskiej w kraju.

Wstęp

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

Portem lotniczym w rozumieniu ustawowym² jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Wśród rodzimych aktów prawnych regulujących kwestie ochrony portów lotniczych należy wymienić: ustawę o zarządzaniu kryzysowym, ustawę o ochronie osób i mienia jak

¹ Mariusz ZIELIŃSKI, kmdr rez. dr hab. prof. nadzw. AMW, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

² Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 roku, Dziennik ustaw 2006 nr 100, pozycja 696, rozdział I.

również wspomnianą ustawę prawo lotnicze. Wprowadzono prawny obowiązek ochrony obszarów, obiektów i urządzeń ważnych dla interesu państwa m.in. takich jak gospodarka, obronność, bezpieczeństwo publiczne i inne. Te ważne obszary, obiekty i urządzenia podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenia techniczne. Do obszarów, obiektów i urządzeń, o których mowa w ust. 1, ustawy o ochronie osób i mienia należą wymieniane w cytowanym przepisie między innymi porty morskie i lotnicze. Obiekty te w oparciu o decyzję administracyjną wpisane są do wykazu obiektów podlegających szczególnej ochronie. Wykazy takie prowadzone są przez ministrów, kierowników urzędów centralnych oraz wojewodów w zakresie swojego działania. O ile wykładnia prawna ochrony dotyczącej portów lotniczych jest stosunkowo jasna to wykonawstwo przepisów jest stosunkowo utrudnione. Dzieje się to na skutek z jednej strony specyfiki obiektu jakim jest port lotniczy, a z drugiej strony równoległego zaangażowania w tą problematykę wielu różnorodnych podmiotów.

UWARUNKOWANIA OCHRONY PORTÓW LOTNICZYCH

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady wykonywania zadań ochrony osób i mienia jest ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 2005 nr 145 poz. 1221 _ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej polskiej z dnia 26 lipca 2005 r. -tekst jednolity). W artykule pierwszym wspomniana ustawa określa między innymi obszary, obiekty i urządzenia podlegające obowiązkowej ochronie. Zgodnie z ww. ustawą 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 zabezpieczenie techniczne.

Do wspomnianych obszarów, obiektów i urządzeń należą w zakresie obronności państwa w szczególności: zakłady produkcji specjalnej oraz zakłady, w których prowadzone są prace naukowo-badawcze lub konstruktorskie w zakresie takiej produkcji, zakłady produkujące, remontujące i magazynujące uzbrojenie, urządzenia i sprzęt wojskowy oraz magazyny rezerw państwowych. W zakresie ochrony interesu gospodarczego państwa w szczególności są to zakłady mające bezpośredni związek z wydobyciem surowców mineralnych o strategicznym znaczeniu dla państwa, banki i przedsiębiorstwa wytwarzające, przechowujące bądź transportujące wartości pieniężne w znacznych ilościach oraz porty morskie i lotnicze.

Port lotniczy, to duży i złożony organizm, którego zadaniem jest stworzenie odpowiednich warunków do obsługi pasażerów i towarów

odbywających podróże przy wykorzystaniu statków powietrznych. W jego działalności dochodzi również do sytuacji kryzysowych

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

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

Na podstawie art. 187 ust 1. wymienionej ustawy o ochronie osób i mienia wydano akt wykonawczy w postaci: Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. z 2007 r. Nr 116, poz. 803). W paragrafie 2.1. Wspomnianego rozporządzenia za działania podejmowane w ramach Krajowego Programu odpowiada między innymi (pkt. 9.) zarządzający lotniskiem³. Do najważniejszych obiektów infrastruktury portowej podlegających szczególnej ochronie (patrz rysunek nr 1) zaliczyć należy:

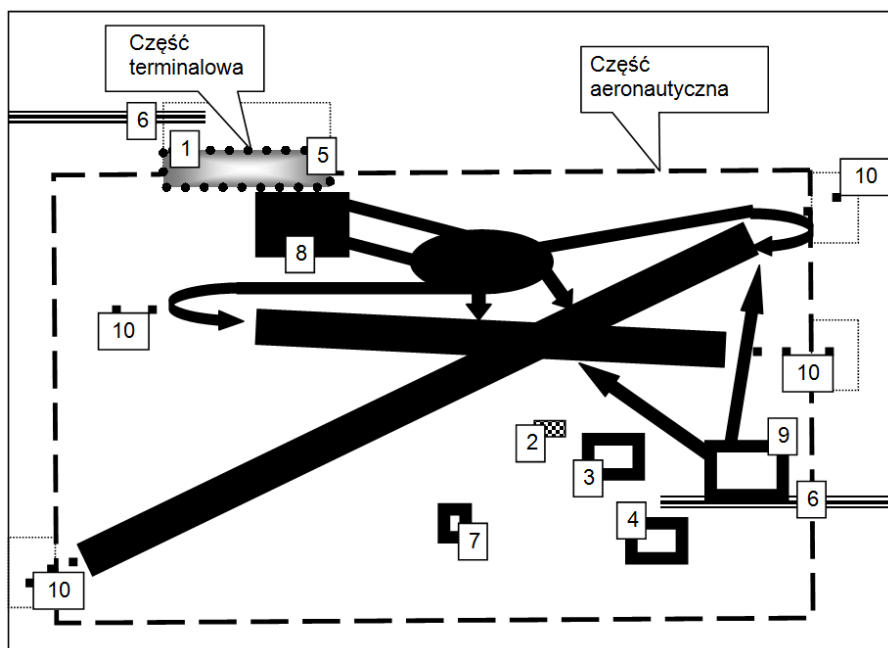
1. terminal pasażerski i inne terminale;
2. wieżę kontroli ruchu lotniczego;
3. generatory energetyczne;
4. magazyny paliw i smarów;
5. systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne;
6. bocznicę kolejową;
7. ujęcia wody;

³ Zgodnie z cytowaną ustawą „Prawo lotnicze” zarządzającym lotniskiem jest podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych, art. 2 ust. 7 ustawy Prawo Lotnicze (DZ.U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.), (przyp. Autora).

8. płyty postojowe statków powietrznych;
9. hangary;
10. inne urządzenia lub obiekty uznane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub zarządzającego lotniskiem za mające kluczowe znaczenie dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (np. oświetlenie ścieżki podejścia, urządzenia ILS⁴ itp.).

Już na etapie projektowania zarządzający lotniskiem uzyskuje opinię Prezesa Urzędu o planie systemu ochrony terminali pasażerskich, towarowych oraz innych obiektów znajdujących się w sąsiedztwie strefy zastrzeżonej lotniska, przed rozpoczęciem ich budowy lub rozbudowy, w tym w szczególności w zakresie:

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



Źródło: opracowanie własne.

Rys.1. Infrastruktura portu lotniczego.

⁴ ILS - ang. Instrument Landing System – urządzenia do wykonywania lądowań wg przyrządów (przy utrudnionych warunkach widoczności (przyp. Autora).

Następnie zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz ich części krytyczne, a także przejścia do tych stref. Strefy i przejścia, o których mowa wyżej wyznacza się w uzgodnieniu ze Strażą Graniczną, Policją, Służbą Celną oraz Prezesem Urzędu. Strefy te i przejścia zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska. Za ochronę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do tej strefy, odpowiada zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska. Obiekty, o których mowa wyżej, chronione są przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony oraz podlegają patrolowaniu przez służbę ochrony, przy czym technika i taktyka pełnienia służby jest określana w planie ochrony uzgadnianym z właściwym terytorialnie Komendantem Policji. Obiekty portu lotniczego chroni się ze względu na występujące zagrożenia naturalne oraz te wywołane przez człowieka. Do zagrożeń naturalnych (obiektywnych) należą anomalie pogodowe oraz inne czynniki naturalne uniemożliwiające eksploatację lotniska, w tym:

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

Do zagrożeń wywołanych przez człowieka (subiektywnych) należą:

- bezprawne wtargnięcie do strefy zastrzeżonej;
- bezprawne wniesienie do strefy zastrzeżonej przedmiotów zabronionych wymienionych w Obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 09 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.

INSTYTUCJE I SŁUŻBY ZAPEWNIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO W PORCIE LOTNICZYM

Obsługa⁵ jednego pasażera odlatującego jednym samolotem wymaga zaangażowania dużej ilości personelu zatrudnionego w wielu firmach i instytucjach wykonujących swoją pracę w celu umożliwienia bezpiecznego lądowania samolotu, kołowania, postoju, tankowania paliwa, przeglądu technicznego, w warunkach zimy odmrożenia samolotu i przygotowania pasa startowego, sprzątnięcia, rozładunku i załadunku, kołowania i startu samolotu. Do rzeszy zaangażowanych w obsługę samolotu dochodzą jeszcze inni, a mianowicie osoby przeprowadzające odprawy biletowo – bagażowe, zajmujące się utrzymaniem czystości, personel przeprowadzający kontrolę paszportową lub dokumentów, przeprowadzający kontrolę bezpieczeństwa jak również osoby, które przewożą pasażera do lub z samolotu.

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

Za całokształt funkcjonowania portu lotniczego, realizację procedur kontrolnych i respektowanie międzynarodowych standardów i uregulowań prawnych, jakie polska władza, w tym władza lotnicza zobowiązała się przestrzegać i stosować odpowiadają władze portu lotniczego reprezentowane przez zarząd. Jest on w rozumieniu artykułu 7.1. wspomnianej ustawy o ochronie osób i mienia. tzw. kierownikiem jednostki, który bezpośrednio zarządza obszarami, obiektami i urządzeniami. To on jako tzw. zarządzający lotniskiem odpowiedzialny jest również za zorganizowanie oraz nadzór nad

⁵ Wynika to z ustawowego „obowiązku użyteczności publicznej” polegającej na zobowiązaniu m.in. zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający nie spełniłby kierując się jedynie interesem handlowym, (przyp. Autora).

działaniami mającymi na celu ochronę lotniska przed atakami bezprawnej ingerencji. W tym względzie zarząd zobowiązany jest między innymi do:

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

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

Programy ochrony zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą na terenie lotniska, są uzgadniane w ramach Straży Granicznej przez właściwą miejscowo Placówkę SG oraz właściwy miejscowo Oddział SG. Za uzgodnienia w powyższym zakresie odpowiedzialny jest Komendant Oddziału SG, w zasięgu którego funkcjonuje podmiot podlegający opiniowaniu. Ze strony Policji⁶ organem właściwym do przeprowadzania stosownych uzgodnień jest Komendant Wojewódzkiej Policji lub osoba przez niego wyznaczona, a ze strony Służby Celnej – Dyrektor Izby Celnej, której właściwość obejmuje dany Port Lotniczy.⁷

⁶ Zgodnie z ustawą o ochronie osób i mienia kierownik jednostki, który bezpośrednio zarządza obszarami, obiektami i urządzeniami, albo upoważniona przez niego osoba jest obowiązana uzgadniać z właściwym terytorialnie komendantem wojewódzkim Policji plan ochrony tych obszarów, obiektów i urządzeń (przyp. Autora).

⁷ Programy ochrony organu zarządzania ruchem lotniczym oraz podmiotu zapewniającego meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego (a także podmiotów takich jak Lotnicze Pogotowie Ratunkowe oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą polegającą na przewozie przesyłek pocztowych drogą lotniczą – np. Poczta Polska – w praktyce podmiotów działających na terenie całego kraju) są uzgadniane przez Komendę

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

W portach lotniczych, a w zależności od potrzeb także na innych lotniskach⁸ powoływane są tzw. Zespoły Ochrony Lotniska. W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba przez niego wyznaczona odpowiedzialna za ochronę lotniska, jako przewodniczący zespołu oraz po jednym przedstawicielu służby ochrony lotniska, Policji, komitetu skupiającego przewoźników lotniczych, a przypadku jego braku – przedstawiciela tych przewoźników, komitetu skupiającego inne podmioty prowadzące działalność gospodarczą na danym lotnisku, a w przypadku jego braku – przedstawiciela tych podmiotów oraz służby ochrony przeciwpożarowej. Na lotniskach, na których znajdują się lotnicze przejścia graniczne w skład zespołu wchodzi również po jednym przedstawicielu Straży Granicznej i Służby Celnej. Do podstawowych zadań zespołu należy: wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków co do przygotowania przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony lotniska, wyrażanie i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska, ocena stopnia zagrożenia lotniska atakami bezprawnej ingerencji oraz podejmowanie działań mających na celu przeciwdziałanie tym aktom, a także inicjowanie wprowadzenia nowych rozwiązań dotyczących odpraw i kontroli pasażerów i bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych, oraz poczty, z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

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

1. „Plan Ochrony Portu Lotniczego XY z obiektami i urządzeniami towarzyszącymi. Dokument ten posiada klauzulę „POUFNE” i dostępny jest w Kancelarii Tajnej przedsiębiorstwa eksploatującego

Główną Straży Granicznej – w ramach KGSG odpowiada za tą procedurę Zarząd Graniczny KGSG. Natomiast ze strony Policji organem właściwym do prowadzenia stosownych uzgodnień jest Komendant Główny Policji lub osoba przez niego upoważniona (przyp. Autora).

⁸ Zgodnie z „Prawem lotniczym” lotnisko to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego/nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, (przyp. Autora).

port lotniczy, a jego dysponentem jest Szef Służby Ochrony Lotniska - Szef Ochrony.

2. "Program Ochrony Portu Lotniczego XY przed aktami bezprawnej ingerencji".

Straż/Służba Ochrony Lotniska⁹ jest tworzona w portach lotniczych oraz w zależności od potrzeb na innych lotniskach. Jest to specjalistyczna służba zapewniająca bezpieczeństwo pasażerom, statkom powietrznym i pracownikom. Pracownicy SOL działają na terenie całego lotniska, zajmują się również kontrolą osób wchodzących do stref zastrzeżonych na terenie portu. Do jej podstawowych zadań należy:

- prowadzenie kontroli bezpieczeństwa¹⁰ w ramach ruchu krajowego oraz dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- ochrony strefy zastrzeżonej lotniska, w tym przeprowadzanie kontroli stanu technicznego ogrodzenia lotniska;
- kontrolowanie przepustek wydawanych przez zarządzającego oraz uprawnień osób do przebywania w określonych strefach;
- ujęcie osób i pasażerów naruszających porządek oraz stan bezpieczeństwa lub warunków przewozu, a także osób, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska i przekazanie¹¹ ich Policji lub Straży Granicznej.

Ujęcie osób może nastąpić w szeregu szczególnych przypadków naruszania przepisów i może dotyczyć osób:

- naruszających warunki bezpieczeństwa na terenie portu lotniczego, które stwarzają zagrożenie poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę;
- które zagrażają porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia;
- które utrudniają wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska;

⁹ Zgodnie z Art. 8. 1. Ustawy z 1997 roku o ochronie osób i mienia wewnętrzne służby ochrony w szczególności: zapewniają ochronę mienia w granicach chronionych obszarów i obiektów, zapewniają ochronę ważnych urządzeń jednostki, znajdujących się poza granicami chronionych obszarów i obiektów, konwojują mienie jednostki oraz wykonują inne zadania wynikające z planu ochrony jednostki (przyp. Autora)

¹⁰ Kontrola bezpieczeństwa – rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służby ochrony w celu zapewnienia, że na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska nie przedostaną się przedmioty, urządzenia lub materiały niebezpieczne, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji (przyp. Autora).

¹¹ Obowiązek niezwłocznego przekazania osoby ujętej wynika z postanowień wspomnianej ustawy o ochronie osób i mienia, rozdział VI, artykuł 36, ust. 3), (przyp. Autora).

- które uszkodzają elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz inne obiekty infrastruktury lotniska, jeśli może to zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia;
- które naruszają zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku;
- naruszających warunki przewozu tj. osób które od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wylądowaniu poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę stwarzają zagrożenie;
- które zagrażają porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego;
- które utrudniają członkowi załogi wykonywanie obowiązków lub zmniejszają jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego;
- które uszkodzają statek powietrzny, jego wyposażenie lub elementy składowe oraz sprzęt;
- które naruszają przepisy dotyczące bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej.

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

- prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób, bagaży, przesyłek cargo i innych przesyłek lotniczych, a także lotniczych środków transportu w międzynarodowej komunikacji lotniczej;
- podejmowanie działań w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, portów lotniczych i terminali pasażerskich, w tym rozpoznawanie i zabezpieczanie bagaży i przedmiotów niewiadomego pochodzenia pozostawionych bez opieki;
- współpraca z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, obejmującej przekazywanie Prezesowi ULC informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- udział w pracach Zespołów Ochrony Lotniska;
- realizacja zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na pokładach statków powietrznych poprzez wystawianie wart ochronnych¹² (tzw. ang. *sky marshals*);

¹² Artykuł 186a ustawy „Prawo lotnicze” nakazuje iż :przewoźnik lotniczy, w przypadku gdy wykonuje określone przez Prezesa Urzędu lotnictwa Cywilnego jako loty wysokiego ryzyka, jest zobowiązany zapewnić na pokładzie statku powietrznego wartę ochronną pełnioną przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, (przyp. Autora).

- opiniowanie planów ochrony portów lotniczych, przewoźników lotniczych oraz przedsiębiorstw prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- realizacja zadań związanych z kontrolą jakości w lotnictwie cywilnym;
- zapewnienie bezpieczeństwa publicznego w zasięgu terytorialnym lotniczego przejścia granicznego.

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

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

Straż Graniczna (Placówka Straży granicznej) działa na terenie portu lotniczego na podstawie: ustawy z dnia 12 października 1990 r. - o Straży Granicznej (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 234 poz. 1997 ze zm.), ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 226 poz. 1944, ze zm.) oraz innych przepisów, wymienionych w pkt. 1.2 Programu ochrony.

Podmiotami bezpośrednio odpowiedzialnymi za wykonywanie czynności związanych z kontrolą bezpieczeństwa w portach lotniczych są Grupy Kontroli Pirotechnicznej i Bezpieczeństwa w Komunikacji Lotniczej działające w strukturach Placówek SG w lotniczych przejściach granicznych. Aktualnie zadania te realizuje około 1400 dobrze wyszkolonych funkcjonariuszy¹³. Merytoryczny nadzór nad ich działalnością sprawowany

¹³ Liczba ta obejmuje wyłącznie funkcjonariuszy wykonujących kontrolę bezpieczeństwa. Liczba ta nie uwzględnia funkcjonariuszy wykonujących zadania związane z kontrolą paszportową, realizacją czynności operacyjno – śledczych, pionu ds. cudzoziemców, pionu logistycznego oraz realizujących inne zadania służbowe.

jest przez Zarząd Graniczny Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie.

Straż Graniczna posiada również ustawowe uprawnienia do prowadzenia działań operacyjno – rozpoznawczych na terenie przejścia granicznego oraz w strefie służbowego działania. Są one niezmiernie ważne z punktu widzenia rozpoznawania mogących powstać zagrożeń lub ewentualnych przygotowań do stworzenia zagrożenia. Wszystkie osoby zatrudnione na terenie portu lotniczego, które posiadają dostęp do stref zastrzeżonych podlegają weryfikacji i sprawdzeniu przez Straż Graniczną, jeszcze przed wydaniem przepustki.¹⁴ W codziennej służbie, działania funkcjonariuszy SG wspierają specjalnie wyszkolone psy służbowe o różnych specjalnościach (wykrywanie materiałów wybuchowych, wykrywanie narkotyków, patrolowo – obronne).

W portach lotniczych usytuowane są ponadto Komisariaty Lotniskowe Policji. Do ich głównych zadań zaliczyć należy zapewnienie bezpieczeństwa osobom przebywającym w porcie lotniczym poprzez wykonywanie przedsięwzięć o charakterze patrolowo – interwencyjnym i operacyjno – rozpoznawczym. Przeciwdziałają one aktom terroru, sabotażu i dywersji w komunikacji lotniczej. Zwalczają przestępczość pospolitą, zabezpieczają pobyt osób ze statutem VIP oraz podejmują działania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej. W pierwszym półroczu 2009 r. zadania na rzecz bezpieczeństwa w 11 polskich portach lotniczych i w ich bezpośrednim rejonie realizowane były przez 177 funkcjonariuszy Policji (etatowo 208)¹⁵. Szczególną rolę odgrywa Policja w chwili wystąpienia sytuacji kryzysowej, gdyż wtedy przy wykorzystaniu funkcjonariuszy jednostek nadrzędnych i policyjnych negocjatorów prowadzone będą ewentualne pertraktacje, a w przypadku ich niepowodzenia, do akcji mogą wkroczyć oddziały antyterrorystyczne.

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

- zapewnienie ochrony i utrzymywanie bezpieczeństwa ludzi i porządku publicznego na terenie lotniska;

¹⁴ § 17 ust. 4 - Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2007r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (DZ.U. Nr 116, poz. 803, z póź. zm.).

¹⁵ www.policja.pl/download.php?s=1&id=47208 – 20.10.2009 r.

- przejście osób naruszających warunki bezpieczeństwa lotniska, naruszających warunki przewozu lub które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej portu lotniczego, ujętych i przekazanych przez pracowników Straży Ochrony Lotniska;
- opiniowanie (uzgadnianie) programów ochrony opracowanych lub nowelizowanych przez zarządzającego lotniskiem, przewoźnika lotniczego operującego z portu lotniczego oraz podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- konwojowanie pasażerów niebezpiecznych;
- opiniowania planów przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym opracowanych przez zarządzającego portu lotniczego i operujących z niego przewoźników lotniczych.

Urząd Celny na lotnisku wykonuje zadania związane zabezpieczeniem finansowych interesów państwa, stosując w praktyce przepisy Kodeksu Celnego (Ustawa z dnia 9 stycznia 1997 roku z późniejszymi zmianami) oraz innych aktów prawnych dotyczących pozwolenia na wywóz lub przywóz określonych towarów. Skutecznie przeciwdziała przywozowi do RP zagrożonych gatunków zwierząt i ptaków oraz roślin. Niezależnie od czynności fiskalnych funkcjonariusze UC współpracują ze służbami ochrony w zakresie przestrzegania procedur bezpieczeństwa, a w czasie wykonywania kontroli celnych zwracają uwagę czy w bagażu lub ładunku nie znajdują się przedmioty mogące stanowić zagrożenie w czasie lotu.

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

Linie lotnicze lub inaczej przewoźnicy lotniczy to firmy funkcjonujące w ramach ściśle określonych przepisów prawa międzynarodowego i prawa państwa, w którym są zarejestrowane. Zajmują się one przewozem pasażerów i towarów pomiędzy portami lotniczymi. Pasażer kupując bilet na dany lot staje się klientem danej linii lotniczej, natomiast linia lotnicza jest głównym klientem zarówno portu lotniczego, jak i firm funkcjonujących w jego obrębie. To właśnie dlatego zarówno zarządzającemu lotniskiem, jak i firmom funkcjonującym w jego obrębie zależy na jak najlepszej obsłudze pasażera, w tym podejmowaniu takich działań, aby mógł się on czuć bezpiecznie.

Z drugiej strony linie lotnicze konkurujące z innymi liniami podejmują szereg działań zmierzających do tego, aby potencjalnego klienta przyciągnąć właśnie do siebie. Obok stosowania różnych zabiegów marketingowych muszą one wypełniać określone standardy międzynarodowe z zakresu utrzymania wysokiego stanu bezpieczeństwa i to zarówno z zakresu stosowanych procedur bezpieczeństwa, jak i utrzymania w nienagannym stanie technicznym środków transportowych – statków powietrznych. Stwierdzone na przestrzeni lat niedociągnięcia lub też zaniedbania w zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów stały się tematem rozważań oraz konkretnych działań Parlamentu Europejskiego. Już w 2005r. opracowano i wprowadzono do życia w 2006 r. rozporządzenie, w którym zawarto wykaz linii lotniczych, których samoloty nie spełniają międzynarodowych standardów bezpieczeństwa, tzw. „Czarną Listę”¹⁶. Ten Wspólnotowy wykaz sporządzany jest w oparciu o wspólne kryteria ustanowione na poziomie Wspólnoty. Wykaz ten jest sukcesywnie aktualizowany (ostatnia aktualizacja 14 lipiec 2009r.). Lista ta okazuje się skutecznym narzędziem, które nie tylko zapobiega przewozom wykonywanym na terenie Europy przez niebezpiecznych przewoźników i dostarcza o nich informacji pasażerom na całym świecie, ale także gwarantuje, że linie lotnicze i urzędy lotnictwa cywilnego podejmą właściwe kroki, aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa.

Statystyki wykazują, że około 70% katastrof i pożarów samolotów zdarza się na lotniskach lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, tzn., że znajdują się w Rejonie Operacyjnym Lotniska, czyli na terenie odległym do 8 kilometrów od Punktu Centralnego Lotniska. Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna to samodzielna jednostka ratowniczo – gaśnicza wyposażona w wysokiej klasy sprzęt specjalistyczny przeznaczony do wykorzystania w razie zaistnienia takiej potrzeby. Każdy port lotniczy pomimo wysiłku włożonego w organizację systemu ochrony musi liczyć się z tym, że w pewnym momencie może dojść do katastrofy lotniczej lub wystąpienia innej sytuacji kryzysowej, w której niezbędnym będzie podjęcie sprawnej akcji ratowniczo – gaśniczej¹⁷. Wypadki i katastrofy zdarzają się

¹⁶ Rozporządzenie (WE) Nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty. (DZ.U. UE Nr L.344 z dnia 27 grudnia 2005 r.).

¹⁷ Artykuł 25 Konwencji Chicagowskiej nakłada na państwo obowiązek stworzenia takich warunków, które umożliwią maksymalne podjęcie działań zabezpieczających i środków zapewniających pomoc statkowi powietrznemu będącemu w zagrożeniu nad terytorium danego państwa. W przypadku katastrofy statku powietrznego państwo podejmuje skoordynowane działania poszukiwawcze i udziela pomocy poszkodowanym w wymaganym zakresie. Artykuł 26 tejże konwencji zezwala ponadto, aby państwo obce, którego statek powietrzny, w przypadku zdarzenia lotniczego z osobami poszkodowanymi lub gdy statek powietrzny odniósł uszkodzenia, mogło mieć swoich obserwatorów w trakcie czynności dochodzeniowych na terenie państwa, w którym zagrożenie lub

nieoczekiwanie i zaskakują. Dlatego należy być do nich zawsze przygotowanym i posiadać odpowiednią ilość sił i środków do likwidacji skutków, a przede wszystkim do ratowania osób poszkodowanych. Jednym z podstawowych zadań lotniskowej straży pożarnej jest opanowanie pożaru w obrębie samolotu, a tym samym stworzenie warunków do przeprowadzenia efektywnej ewakuacji pasażerów i załogi z kadłuba samolotu. Dlatego rozwinięto tzw. koncepcję obszaru krytycznego, która zakłada działania gaśnicze w obszarze przylegającym do kadłuba samolotu¹⁸. Natomiast do codziennych zadań strażaków należy ubezpieczanie tankowania paliwem statków powietrznych.

Inni użytkownicy portu lotniczego – pod pojęciem tym należy rozumieć przedsiębiorstwa, firmy, a nawet osoby fizyczne prowadzące działalność, które na podstawie uzyskanego zezwolenia (licencji) i podpisanych umów, prowadzą na terenie lotniska działalność usługową. W gronie tych firm znajdują się takie, bez których działalności trudno sobie wyobrazić sprawne funkcjonowanie takiego organizmu, jakim jest port lotniczy oraz takie, które świadczą swoje usługi wyłącznie dla wygody pasażera. Do pierwszej grupy niewątpliwie zaliczyć należy obsługę naziemną, służby techniczne, obsługę energetyczną i catering. Do drugiej sklepy, bufety, restauracje, pocztę, wypożyczalnie samochodów itp.

Grupa podmiotów na terenie portów lotniczych, wypełniająca funkcje związane ze stworzeniem dogodnych i atrakcyjnych warunków dla podróżnych oraz osób oczekujących w strefach ogólnodostępnych, z pewnością może spełnić nie mniejszą rolę w zakresie wykrywania symptomów zagrożenia, a przez to przyczyniania się do spełniania standardów bezpieczeństwa terminali pasażerskich. Nie można ich zatem lekceważyć. Należy pamiętać, że restauracje, bary, poczekalnie, toalety itp. są to miejsca z reguły ogólnodostępne, skupiające często dużą ilość ludzi, a więc bardzo atrakcyjne pod względem przeprowadzenia zamachu terrorystycznego w celu uzyskania rozgłosu, prezentacji celów terrorystów, wywołania strachu oraz stanu zagrożenia. Dlatego kontroli bezpieczeństwa poddaje się 100% towarów dostarczanych do sklepów, restauracji, barów i kiosków usytuowanych w strefie zastrzeżonej lotniska. To właśnie czujność właściciela restauracji przyczyniła się do udaremnienia w maju 2010 roku zamachu przy Times Square w Nowym Yorku.

zdarzenie miało miejsce. Obecnie obowiązująca w Polsce Ustawa „Prawo Lotnicze” z dnia 3 lipca 2002 r. jest konsekwencją ratyfikowania konwencji chicagowskiej. Prawo lotnicze w Art. 68 pkt. 2 nakłada na Zarządzającego obowiązek takiej eksploatacji lotniska, aby zapewniała ona bezpieczeństwo lotów. Szczegółowe obowiązki w zakresie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska określone są w Art. 84 i 85 prawa lotniczego. (przyp. Autora).

¹⁸ Szerzej patrz: Podręcznik służb lotniskowych, Część I, Ratownictwo i zwalczanie pożarów, Wydawnictwo CIAO 1990 r.

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

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

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

INFRASTRUKTURA KRYTYCZNA NA OBSZARZE PORTÓW LOTNICZYCH ORAZ JEJ OCHRONA

Istotnym problemem jest zabezpieczenie pokaźnego obszaru portu lotniczego. Składa się na niego niemała część aeronautyczna (patrz rysunek nr 1), czyli płyty (drogi) startowe/ładowania i pasy kołowania lotniska. Wyróżnia się tu obiekty (jak wspomniano uprzednio) specjalnego przeznaczenia, tj.: wieżę kontrolną, urządzenia do naprowadzania, stacje zasilania oraz magazyny paliw. Do tego dochodzi jeszcze ogólnodostępna część portu czyli tzw. terminal. Ta ogólnodostępna strefa portu lotniczego ma bezpośredni wpływ na jego funkcjonowanie jako całości i realizowane za jego pośrednictwem przewozy. Wrażliwość terminala wynika przede wszystkim z faktu przebywania w nim osób postronnych i pasażerów, którzy nie podlegali jakimkolwiek kontrolom. Oczywiście ogólnodostępność terminala jest też w pewnym stopniu zawężona ze względu na wydzielanie stref o ograniczonym dostępie jak chociażby dla osób odprawionych do lotu lub legitymujących się np. wizą Schengen (bezwzględnie dla posiadaczy wizy tranzytowej i po przekroczeniu tej strefy dla innych pasażerów). Z punktu widzenia ochrony portu lotniczego istotne znaczenie ma olbrzymia powierzchnia do nadzoru, gdzie potencjalne skutki wtargnięcia na jej obszar mogą wywołać zagrożenie dla wrażliwych struktur lotniska.

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

Strategie ochrony części aeronautycznej¹⁹ portu lotniczego polegają w tym przypadku na pasywnym utrudnieniu wejścia w taki obszar, co sprowadza się do użycia zabezpieczenia technicznego, polegającego na:

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

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

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

Handling można kontrolować stosując technologie biometryczne (np. odcisk palca dla realizujących stałe dostawy, obraz tęczówki dla przyspieszenia weryfikacji personelu mającego dostęp do wydzielonych

¹⁹ Jest to tzw. część lotnicza lotniska, czyli obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany, (przyp. Autora).

obszarów bezpieczeństwa, rozpoznawanie geometrii dłoni, rozpoznawanie twarzy itp.).

Strategia ochrony części terminalowej lotniska jest konglomeratem aktywności punktów kontrolnych oraz działań taktycznych ochrony lotniska polegających na połączeniu analizy danych monitoringu, patroli zdolnych do inicjacji interwencji oraz detekcji programowej skażeń, obecności materiałów wybuchowych²⁰ lub substancji promieniotwórczych. Standardem w tym względzie jest współcześnie na lotniskach stosowanie detektorów wykrywających metal i materiały wybuchowe oraz rentgenowska kontrola bagażu. Jednakże, jak podkreślają eksperci „kluczem do uzyskania akceptowalnego stanu bezpieczeństwa jest zaangażowanie każdego rodzaju personelu lotniska w jego kreowanie i realizację. Tak jak przy wszystkich rodzajach infrastruktury krytycznej, ważna jest koordynacja działań wielu służb – nie tylko w przypadku interwencji, ale już na poziomie działania prewencyjnego”²¹

Na wypadek uszkodzenia obiektów infrastruktury lotniskowej w wyniku aktu bezprawnej ingerencji tworzy się plany awaryjne. Na większości lotnisk funkcjonują następujące główne plany²²:

1. Operacyjny Plan Ratownictwa Lotniskowego;
2. Plan działania w sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym XY.

W/w plany są przeznaczone dla służb ratowniczych.

3. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

Jak już wspomniano wcześniej plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zarządzający lotniskiem opracowuje, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną oraz w porozumieniu ze współużytkownikami lotniska. Plan ten stanowi część programu ochrony lotniska. 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. W celu zapewnienia możliwości realizacji zadań wynikających z powyższych planów zarządzający lotniskiem organizuje i zapewnia wyposażenie stałego centrum koordynacji antykryzysowej, zwanego „CKA”, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej. Technicznie rzecz biorąc CKA działa w kilku pomieszczeniach (do pracy sztabu, socjalne, do pracy

²⁰ Szerzej Patrz: J.Bobasch, D.Pfahler, C.Gotthardt, Remote Air Sampling for Canine Olfaction (RasCargoTM) – ein innovatives Verfahren zur Gefahrstoffkontrolle von Luft- und Seefracht, *FIS Flug- und Industriesicherheit* sernice- und Beratungs-GmbH, w *Die neue Polizei*, 01/2008, s. 48;

²¹ G. Cieślak, Infrastruktura krytyczna lotnisk – kuracja ze skutkami ubocznymi, w *Terroryzm* nr 01/2010, s. 31.

²² Szczegółowo reguluje te sprawy rozdział 3 ustawy „Prawo lotnicze” zatytułowany „Ratownictwo i ochrona przeciwpożarowa lotnisk”, (przyp. Autora).

negocjatora oraz miejsca do pracy tłumaczy). Na zarządzającym portem lotniczym spoczywa obowiązek wyposażenia CKA w:

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

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

1. zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
2. przedstawiciele:
 - służb ochrony,
 - służby Celnej,
 - lotniskowego organu służb ruchu lotniczego,
 - jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,
 - służb medycznych i sanitarnych, określonych w programie ochrony lotniska,
 - właściwego przewoźnika lotniczego lub innego podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą,
 - jednostki wojskowej (na lotnisku współużytkowanym).

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

PRZYKŁADY ROZWIĄZAŃ INFRASTRUKTURALNO-ORGANIZACYJNYCH W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PORTÓW LOTNICZYCH

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

W zakresie infrastruktury portu lotniczego zarówno przepisy krajowe (ustawa Prawo Lotnicze), jak i międzynarodowe (zalecenia ICAO²³ – aneksy 14 i 17) czy też regionalne (zalecenia EASA²⁴, zalecenia ECAC²⁵, zalecenia JAA²⁶) nakładają na inwestora obowiązek spełnienia szeregu wymogów. Projektanci muszą pogodzić koncepcje architektoniczne z wymogami w zakresie bezpieczeństwa (np. odpowiednie usytuowanie stref zastrzeżonych, miejsc kontroli, stref dostępu). Nie można także zapominać o typowym zabezpieczeniu fizycznym, np. okna, drzwi nie mogą umożliwiać przedostania się w sposób niekontrolowany ze stref ogólnodostępnych do stref zastrzeżonych. Przy budowaniu płyt postojowych dla samolotów należy uwzględnić również miejsce, do którego w sytuacji kryzysowej zostanie skierowany samolot będący obiektem aktu bezprawnej ingerencji (realizacja tzw. procedury *Vera*). Miejsca te powinny być najkorzystniejsze z punktu widzenia działań siłowych, odizolowane od dostępu osób postronnych

²³ Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego ICAO (International Civil Aviation Organisation), jest wyspecjalizowaną jednostką Organizacji Narodów Zjednoczonych. ICAO została powołana do życia na mocy Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisanej dnia 7 grudnia 1944 r. w Chicago (*Konwencja ICAO lub Konwencja Chicagowska*), (przyp. Autora).

²⁴ Podstawową agencją powołaną przez Unię Europejską w celu koordynacji i zabezpieczenia działań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego jest Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA - *European Aviation Safety Agency*). Agencja wspólnotowa jest organem podlegającym europejskiemu prawu publicznemu. Różni się ona od instytucji wspólnotowych (Rady, Parlamentu, Komisji itd.) oraz posiada własną osobowość prawną. Ustanowiona jest na mocy aktu prawa wtórnego w celu wykonywania bardzo konkretnych zadań technicznych, naukowych lub zarządczych w domenie wspólnotowej Unii Europejskiej (I filar UE), (przyp. Autora).

²⁵ Ang. ECAC (*European Civil Aviation Conference*), europejska organizacja lotnictwa cywilnego, (przyp. Autora).

²⁶ Ang. *Joint Aviation Authorities* – JAA - powstało na mocy porozumienia Cypryjskiego w roku 1990 jako organ stowarzyszony ECAC zrzeszający przedstawicieli władz lotniczych, (przyp. Autora).

i mediów oraz nie zagrażające innym obiektom. Miejsca takie powinny również umożliwiać służbom ochrony oraz służbom ratowniczym możliwość szybkiego dotarcia, a jednostkom specjalnym „bezpiecznego podejścia”.

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

Jak już wskazywano jednym z najtrudniejszych do ochrony elementów lotnisk, głównie ze względu na znaczne rozmiary i zróżnicowaną topografię chronionych obiektów – są ich granice. Jest to element szczególnie wrażliwy na ingerencję, jako miejsca bezpośredniego styku lotniska z otoczeniem. Pierwszą linię ochrony stanowią ogrodzenia. Ogrodzenia na lotnisku muszą spełniać określone wymagania techniczne. Ogrodzenie powinno być wykonane z paneli drucianych, siatkowych lub rozciągniętych siatek drucianych o wysokości minimalnej 180 cm oraz umieszczonej nad nim zwyżki wykonanej z minimum trzech rzędów drutu kolczastego lub taśmy tnącej, zamocowanej na stelażach w kształcie litery „V”, lub uformowanej w walec wykonany z minimum jednego drutu kolczastego lub taśmy tnącej. Całkowita wysokość ogrodzenia powinna wynosić w każdym jego punkcie minimum 2,44 m, włącznie ze zwyżkami z drutu kolczastego lub taśm tnących. Wokół ogrodzenia powinna być zapewniona całkowicie wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m po jego obu stronach – w celu zapewnienia możliwości jego skutecznego obserwowania i patrolowania. Ponadto wokół ogrodzenia, po jego wewnętrznej stronie, powinna być poprowadzona droga patrolowa, pozwalająca na systematyczne dokonywanie jego oglądu z pojazdu samochodowego²⁷.

Aby nadzór nad zabezpieczeniem terenu lotniska przed dostępem osób postronnych oraz bezpieczeństwem samolotów był właściwy, niezbędne jest prawidłowe i skuteczne oświetlenie. Musi być zainstalowana odpowiednia ilość punktów świetlnych w stosunku do wielkości lotniska i pasa startowego. Chodzi głównie o światła podejścia, progowe, skrzydłowe, osi centralnej

²⁷ § 17 – Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (DZ.U. Nr 122 poz. 1273).

i dróg kołowania. Również miejsca postoju samolotu winny być odpowiednio oświetlone w określonej porze czasowej.

Strefa zastrzeżona jest chroniona przed dostępem osób postronnych przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony. Strefę zastrzeżoną oddziela się od miejsc ogólnodostępnych przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez służby ochrony. Dostęp do strefy zastrzeżonej jest kontrolowany przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych i zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wejścia do określonej w karcie strefy. Osoby inne niż pasażerowie wraz z przenoszonymi przedmiotami poddawani są ciągłej wrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów towarów zabronionych.

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

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

wzierniki, skanery, lustra) oraz sprawdzenie przy wykorzystaniu psów służbowych.²⁸

Zarządzający lotniskiem wyznacza na płycie lotniska miejsca postoju statków powietrznych wykonujących przewozy tzw. „statkami lotnictwa ogólnego” oddalone o co najmniej 30 metrów od płyt postojowych statków powietrznych przeznaczonych do regularnego transportu lotniczego. Osoba podróżująca statkiem lotnictwa ogólnego po poddaniu się kontroli bezpieczeństwa przebywa w miejscu uniemożliwiającym jej kontaktowanie się z innymi pasażerami. Kontrola bezpieczeństwa i obsługa osób jest przeprowadzana w oddzielnym terminalu. W przypadku, gdy lotnisko nie posiada oddzielnego terminala, osoby te przechodzą wydzieloną częścią terminala pasażerskiego pod nadzorem służby ochrony i przy wejściu do strefy sterylnej poddawane są kontroli bezpieczeństwa.

WNIOSKI OGÓLNE

Z jednej strony szczególny charakter i znaczenie portów lotniczych sprawiają, że zagadnienia ich ochrony znalazły odzwierciedlenie w wielu regulacjach prawych. Z drugiej strony mnogość tychże uregulowań oraz przede wszystkim realizujących je instytucji sprawia, że koordynacja działań w zakresie ochrony, ze szczególnym uwzględnieniem lotniskowej infrastruktury krytycznej wymaga wielu wysiłków. Nie ułatwia tego również bardzo specyficzny charakter obiektu jakim jest port lotniczy dlatego podczas realizacji zadań ochrony należy skupić się nad korelacją wspomnianych działań prowadzoną pod egidą zarządzającego portem lotniczym.

BIBLIOGRAFIA

1. Bobasch J., Pfahler D., Gotthardt C., *Remote Air Sampling for Canine Olfaction (RasCargoTM) – ein innovatives Verfahren zur Gefahrstoffkontrolle von Luft- und Seefracht*, w Die neue Polizei, 01/2008;
2. Cieślak G., *Infrastruktura krytyczna lotnisk – kuracja ze skutkami ubocznymi*, w Terroryzm nr 01/2010;
3. *Kodeks Celny* (Ustawa z dnia 9 stycznia 1997 roku z późniejszymi zmianami);

²⁸ § 11 – Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005r. w sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej (DZ.U. Nr 197, poz. 1642).

4. *Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisana dnia 7 grudnia 1944 r.*, tzw. Konwencja ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) zwana również Konwencją Chicagowską;
5. *Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego* (Dz. U. z 2007 r. Nr 116, poz. 803);
6. *Obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 09 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.);
7. *Podręcznik służb lotniskowych, Część I, Ratownictwo i zwalczanie pożarów*, Wydawnictwo ICAO 1990 r.;
8. *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa* (Dz. U. z 2007 r. Nr 116, poz. 803);
9. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych*, (DZ.U. Nr 122 poz. 1273);
10. *Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005 r. w sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej przez funkcjonariuszy Straży Granicznej*,j (DZ.U. Nr 197, poz. 1642);
11. *Rozporządzenie (WE) Nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty*, (DZ.U. UE Nr L.344 z dnia 27 grudnia 2005 r.);
12. *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. O ochronie osób i mienia*, (Dz. U. z 26 września 1997 r. Nr 114 poz. 740 z późn. zm.);
13. *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej*, (Dz. U. z 2005 r. Nr 226 poz. 1944, ze zm.);
14. *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. - o Straży Granicznej*, (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 234 poz. 1997 ze zm.);
15. *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. O zarządzaniu kryzysowym*, (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590 z późn. zm.);
16. *Ustawa Prawo Lotnicze*, (DZ.U. 2006 Nr 100, poz. 696 z póź. zm.).

***THE SECURITY OF THE CRITICAL INFRASTRUCTURE
AT AIRPORT***

ABSTRACT

From the institutional point of view, governmental authorities play the key role regarding assurance of Polish citizens` security at the territory of home land. But the airport is a special place where simultaneously other subjects are also responsible for security. This paper presents authorities and services which are responsible for security at the territory of the airport as well as other measures regarding airport infrastructure and organization.