

Piotr Lipiński<sup>1</sup>

## Bezpieczeństwo logistyki powietrznej – przykład antyterrorystycznej ochrony terminali i magazynów cargo w międzynarodowym porcie lotniczym<sup>2</sup>

„Mobilność jest prawdziwym sprawdzianem systemu dostaw”.

Kpt. Liddell Hart, *Mysli o wojnie* (1944)<sup>3</sup>

Dostarczanie ładunków i przesyłek drogą powietrzną, mimo że wymaga sporych nakładów finansowych, nowoczesnych technologii oraz zaawansowanych sposobów zarządzania, a także specjalnych form szkolenia personelu, jest najprężniej rozwijającą się gałęzią transportu. Mimo stale rosnącej konkurencji lotnictwo nieprzerwanie utrzymuje swoją wysoką i pewną pozycję. Podstawowy wpływ na ten stan rzeczy mają określone czynniki stanowiące o atrakcyjności realizowanych przy jego użyciu usług. Bezspornie do najważniejszych należy zaliczyć szybkość oraz bezpieczeństwo dostarczanych ładunków. Szybkość<sup>4</sup> i bezpieczeństwo<sup>5</sup> są czynnikami decydującymi przede wszystkim w kontekście powietrznego transportu: zwierząt, towarów łatwo psujących się, specjalistycznych części zamiennych, poczty dyplomatycznej, materiałów niebezpiecznych oraz w trakcie prowadzenia operacji o charakterze ratowniczym czy humanitarnym<sup>6</sup>. Są to również czynniki pozytywnie wpływające na zasadniczy element procesów handlowych, a mianowicie na zysk finansowy.

Sytuacja ta wymusiła na zarządzających międzynarodowymi portami lotniczymi, w oparciu o które odbywa się transport ładunków i przesyłek, budowę oraz stałe podnoszenie sprawności funkcjonowania znajdującej się na ich terenie infrastruktury cargo. Konieczność tego typu działań występuje również i w naszym kraju, szczególnie w kontekście przewidywanego wzrostu wykorzystania transportu powietrznego przez takie potęgę handlowo – gospodarcze, jak Chiny i Indie.

Obecnie na terenie naszego kraju funkcjonuje 12 międzynarodowych portów lotniczych. Głównym z nich jest port lot-

niczy w Warszawie – Okęcie, z największym w Polsce, działającym 24 godziny na dobę terminalem cargo<sup>7</sup>. Terminale i magazyny cargo, będące częścią międzynarodowych portów lotniczych, są odpowiednikami terminali pasażerskich z tą zasadniczą różnicą, że korzystają z nich „pasażerowie” innej kategorii, a mianowicie ładunki, przesyłki oraz poczta. Natomiast podstawowymi celami funkcjonowania tych obiektów są magazynowanie i przygotowywanie frachtu oraz poczty do dalszego transportu wykonywanego drogą powietrzną.

Lotniskowa infrastruktura cargo składa się zasadniczo z dwóch części: zewnętrznej i wewnętrznej. W skład części zewnętrznej wchodzi między innymi powierzchnie manewrowo-parkingowe, na których operują środki transportu kołowego, a także rampy wylądowczo-załadowcze i magazyny zewnętrzne. Przemieszczanie ładunków i przesyłek w tej części odbywa się przy użyciu specjalistycznego sprzętu rozładunkowo-przeładunkowego, obsługiwanego przez profesjonalnie przeszkolonych pracowników portu lotniczego lub firm spedycyjnych. W części wewnętrznej odbywa się przewóz właściwie odprawionych ładunków, przesyłek i poczty z wewnętrznych magazynów cargo na pokłady statków powietrznych i odwrotnie. Zadania te realizowane są przy użyciu różnego typu kontenerów, wózków widłowych oraz innego rodzaju pojazdów kołowych, a także przyczep. W części biurowo-administracyjnej terminalu cargo znajdują się pomieszczenia, w których swoje zadania służbowe i pracownicze wykonują między innymi pracownicy portu lotniczego, w tym Służby Ochrony Lotniska oraz firm spedycyjnych i transportowych, a także pomieszczenia służb i inspekcji państwowych, takich jak Straż Graniczna (SG), Służba Celna, czy Graniczny Inspektorat Weterynarii.

<sup>1</sup> Kpt. SG, mgr Piotr Lipiński jest byłym Zastępcą Komendanta ds. Bezpieczeństwa Placówki Straży Granicznej w Krakowie – Balicach oraz biegłym Sądu Okręgowego w Katowicach z zakresu zarządzania kryzysowego. Obecnie jest doktorantem Wydziału Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Obrony Narodowej w Warszawie (przyp. red.).

<sup>2</sup> O rodowdzie logistyki powietrznej, który stanowi dobre wprowadzenie do niniejszego artykułu. Autor pisze w artykule „Geneza logistyki powietrznej” w tym numerze „Logistyki”, w dziale „Edukacja logistyczna” (przyp. red.).

<sup>3</sup> [http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/log\\_quotes\\_navsup.pdf](http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/log_quotes_navsup.pdf) (dostęp 4 marca 2011 r.).

<sup>4</sup> Szybkość transportu powietrznego to czas przyjęty i zaakceptowany przez zleceniodawcę (klienta) usługi transportowej. Jest to czas dostawy z miejsca wysłania do miejsca przyjęcia, O. Wyszomirski (red.), *Rynek przewozów pasażerskich*, [w:] A. Radomyski, *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*, AON, Warszawa 2007, s. 13.

<sup>5</sup> Bezpieczeństwo transportu powietrznego to oczekiwania zleceniodawcy (klienta) usługi transportowej w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ładunku lub przesyłki (m. in. w kontekście zagrożeń o charakterze terrorystycznym), P. Niedzielski, *Polityka innowacyjna w transporcie*, [w:] A. Radomyski, *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*, AON, Warszawa 2007, s. 14.

<sup>6</sup> Do takich celów wykorzystywane było międzynarodowe lotnictwo transportowe (cywilne i wojskowe) w trakcie prowadzonej w styczniu 2010 r. operacji humanitarnej na Haiti. Działania na rzecz osób poszkodowanych w trzęsieniu ziemi realizowane były w oparciu m.in. o infrastrukturę cargo międzynarodowego portu lotniczego w Port-au-Prince. <http://wiadomosci.wp.pl/kat,99394,title,Port-lotniczy-w-Haiti-przepelniony-samolotami-z-darami,wid,11860674,wiadomosc.html> (dostęp 4 marca 2011 r.).

<sup>7</sup> W 2010 r., w ramach międzynarodowego powietrznego ruchu towarowego odprawiono w Warszawie ok. 40 000 ton frachtu oraz ok. 16 000 ton poczty. <http://www.lotnisko-chopina.pl/pl/lotnisko> (dostęp 4 marca 2011 r.).



Niestety, ze względu na rolę jaką odgrywają porty lotnicze, w tym w ramach międzynarodowego cywilnego i wojskowego transportu powietrznego, stały się one wręcz klasycznym celem działań o charakterze asymetrycznym<sup>8</sup>, w tym tych prowadzonych w formie terrorystycznych zamachów bombowych. Natomiast zapewnienie im ochrony – jednym z priorytetowych zadań różnego rodzaju instytucji i służb państwowych.

Dotychczas najtragiczniejszą akcją o charakterze terrorystycznym, która rozpoczęła nową erę w stosunkach międzynarodowych, w tym doprowadziła do dwóch największych w ostatnim czasie operacji militarnych oraz gigantycznych strat również w sferze gospodarki, handlu i biznesu, były przeprowadzone przy użyciu komponentu lotnictwa cywilnego ataki 11 września 2001 roku na obiekty znajdujące się na terytorium Stanów Zjednoczonych<sup>9</sup>. Ta zbrodnia doprowadziła również do nowych jakościowo form antyterrorystycznej ochrony międzynarodowych portów lotniczych, w tym wchodzącej w ich skład infrastruktury cargo.

Analizując współczesne zagrożenia o charakterze terrorystycznym, grożące procesom właściwym logistyce powietrznej, przebiegającym tak w sferze komercyjnej jak i niekomercyjnej, ochrona wykorzystywanych do ich celów terminali i magazynów cargo w portach lotniczych bezwzględnie wymusiła konieczność zastosowania podejścia systemowego. W ramach tego podejścia podstawowym zadaniem jest określenie charakteru zagrożeń, które mogą godzić w swobodę i sprawność funkcjonowania lotniskowej infrastruktury cargo. Aktualnie, jeśli chodzi o zagrożenia wynikające z zamierzonego ukierunkowanego na destrukcyjne efekty działania ludzkiego, można przyjąć, iż podstawowym jest terroryzm islamski.

W przypadku Polski jest kilka źródeł generujących zagrożenie terrorystyczne dla międzynarodowego lotnictwa cywilnego, w tym dla logistyki powietrznej. Prawdopodobnie podstawowym jest zaangażowanie naszego kraju w działania międzynarodowej koalicji antyterrorystycznej, w tym udział Sił Zbrojnych RP (SZ RP) u boku Stanów Zjednoczonych w operacjach militarnych w Iraku i Afganistanie.

Oprócz wskazania źródeł i motywów zagrożenia należy również określić, jakie cele mogły by być osiągnięte poprzez ewentualny atak terrorystyczny skierowany przeciw lotniskowemu obiektom cargo wykorzystywanym w logistyce powietrznej. Zaliczyć do nich można:

- chęć wywarcia nacisku na władze państwowe na przykład w kontekście polityki międzynarodowej (w tym w zakresie użycia SZ RP w walce z terroryzmem)
- chęć osłabienia potencjału mogącego być wykorzystanym podczas akcji o charakterze militarnym, policyjnym lub ratowniczym
- chęć osłabienia potencjału gospodarczo-ekonomicznego pań-



Fot. 1. Pojazdy Straży Granicznej na płycie postojowej międzynarodowego portu lotniczego (fot. autor).

stwa poprzez bezprawne oddziaływanie na instytucje, korporacje, firmy, producentów oraz spedytorów i dostawców

- chęć usunięcia z obszaru i rynku usług logistycznych prywatnych przedsiębiorców w celu sparaliżowania lub całkowitego zaprzestania przez nich usług realizowanych na rzecz na przykład przemysłu obronnego<sup>10</sup>.

Biorąc pod uwagę statystyki, najbardziej rozpowszechnią metodą działań terrorystycznych mogących godzić w bezpieczeństwo funkcjonowania terminali i magazynów cargo w międzynarodowych portach lotniczych są różnego typu zamachy bombowe<sup>11</sup>. W trakcie przeprowadzania takich akcji zamachowcy mogą wykorzystywać różnego rodzaju niebezpieczne urządzenia, materiały i substancje. Zamachy bombowe mogą mieć także różny charakter ze względu na środki użyte do jego przeprowadzenia. W związku z tym można przyjąć następujący ogólny podział zamachów bombowych:

- bomby zamach terrorystyczny przeprowadzony przy użyciu substancji, materiałów i urządzeń wybuchowych (na przykład burzących, odłamkowych, zapalających)
- bomby zamach terrorystyczny przeprowadzony przy użyciu środków biologicznych
- bomby zamach terrorystyczny przeprowadzony przy użyciu środków chemicznych
- bomby zamach terrorystyczny przeprowadzony przy użyciu środków radioaktywnych
- zamach terrorystyczny przeprowadzony poprzez wywołanie fałszywego alarmu bombowego.

W świetle tych zagrożeń oraz potwierdzając słuszność podejścia systemowego w sferze ochrony międzynarodowego lotnictwa cywilnego należy przyjąć, iż najważniejszym jego elementem jest antyterrorystyczny system ochrony międzynarodowego portu lotniczego<sup>12</sup> oraz będący jego składową

<sup>8</sup> Działania asymetryczne definiuje się zazwyczaj poprzez stosowanie takich pojęć jak: nieuczciwa walka, uderzenie w słaby punkt, walka informacyjna, walka w sferze opinii publicznej, groźba lub użycie broni masowego rażenia, [w:] P. Gawliczek, J. Pawłowski, *Zagrożenia asymetryczne*, AON, Warszawa 2003, s. 11.

<sup>9</sup> Był to największy w historii zamach terrorystyczny. Atak, w którym wykorzystano 4 cywilne samoloty pasażerskie, przeprowadzony został przez 19 członków Al-Kaidy. W skutek zamachu śmierć poniosło 3 000 osób, a kilka tysięcy odniosło rany. Całkowitemu zniszczeniu uległy budynki światowego centrum handlu (World Trade Center) w Nowym Yorku, zob. J. Pimlott, *Encyklopedia terroryzmu*, Bellona, Muza SA, Warszawa 2004, s. 705.

<sup>10</sup> M. Enerlich, J. Wojtal, M. Milewicz (red.), *Ochrona osób i mienia*, Towarzystwo naukowe organizacji i kierowania, Stowarzyszenie wyższej użyteczności, Dom organizatora, Toruń 2003, s. 250.

<sup>11</sup> Zamach (incydent) bombowy to sytuacja lub zaistniałe zdarzenie niosące przede wszystkim pośrednie lub bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia, życia lub mienia, [w:] [www.kwp.radom.pl/old/terror.htm](http://www.kwp.radom.pl/old/terror.htm) (dostęp 6 marca 2011 r.).

<sup>12</sup> System Antyterrorystycznej Ochrony Międzynarodowego Portu Lotniczego (SAOMPL) – to (według autora) zintegrowany wewnętrznie oraz skoordynowany zbiór podsystemów, elementów, mechanizmów, relacji oraz zasobów osobowych, prawnych i materiałowo-sprzętowych, funkcjonujący w celu rozpoznawania oraz zapobiegania zagrożeniom terrorystycznym skierowanym przeciw międzynarodowemu portowi lotniczemu, a także reagowaniu w sytuacji zaistnienia aktu terroryzmu powietrznego oraz prowadzenia działań minimalizujących skutki jego wystąpienia.



Fot. 2. Przygotowanie pirotechnika SG do działań antyterrorystycznych (fot. autor).

podsystem antyterrorystycznej ochrony lotniskowej infrastruktury cargo. Systemy te charakteryzują się permanentnym wzrostem zaawansowania i sprawności działania, tak w kontekście technicznym jak i organizacyjnym.

Inną charakterystyczną ich cechą jest wysoki poziom współdziałania szeregu służb i instytucji<sup>13</sup> na dzień realizujących zadania ochronne na terenie międzynarodowego portu lotniczego. Chodzi tu przede wszystkim o służby państwowe oraz odpowiednie komórki organizacyjne podległe zarządzającemu portem, których rolę i zadania określają właściwe w tej materii akty prawne. Obecnie rolę wiodącą w tym systemie odgrywa Straż Graniczna, która na bieżąco współpracuje w ramach antyterrorystycznej ochrony polskich portów lotniczych z Policją, Służbą Celną, Służbą Ochrony Lotniska, Lotniskową Służbą Ratowniczo – Gaśniczą, a w określonych przypadkach również z Żandarmerią Wojskową oraz wojskowymi organami porządkowymi. Zadania realizowane przez SG w ramach ochrony międzynarodowego lotnictwa cywilnego, w tym portów lotniczych oraz działających w ich strukturach terminali i magazynów cargo, określają szczegółowe przepisy prawa. Do podstawowych, ustawowych zadań SG, wykonywanych w tym kontekście należy zaliczyć:

- prowadzenie czynności w celu rozpoznawania i przeciwdziałania zagrożeniom terroryzmem
- rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw oraz wykroczeń i ściganie ich sprawców, w zakresie właściwości Straży Granicznej, a w szczególności:
  - przestępstw i wykroczeń pozostających w związku z przekraczaniem granicy państwowej lub przemieszczaniem przez granicę państwową (...) przedmiotów określonych w przepisach o broni i amunicji, o materiałach wybuchowych (...)
  - przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, pozostających w związku z wykonywaniem komunikacji lotniczej
- zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej

wej i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego (...)

- przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej
- ochrona szlaków komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym przed przestępczością, której zwalczanie należy do właściwości Straży Granicznej
- zapobieganie transportowaniu, bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów, przez granicę państwową odpadów, szkodliwych substancji chemicznych oraz materiałów jądrowych i promieniotwórczych (...)
- zapobieganie przemieszczaniu, bez zezwolenia wymaganego w myśl odrębnych przepisów przez granicę państwową środków odurzających i substancji psychotropowych oraz broni, amunicji i materiałów wybuchowych<sup>14</sup>.

Na co dzień podstawowym działaniem ochronnym (prewencja antyterrorystyczna) realizowanym przez SG w kontekście międzynarodowego transportu powietrznego jest kontrola bezpieczeństwa ładunków i przesyłek w terminalach i magazynach cargo.

Kontrola ta regulowana jest odpowiednimi przepisami i wykonywana poprzez zastosowanie następujących metod:

- kontrola bezpieczeństwa przeprowadzona metodą manualną
- kontrola bezpieczeństwa przeprowadzona metodą manualną z zastosowaniem ręcznego detektora metalu
- kontrola bezpieczeństwa przeprowadzona metodą manualną z zastosowaniem urządzenia do wykrywania śladowych ilości i par materiałów wybuchowych
- kontrola bezpieczeństwa przeprowadzona metodą manualną z zastosowaniem chemicznego testera do wykrywania materiałów wybuchowych
- kontrola bezpieczeństwa przeprowadzona poprzez wykonanie prześwietlenia konwencjonalnym urządzeniem rentgenowskim
- kontrola bezpieczeństwa przeprowadzona przy użyciu psa służbowego<sup>15</sup>.

Przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub przesyłki przewidzianej do transportu międzynarodowego drogą powietrzną potwierdza funkcjonariusz Straży Granicznej. Czynność ta realizowana jest poprzez zamieszczenie na liście przewozowym oraz opakowaniu odbitki stempla. Gdy odcisnięcie stempla na ładunku lub przesyłce lotniczej jest niemożliwe, odbitkę stempla zastępuje się umieszczeniem specjalnej nalepki.

W przypadku stwierdzenia przez funkcjonariusza SG w kontrolowanej przesyłce substancji, materiału lub urządzenia wybuchowego, następują odpowiednie działania wynikające z właściwych przepisów oraz procedur<sup>16</sup>. Działania te można ogólnie podzielić na następujące fazy:

- wstrzymanie kontroli bezpieczeństwa
- wstrzymanie ruchu osobowo-towarowego w magazynie lub terminalu cargo
- izolacja miejsca, w którym stwierdzono ewentualne zagrożenie – wykonie stref bezpieczeństwa

<sup>13</sup> P. Lipiński, *Zarządzanie systemem bezpieczeństwa międzynarodowego portu lotniczego w sytuacji zaistnienia aktu terroru*, (praca studyjna napisana na Wydziale Inżynierii Bezpieczeństwa Cywilnego Szkoły Głównej Służby Pożarniczej w Warszawie), Warszawa 2006, s. 38.

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, (Dz. U. 1990 Nr 78, poz. 462.).

<sup>15</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005 r. w sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej, (Dz. U. 2005 Nr 197 poz. 1642).

<sup>16</sup> M. Olbrycht, J. Rutkowski, *Taktyka minersko – pirotechniczna w działaniach antyterrorystycznych*, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo 2003, s. 67-69.

- wykonanie czynności z zakresu rozpoznania pirotechnicznego
- wykonanie czynności z zakresu naturalizacji na miejscu lub przetransportowanie w określone i przeznaczone do tego celu miejsce, a następnie naturalizacja
- przygotowanie oraz uruchomienie kontroli bezpieczeństwa
- wznowienie ruchu osobowo-towarowego w magazynie lub terminalu cargo
- wykonanie innych czynności<sup>17</sup>.

Skuteczność tych działań uzależniona jest oczywiście od określonego poziomu współpracy poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu bezpieczeństwa międzynarodowego portu lotniczego, a w szczególności antyterrorystycznego podsystemu ochrony infrastruktury cargo.

W obszarze kontroli przesyłek transportowanych drogą powietrzną, SG szczególnie ściśle współdziała ze Służbą Celną. Funkcjonariusze tej formacji są zobowiązani do informowania służb ochrony, w tym przede wszystkim Straży Granicznej, o obecności przedmiotów i zaistnieniu zjawisk niebezpiecznych w obszarze stref celnych oraz o ujawnieniu podczas kontroli celnej towarów mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu powietrznego<sup>18</sup>.

W przypadku stwierdzenia przez SG w trakcie kontroli bezpieczeństwa ładunków i przesyłek substancji, materiałów lub urządzeń wybuchowych bardzo ważną rolę odgrywa reprezentująca zarządzającego portem lotniczym Służba Ochrony Lotniska<sup>19</sup>. Zadania pracowników SOL w takim przypadku w pierwszej kolejności sprowadzają się do współdziałania z SG w ramach ewakuacji osób z zagrożonego rejonu. Innym, bardzo ważnym zadaniem w takim momencie jest zapewnienie szczególnej ochrony przejść ze stref ogólnodostępnych portu lotniczego do stref zastrzeżonych, w tym stref zastrzeżonych terminali i magazynów cargo. Ochrona ta ma na celu niewpuszczenie do tych stref osób nieuprawnionych oraz niedopuszczenie do wniesienia na ich obszar przedmiotów niedozwolonych, mogących stanowić zagrożenie (w tym o charakterze terrorystycznym).

Strategicznym partnerem Straży Granicznej w ramach działań wynikających z zagrożenia terroryzmem bombowym dla lotniczej infrastruktury cargo jest Policja. Współpraca tych dwóch formacji sprowadza się przede wszystkim do wzajemnego wsparcia taktycznego i technicznego w ramach prowadzonych działań z zakresu rozpoznania i neutralizacji pirotechnicznej<sup>20</sup> oraz regulacji ruchu drogowego w bezpośredniej bliskości terminali i magazynów cargo.

Warto również wspomnieć, iż w określonych sytuacjach, kiedy w ramach funkcjonowania transportu powietrznego wykonywanego w oparciu o infrastrukturę cargo międzynarodowych portów lotniczych dochodzi do obsługi ładunków i przesyłek o charakterze wojskowym, w działaniach antyterrorystycznych mogą uczestniczyć także żołnierze Żandarmerii Wojskowej<sup>21</sup>.

Kolejnym, bardzo ważnym elementem wchodzącym w skład podsystemu antyterrorystycznej ochrony portowej infrastruktury



Fot. 3. Wóz bojowy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej w akcji (fot. autor).

cargo, są siły i środki Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej. Jej pracownicy, podobnie jak pracownicy SOL reprezentują zarządzającego portem lotniczym i w trakcie działań antyterrorystycznych prowadzonych w rejonie terminali i magazynów cargo realizują między innymi zadania z zakresu ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa chemicznego oraz ratownictwa medycznego<sup>22</sup>.

Sprawne współdziałanie tych wybranych podmiotów antyterrorystycznego podsystemu ochrony infrastruktury cargo uzależnione jest w szczególności od: skutecznych regulacji prawnych; odpowiedniego poziomu wyszkolenia funkcjonariuszy i pracowników; odpowiedniego nasycenia wyposażeniem, sprzętem i uzbrojeniem; odpowiednich do poziomu zagrożenia: planów, programów, algorytmów i instrukcji.

Bardzo ważnym czynnikiem (niestety często niedocenianym) wpływającym na poziom bezpieczeństwa procesów logistycznych, odbywających się w oparciu o lotniskową infrastrukturę cargo, jest świadomość zagrożeń jakie mogą tam występować u osób nie będących funkcjonariuszami ani pracownikami służb i instytucji, których podstawowym zadaniem jest ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Zaliczyć do nich należy w pierwszej kolejności pracowników zajmujących się organizacją spedycji, transportu oraz załadunku i rozładunku towarów, a także kierowców i konwojentów.

Stan poziomu bezpieczeństwa międzynarodowego lotnictwa cywilnego, w oparciu o który funkcjonuje logistyka powietrzna, jest na bieżąco analizowany przy użyciu odpowiedniego instrumentarium badawczego. Mimo to zdarzają się sytuacje, które stanowią sygnał, iż bezpieczeństwo (w tym bezpieczeństwo międzynarodowej logistyki powietrznej) należy traktować jako nieustanny proces doskonalenia właściwych mu form i metod.

Niestety, mimo tego, iż transport powietrzny (tak pasażerski jak i towarowy) traktowany jest jako najbezpieczniejszy, nadal mają miejsce zdarzenia potwierdzające tezę mówiącą o tym, że nie istnieją systemy ochrony, które dają stuprocentową gwaran-

<sup>17</sup> Na podstawie filmu instruktorzowego „Bezpieczne lotnisko”, zrealizowanego przez Komendę Stołeczną Policji w ramach unijnego projektu pt. *Bezpieczne porty lotnicze wobec zagrożenia terroryzmem we współczesnej Europie*, Warszawa 2008.

<sup>18</sup> Rozporządzenie rady ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa. (Dz. U. 2007 Nr 116 poz. 803).

<sup>19</sup> Służba Ochrony Lotniska to wewnętrzna służba ochrony działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 2005 Nr 145, poz. 1221 oraz 2006r. Nr 104, poz. 708) realizującą zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego podlegająca zarządzającego portem), op. cit.

<sup>20</sup> K. Jałoszyński, *Terroryzm czy terror kryminalny w Polsce?*, AON, Warszawa 2001, s. 28.

<sup>21</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. 2001 Nr 123, poz. 1353).

<sup>22</sup> <http://www.krakowairport.pl/pl/3/224/228/LSRG> (dostęp 5 kwietnia 2011 r.).

cję bezpieczeństwa. Przykładem tego są wydarzenia z października 2010 roku, w wyniku których na lotnisku w Nottingham w Anglii<sup>23</sup> właściwe służby antyterrorystyczne ujawniły przesyłkę zawierającą chemiczną substancję wybuchową (PETN tetraazotan pentaerytrytu). Niebezpieczna przesyłka przewożona była na pokładzie samolotu transportowego firmy UPS, lecącego z Jemenu, mającego międzylądowanie na tym właśnie lotnisku, a którego portem docelowym było port lotniczy w Chicago. Substancja, która stanowiła zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu powietrznego, umieszczona była w tonerze ukrytym w drukarce firmy Hewlett Packard. Podobne zagrożenie wykryto na lotnisku w Dubaju w Emiratach Arabskich, gdzie na pokładzie samolotu firmy FedEx również stwierdzono ukryte urządzenie wybuchowe. Obie przesyłki nadano w biurach firm spedycyjnych mających siedzibę na lotnisku w Sanie, stolicy Jemenu. Na szczęście odpowiednie służby brytyjskie odpowiedzialne między innymi za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, opierając się również na współpracy międzynarodowej, w porę zdołały zapobiec zamachom.

Sytuacja ta w pełni obrazuje bardzo ważną kwestię: tak instytucje państwowe, jak i prywatni przedsiębiorcy, muszą sobie bezwzględnie uświadomić, iż ewentualne działania terrorystyczne skierowane wobec samolotów lub infrastruktury lotniskowej nie zawsze muszą być realizowane poprzez samobójcze ataki bombowe lub anonimowe pozostawienie urządzenia wybuchowego na przykład w ogólnodostępnej części terminalu pasażerskiego. Wydarzenia te przypominają również o konieczności ochrony osób, infrastruktury oraz statków powietrznych przed zamachami przeprowadzanymi w trakcie procesów właściwych logistyce powietrznej, w tym przede wszystkim realizowanych poprzez nadawanie ukrytych substancji i przedmiotów będących środkami zamachu terrorystycznego w przesyłkach obsługiwanych w ramach lotniskowej infrastruktury cargo.

W związku z tym, w celu systemowego tworzenia bezpiecznej przestrzeni dla funkcjonowania międzynarodowej logistyki powietrznej należy brać pod uwagę aktualny i przewidywany stan zagrożenia terrorystycznego, skuteczność lotniskowych struktur antyterrorystycznych oraz prognozowany poziom rozwoju transportu lotniczego. Wpływ na bezpieczeństwo międzynarodowego transportu powietrznego z jednej strony będą miały zapewne aktualne wydarzenia polityczne (w tym przede wszystkim sytuacja w krajach arabskich Afryki Północnej), a z drugiej dynamiczny rozwój gospodarek krajów takich jak Brazylia, Indie, czy Chiny. Wymagać to będzie, a raczej już wymaga, zintensyfikowania działań w materii antyterrorystycznej ochrony lotnictwa cywilnego właściwych służb i instytucji, również w obszarze współpracy międzynarodowej. Jednocześnie należy podkreślić niezwykle ważną rolę, jaką w procesie tworzenia przestrzeni bezpieczeństwa dla logistyki powietrznej powinni odegrać partnerzy cywilni, w tym prywatni. Niski poziom świadomości zagrożeń oraz brak zaangażowania we współpracę ze strony przedstawicieli firm transportowych oraz spedycyjnych, a także brak zainteresowania tą współpracą ze strony podmiotów państwowych może stanowić przeszkodę w sprawnym funkcjonowaniu systemów ochrony dla logistyki powietrznej.

<sup>22</sup> <http://www.krakowairport.pl/pl/3/224/228/LSRG> (dostęp 5 kwietnia 2011 r.).

<sup>23</sup> East Midlands Airport jest ważną bazą UPS, [www.tvn24.pl/-1,1680171,0,1,dt-brytyjski-wywiad-wiedzial-o-przesylkach-z-jemenu,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/-1,1680171,0,1,dt-brytyjski-wywiad-wiedzial-o-przesylkach-z-jemenu,wiadomosc.html) (dostęp 6 kwietnia 2011 r.).

## Podsumowanie

Jak widać, procesy logistyczne, których znaczenie na przestrzeni wieków obserwowano pierwotnie w obszarze militarnym, ewoluowały zasadniczo równoległe do rozwoju wzrostu możliwości środków transportu.

Najmłodszym, ale również tym, który w pewnym sensie zrewolucjonizował logistykę pod względem szybkości i bezpieczeństwa dostarczania przesyłek, jest transport realizowany przy użyciu statków powietrznych. Jego skuteczność potwierdzona w trakcie konfliktów zbrojnych i operacji o charakterze ratowniczym oraz humanitarnym została również zauważona i doceniona w środowisku cywilnym.

W Polsce transport ładunków drogą powietrzną realizowany jest w oparciu o infrastrukturę cywilnych międzynarodowych portów lotniczych. Zasadniczymi elementami tej infrastruktury są terminale i magazyny cargo.

Niestety, od początku swego istnienia powietrzna komunikacja pasażerska oraz transport ładunków i przesyłek znalazły się na celowniku przestępców oraz różnego rodzaju nielegalnych organizacji. Aktualnie najpoważniejszym zagrożeniem dla logistyki powietrznej (w tym dla lotniskowej infrastruktury cargo) jest islamski terrorizm. Ze względu na rolę, jaką odgrywa Polska w międzynarodowej koalicji antyterrorystycznej, również cywilne porty lotnicze znajdujące się na jej terytorium nie są wolne od tych zagrożeń. Atak na lotniskową infrastrukturę cargo charakteryzuje się negatywnymi skutkami na wielu płaszczyznach. Zaliczyć do nich można płaszczyzny: polityczną, militarną oraz gospodarczą.

W Polsce antyterrorystyczną ochroną fizyczną portów lotniczych zajmuje się kilka podmiotów wchodzących w skład specyficznych systemów bezpieczeństwa. Główną rolę wśród nich pełni Straż Graniczna, współdziałająca na bieżąco w tej materii między innymi z Policją, Służbą Celną oraz komórkami organizacyjnymi podległymi zarządzającemu portem lotniczym, takimi jak Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza.

Podstawową, fizyczną formą antyterrorystycznej ochrony międzynarodowych procesów logistycznych w terminalach i magazynach cargo, jest kontrola bezpieczeństwa przesyłek. Jest ona realizowana poprzez zastosowanie szeregu metod i technik. W sytuacji ujawnienia substancji, materiałów i urządzeń niebezpiecznych podmioty wchodzące w skład antyterrorystycznego podsystemu ochrony lotniskowej infrastruktury cargo są przygotowane do określonych działań.

Ważną kwestią jest również właściwy poziom świadomości zagrożeń u uczestników procesu logistycznego, innych niż służby i instytucje ustawowo zobowiązane do funkcjonowania w sektorze bezpieczeństwa. Chodzi tu przede wszystkim o kadrę zarządzającą i kierowniczą na przykład firm spedycyjnych, transportowych, ale również pracowników szczebla wykonawczego.

Prawidłowa współpraca służb oraz przedstawicieli firm i instytucji zajmujących się logistyką powietrzną gwarantować będzie wysoki poziom efektu synergii w kontekście bezpieczeństwa tego typu transportu. Konieczność tego rodzaju zachowań determinuje stały rozwój transportu powietrznego na przykład w kontekście wzrostu ekspansji eksportowej takich państw, jak



## Konceptje i strategie logistyczne

Chiny czy Indie, a drugiej strony ze względu na stały poziom zagrożenia terroryzmem. Istnienie tego rodzaju zagrożenia to nie tylko sfera analiz i prognoz. Potwierdzeniem tego są wydarzenia z października 2010 roku, kiedy to w samolotach dwóch potężnych firm spedycyjnych ujawniono urządzenia wybuchowe. Aktualna sytuacja międzynarodowa, w tym przede wszystkim zmiany polityczne mające miejsce w krajach arabski Afryki Północnej, potencjalnie również mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo międzynarodowego lotnictwa cywilnego – w tym bezpieczeństwa logistyki powietrznej.

### LITERATURA:

1. Enerlich. M (red.), Wojtal. J (red.), Milewicz. M (red.), *Ochrona osób i mienia*, Towarzystwo naukowe organizacji i kierowania, Stowarzyszenie wyższej użyteczności, Dom organizatora, Toruń 2003.
2. Gawliczek. P., Pawłowski. J., *Zagrożenia asymetryczne*, AON, Warszawa 2003.
3. Jałoszyński. K., *Terroryzm czy terror kryminalny w Polsce?*, AON, Warszawa 2001.
4. Lipiński. P., *Zarządzanie systemem bezpieczeństwa międzynarodowego portu lotniczego w sytuacji zaistnienia aktu terroru*, praca studyjna napisana na Wydziale Inżynierii Bezpieczeństwa Cywilnego Szkoły Głównej Służby Pożarnicznej, Warszawa 2006.
5. Lępkowski. W (red.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002.
6. Niedzelski. P., *Polityka innowacyjna w transporcie*, w: A. Radomski, *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*, AON, Warszawa 2007.
7. Olbrycht. M., Rutkowski. J., *Taktyka minersko – pirotechniczna w działaniach antyterrorystycznych*, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo 2003.
8. Pimlott. J., *Encyklopedia terroryzmu*, Bellona, Muza SA, Warszawa 2004.
9. Wyszomirski. O (red.), *Rynek przewozów pasażerskich*, [w:] A. Radomski, *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*, AON, Warszawa 2007.

### AKTY NORMATYWNE:

1. Ustawa z dnia 12 października 1990r. o *Straży Granicznej*, (Dz. U. 1990 Nr 78, poz. 462.).
2. Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001r. o *Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych* (Dz. U. 2001 Nr 123, poz. 1353).
3. Ustawa z dnia 3 lipca 2002r. *Prawo Lotnicze* (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.).
4. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 2005 r. w *sprawie form kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego oraz w środkach komunikacji międzynarodowej*. (Dz. U. 2005 Nr 197 poz. 1642).
5. Rozporządzenie rady ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w *sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*.(Dz. U. 2007 Nr 116 poz. 803).

### STRONY INTERNETOWE:

1. [http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/log\\_quotes\\_navsup.pdf](http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/log_quotes_navsup.pdf) (dostęp 4 marca 2011 r.).
2. <http://www.historynet.com/berlin-airlift-operation-vittles.htm> (dostęp 4 marca 2011 r.).
3. <http://www.krakowairport.pl/pl/3/224/228/LSRG> (dostęp 5 marca 2011 r.).
4. <http://www.kwp.radom.pl/old/terror.htm> (dostęp 6 marca 2011 r.).
5. <http://www.lotnisko-chopina.pl/pl/lotnisko> (dostęp 4 marca 2011 r.).
6. <http://mfiles.pl/pl/index.php/Logistyka> (dostęp 4 marca 2011 r.).
7. [www.tvn24.pl/-1,1680171,0,1,dt-brytyjski-wywiad-wiedzial-o-przesylkach-z-jemenu,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/-1,1680171,0,1,dt-brytyjski-wywiad-wiedzial-o-przesylkach-z-jemenu,wiadomosc.html) (dostęp 6 kwietnia 2011 r.).
8. <http://wiadomosci.wp.pl/kat,99394,title,Port-lotniczy-w-Haiti-przepelniony-samolotami-z-darami,wid,11860674,wiadomosc.html> (dostęp 4 marca 2011 r.).

### FILMY:

1. *Bezpieczne lotnisko*, zrealizowany przez Komendę Stołeczną Policji w ramach unijnego projektu pt. *Bezpieczne porty lotnicze wobec zagrożenia terroryzmem we współczesnej Europie*, Warszawa 2008.

