

Bezpieczne funkcjonowanie portu lotniczego w środowisku społeczności lokalnej

Wraz z postępem technicznym i technologicznym na świecie, w Europie i w Polsce dynamicznie rozwija się sektor transportu. Najbardziej znaczącym postępowaniem w tym obszarze był rozwój lotnictwa cywilnego – pasażerskiego i transportowego. Dziś jest to nieodłączny element tego sektora w każdym z rozwiniętych państw, w tym także w Polsce. Nie ulega wątpliwości, że lotnictwo cywilne i jego infrastruktura wpływa bezpośrednio i pośrednio na obszary w jakich funkcjonuje. Co istotne, tworzy ono zarówno szanse rozwoju gospodarczego, jak i niesie ze sobą konkretne zagrożenia dla bezpieczeństwa społeczności lokalnej. Elementami infrastruktury lotnictwa są porty lotnicze, które wpisują się na stałe w krajobrazy zarówno dużych miast Polski, jak i mniejszych miejscowości, tzw. lotniska regionalne¹.

Celem niniejszego artykułu jest znalezienie katalogu czynników, poprzez które porty lotnicze oddziałują na społeczność lokalną funkcjonującą w najbliższym sąsiedztwie lotniska, jak również wskazanie, w jaki sposób służby wypełniające obowiązki w obszarze bezpieczeństwa portu lotniczego mają wpływ na przeciwdziałanie potencjalnym zagrożeniom, zapewniając ochronę i bezpieczeństwo w porcie. Aby wypełnić założony cel, odwołano się do podstawowych założeń z obszaru bezpieczeństwa społeczności lokalnych, odnosząc się jednocześnie do zasadniczych pojęć z zakresu lotnictwa cywilnego i infrastruktury portu lotniczego, jak również do katalogu podstawowych zadań i kompetencji służb i straży działających na terenie tego obiektu.

Aby rozpocząć analizę przyjętego tematu, warto wyjaśnić kilka podstawowych pojęć z zakresu lotnictwa cywilnego. Najważniejsze w kontekście omawianego zagadnienia będą dwa zbliżone pojęciowo terminy, tj. lotnisko oraz port lotniczy. Lotnisko jest nieodłącznym elementem infrastruktury portu lotniczego. Realizuje ono podstawowe zadania i funkcje,

¹ J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2011, s. 11.

w tym np. wykonywanie operacji lotniczych lądowań i startów oraz wszelkich czynności związanych z bieżącą obsługą naziemną statków powietrznych². Ustawa Prawo lotnicze z 2002 roku określa lotnisko, jako „wydzielony obszar na lądzie (...) w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego (...) ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk³. Port lotniczy natomiast jest pojęciem znaczeniowo szerszym i obejmuje całość infrastruktury oraz urządzeń, w tym także, m.in. połączeń kolejowych zorganizowanych na wyznaczonym obszarze⁴.

Warto również zwrócić uwagę na to, jakie specyficzne funkcje musi spełniać port lotniczy w ramach sektora lotnictwa. Funkcje te można podzielić na następujące kategorie: komunikacyjne, ekonomiczne, społeczne i obronne⁵. Funkcja komunikacyjna związana jest z podstawowym celem, jaki nadaje się lotnictwu w ogóle – szybkość w transporcie. Transport dotyczy oczywiście nie tylko ludzi, ale także towarów, czy poczty. Funkcja ekonomiczna dotyczy przede wszystkim wpływu portu na gospodarkę regionu i kraju. Do korzyści należy zaliczyć nie tylko dodatkowe możliwości wynikające z utworzenia portu, w tym nowe miejsca pracy, lecz także rozwój innych gałęzi przemysłu i biznesu w regionie. Dla inwestorów kluczowym znaczeniem jest często dostępność portu lotniczego⁶. Funkcja społeczna, to wszystkie czynniki (szanse i zagrożenia), jakie niesie za sobą obecność portu lotniczego w regionie, co zostanie omówione w dalszej części pracy. Co ważne, obiektom takim jak port lotniczy, przypisuje się dodatkową rolę obiektów o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa narodowego. Najważniejsze obszary, w jakich wykorzystuje się infrastrukturę portów lotniczych, to przede wszystkim: realizacja zobowiązań sojuszniczych, w tym wykorzystanie infrastruktury, środków transportu lotniczego oraz lotniczych urządzeń naziemnych, wykonywanie zadań z obszaru współpracy cywilno-wojskowej⁷ oraz realizacja innych zadań na rzecz obronności⁸. Sposób realizacji zadań obronnych przez podmioty z obszaru lotnictwa cywilnego nadzoruje Urząd Lotnictwa Cywilnego⁹.

² E. Zabłocki, *Lotnictwo cywilne - Port Lotniczy - Szkolenie Lotnicze - Loty Próbné - Zasoby Obronne Lotnictwa Cywilnego*, Warszawa 2009, s. 11.

³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* [Dz. U. 2002 nr 130 poz. 1112 z późn. zm.].

⁴ E. Zabłocki, *op. cit.*, s. 12.

⁵ *Ibidem.*, s. 16.

⁶ *Ibidem.*

⁷ *Ibidem.*, s. 19.

⁸ Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. *o organizacji zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców*, [Dz. U. 2001 nr 122 poz. 1320].

⁹ E. Zabłocki, *op. cit.*, s. 19.

Społeczność lokalną stanowi grupa ludzi zamieszkała na jednym, stosunkowo małym terytorium z wyznaczonymi granicami (np. dzielnicy). To właśnie taka grupa ludzi, których łączy zamieszkanie na jednym obszarze – dzielnicy (wsi), na terenie której zbudowano port lotniczy, będzie przedmiotem rozważań. Usytuowanie portów lotniczych jest różne. Największe międzynarodowe lotnisko w Polsce, tj. Lotnisko Chopina w Warszawie położone jest w niewielkiej odległości od centrum miasta. Inne porty położone są również w niedalekiej odległości od większych miast (np. Rzeszów - Jasionka, Kraków - Balice), jednak zbudowane są na terenach wiejskich, znajdujących się poza miastem. Położenie portów lotniczych nie pozostaje bez znaczenia dla żyjących na tych terenach społeczności lokalnych. Rozpatrując aspekt zlokalizowania portu lotniczego, warto zwrócić uwagę na podstawowe obszary oddziaływań. Po pierwsze będzie to oddziaływanie portu na zagospodarowanie przestrzenne na terenach bezpośrednio sąsiadujących z portem, poprzez rozmieszczenie elementów infrastruktury lotnisk, jak również poprzez obostrzenia prawne regulujące zabudowę na obszarach przyległych do terenów lotniska. Po drugie będzie to wpływ na potencjał i rozwój ekonomiczny regionu lub miasta, przede wszystkim poprzez tworzenie nowych miejsc pracy oraz poprzez dostępność dla potencjalnych inwestorów.

Wymienione aspekty wpływają na funkcjonowanie społeczności lokalnych. Analizując bezpośredni wpływ usytuowania portu lotniczego na kształtowanie bezpieczeństwa, ważne jest również ujęcie portu lotniczego, jako źródła realnych zagrożeń – nie tylko dla pasażerów obsługiwanych w porcie, ale również (a może i przede wszystkim) dla społeczności lokalnej zamieszkującej tereny w pobliżu portu. Co ważne, odnotowuje się, że ok. 70% katastrof i pożarów statków powietrznych ma miejsce w obszarze lotniska lub w jego najbliższym otoczeniu¹⁰. Z tego wynika, że to właśnie społeczność lokalna, zamieszkała na terenie (dzielnicy, wsi) gdzie znajduje się lotnisko będzie pierwsza odczuwać skutki wystąpienia potencjalnych zagrożeń o bardzo różnym charakterze. Można stwierdzić, że decyzja o powstaniu portu lotniczego, to nie tylko źródło wielu szans na rozwój ekonomiczny i społeczny dla danej zbiorowości, lecz także źródło potencjalnych zagrożeń, których ograniczenie jest jednym z podstawowych zadań służb i straży ochraniających port lotniczy.

Przyjmuje się, że zagrożenie niesione przez port lotniczy dla społeczności lokalnej są związane bezpośrednio z poszczególnymi obszarami funkcjonowania portu. Na potrzeby niniejszej analizy zagrożenia te dzieli się na dwie kategorie: pierwszą stanowią zagrożenia

¹⁰ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Gdynia 2010, s. 170.

związane z przepływem pasażerów (funkcja transportowa/komunikacyjna lotniska), drugą grupę stanowią zagrożenia płynące z ruchu statków powietrznych w obszarze portu lotniczego. Do pierwszej kategorii zagrożeń można zaliczyć te związane z transportem oraz obsługą pasażerów i towarów. Niebezpieczeństwem wynikającym z ryzyka przenoszenia i rozwoju chorób i ryzykiem wystąpienia epidemii. Niebezpieczeństwa wynikają również z możliwości wystąpienia zachowań o charakterze chuligańskim, przestępczym, napadów rabunkowych, jak również zagrożeń terrorystycznych (zarówno ataki terrorystyczne na terenie portu lotniczego, jak i ataki na pokładzie statku powietrznego, których skutki mogą dotyczyć bezpośrednio portu lotniczego). Z przepływem ludzi w porcie związane są również wszelkie inne niewłaściwe zachowania pasażerów i ludzi przebywających na terenie portu, jak np. niestosowanie się do zaleceń służb i straży czy wtargnięcie w tzw. strefy zastrzeżone i części krytyczne w tych strefach w porcie, stanowiące zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania portu i niosące określone negatywne skutki. Drugą kategorię zagrożeń stanowią wszystkie zdarzenia związane z ruchem lotniczym samolotów w porcie, w tym m.in. nadmierna emisja zanieczyszczeń i hałasu, zagrożenia płynące z transportu materiałów niebezpiecznych, awarie i problemy techniczne samych statków powietrznych prowadzące do wystąpienia bezpośredniego zagrożenia oraz groźba wystąpienia ataków o charakterze terrorystycznym związane z wykorzystaniem statku powietrznego jako broni¹¹.

Przyjmując opisany wyżej podział zagrożeń, należy uznać, że istnieją odrębne grupy podmiotów odpowiedzialne za poszczególne obszary zagrożeń. Stwierdza się, że podmioty te można podzielić na: odpowiedzialne za bezpieczny przepływ ludności, bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz pełniące obie te funkcje, a także instytucje administracji państwowej posiadające kompetencje tworzenia krajowych regulacji prawnych oraz – co ważniejsze, szczególnie w sektorze lotnictwa cywilnego – wprowadzenie do krajowego systemu prawnego unormowań międzynarodowych. Szczególnie w sprawach dotyczących ochrony środowiska, regulowania emisji zanieczyszczeń oraz natężenia hałasu przez statki powietrzne oraz międzynarodowych regulacjach dotyczących terroryzmu i innych przestępstw przeciwko lotnictwu cywilnemu.

Warto również zwrócić uwagę, że podmioty posiadające kompetencje w zakresie ochrony i zapewnienia bezpieczeństwa w porcie działają w dwóch podstawowych obszarach –

¹¹ Por. „Systemy bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, metody i środki ochrony lotniska i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą - Charakterystyka portu lotniczego jako obiektu zagrożenia”, [w:] J. Sztucki, M. Gąsior, G. Zając, M. Szczelina (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2011, s. 153.

ochrony (*security*) i bezpieczeństwa (*safety*)¹². Te dwa pojęcia, choć funkcjonują obok siebie, postrzegane są oddzielnie, szczególnie w obszarze lotnictwa cywilnego. *Security*¹³ odnosi się przede wszystkim do zapewnienia odpowiednich fizycznych zabezpieczeń, tj. odpowiedniego odgrodzenia terenu portu, ulokowania odpowiednich służb w porcie i przygotowania materialnych środków, np. sprzętu do działania w sytuacji wystąpienia zagrożenia. Służbami wypełniającymi obszar ochrony będą, m.in. Służba Ochrony Lotniska, czy Policja. Pojęcie *safety*¹⁴ zaś odnosi się do dziedziny szerszej, gdyż obejmuje także politykę bezpieczeństwa przyjmowaną w porcie (określaną w specjalnych dokumentach), do planowania działania w sytuacji zagrożenia w związku z wykonywanymi operacjami lotniczymi. W zakresie analizy procedur i nadzoru tych obszarów główne zadania przypisuje się takim organom, jak Urząd Lotnictwa Cywilnego czy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej¹⁵. Dla wypełnienia nałożonego celu niniejszej analizy nie rozdziela się wyraźnie opisanych wyżej obszarów, tak, aby łatwiej można było zrozumieć złożoność i wzajemne oddziaływanie zagrożeń (w strefie ochrony i bezpieczeństwa) i szans, jakie niesie ze sobą port lotniczy dla społeczności lokalnej.

Zgodnie z przyjętym wyżej podziałem podmiotów działających na terenie portu, pierwszą grupę stanowią podmioty zapewniające odpowiedni poziom bezpieczeństwa w porcie oraz pełną i prawidłową realizację jego funkcji. Można wyróżnić trzy kategorie takich podmiotów. Po pierwsze są to służby wyspecjalizowane, których działalność skupia się przede wszystkim w obrębie portu lotniczego. Do tego typu podmiotów należy zaliczyć przede wszystkim Służbę Ochrony Lotniska (SOL) oraz Zakładową Lotniskową Straż Pożarną. Drugą kategorię podmiotów stanowią służby i straże działające na terenie całego kraju, posiadające jednocześnie uprawnienia i kompetencje związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochroną portu. Do tej grupy podmiotów zaliczyć można Straż Graniczną (SG), Policję (Komisariat Policji Portu Lotniczego) oraz Służbę Celną¹⁶. Trzecia grupa podmiotów to wszyscy pozostali uczestnicy działalności portu lotniczego, włączając w to przede wszystkim przewoźników lotniczych, zarządzających portami oraz tzw. agentów handlingowych i właścicieli obiektów usługowych w terminalu.

¹² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - *Konwencja chicagowska* [Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm].

¹³ Załącznik 17 do Konwencji ICAO – *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, [w:] <http://www.ulc.gov.pl/pl/prawo/prawo-mi%C4%99dzynarodowe/206-konwencje>, [dostęp: 20.04.2014].

¹⁴ Załącznik 19 do Konwencji ICAO - *Zarządzanie bezpieczeństwem*, <http://www.ulc.gov.pl/pl/prawo/prawo-mi%C4%99dzynarodowe/206-konwencje>, [dostęp: 20.04.2014].

¹⁵ *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, *op. cit.*, s. 153.

¹⁶ M. Zieliński, *op. cit.*, s. 166.

Wyspecjalizowaną służbą odpowiedzialną za ochronę i utrzymanie bezpieczeństwa w porcie jest SOL. Podstawą prawną działalności tej wewnętrznej służby ochrony jest *ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*¹⁷ oraz *rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony*¹⁸. Jak już zostało wspomniane wcześniej, SOL to wyspecjalizowana służba tworzona w dużych portach lotniczych oraz mniejszych (w zależności od potrzeb). Głównym zadaniem Służby Ochrony Lotniska jest zapewnienie optymalnego poziomu bezpieczeństwa pasażerom (przebywającym w porcie i przylatującym lub odlatującym na pokładzie statku powietrznego), pracownikom portu oraz załodze statków powietrznych¹⁹. W ramach wykonywania nadrzędnego zadania, SOL działa w obszarze kontroli bezpieczeństwa lotniczego ruchu krajowego oraz kontroli dostępu do stref zastrzeżonych w porcie, w tym także kontroli wydawanych przez zarządzającego lotniskiem przepustek. Poza tym SOL ma również prawo ujęcia pasażera, którego nieodpowiednie zachowanie narusza porządek oraz akceptowalny poziom bezpieczeństwa. Należy do nich zaliczyć te, do których dochodzi na ziemi (tj. w obrębie infrastruktury naziemnej portu), czyli np. zachowania chuligańskie, stosowanie gróźb wobec innych osób przebywających w porcie, celowe utrudnianie wykonywania obowiązków przez pracowników portu (np. obsługi naziemnej), uszkodzenie wyposażenia, sprzętów itp. na terenie terminala pasażerskiego, w szczególności, jeśli może to prowadzić do znaczącego obniżenia poziomu bezpieczeństwa, niestosowanie się do zarządzeń porządkowych obowiązujących w porcie. Dotyczy to także zachowań na pokładzie samolotu, w tym m.in. niestosowanie się do przyjętych warunków i zasad bezpiecznego transportu drogą lotniczą (a konkretnie od chwili zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem aż do chwili otwarcia drzwi po wylądowaniu w porcie) poprzez zachowania chuligańskie, naruszanie porządku na pokładzie statku powietrznego, zagrażając tym samym bezpieczeństwu osób i mienia znajdujących się na pokładzie, utrudnianie wykonywania obowiązków przez załogę statku powietrznego oraz wszelkie inne formy naruszania przepisów bezpieczeństwa obowiązujących podczas trwania operacji lotniczej²⁰.

Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna jest wyspecjalizowaną jednostką ratowniczo-gaśniczą, której podstawowe zadania można podzielić na dwa obszary. Po pierwsze są to działania w wypadku wystąpienia katastrofy lub pożaru, których głównym zadaniem jest

¹⁷ *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*, [Dz. U. 1997 nr 114 poz. 740].

¹⁸ *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony* [Dz. U. 1999 nr 4 poz. 31].

¹⁹ M. Zieliński, *op. cit.*, s. 164-165.

²⁰ *Ibidem*, s. 165.

oprowadzenie pożaru w obrębie samolotu oraz umożliwianie przez to łatwiejszej ewakuacji pasażerów i załogi, po drugie wyodrębnić można np. odpowiednie zabezpieczenie procesu tankowania statków powietrznych²¹.

Straż Graniczna działa na terenie całego kraju, a jej rola uległa zmianie wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej oraz do strefy Schengen. Wraz z rozwojem sektora transportu lotniczego, zdecydowano się przypisać Straży Granicznej odpowiednie kompetencje w obszarze ochrony i utrzymania bezpieczeństwa w przepływie ludności tym właśnie środkiem transportu. Działalność SG w portach lotniczych regulowana jest na podstawie *ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej*²² oraz *ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej*²³. Do zadań funkcjonariuszy SG należy przede wszystkim utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa publicznego w szczególności w obszarze tzw. terytorialnego lotniczego przejścia granicznego. Inne ważne zadania, to prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób, przedmiotów (przesyłek, cargo, bagaży) oraz lotniczych środków transportu, w tym rozpoznawanie i zabezpieczenie bagaży i innych przedmiotów pozostawionych bez opieki w obrębie lotniska (a także gromadzenie i przekazywanie informacji z tego zakresu). Poza tym zadaniami, SG wypełnia także funkcję tzw. wart ochronnych (*sky marshals*) służących przede wszystkim zapewnieniu bezpieczeństwa na pokładzie samolotu. Dodatkowo, podobnie jak Policja, Straż Graniczna opiniuje przedstawiony plan ochrony portów lotniczych²⁴.

Realizacja części kompetencji policji obejmuje działalność funkcjonariuszy w porcie lotniczym. Podstawą prawną utworzenia specjalistycznego Komisarjatu Policji Portu Lotniczego jest *ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji*²⁵. Głównym celem jest realizowanie zadań i wypełnianie kompetencji Policji, w obszarze ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz zachowania bezpieczeństwa i porządku publicznego. Główne zadania funkcjonariuszy KPPL to przejęcie osób ujętych przez SOL w przypadku zachowań naruszających warunki bezpieczeństwa w porcie lotniczym, wydawanie opinii w sprawie programu ochrony tworzonego przez zarządzającego lotniskiem oraz podmioty prowadzące działalność gospodarczą na terenie portu, konwojowanie.²⁶

Rola i kompetencje funkcjonariuszy Służby Celnej zmieniały się wraz ze zmianami regulacji prawnych w obszarze ceł związanymi z procesami integracyjnymi Polski. Na

²¹ M. Zieliński, *op. cit.*, s. 170.

²² *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej* [Dz.U 2005, nr 234, poz. 1997 ze zm.].

²³ *Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej* [Dz.U 2005, nr 226, poz. 1944 ze zm.].

²⁴ M. Zieliński, *op. cit.*, s. 166.

²⁵ *Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji*, [Dz.U 2007, nr 43, poz. 277].

²⁶ M. Zieliński, *op. cit.*, s. 168.

dużych lotniskach międzynarodowych, np. w Warszawie funkcjonują Urzędy Celne odpowiedzialne przede wszystkim za pobór należności celnych, podatków i innych opłat związanych z przywozem i wywozem towarów, wypełnianie przepisów wspólnotowych, rozpoznawanie, zapobieganie i zwalczanie nie tylko przestępstwom i wykroczeń skarbowych, lecz także przeciwdziałanie narkomanii i przemytowi nielegalnych towarów (np. dzieł sztuki, czy wyrobów zwierzęcych)²⁷.

Wszystkie służby działające na terenie portu lotniczego dążą do wypełnienia podstawowej misji, jaką jest bezpieczne funkcjonowanie portu. Bezpieczeństwo w porcie wpływa na efektywną realizację wypełnianych przez ten obiekt funkcji, służąc społeczeństwu i wpływając pozytywnie na gospodarkę kraju. Warto podkreślić, że każde z opisanych wyżej zadań, choć wydawać by się mogło, że odnosi się jedynie do działań porządkowych, np. reagowania na zachowania chuligańskie i na inne odbiegające od przyjętych norm zachowania, to wszystkie te przedsięwzięcia pomagają uchronić port przed jednym z największych obaw współczesnego lotnictwa cywilnego – przed atakiem terrorystycznym. Jednak odpowiednie monitorowanie portu, gromadzenie i analizowanie informacji, przekazywanie je odpowiednim instytucjom (w Polsce w obszarze terroryzmu będzie to przede wszystkim Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego), a także codzienne, rutynowe działania służb i straży wpływają znacząco na obniżenie się ryzyka ataku terrorystycznego.

Przy wspomnianym wcześniej podziale podmiotów odpowiedzialnych za zapewnienie ochrony i bezpieczeństwa w porcie lotniczym, poza odpowiednimi służbami, wyróżniono również rolę administracji publicznej w tym zakresie. Rola ta przypisana jest przede wszystkim Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, którego kompetencje są realizowane przy pomocy wyspecjalizowanych komórek wewnętrznych instytucji. Warto podkreślić, że w kontekście utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, a w tym m.in. prewencji, gromadzenia informacji o potencjalnych zagrożeniach leży w kompetencjach takich departamentów, jak Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym oraz Departament Ochrony w Lotnictwie Cywilnym²⁸. Działania tych departamentów skupiają się jedynie w obszarze nadzór i kontroli, a nie działań *stricte* operacyjnych, jak już zostało wspomniane wcześniej.

²⁷ *Zadania i kompetencje (IC i UC)*, ze strony internetowej Izby Celnej w Warszawie [w:] http://bip.warszawa.ic.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=830&Itemid=421, [dostęp: kwiecień 2014].

²⁸ *Struktura organizacyjna ULC*, ze strony internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, [w:] <http://www.ulc.gov.pl/pl/urząd/struktura>, [dostęp: kwiecień 2014].

Ostatnią grupę podmiotów stanowią przewoźnicy, firmy handlingowe oraz właściciele punktów usługowych na terenie portu. Ważnym elementem w utrzymaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa jest odpowiednie przygotowanie. Zgodnie z przyjętymi regulacjami zarówno zarządzającymi samymi portami, przewoźnicy lotniczy, jak również wszystkie inne podmioty prowadzące działalność gospodarczą w obrębie lotniska, muszą opracować program ochrony (np. Program Ochrony Lotniska opracowywany przez zarządzającego lotniskiem), który następnie jest opiniowany i uzgadniany m.in. ze Strażą Graniczną. Warto zastanowić się też, jak ważna jest działalność osób postronnych, niebędących funkcjonariuszami służb, które poprzez uważne obserwowanie otoczenia mogą zapobiec wystąpieniu realnych zagrożeń.

O znaczeniu obserwacji i spostrzegawczości przechodniów, pasażerów, czy przedsiębiorców świadczyć może przykład z poza obszaru lotnictwa. W maju 2010 roku doszło do udaremnienia ataku terrorystycznego na Times Square w Nowym Jorku. Dzięki temu, że jeden z właścicieli sklepu zauważył podejrzanie wyglądający pojazd i zgłosił to odpowiednim służbom, bombę stanowiącą broń w zaplanowanym ataku terrorystycznym udało się rozbroić, a tym samym uniknięto tragicznych skutków wybuchu w centrum metropolii²⁹.

Aby zobrazować znaczenie zagadnienia, warto przyjrzeć się bliżej danym z meldunków Straży Granicznej przekazywanych ULC dot. zdarzeń w porcie, m.in. zgłoszeń o bagażu pozostawionym bez opieki. Według danych ULC liczba takich zgłoszeń dla Warszawskiego Lotniska im. Chopina wynosi 17 na w sumie odnotowanych 43 w miesiącu marcu br.³⁰ Część z przyjmowanych zgłoszeń pochodzi od zaniepokojonych pasażerów lub osób przebywających na terenie portu, którzy zauważyli przedmiot pozostawiony bez opieki. Świadomość potencjalnego zagrożenia jest więc dość duża, co sprzyja utrzymaniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Wydawać by się mogło, że możliwość urzeczywistnienia zagrożenia katastrofą lotniczą dla społeczności lokalnej jest mała. W wypadku wykonywania wszystkich czynności prawidłowo, zachowanie odpowiednich warunków obsługi technicznej samolotu przy starcie, lądowaniu i w czasie lotu zapewnić ma bezpieczny rejs. Być może właśnie odsuwanie od siebie wizji potencjalnych katastrof lotniczych jest jednym z błędów w myśleniu o bezpośrednim wpływie położenia lotniska na społeczność lokalną. Przykładem omawianej sytuacji może być wydarzenie z 9 maja 1987 r., kiedy to doszło do katastrofy lotniczej

²⁹ *Próba zamachu na Times Square: Poszukiwania mężczyzny z nagrania*, http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7837431,Prоба_zamachu_na_Times_Square__Poszukiwania_mezczyzny.html, [dostęp: 20.04.2014].

³⁰ Dane Urząd Lotnictwa Cywilnego, kwiecień 2014.

w wyniku awarii silników w samolocie PLL LOT „Kościuszko”. Podczas próby awaryjnego lądowania samolot runął wraz ze 183 osobami na pokładzie wprost na teren Lasu Kabackiego. Co istotne, pożar wybuchł nie tylko w miejscu katastrofy. Elementy odpadające od samolotu podczas końcowej fazy lotu wywołały mniejsze pożary również w odległości ok. 10 km od obszaru lotniska Warszawa Okęcie³¹. Warto także dodać, że to historyczne wydarzenie jest wciąż w pewien sposób obecne wśród społeczności mieszkańców osiedla Kabaty, poprzez nadanie imienia jednej z ulic – Alei Załogi Samolotu „Kościuszko”.

W pracy starano się syntetycznie przedstawić wpływ jaki ma port lotniczy na funkcjonowanie społeczności lokalnej. Wpływ ten jest wyraźny w wielu obszarach (ekonomicznym, społecznym), a w pracy skupiono się głównie na zapewnieniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w porcie, w efekcie czego utrzymuje się odpowiedni poziom bezpieczeństwa w obszarach sąsiadujących z portem.

Oczywiste jest, przyjmując perspektywę historyczną, że to miasta powstawały pierwsze, dopiero w kolejnych wiekach, wraz z rozwojem lotnictwa pojawiło się zapotrzebowanie na budowę portów i rozwój całej infrastruktury z tym związanej. Czy istnieje jednak możliwość, że proces ten przebiega w odwrotnym kierunku w czasach współczesnych?

Sądzi się, że może istnieć sytuacja, gdy miasto rozrasta się wokół lotniska. Przykładem może być, po pierwsze międzynarodowy port lotniczy w Warszawie i rozwój gałęzi handlowo-usługowej w najbliższym sąsiedztwie lotniska. W warszawskiej dzielnicy Włochy, gdzie znajduje się omawiany port, powstają od lat liczne obiekty handlowe. Miasto Warszawa, dosłownie rozrastało się, zaludniając obszary sąsiadujące z portem. Innym przykładem podobnej sytuacji może być amerykańskie miasto San Diego (Kalifornia) i znane na całym świecie lotnisko Lindbergh. Port ten słynie z nietypowego i niebezpiecznego położenia³². Nie dość, że ulokowane jest ono w zatoce (zaraz przy brzegu oceanu), posiada jedynie jedną drogę startową, to znajduje się właściwie w samym centrum miejskiej zabudowy. Sytuację pogarszają wciąż narastające budynki – obiekty infrastruktury potrzebnej do obsługi tak dużej liczby pasażerów, jaką odnotowuje się w porcie w San Diego (ok. 600 lotów dziennie; dla porównania Warszawskie Lotnisko Chopina obsługuje ok. 300 lotów, a wyposażone jest w dwie drogi startowe. Można uznać, że w wypadku opisanego

³¹ *Po latach poznajemy prawdę ws. katastrofy lotniczej w Lesie Kabackim*, <http://www.polskatimes.pl/artykul/571027,po-latach-poznajemy-prawde-ws-katastrofy-lotniczej-w-lesie-kabackim,id,t.html?cookie=1> [20.04.2014].

³² *Najniebezpieczniejsze lotniska na świecie*, <http://thefad.pl/content/najniebezpieczniejsze-lotniska-na-swiecie> [20.04.2014].

amerykańskiego portu lotniczego, to społeczność lokalna wpływa na poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych w porcie, obniżając bezpieczeństwo operacji lotniczych, poprzez budowanie kolejnych budynków usługowych i mieszkalnych, co w konsekwencji wpłynęło na wzrost prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia np. katastrofą lotniczą.

Rozważając wpływ działań społeczności lokalnej na port lotniczy, warto także zwrócić uwagę na opinie mieszkańców na temat lotnisk tworzonych lub już istniejących w najbliższym sąsiedztwie. Przykładem może być dość niechlubna historia o wrogości mieszkańców Baranowa i okolicznych wsi wobec pobliskiego lądowiska. W 2012 roku dochodziło do serii podpażeń obiektów znajdujących się na terenie lądowiska, wysyłano liczne skargi do odpowiednich władz, zarzucając władzom lądowiska nadmierne hałasowanie oraz stwarzanie ryzyka katastrofy lotniczej. Lądowisko, zgodnie z treścią listu wystosowanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego działa zgodnie z wszelkimi normami³³. Jednak wroga postawa mieszkańców zniechęca do rozwoju transportu lotniczego w tym regionie. To jeden z przykładów potwierdzających, jak ważne są konsultacje społeczne w procesie organizowania działalności lotniczej.

Kolejnym obiektem budzącym emocje wśród społeczności lokalnej jest port lotniczy Poznań-Ławica, któremu mieszkańcy zarzucali zbyt wysoki poziom hałasu. W efekcie obecność lotniska ma obniżać komfort życia społeczności i wpływać na spadek wartości zamieszkałych nieruchomości. Ponieważ port w Poznaniu jest bardzo ważnym obiektem dla rozwoju regionu, postawa mieszkańców wpłynęła na decyzję władz lotniska o wypłacaniu odszkodowań, zgodnie z doznanyymi stratami wywołanymi przez zbyt wysoki poziom hałasu³⁴. Inną formą radzenia sobie z tego typu skargami mieszkańców, mogłoby być ustanowienie tzw. Obszaru Ograniczonego Użytkowania. Obszar ten miałby jednak co do zasady efekt dwojaki. Z jednej strony zapewniłby mieszkańcom okolic portu, m.in. zainstalowanie izolacji akustycznych, choć z drugiej strony wprowadzenia takiego obszaru skutkowałoby ograniczeniami w zabudowie mieszkalnej tak, by nie utrudniała ona funkcjonowania portu.

Jak widać poprzez opisane przykłady, relacje na linii społeczność lokalna, a port lotniczy są wieloaspektowe i złożone. Port lotniczy tworzy wiele możliwości postępu, świadczy o nowoczesności i rozwoju regionu i kraju. Jednocześnie stanowi źródło zagrożeń,

³³ *Pożar na lądowisku w Baranowie*, http://wiadomosci.wpr24.pl/_pozar_na_ladowisku_w_baranowie;13896.html [20.04.2014].

³⁴ *Mieszkańcy chcą odszkodowania za hałas od lotniska Ławica*, <http://www.portalsamorzadowy.pl/polityka-i-spoleczenstwo/mieszkancy-chca-odszkodowania-za-halas-od-lotniska-lawica,57448.html>, [20.04.2014].

które mogą wynikać z nieprawidłowego funkcjonowania portu lub jako potencjalny obiekt ataków terrorystycznych. Prawodawca przewidział te aspekty i przypisał służbom i strażom odpowiednie kompetencje, niezbędne do ochrony i zapewnienia zadowalającego poziomu bezpieczeństwa w porcie lotniczymi, przypisując jednocześnie organom administracji publicznej kompetencje w zakresie nadzoru realizacji zadań i procedur. Należy przyjąć, że pełna i efektywna realizacja zadań poprzez dane instytucje sprzyja zapewnieniu i utrzymaniu bezpiecznego funkcjonowania portu. Wraz z rozpowszechnianiem i odnotowywanym rozwojem sektora lotnictwa ciekawe wydaje się uważne śledzenie dalszych procesów wzajemnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko, w jakim będą funkcjonować.

Wykaz źródeł:

Akty normatywne

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, (Dz.U. 2002 nr 130 poz. 1112 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizacji zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców, (Dz.U. 2001 nr 122 poz. 1320).

Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz.U. 1997 nr 114 poz. 740).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony, (Dz.U. 1999 nr 4 poz. 31).

Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U 2005, nr 234, poz. 1997 ze zm.).

Ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, (Dz.U 2005, nr 226, poz. 1944 ze zm.). Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, (Dz.U 2007, nr 43, poz. 277).

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Konwencja chicagowska (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm).

Załącznik 17 do Konwencji ICAO – Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Załącznik 19 do Konwencji ICAO - Zarządzanie bezpieczeństwem.

Publikacje zwarte i artykuły naukowe

Sztucki J., Gąsior M., Zając G., Szczelina M. (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego*, Wrocław 2011.

Zabłocki E., *Lotnictwo cywilne - Port Lotniczy - Szkolenie Lotnicze - Loty Próbne - Zasoby Obronne Lotnictwa Cywilnego*, AON 2009.

Zieliński M. , *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Akademia Marynarki Wojennej 2010.

Artykuły prasowe

Próba zamachu na Times Square: Poszukiwania mężczyzny z nagrania, <http://wiadomosci.gazeta.pl>.

Pożar na lądowisku w Baranowie, <http://www.wiadomosci.wpr24.pl>.

Mieszkańcy chcą odszkodowania za hałas od lotniska Ławica, <http://www.portalsamorzadowy.pl>.

Po latach poznajemy prawdę ws. katastrofy lotniczej w Lesie Kabackim, <http://www.polskatimes.pl>.

Najniebezpieczniejsze lotniska na świecie, www.thefad.pl.

Strony internetowe

Struktura organizacyjna Urzędu Lotnictwa Cywilnego, <http://www.ulc.gov.pl>.