



Czesław Konieczny

mgr, Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej
<https://orcid.org/0000-0001-6529-268X>

COVID-19 jako nowa determinanta bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej

Wprowadzenie

Nowy czynnik determinujący funkcjonowanie lotnictwa cywilnego w aspekcie bezpieczeństwa pojawił się nagle na początku 2020 r. W połowie listopada 2019 r. w mieście Wuhan, w prowincji Hubei, w środkowych Chinach, wykryto szybko rozprzestrzeniający się wirus powodujący chorobę COVID-19, która 11 marca 2020 r. została uznana przez Światową Organizację Zdrowia (World Health Organization, WHO) za pandemię. Już w lutym 2020 r. liczne ogniska wirusa SARS-CoV-2 odkryto w Europie, zaś 4 marca odnotowano pierwszy przypadek choroby w Polsce. Według danych WHO na koniec lutego 2021 r. na całym świecie od początku pandemii odnotowano ponad 113,8 mln zachorowań oraz 2,5 mln zgonów na SARS-CoV-2¹. W celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się choroby oraz ograniczenia jej skutków podjęto działania zaradcze zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej, których intensywność i zasięg na bieżąco uzależniane są od aktualnej sytuacji.

Sferą aktywności, która w nowej rzeczywistości uległa ograniczeniu, jest przemierzanie się, a w szczególności podróże międzynarodowe. Na różnych etapach rozwoju pandemii poszczególne państwa stosowały bardzo szeroki wachlarz obustrzeń w tym obszarze, od zaleceń do powstrzymania się od podróży międzynarodowych począwszy, poprzez administracyjne ograniczenia w zakresie przemieszczania się do wybranych państw, po całkowite zamknięcie granic. Dla przykładu: Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP, wskazując na trudną sytuację epidemiczną

¹ WHO, *Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard*, <https://covid19.who.int/table> [dostęp: 3.03.2021].

na świecie, apeluje o unikanie podróży zagranicznych, które nie są konieczne. Podkreśla jednocześnie, że podejmując decyzję o wyjeździe należy liczyć się z możliwymi trudnościami w powrocie do kraju, ograniczeniami w ruchu lotniczym, obowiązkiem poddania się kwarantannie lub samoizolacji, a także przeprowadzenia dodatkowych badań lekarskich na zlecenie władz miejscowych².

Konsekwencje opisanej sytuacji w sposób szczególnie odczuwa branża lotnicza. W ramach działań mających na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się wirusa SARS-CoV-2, wiele państw stosowało daleko idące ograniczenia w zakresie lokalnego i międzynarodowego ruchu lotniczego. Rząd polski pierwsze uregulowania w tym obszarze wprowadził Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym³, zakazując z dniem 15 marca 2020 r. wykonywania lądowań w portach lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej międzynarodowych lotów przewożących pasażerów, z wyjątkiem lotów przywożących do kraju obywateli polskich samolotami wycarterowanymi na zlecenie Premiera RP oraz szczególnej kategorii lotów określonej w Prawie lotniczym⁴. Przywołany zakaz, wprowadzony na okres 14 dni od dnia jego ogłoszenia, był dalej ponawiany, a następnie ukierunkowano go na lądowania statków powietrznych ze wskazanych państw. W okresie od 16 marca do 31 maja 2020 r. zakazem objęto też loty krajowe. Podobną formułę przyjęły inne państwa – tylko w maju 2020 r., w szczytowym okresie wiosennej fali pandemii, różnego rodzaju ograniczenia lotów stosowano w 37 państwach europejskich⁵. Początek 2021 r. to rosnące obawy przed nowymi mutacjami wirusa i kolejne ograniczenia w zakresie przemieszczania się.

Opisana sytuacja skutkuje drastyczną transformacją warunków w jakich funkcjonuje cywilny ruch lotniczy na świecie. Celem niniejszego artykułu jest wykazanie, że pandemia doprowadziła do zmiany w dotychczasowym postrzeganiu środowiska bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Jej konsekwencją jest też poszerzenie zakresu czynności kontrolnych prowadzących do ograniczenia nowego zagrożenia i utrzymywania go na akceptowalnym poziomie. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez udzielenie odpowiedzi na pytanie badawcze: jakie szczególne działania podjęły główne podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo w komunikacji lotniczej w reakcji na nową sytuację oraz jakie perspektywy w zakresie metod kontroli bezpieczeństwa przyniosły doświadczenia pandemii COVID-19? W swych rozważaniach, w celu wyodrębnienia zmian w środowisku bezpieczeństwa, zbadania ich istoty oraz wpływu

² MSZ, *Informacje dla podróżujących*, <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/informacje-dla-podrozujacych> [dostęp: 3.03.2021].

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz.U. z 2020, poz. 436).

⁴ Zgodnie z art. 76 ust. 1 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2020, poz. 1970) zakaz nie dotyczył odpowiednio udokumentowanych lotów wykonywanych w celu: 1) „zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego [...]”; 2) „[...] ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego [...]”; 3) „[...] przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne [...]”.

⁵ eSky, *Ograniczenia dla podróżujących w związku z pandemią COVID-19*, <https://www.esky.pl/porady-dla-podroznych/covid-19/informacje/ograniczenia-dla-podrozujacych-w-zwiazku-z-pandemia-covid-19> [dostęp: 3.03.2021].

na podejmowane przez odpowiednie instytucje działania zaradcze, autor posłużył się metodą analizy, w szczególności w ujęciu przyczynowym, strukturalnym, systemowym oraz funkcjonalnym. Ponadto, dokonując przeglądu aktów prawnych oraz różnego rodzaju norm i uregulowań wprowadzanych na różnym etapie rozwoju pandemii, wykorzystał elementy metody instytucjonalno-prawnej.

Pojęcie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym

Bezpieczeństwo w cywilnej komunikacji lotniczej, z podmiotowego punktu widzenia, możemy rozpatrywać w szczególności w odniesieniu do: pasażerów konkretnych lotów, linii lotniczych, portów lotniczych, władz państwowych czy instytucji międzynarodowych. Pojęcie to jest rozumiane jako „stan, w którym możliwość uszkodzenia ciała lub mienia jest zredukowana i utrzymywana na akceptowalnym poziomie lub poniżej tego poziomu poprzez ciągły proces identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa”⁶.

Dynamiczny rozwój lotnictwa cywilnego w XX w. spowodował konieczność wprowadzenia uregulowań międzynarodowych zmierzających do zagwarantowania bezpiecznego funkcjonowania tej gałęzi transportu. Kamieniem milowym w procesie kształtowania się prawodawstwa międzynarodowego było podpisanie w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zwanej dalej konwencją chicagowską⁷. Na podstawie jej zapisów, w tym samym roku, utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization, ICAO), która jako agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych współpracuje z państwami członkowskimi w celu wypracowania norm i procedur mających zapewnić bezpieczny, wydajny, ekonomicznie zrównoważony i ekologiczny rozwój lotnictwa cywilnego. ICAO, jako podmiot globalny, prowadzi stałe prace legislacyjne w wymienionym zakresie opracowując nowe dokumenty, będące odpowiedzią na pojawiające się wyzwania, i aktualizując już istniejące⁸. Szegółowe rozwiązania w zakresie organizacji lotnictwa cywilnego zawarto w 19 załącznikach do konwencji chicagowskiej regulujących poszczególne sektory funkcjonowania tej gałęzi transportu, m.in.: przepisy ruchu lotniczego i jego organizację, uwarunkowania dotyczące infrastruktury lotniskowej, podział lotnictwa cywilnego, wymagania techniczne stawiane statkom powietrznym, kwalifikacje personelu, kwestie związane z ekologią, problematykę ochrony lotnictwa cywilnego oraz zarządzanie bezpieczeństwem w ujęciu operacyjnym.

Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, uregulowane w Załączniku 19 do konwencji chicagowskiej, jest skoncentrowane na wyeliminowaniu

⁶ Wytyczne nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2015, poz. 64), s. 18.

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

⁸ International Civil Aviation Organization, About ICAO, <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [dostęp: 9.03.2021].

nieintencjonalnych zagrożeń mających swe źródło w uwarunkowaniach technicznych, infrastrukturalnych czy operacyjnych. Kategoria ta, określana mianem *safety*⁹, została precyzyjnie opisana poprzez wymagania formalne oraz procedury, których wypełnianie ma zapewnić akceptowalny poziom ryzyk. Jednocześnie stanowi ona przedmiot ciągłej aktywności ICAO zmierzającej do wypracowania powszechnie stosowanych standardów oraz, mających znaczenie doradcze, dobrych praktyk¹⁰.

Odrębny obszar, będący przedmiotem regulacji zawartych w Załączniku 17, stanowi ochrona operacji lotniczych (*security*) ukierunkowana na aktywne oraz kreatywne przeciwdziałanie zagrożeniom mającym swe źródło w celowych działaniach przestępczych. Jednym z podstawowych narzędzi w zakresie skutecznego działania w obszarze *security* jest kontrola bezpieczeństwa oznaczająca stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji bądź wykrywania przedmiotów, które mogą być użyte do popełnienia czynów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego¹¹.

Zagrożenie pandemiczne z jakim obecnie mamy do czynienia, ze względu na swą specyfikę, jest trudne do zakwalifikowania do jednego z wymienionych obszarów. Oddziałują bowiem zarówno na procedury operacyjne powodując ich zmianę i dostosowanie do dynamicznej sytuacji sanitarnej, jak i na aktywność w sferze ochrony lotnictwa cywilnego, w tym na kontrolę bezpieczeństwa. Wprawdzie kategoria *security* ma związek z celowym działaniem ukierunkowanym na stworzenie zagrożenia w ruchu lotniczym, zaś dotychczasowe doświadczenia dotyczące rozwoju pandemii nie dają podstaw by transmisję wirusa traktować jako proces zaplanowany, to jednak możliwe jest pojawienie się intencjonalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego powiązanych z czynnikami biologicznymi.

Regulacje międzynarodowe w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego powstały jako odpowiedź na rozwój zagrożeń dla ruchu lotniczego; w szczególności silną determinantą była tu ekspansja międzynarodowego terroryzmu. Jedną z definicji określa terroryzm jako „użycie przemocy lub tylko groźbę jej użycia przez jednostki lub grupy w celu zastraszenia społeczeństwa i władz, a przez to wpłynięcia na podejmowane przez nie decyzje i działania”¹². W tym rozumieniu terroryzm jest zjawiskiem mającym silne podłoże polityczne, stanowi formę bezprawnego nacisku na państwa i społeczeństwa¹³. Szczególną formą terroryzmu są ataki stanowiące zagrożenie

⁹ Obwieszczenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2020, poz. 2), s. 15.

¹⁰ A. Konert, P. Kasprzyk, P. Łaciński, *Podstawy prawne zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, red. K. Łuczak, Uniwersytet Śląski, Katowice 2016, s. 11–12.

¹¹ Obwieszczenie nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017, poz. 375), s. 17–18.

¹² P. Wywiół, *Terroryzm* [hasło], [w:] *Vademecum bezpieczeństwa*, red. O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopeć, Wydawnictwo Libron, Kraków 2018, s. 653.

¹³ W. Kostecki, *Strach i Potęga. Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa [cop. 2012], s. 46–47.

dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, określane mianem terroryzmu lotniczego¹⁴. Przypadki ataków terrorystycznych ukierunkowane przeciwko statkom powietrznym oraz infrastrukturze lotniczej nabrały istotnego znaczenia w drugiej połowie XX w. Momentem przełomowym w rozważaniach nad pojęciem bezpieczeństwa w ruchu lotniczym były wydarzenia z 11 września 2001 r. w Stanach Zjednoczonych. W wyniku – bezprecedensowego w dziejach lotnictwa cywilnego – skoordynowanego ataku terroryści Al-Kaidy uprowadzili cztery samoloty pasażerskie startujące z lotnisk na wschodzie kraju. Wydarzenie to doprowadziło do niespotykanej dotąd sytuacji kryzysowej nie tylko w sferze bezpieczeństwa narodowego Stanów Zjednoczonych, lecz również w obszarze relacji międzynarodowych¹⁵. Konsekwencją tragicznych w skutkach aktów terroru były, w szczególności, wysiłki społeczności międzynarodowej zmierzające do określenia i skategoryzowania czynów zabronionych skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lotniczym oraz zdefiniowania norm służących ich zwalczaniu. 11 września jest cezurą czasową zmieniającą paradygmat postrzegania bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Czas pandemii znacznie przerosł w skutkach tę cezurę, wyznaczając nowe paradygmaty bezpieczeństwa.

Procedury sanitarne oraz procedury zarządzania ryzykiem związanym z pandemią w lotnictwie cywilnym

Jak zauważono we wprowadzeniu, cywilny ruch lotniczy stanął w obliczu nieznanego dotąd zagrożenia, które w nowym świetle stawia klasyczne paradygmaty bezpieczeństwa. Szczególną uwagę należy zwrócić na daleko idącą nieprzewidywalność zdarzeń mających wpływ na funkcjonowanie branży lotniczej zarówno w ujęciu globalnym, regionalnym, jak i lokalnym. Walka z pandemią w znacznym stopniu opiera się na bieżących reakcjach na kolejne pojawiające się sytuacje kryzysowe. W tak trudnym, niestabilnym środowisku podjęto wiele działań mających na celu zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania lotnictwa cywilnego.

Procedury o charakterze globalnym

Konieczność przeciwdziałania szerszeniu się chorób zakaźnych za pośrednictwem żeglugi powietrznej została zaakcentowana już w art. 14 konwencji chicagowskiej. Obecnie problem zagrożeń jakie dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym generuje COVID-19 jest stale monitorowany przez ICAO. Agencja na swych stronach internetowych publikuje, a następnie aktualizuje materiały dotyczące zarządzania ryzykiem w lotnictwie w związku z pandemią skierowane do krajowych władz lotniczych. Klasyycznym przykładem aktywności ICAO jest, wydawany od maja 2020 r., podręcznik dla władz lotnictwa cywilnego dotyczący zarządzania zagrożeniami dla bezpieczeństwa lotniczego związanymi z COVID-19. Kolejne wersje dokumentu uwzględniają

¹⁴ A. Glen, *Aviation terrorism. The essence of the phenomenon, systematics, typology*, „Security and Defence Quarterly” 2014, vol. 2, no. 1, s. 63–64, DOI: 10.5604/23008741.1152794.

¹⁵ D. Holloway, *9/11 and the War on Terror*, Edinburgh University Press, Edinburg 2008, s. 6, <https://books.google.pl/books?hl=pl&lr=&id=3PWqBgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=war+of+terror> [dostęp: 6.03.2021].

aktualny stan wiedzy na temat rozwoju pandemii oraz metod przeciwdziałania wywołanym przez nią zagrożeniom. Jak informuje ICAO, wytyczne w nim zawarte mogą być stosowane przez państwa na różnych poziomach wdrażania krajowego programu bezpieczeństwa. Podręcznik zawiera zalecenia w zakresie wymiany informacji i współpracy krajowych organów lotniczych. Definiuje wyzwania w obszarze zarządzania ryzykiem operacyjnym w odniesieniu do możliwych scenariuszy rozwoju pandemii, wprowadza ujednoczone zasady gromadzenia informacji o zdarzeniach i wreszcie opisuje zalecaną metodę analizy i zarządzania ryzykiem. Dokument został ponadto uzupełniony o materiały informacyjno-szkoleniowe mające na celu ułatwienie procesu wdrażania procedur ICAO przez krajowe władze lotnicze¹⁶.

Procedury regionalne i lokalne

Porty lotnicze, jako obiekty użyteczności publicznej, podlegają w sposób oczywisty miejscowym uregulowaniom sanitarnym. Przyjęte na danym terenie standardy determinują ich funkcjonowanie we wszystkich obszarach działalności. W celu ujednoczenia procedur bezpieczeństwa stosowanych w europejskich portach lotniczych oraz na pokładach samolotów Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (European Union Aviation Safety Agency, EASA), na zlecenie Komisji Europejskiej i we współdziałaniu z Europejskim Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (European Centre for Disease Prevention and Control, ECDC), opracowała i opublikowała w dniu 20 maja 2020 r. stosowne wytyczne dla odpowiednich instytucji krajowych¹⁷. Dla przykładu: w Polsce Główny Inspektorat Sanitarny (GIS) we współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego przygotował i opublikował w dniu 29 maja 2020 r. szczegółowe wymagania w zakresie procedur bezpieczeństwa na krajowych lotniskach i na pokładach samolotów w zakresie ograniczenia ryzyka transmisji SARS-CoV-2¹⁸. W odniesieniu do lotnisk obejmowały one m.in.: zorganizowanie kontrolnych pomiarów temperatury ciała przy wejściu do terminali, ograniczenie możliwości wejścia do terminali – wstęp tylko dla pasażerów, ograniczenie możliwości korzystania z części infrastruktury oraz niektórych usług, zapewnienie dystansu, wprowadzenie obowiązku zasłaniania ust i nosa, wprowadzenie obowiązku wypełniania oświadczenia o stanie zdrowia, zapewnienie dostępu do środków dezynfekcyjnych oraz odpłatnych maseczek ochronnych, ograniczenie kontaktu pomiędzy pasażerami

¹⁶ International Civil Aviation Organization, COVID-19 Safety Risk Management, <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx> [dostęp: 6.03.2021].

¹⁷ European Union Aviation Safety Agency, EASA/ECDC issue joint guidelines to assure health safety in air travel despite COVID-19 pandemic, 20.05.2020, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easaecdc-issue-joint-guidelines-assure-health-safety-air-travel-despite> [dostęp: 6.03.2021].

¹⁸ Procedury lokalne, w tym procedury dotyczące lotnisk, były publikowane przez GIS i modyfikowane w zależności od aktualnej wiedzy na temat wirusa już w styczniu 2020 r. Czynności kontrolne wobec osób przekraczających granicę (m.in. drogą lotniczą) zostały wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (Dz.U. z 2020, poz. 433, Rozdział 2). Wcześniej GIS zalecał stosowne czynności wobec osób powracających z rejonów zagrożonych (Chin).

a pracownikami, zapewnienie sprzętu ochronnego dla pracowników, regularne czyszczenie i dezynfekcję terminali. Na pokładach samolotów: wprowadzono obowiązek wyposażenia personelu w środki ochrony, ograniczono serwis pokładowy, wprowadzono indywidualne opakowania na serwowane napoje i posiłki, zobowiązano pasażerów do zakrywania maseczką ust i nosa przez cały lot oraz do wypełnienia Karty Lokalizacji Podróżnego przed lądowaniem¹⁹. Analogiczne zasady, poddawane bieżącej aktualizacji, wprowadzono w innych państwach europejskich²⁰.

Przytoczone przykłady aktywnego oddziaływania na środowisko bezpieczeństwa przez organa władzy lotniczej na poziomie globalnym, regionalnym oraz lokalnym wskazują na wagę nowego zagrożenia oraz są odzwierciedleniem zmian w dotychczasowym postrzeganiu tego środowiska. Wart odnotowania jest fakt, że na zarządzających portami lotniczymi oraz linie lotnicze zostały nałożone szczególne obowiązki zarówno o charakterze prewencyjnym, jak i weryfikacyjnym. W szczególności chodzi o wymóg stosowania różnorodnych środków, w tym zaawansowanych środków technicznych, w celu wykluczenia możliwości transmisji wirusa wśród pasażerów. W takim ujęciu można mówić wręcz o nowej formie kontroli bezpieczeństwa podróży. Przy czym przedsięwzięcia i środki techniczne ją definiujące wykraczają poza stanowiska kontroli bezpieczeństwa i prowadzone są na różnym etapie pobytu pasażerów na terenie portu lotniczego oraz na pokładzie samolotu. Taką formułę ma bez wątpienia obligatoryjny pomiar temperatury ciała pasażerów i towarzyszące mu następstwa oraz weryfikacja w zakresie podporządkowania się obowiązkowi zasłaniania ust i nosa bądź innym zaleceniom porządkowym.

Niezwykle istotnym rozwiązaniem formalnym, mającym wpływ na swobodę przemieszczania się w obrębie Unii Europejskiej, a tym samym na możliwość korzystania z transportu międzynarodowego, w tym transportu lotniczego, będzie wprowadzenie z dniem 1 lipca 2021 r. rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/953 oraz 2021/954 z dnia 14 czerwca 2021 r. unijnego cyfrowego zaświadczenia COVID²¹. Zaświadczenie stanowić będzie elektroniczne potwierdzenie, iż osoba nim dysponująca została zaszczepiona na COVID-19 lub uzyskała negatywny wynik testu na COVID-19 bądź też przeszła chorobę wywoływaną przez tego wirusa. Na poziomie Unii Europejskiej zostanie stworzony ujednolicony sposób wydawania, przechowywania oraz weryfikacji zaświadczeń. Co do zasady, posiadacza

¹⁹ Urząd Lotnictwa Cywilnego, Nowe zasady bezpieczeństwa w podróży samolotem, 29.05.2020, <https://ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/5066-nowe-zasady-bezpieczenstwa-w-podrozy-samolotem> [dostęp: 3.03.2021].

²⁰ Ujednoczenie procedur miało miejsce po ukazaniu się wytycznych EASA\ECDC. Procedury lokalne, odnoszące się zwykle do wybranych lotów, wprowadzano z początkiem 2020 r.

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/953 z dnia 14 czerwca 2021 r. w sprawie ram wydawania, weryfikowania i uznawania interoperacyjnych zaświadczeń o szczepieniu, o wyniku testu i o powrocie do zdrowia w związku z COVID-19 (unijne cyfrowe zaświadczenie COVID) w celu ułatwienia swobodnego przemieszczania się w czasie pandemii COVID-19, Dz. Urz. UE L 211 z 15.06.2021; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/954 z dnia 14 czerwca 2021 r. w sprawie ram wydawania obywatelom państw trzecich legalnie przebywającym lub zamieszkującym na terytoriach państw członkowskich w czasie pandemii COVID-19 interoperacyjnych zaświadczeń o szczepieniu, o wyniku testu i o powrocie do zdrowia w związku z COVID-19 (unijne cyfrowe zaświadczenie COVID), oraz weryfikowania i uznawania takich zaświadczeń, Dz. Urz. UE L 211 z 15.06.2021.

zaświadczenia nie powinny obowiązywać ograniczenia w swobodnym przemieszczaniu się, chyba że są one konieczne ze względu na ochronę zdrowia publicznego.

Porty lotnicze oraz linie lotnicze wobec nowych wyzwań

Najistotniejszą konsekwencją sytuacji pandemicznej dla cywilnego ruchu lotniczego jest drastyczny spadek liczby operacji lotniczych oraz liczby odprawianych pasażerów. Jak wynika z danych opublikowanych przez ICAO, w 2020 r. globalny ruch pasażerski zmniejszył się o 60% w odniesieniu do roku poprzedniego, osiągając poziom z roku 2003. W kwietniu 2020 r., który okazał się być najtrudniejszym dla branży lotniczej, liczba pasażerów spadła o 92% w porównaniu z poziomem z 2019 r. Należy zwrócić uwagę na fakt, że krajowy ruch lotniczy oraz ruch towarowy na przestrzeni całego roku 2020 poniósł relatywnie mniejsze straty, co było konsekwencją wspomnianych już rozlicznych ograniczeń w zakresie pasażerskich lotów międzynarodowych. W ujęciu globalnym całkowite straty finansowe w przychodach brutto linii lotniczych w 2020 r. oszacowano na 370 mld dolarów, zaś straty portów lotniczych i podmiotów odpowiedzialnych za nawigację lotniczą to odpowiednio 115 i 13 mld dolarów²². Niekorzystne dane na temat zatrudnienia w sektorze lotniczym podaje Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (International Air Transport Association, IATA), którego eksperci szacowali, że początek 2021 r. może przynieść globalną redukcję liczby miejsc pracy powiązanych z lotnictwem, w porównaniu do stanu sprzed pandemii, nawet o 46 mln (spadek o 52,5%), zaś zatrudnienie w samym lotnictwie może zmniejszyć się o 4,8 mln (spadek o 43%)²³.

Istotne spadki wskaźników rentowności odnotowała europejska branża lotnicza. Jak podaje portal Rynek Lotniczy, powołując się na opracowania Eurocontrol²⁴, 2020 r. przyniósł 56 mld euro strat, które poniosły linie lotnicze, lotniska i agencje żeglugi powietrznej; jednocześnie pracę w branży lotniczej utraciło 191 tys. osób. Ruch lotniczy wewnątrz Europy był niższy o 54%, zaś pomiędzy Europą a resztą świata spadł o 59%. Tani przewoźnicy odnotowali spadek liczby przewiezionych pasażerów o 62%, w przypadku regularnych przewozów lotniczych spadek wyniósł 59%. Wyłączonych z operacji lotniczych zostało łącznie 4118 samolotów z 8048 dostępnych we flotach europejskich przewoźników²⁵. Niepokojąco brzmią prognozy Eurocontrol prezentujące długoterminowe scenariusze rozwoju lotnictwa w Europie w zależności

²² International Civil Aviation Organization, *2020 passenger totals drop 60 percent as COVID-19 assault on international mobility continues*, 15.01.2021, <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/20-20-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx> [dostęp: 3.03.2021].

²³ International Air Transport Association, *The impact of COVID-19 on aviation*, 28.01.2021, <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation> [dostęp: 3.03.2021].

²⁴ Eurocontrol – Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej. Cywilno-wojskowa, regionalna organizacja międzynarodowa koordynująca współpracę państw członkowskich oraz podmiotów międzynarodowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

²⁵ R. Dybiński, *56 mld euro strat europejskiego lotnictwa! 191 tys. zwolnień z pracy*, Rynek Lotniczy, 5.01.2021, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/56-mld-euro-strat-europejskiego-lotnictwa-191-tys-zwolnien-z-pracy-10423.html> [dostęp: 3.03.2021].

od przebiegu i skuteczności akcji szczepień na COVID-19 oraz poziomu zaufania społecznego do podejmowanych działań zaradczych. Jako punkt odniesienia przyjęto poziom ruchu lotniczego z roku 2019 oraz przewidywany ruch w 2024 r. W najbardziej optymistycznym scenariuszu, zakładającym wykonanie skutecznych szczepień do lata 2021 r., wielkość ruchu z 2019 r. zostanie osiągnięta do roku 2024. Założenie przeprowadzenia skutecznych szczepień do lata 2022 r. skutkuje osiągnięciem w tym samym czasie 92% wielkości ruchu z 2019 r. W trzecim scenariuszu, zbudowanym na podstawie założenia o braku skuteczności szczepień, ruch w 2024 r. stanowiłby jedynie 75% wielkości ruchu z roku 2019. Co ciekawe, w tej prognozie poziom z 2019 r. zostałby osiągnięty nie wcześniej niż w 2029 r.²⁶

W nowej sytuacji największe porty lotnicze w Europie elastycznie dostosowywały przestrzeń, w której prowadzona jest odprawa pasażerska, do aktualnej wielkości ruchu przy uwzględnieniu wymagań stawianych im przez władze sanitarne. Dla przykładu: port lotniczy we Frankfurcie, który odnotował w 2020 r. spadek liczby odprawionych podróżnych o 73,4%, realizował okresowo operacje obsługi pasażerów wyłącznie w terminalu 1. Pracę drugiego z terminali przywrócono 1 czerwca 2021 r.²⁷ Z tych samych przyczyn, wiosną 2020 r., decyzje odnośnie czasowego zamknięcia dwóch terminali podejmowali zarządzający portem Londyn-Heathrow²⁸. Ponadto w lipcu 2020 r. wyłączono tam z operacji jeden z dwóch pasów startowych²⁹. O czasowym zamknięciu terminali paryskich lotnisk informował też portal Paris Aeroport, radząc, by pasażerowie na bieżąco zapoznawali się z informacjami dotyczącymi odprawy³⁰. Polskie porty lotnicze ograniczyły się do bieżących zmian w sposobie wykorzystania infrastruktury, tak by dostosowywać go do aktualnych wymogów sanitarnych. Wyjątek stanowi port lotniczy w Katowicach-Pyrzowicach, w którym zmiany wymuszone przez pandemię zbiegły się w czasie z prowadzoną od jesieni 2019 r. przebudową terminala B połączoną z jego okresowym zamknięciem³¹. Na lotniskach przestrzeń dedykowana do odprawy pasażerskiej została wyposażona w bezdotykowe urządzenia do pomiaru temperatury, stacje do dezynfekcji rąk, różnego typu bariery i materiały informacyjne sterujące ruchem podróżnych oraz zapewniające wymagany dystans społeczny. Coraz częściej porty lotnicze oferują też usługę szybkiego testowania pasażerów. Na swej stronie internetowej port lotniczy we Frankfurcie informował m.in. o zainstalowaniu 80 urządzeń do dezynfekcji rąk w kluczowych punktach terminali, zamontowaniu 1,2 tys. pleksiglasowych barier oddzielających podróżnych od pracowników w punktach *check-in* oraz kontroli

²⁶ Eurocontrol, *Eurocontrol Five-Year Forecast 2020–2024*, 4.11.2020, <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024> [dostęp: 3.03.2021].

²⁷ Frankfurt Airport, Terminal 2 Reopening on June 1, <https://www.frankfurt-airport.com/en/news/terminal-2-reopening-on-june-1.html> [dostęp: 2.06.2021].

²⁸ B. Wojnowski, *Heathrow zamyka dwa terminale*, Pasazer.com, 14.04.2020, <https://www.pasazer.com/news/43763/heathrow,zamyka,dwa,terminale> [dostęp: 3.03.2021].

²⁹ D. Walewska, *Heathrow zamyka jeden pas. Nie ma chętnych na latanie*, „Rzeczpospolita”, 13.07.2020, <https://www.rp.pl/transport/art623831-heathrow-zamyka-jeden-pas-nie-ma-chetnych-na-latanie> [dostęp: 3.03.2021].

³⁰ Paris Aeroport, *Covid-19 Informations to passengers*, <https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/flights/covid-19-informations-to-passengers#departing> [dostęp: 3.03.2021].

³¹ Katowice Airport, *Utrudnienia w związku z rozbudową terminalu pasażerskiego B*, 27.08.2019, <https://www.katowice-airport.com/pl/nasze-lotnisko/aktualnosci/55> [dostęp: 3.03.2021].

bezpieczeństwa, uruchomieniu 700 ekranów z informacjami dotyczącymi zachowania dystansu społecznego. Ponadto port wykonał 10 tys. oznaczeń na podłodze oraz 15 tys. oznaczeń na miejscach do siedzenia służących zapewnieniu dystansu pomiędzy podróżnymi. Stosowne informacje dotyczące obowiązujących zasad sanitarnych zamieszczono na wejściach do poszczególnych pomieszczeń i wydzielonych przestrzeni terminali³². Zbliżone rozwiązania stosują porty lotnicze na całym świecie.

Zatem w ślad za ograniczeniem oraz przeorganizowaniem przestrzeni, w której wykonuje się czynności związane z odprawą podróżnych, wprowadzono też cały szereg zmian w samej technologii odpraw, w tym kontroli bezpieczeństwa podróżnych, tak by zapewnić możliwość weryfikacji temperatury ciała osób podróżujących przy wejściu do terminali, zagwarantować wymagany dystans społeczny, zminimalizować kontakt pomiędzy podróżnymi a pracownikami, udostępnić – na każdym etapie pobytu podróżnych na terenie portu – możliwość skorzystania ze stacji do dezynfekcji rąk. Ponadto czynności odprawowe zaplanowano tak, aby umożliwić odpowiednio częste odkażanie obszarów terminala.

Nowe zagrożenie skutkujące swoistymi stanami niestabilności, niepewności i lęku w obszarze indywidualnych odczuć pasażerów wymaga niestandardowych i szybkich reakcji. Porty lotnicze prowadzą zakrojoną na szeroką skalę politykę informacyjną mającą na celu przygotowanie podróżnego do nowej sytuacji na lotnisku. Na swych stronach internetowych oraz w przestrzeni terminali dostępnej dla podróżnych zamieszczają szczegółowe opisy procedur i zasad obowiązujących na lotnisku oraz w czasie podróży w związku z pandemią. W szczególności starają się przekonywać klientów, że podróżowanie w zakresie dopuszczonym przez aktualne przepisy oraz przy zastosowaniu nowej technologii odpraw i przyjętych zasad sanitarnych jest bezpieczne. Szeroko opisywane są zatem podjęte środki organizacyjne i techniczne, które mają za zadanie ograniczenie ryzyka transmisji wirusa. W tym obszarze na szczególną uwagę zasługuje inicjatywa organizacji Airports Council International³³ polegająca na przyznawaniu portom lotniczym międzynarodowej akredytacji *Airport Health Accreditation* (AHA) potwierdzającej najwyższy poziom przyjętych rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie kryzysowi spowodowanemu koronawirusem SARS-COV-2. W pełnym procesie certyfikacji, według stanu na dzień 6 marca 2021 r., wzięło dotychczas udział ponad 320 portów lotniczych z całego świata³⁴. Uzupełnieniem procesu akredytacji prowadzonego przez ACI jest, ukierunkowany na walkę z zagrożeniem epidemicznym, międzynarodowy program audytowy. Porty lotnicze w Rzymie informują, że po jego ukończeniu, jako pierwsze na świecie, uzyskały prawo do posługiwania się odznaką *SafeGuard™* potwierdzającą zgodność ochrony sanitarnej w tych portach z zaleceniami władz krajowych i międzynarodowych

³² Frankfurt Airport, Infection Protection Measures at the Airport, https://www.frankfurt-airport.com/content/dam/fraport-travel/airport/dokumente/reisevorbereitung/coronavirus/Factsheet%20Infektionsschutz%20EN.pdf/_jcr_content/renditions/original./Factsheet%20Infektionsschutz%20EN.pdf [dostęp: 6.03.2021].

³³ Airports Council International (ACI) – międzynarodowa organizacja założona w 1991 r., reprezentująca interesy portów lotniczych.

³⁴ Airports Council International, ACI Airport Health Accreditation Programme, <https://aci.aero/about-aci/priorities/health/aci-airport-health-accreditation-programme/> [dostęp: 6.03.2021].

wydanymi w czasie pandemii COVID-19³⁵. Tego typu aktywności portów lotniczych, prócz podniesienia bezpieczeństwa zdrowotnego podróżnych, mają na celu przeciwdziałanie istotnemu, z punktu widzenia lotnictwa cywilnego, zagrożeniu jakim jest lęk przed podróżowaniem wynikający z niestabilnej sytuacji międzynarodowej oraz częstych zmian regulacji lokalnych w zakresie wymogów sanitarnych bądź zasad przekraczania granic. Potencjalni podróżni odczuwają też niepokój związany bezpośrednio z zagrożeniem sanitarnym. Ważny problem stanowi chociażby chęć utrzymywania należytego dystansu społecznego, co podczas podróży wydaje się być utrudnione. Stan kryzysu pogłębiają kolejne doniesienia o nowych mutacjach wirusa utrudniające opracowywanie prognoz rozwoju sytuacji oraz programów zaradczych.

Analizując podjęte przez zarządzających portami lotniczymi przedsięwzięcia, należy odnotować ich wysoki dynamizm wynikający z konieczności niemalże natychmiastowego dostosowania się do zmiennych warunków. Niestabilne otoczenie wymusza racjonalną aktywność w sferze infrastruktury, powoduje korekty w zakresie działań operacyjnych, w tym technologii odpraw lotniskowych. Dużym wyzwaniem jest potrzeba przekonania potencjalnych pasażerów o skuteczności podjętych działań. Konieczne było też wprowadzenie specyficznych działań uzupełniających dotychczasowe formy kontroli bezpieczeństwa.

Równie aktywne zabiegi w odpowiedzi na sytuację kryzysową podjęli przewoźnicy lotniczy. Z punktu widzenia sprawności i ekonomiki funkcjonowania linii lotniczych niezbędne jest stałe dostosowywanie siatki połączeń do aktualnych zasad przekraczania granic, możliwości operowania w poszczególnych portach lotniczych oraz zainteresowania podróżnych. Linie lotnicze, w wyniku drastycznych spadków liczby obsługiwanych pasażerów, zawieszają część połączeń bądź kumulują pasażerów z różnych portów lotniczych na pokładzie jednego statku powietrznego (to rozwiązanie dotyczy głównie lotów o dużym zasięgu). Koniecznością staje się też ograniczenie wykorzystania posiadanej floty oraz zwalnianie pracowników. Linie lotnicze zmuszone były ponadto dostosować warunki podróżowania oraz warunki pracy załóg do nowej sytuacji. Jednocześnie podjęto działania informacyjne mające na celu przekonanie potencjalnych klientów, że przewoźnicy lotniczy czynią niezbędne wysiłki zarówno organizacyjne, jak i techniczne dla zagwarantowania ich bezpieczeństwa sanitarnego. Dla przykładu: Polskie Linie Lotnicze LOT, prócz standardowych informacji oraz wytycznych dotyczących bezpiecznego podróżowania w czasie pandemii, zamieszczają szczegółowy opis procesu klimatyzowania pokładu samolotu informując, że metoda stosowana we wszystkich samolotach tego przewoźnika zabezpiecza przed 99,99% bakterii i wirusów na pokładzie oraz unoszącymi się w powietrzu pyłkami i cząsteczkami stałymi³⁶.

Opisane działania zaradcze mające na celu zapewnienie możliwie wysokiego poziomu bezpieczeństwa sanitarnego w ruchu lotniczym w okresie pandemii COVID-19, ze względu na specyfikę zagrożenia, koncentrują się głównie na przestrzeni operacyjnej lotnictwa cywilnego. Bezprecedensowy spadek liczby obsługiwanych lotów paradoksalnie może skutkować zwiększonym ryzykiem zaistnienia zdarzeń

³⁵ Aeroporti di Roma, Our awards, <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en-/our-awards?inheritRedirect=true> [dostęp: 3.03.2021].

³⁶ PLL LOT, #Bezpieczny LOT, <https://www.lot.com/pl/pl/bezpieczny-lot> [dostęp: 3.03.2021].

lotniczych związanych z działaniami operacyjnymi. Na prawidłowość tę zwraca uwagę Michał Kozłowski, podkreślając, że wzrost zagrożenia w tym obszarze jest następstwem zmniejszenia dawki stresu nieodmiennie towarzyszącego działaniom personelu lotniczego. Osłabienie stałych, typowych bodźców wymuszających koncentrację może doprowadzić do przypadków niezamierzonych błędów i naruszeń³⁷.

Bez wątplenia z podobnego typu problemem mamy do czynienia również w obszarze ochrony lotnictwa. Utrzymujące się zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji wymagają od służb odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego stałej aktywności oraz utrzymania wysokich standardów podejmowanych działań, niezależnie od aktualnej wielkości ruchu lotniczego.

Zgodnie z rozdziałem 4.1 podpunkt 4.1.1.2 Załącznika do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego „pasażerowie poddawani są kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:

- a) kontroli manualnej;
- b) bramek do wykrywania metali (WTMD);
- c) psów do wykrywania materiałów wybuchowych;
- d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);
- e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;
- f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznym wykrywaczem metali (HHMD)³⁸.

Wymienione formy kontroli bezpieczeństwa nie obejmują weryfikacji czynnika biologicznego, jednak zagrożenia związane z pandemią koronawirusa zmieniły paradygmaty bezpieczeństwa i spowodowały konieczność nowego spojrzenia na klasyczny podział problematyki bezpieczeństwa w ruchu lotniczym na obszar *safety* i *security*. Sytuacja, w której znalazło się lotnictwo cywilne dotyka obu sfer i wymaga stosowania wszelkich dostępnych środków dla osiągnięcia akceptowalnego poziomu zagrożeń. Tak więc, wynikające z praktycznych doświadczeń z walki z pandemią koronawirusa, poszerzenie katalogu metod kontroli bezpieczeństwa o zapobieganie rozprzestrzenianiu się czynnika biologicznego stało się koniecznością. Potrzebą chwili jest bowiem skuteczne przeciwdziałanie zagrożeniu, co nie wyklucza przyszłych zabiegów o formalne umocowanie pojawiających się nowych metod kontroli.

Podsumowanie

Zaprezentowane przez autora działania podejmowane przez różne podmioty bezpieczeństwa w międzynarodowym ruchu lotniczym dają podstawy by uznać, że

³⁷ M. Kozłowski, *COVID-19 – inherentne operacyjne zagrożenie bezpieczeństwa*, „Biuletyn Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym” 2020, nr 3, s. 4–6, https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/biuletyny/2020/Biuletyn_nr_3_13_2020.pdf [dostęp: 3.03.2021].

³⁸ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz. Urz. UE L 299/1 z 14.11.2015.

wyzwania stojące przed nimi, w związku z globalną sytuacją zdrowotną, mają nie-
spotykany dotąd charakter oraz dotyczą różnych sfer działalności operacyjnej.
O ich wadze stanowi poziom zaangażowania poszczególnych uczestników procesu
kształtowania bezpieczeństwa. Tworzą one całkowicie nowe uwarunkowania bez-
pieczeństwa wymagające niestandardowego podejścia do zagrożeń. Ich następ-
stwem jest wreszcie pojawienie się nowych form kontroli bezpieczeństwa ukie-
runkowanych na stworzenie skutecznej bariery dla transmisji wirusa. Szczególną
cechą badanego środowiska jest jego dynamizm wynikający z ciągłej zmienności
otoczenia, w którym ono funkcjonuje. Przedsięwzięcia prowadzące do zapew-
nienia akceptowalnego poziomu zagrożeń wymagają nie tylko szybkiej reakcji na
pojawiające się nowe wyzwania, ale również umiejętności ich przewidywania. Do-
stępne prognozy w zakresie rozwoju ruchu lotniczego wskazują na duże prawdo-
podobieństwo długofalowych oraz nieodwracalnych zmian w sferze operacyjnej
będących konsekwencją pandemii.

Bibliografia

- Aeroporti di Roma, Our awards, <https://www.adr.it/web/aeroporti-di-roma-en-/our-awards?inheritRedirect=true> [dostęp: 3.03.2021].
- Airports Council International, ACI Airport Health Accreditation Programme, <https://aci.aero/about-aci/priorities/health/aci-airport-health-accreditation-programme> [do-
stęp: 6.03.2021].
- Dybiński R., *56 mld euro strat europejskiego lotnictwa! 191 tys. zwolnień z pracy*, Rynek Lot-
niczy, 5.01.2021, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/56-mld-euro-strat-europejskiego-lotnictwa-191-tys-zwolnien-z-pracy-10423.html> [dostęp: 3.03.2021].
- eSky, *Ograniczenia dla podróżujących w związku z pandemią COVID-19*, <https://www.esky.pl/porady-dla-podroznych/covid-19/informacje/ograniczenia-dla-podrozujacych-w-zwiazku-z-pandemia-covid-19> [dostęp: 3.03.2021].
- Eurocontrol, *Eurocontrol Five-Year Forecast 2020–2024*, 4.11.2020, <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024> [dostęp: 3.03.2021].
- European Union Aviation Safety Agency, EASA/ECDC issue joint guidelines to assure health safety in air travel despite COVID-19 pandemic, 20.05.2020, <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easaecdc-issue-joint-guidelines-assure-health-safety-air-travel-despite> [dostęp: 6.03.2021].
- Frankfurt Airport, Infection Protection Measures at the Airport, https://www.frankfurt-airport.com/content/dam/fraport-travel/airport/dokumente/reisevorbereitung/coronavirus/Factsheet%20Infektionsschutz%20EN.pdf/_jcr_content/renditions/original./Factsheet%20Infektionsschutz%20EN.pdf [dostęp: 6.03.2021].
- Frankfurt Airport, Terminal 2 Reopening on June 1, <https://www.frankfurt-airport.com/en/news/terminal-2-reopening-on-june-1.html> [dostęp: 2.06.2021].
- Glen A., *Aviation terrorism. The essence of the phenomenon, systematics, typology*, „Security and Defence Quarterly” 2014, vol. 2, no. 1, DOI: 10.5604/23008741.1152794.
- Holloway D., *9/11 and the War on Terror*, Edinburgh University Press, Edinburg 2008, <https://books.google.pl/books?hl=pl&lr=&id=3PWqBgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=war+of+terror> [dostęp: 6.03.2021].

- International Air Transport Association, *The impact of COVID-19 on aviation*, 28.01.2021, <https://airlines.iata.org/news/the-impact-of-covid-19-on-aviation> [dostęp: 3.03.2021].
- International Civil Aviation Organization, *2020 passenger totals drop 60 percent as COVID-19 assault on international mobility continues*, 15.01.2021, <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2020-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx> [dostęp: 3.03.2021].
- International Civil Aviation Organization, About ICAO, <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> [dostęp: 9.03.2021].
- International Civil Aviation Organization, COVID-19 Safety Risk Management, <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx> [dostęp: 6.03.2021].
- Katowice Airport, Utrudnienia w związku z rozbudową terminalu pasażerskiego B, 27.08.2019, <https://www.katowice-airport.com/pl/nasze-lotnisko/aktualnosci/55> [dostęp: 6.03.2021].
- Konert A., Kasprzyk P., Łaciński P., *Podstawy prawne zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, red. K. Łuczak, Uniwersytet Śląski, Katowice 2016.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. 1959, nr 35, poz. 212 z późn. zm).
- Kostecki W., *Strach i Potęga. Bezpieczeństwo międzynarodowe w XXI wieku*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa [cop. 2012].
- Kozłowski M., *COVID-19 – inherentne operacyjne zagrożenie bezpieczeństwa*, „Biuletyn Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym” 2020, nr 3, 2020, https://ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstwo_lotow/biuletyny/2020/Biuletyn_nr_3_13_2020.pdf [dostęp: 3.03.2021].
- MSZ, Informacje dla podróżujących, <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/informacje-dla-podrozujacych> [dostęp: 3.03.2021].
- Obwieszczenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2020, poz. 2).
- Obwieszczenie nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2017, poz. 375).
- Paris Aeroport, Covid-19 Informations to passengers, <https://www.parisaeroport.fr/en/passengers/flights/covid-19-informations-to-passengers#departing> [dostęp: 3.03.2021].
- PLL LOT, #Bezpieczny LOT, <https://www.lot.com/pl/pl/bezpieczny-lot> [dostęp: 3.03.2021].
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (Dz.U. z 2020, poz. 433).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/953 z dnia 14 czerwca 2021 r. w sprawie ram wydawania, weryfikowania i uznawania interoperacyjnych zaświadczeń o szczepieniu, o wyniku testu i o powrocie do zdrowia w związku z COVID-19 (unijne cyfrowe zaświadczenie COVID) w celu ułatwienia swobodnego przemieszczania się w czasie pandemii COVID-19, Dz. Urz. UE L 211 z 15.06.2021.

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/954 z dnia 14 czerwca 2021 r. w sprawie ram wydawania obywatelom państw trzecich legalnie przebywającym lub zamieszkującym na terytoriach państw członkowskich w czasie pandemii COVID-19 interoperacyjnych zaświadczeń o szczepieniu, o wyniku testu i o powrocie do zdrowia w związku z COVID-19 (unijne cyfrowe zaświadczenie COVID), oraz weryfikowania i uznawania takich zaświadczeń Dz. Urz. L 211 z 15.06.2021.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz.U. z 2020, poz. 436).
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz. Urz. UE L 299/1 z 14.11.2015.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego, Nowe zasady bezpieczeństwa w podróży samolotem, 29.05.2020, <https://ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/5066-nowe-zasady-bezpieczenstwa-w-podrozy-samolotem> [dostęp: 3.03.2021].
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2020, poz. 1970).
- Walewska D., *Heathrow zamyka jeden pas. Nie ma chętnych na latanie*, „Rzeczpospolita”, 13.07.2020, <https://www.rp.pl/transport/art623831-heathrow-zamyka-jeden-pas-nie-ma-chetnych-na-latanie> [dostęp: 3.03.2021].
- Wojnowski B., *Heathrow zamyka dwa terminale*, Pasazer.com, 14.04.2020, <https://www.pasazer.com/news/43763/heathrow,zamyka,dwa,terminale> [dostęp: 3.03.2021].
- World Health Organization, WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard, <https://covid19.who.int/table> [dostęp: 3.03.2021].
- Wytyczne nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. Urzędu Lotnictwa Cywilnego z 2015, poz. 64).
- Wywiół P., *Terroryzm* [hasło], [w:] *Vademecum bezpieczeństwa*, red. O. Wasiuta, R. Klepka, R. Kopeć, Wydawnictwo Libron, Kraków 2018.

COVID-19 jako nowa determinanta bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej

Streszczenie

Artykuł poświęcony jest wpływowi pandemii koronawirusa na pojmowanie bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej. Dokonuje przeglądu skutków nowej sytuacji zdrowotnej na świecie z perspektywy lotnictwa cywilnego. Prezentuje różne formy aktywności omawianych instytucji o charakterze globalnym, regionalnym oraz lokalnym ukierunkowane na zarządzanie niespotykaną dotąd sytuacją kryzową w lotnictwie. W szczególności porusza kwestię nowego spojrzenia na ryzyka w sferze operacyjnej. Wskazuje ponadto na specyficzne czynności o charakterze prewencyjnym oraz kontrolnym, podejmowane przez porty lotnicze oraz linie lotnicze, mające na celu stworzenie skutecznej bariery dla rozprzestrzeniania się wirusa oraz przekonanie podróżnych o możliwości bezpiecznego korzystania z usług lotniczych.

Słowa kluczowe: pandemia, COVID-19, komunikacja lotnicza, bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, kontrola bezpieczeństwa

COVID-19 as a New Security Determinant in Air Transport Abstract

The article examines impact of the coronavirus pandemic on understanding of safety in air transportation. It reviews effects of the new global health situation from the perspective of civil aviation. It presents various forms of institutions' activity of global, regional and local focus, aimed at managing an unprecedented crisis situation in aviation. In particular, it addresses the issue of a new approach to risk in the operational sphere. It also points to specific, unprecedented preventive and control measures taken by airports and airlines to create an effective barrier against the spread of the virus and to convince travellers that they are securely able to make use of air services.

Key words: pandemic, COVID-19, air transportation, air traffic safety, security control

COVID-19 als eine neue Determinante der Sicherheit im Luftverkehr

Zusammenfassung

Dieser Artikel ist dem Einfluss der Coronavirus-Pandemie auf Verstehen des Sicherheitsproblems im Luftverkehr gewidmet. Es werden die Folgen der neuen Situation in der Gesundheit in der Welt aus der Perspektive der Zivilluftfahrt überprüft und verschiedene Tätigkeitsformen der besprochenen Institutionen von globaler, regionaler und lokaler Natur dargestellt. Diese Tätigkeitsformen sind auf Management von bisher unbekannter Krisensituation im Flugverkehr eingesetzt. Vor allem wird ein neuer Blick auf Risikofaktoren im Einsatzbereich berührt. Es wird außerdem auf spezifische Maßnahmen von vorbeugender und kontrollierender Natur hingedeutet, die von Flughäfen und Fluglinien ergriffen werden, um eine wirksame Barriere gegen Verbreitung des Coronavirus zu schaffen und Reisende über Möglichkeit der sicheren Nutzung von Flugdienstleistungen zu überzeugen.

Schlüsselwörter: Pandemie, COVID-19, Luftverkehr, Sicherheit im Luftverkehr, Sicherheitskontrolle

COVID-19 как детерминанта безопасности на воздушном транспорте

Резюме

Статья посвящена влиянию пандемии коронавируса на понимание безопасности авиаперелетов. В ней представлены последствия новой глобальной ситуации в области здравоохранения с перспективы гражданской авиации. В ней анализируются различные формы действий, предпринимаемых глобальными, региональными и местными учреждениями для управления беспрецедентным авиационным кризисом. В частности, рассматривается вопрос о новом подходе к рискам в операционной сфере. Кроме того, в нем изложены конкретные превентивные и контрольные меры, которые предпринимают аэропорты и авиакомпании, чтобы создать эффективный барьер для распространения вируса и убедить путешественников в том, что путешествовать самолетом безопасно.

Ключевые слова: пандемия, COVID-19, воздушный транспорт, безопасность авиаполётов, контроль безопасности