

Bezpieczeństwo pracowników obsługi naziemnej

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Prawne podstawy bezpieczeństwa (*safety*) w obsłudze naziemnej
- III. Wybrane zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników obsługi naziemnej
 1. Odzież ochronna w wykonywaniu czynności obsługi naziemnej
 2. Czynniki niebezpieczne i szkodliwe
 3. Czynności kontrolne w zakresie BHP i bezpieczeństwa w lotnictwie
 4. Bezpieczeństwo w ruchu pojazdów poruszających się na płycie
 5. Choroby zawodowe pracowników obsługi naziemnej
- IV. Podsumowanie

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie zagadnienia bezpieczeństwa pracowników obsługi naziemnej. Uwaga skoncentrowano na regulacjach prawnych z zakresu tego obszaru odnoszących się do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz do bezpieczeństwa i higieny pracy. Przedstawione zostaną obszary, w których pracownicy personelu handlingowego szczególnie narażeni są na zagrożenia podczas świadczonych przez nich usług.

Słowa kluczowe: obsługa naziemna; bezpieczeństwo; bezpieczeństwo i higiena pracy; pracownik; system zarządzania bezpieczeństwem.

JEL: K31, K39

I. Wprowadzenie

Bezpieczeństwo to niewątpliwie priorytet w lotnictwie cywilnym. Zgodnie z Podręcznikiem Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management Manual, SMM*)¹, wydanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organization, ICAO*)² w odniesieniu do lotnictwa bezpieczeństwo oznacza stan, w którym możliwość uszkodzenia ciała lub

* Katarzyna Łuczak – doktorantka w Katedrze Publicznego Prawa Gospodarczego WPIA Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Ukończyła moduł prawa lotniczego oraz studia podyplomowe prawo lotnicze na Uczelni Łazarskiego w Warszawie. Ukończyła aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Katowicach; e-mail: kasia.jaworek@op.pl.

** Piotr Łuczak – doktorant w Katedrze Teologii Moralnej i Katolickiej Nauki Społecznej Wydziału Teologicznego Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach; e-mail: ??????

¹ Pkt 2.1.1. ICAO, *Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem (SMM). Wydanie trzecie – 2013*, tekst opublikowany jako Załącznik do Wytocznych Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859, (Dz. Urz. ULc poz. 66); dalej: SMM.

² ICAO została utworzona na mocy Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. 1959 Nr 35, poz. 212 z późn. zm.); dalej: konwencja chicagowska.

mienia jest zredukowana i utrzymywana na akceptowalnym poziomie lub poniżej tego poziomu poprzez ciągły proces identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa. Podkreślenia wymaga uznanie faktu, że lotnictwo nie może być całkowicie wolne od zagrożeń i związanego z nimi ryzyka³. Niemniej podejmowanych jest szereg działań, w tym przede wszystkim w ramach wdrażanego w organizacjach systemu zarządzania bezpieczeństwem (*safety management system*, SMS)⁴, które mają na celu możliwe minimalizowanie zagrożenia do poziomu ocenianego jako akceptowalny lub poniżej niego. Mówiąc o bezpieczeństwie w lotnictwie, należy mieć na uwadze tak bezpieczeństwo lotów, jak i bezpieczeństwo na ziemi, tj. na terenie lotniska czy ściślej na terenie portu lotniczego⁵. Można bowiem powiedzieć, że bezpieczeństwo w powietrzu zaczyna się na ziemi. Dlatego też tak istotnym jest, by działalność lotnicza, która wykonuje służebne usługi na stosunku do przewozów lotniczych, a mianowicie obsługa naziemna (*ground handling*), w odpowiedni sposób gwarantowała bezpieczeństwo. W ramach tej działalności uwagę w szczególności przywiązuje się do usług wykonywanych na terenie strefy operacyjnej lotniska („lotniczej części lotniska”), tzw. *airside* (Ek i Akselsson, 2007, s. 59–75; AHM 2015). Problematyką bezpieczeństwa obejmuje się zwłaszcza dwa obszary wykonywanej tam działalności handlingowej, tj. bezpieczeństwo statków powietrznych narażonych na uszkodzenia przez różnego rodzaju pojazdy i urządzenia wykorzystywane do obsługi naziemnej⁶, a także bezpieczeństwo pracowników obsługi naziemnej (Ek i Akselsson, 2007 s. 59). Właśnie temu drugiemu obszarowi poświęcony jest ten artykuł. Jego celem jest przedstawienie tego zagadnienia i ustalenie czy istnieją szczególne regulacje prawne jemu poświęcone. Jest to bowiem obszar styku bezpieczeństwa w rozumieniu lotnictwa cywilnego, czyli *safety*, oraz bezpieczeństwa w rozumieniu prawa pracy, czyli bezpieczeństwa i higieny pracy.

II. Prawne podstawy bezpieczeństwa (*safety*) w obsłudze naziemnej

Podstawą europejskich regulacji prawnych w zakresie obsługi naziemnej jest dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty⁷. Państwa członkowskie implementowały wskazany tu akt prawny harmonizujący europejskie rynki obsługi naziemnej do swoich porządków prawnych. W Polsce wdrożenie dyrektywy 96/67/WE nastąpiło w drodze ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze⁸, a także

³ Pkt 2.1.2. SMM.

⁴ Na temat pojęcia SMS zob. Galej, 2016, s. 31–110.

⁵ Nie każde bowiem lotnisko jest portem lotniczym. W myśl art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz.U. 2016, poz. 605 z późn. zm.) portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych.

⁶ Zagadnienie to jest istotne z uwagi na konsekwencje takich uszkodzeń. Uszkodzony statek powietrzny poddany musi być bowiem obsłudze technicznej, co wpływa na zakłócenia planowanych dla danego statku powietrznego połączeń. Rodzi to dla przewoźników określone skutki finansowe związane z kosztem naprawy uszkodzonego statku powietrznego, ale i roszczeniami pasażerów, jakie dochodzić mogą z tytułu opóźnienia lub odwołania lotu na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 46 z 17.2.2004, s. 1). Na ten temat zob. Pierobon, 2015, s. 17–19; Pierobon, 2016b, s. 15–19.

⁷ Dz. Urz. UE L 272 z 25.10.1996, s. 36, z późn. zm. (dalej: dyrektywa 96/67/WE). W 2011 r. rozpoczęto prace nad unijnym rozporządzeniem w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii (zob. wniosek Komisji Europejskiej w sprawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii i uchylające dyrektywę Rady 96/67/WE, 2011/0397(COD), 1.12.2011, COM(2011) 824 wersja ostateczna). Jednakże w marcu 2015 r. Komisja Europejska podjęła decyzję o wycofaniu wniesionego przez nią wniosku ustawodawczego dotyczącego wskazanego tu rozporządzenia. Uzasadnieniem tego był brak perspektyw na osiągnięcie porozumienia co do ostatecznego kształtu rozporządzenia przez państwa członkowie Unii Europejskiej. Na temat projektu rozporządzenia zob. w: Jaworek (Łuczak), 2014, s. 135–147; Bournonville, 2013, s. 17–23; Walulik, 2016.

⁸ T.j. Dz.U. 2016, poz. 605, z późn. zm.; dalej: prawo lotnicze.

w drodze rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 listopada 2013 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych⁹.

Dyrektywa 96/67/WE kwestie bezpieczeństwa pozostawia poza jej zakresem¹⁰. Próżno ich szukać także w innych europejskich aktach prawnych. Również w polskich regulacjach trudno znaleźć regulacje odnoszące się wprost do ustanowionych w stosunku do wykonawców usług handlingowych wymogów bezpiecznego wykonywania działalności handlingowej, mimo że bezpieczeństwo urządzeń i osób jest jedną z przesłanek uzyskania zezwolenia na wykonywanie obsługi naziemnej¹¹. Jakkolwiek ustanowiono obowiązek uzyskania certyfikatu¹² dla podjęcia i wykonywania obsługi naziemnej wykonywanej na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie obsługi materiałów niebezpiecznych w rozumieniu konwencji chicagowskiej oraz zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe, to w zasadzie brakuje¹³ przepisów ustanawiających odpowiednie wzorce dla oceny podmiotu w toku procesu certyfikacji. Agenci obsługi naziemnej nie zostali także objęci obowiązkiem wdrożenia w ich organizacjach systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Jednakże nie oznacza to, że nie wdrażają oni u siebie działań mających na celu bezpieczne wykonywanie działalności. Wydaje się, że wskazać można trzy sposoby takich wdrożeń: objęcie wykonawcy usług obsługi naziemnej zarządzaniem bezpieczeństwem zarządzającego portu lotniczego, na którego terenie wykonuje działalność, objęcie agenta zarządzaniem bezpieczeństwem przez przewoźnika lotniczego, na którego rzecz świadczy usługi oraz wdrażanie przez niego odpowiednich standardów i procedur bezpieczeństwa stworzonych przez IATA, czyli Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (*International Air Transport Association*)¹⁴.

Uzasadnieniem objęcia agenta obsługi naziemnej regulacjami bezpieczeństwa funkcjonującymi na terenie portu lotniczego wydaje się być art. 80 prawa lotniczego, stanowiący o odpowiedzialności zarządzającego portem lotniczym za bezpieczną eksploatację portu lotniczego¹⁵. Argumentami przemawiającymi za pewnego rodzaju koordynacją zarządzającego portu lotniczego działań związanych z bezpiecznym wykonywaniem działalności na terenie portu lotniczego, w tym tej handlingowej, są, oprócz ustawy – Prawo lotnicze, przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów

⁹ Dz.U. poz. 1378. Podkreślenia wymaga, że jest to już czwarte rozporządzenie regulujące obsługę naziemną w Polsce. Poprzednimi były: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 kwietnia 2003 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych (Dz.U. Nr 90, poz. 849); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych (Dz.U. Nr 128, poz. 1071); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2009 r. w sprawie obsługi naziemnej w portach lotniczych (Dz.U. Nr 83, poz. 695).

¹⁰ Zob. art. 17 dyrektywy 96/67/WE.

¹¹ Zgodnie z art. 177 ust. 3 prawa lotniczego zezwolenia udziela się przedsiębiorcy wskazanemu w art. 177 ust. 2. prawa lotniczego, jeżeli spełnia wymagania dotyczące zdolności finansowej przedsiębiorstwa, bezpieczeństwa urządzeń i osób, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

¹² Mowa tu o certyfikacie agenta obsługi naziemnej (AHAC – Airport Handling Agent Certificate).

¹³ Celowo użyto tu sformułowania o tym, że w zasadzie brakuje przepisów z tego zakresu. Brak jest bowiem przepisów, które ustanawiałyby wymogi, o których mowa w art. 160 ust. 4 prawa lotniczego (są to organizacja wykonywania określonej działalności, z uwzględnieniem bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, zawodowe przygotowanie personelu kierowniczego, nadzorującego i wykonawczego, metody wykonywania działalności, programy szkolenia personelu, instrukcje wykonawcze, środki techniczne oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej). Są to wymogi, których spełnienie przez podmiot ubiegający się o uzyskanie certyfikatu agenta obsługi naziemnej podlega ocenie w każdym przypadku. Oprócz ich spełnienia, gdy podmiot ubiega się o uzyskanie certyfikatu w zakresie obsługi materiałów niebezpiecznych ocenie podlega spełnienie dalszych wymogów. Te są jednak określone. Wskazać należy tu np. Instrukcje Techniczne, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz.U. poz. 898), a także Załącznik nr 18 „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” do konwencji chicagowskiej (Obwieszczenie nr 11 Prezesa ULC z dnia 10 czerwca 2014 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., (Dz. Urz. ULC poz. 46)).

¹⁴ IATA jest to światowa organizacja handlowa, zrzeszająca ok. 83% światowego ruchu lotniczego. Szerzej na temat IATA w: Brindley, 1995.

¹⁵ Na temat odpowiedzialności zarządzającego portem lotniczym w zakresie bezpiecznej eksploatacji portu lotniczego w: Kaczyńska, 2016; Kaczyńska, 2015, s. 187–214.

porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotniskach¹⁶, rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk¹⁷, a także tzw. rozporządzenia bazowego, czyli rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, uchylające dyrektywę 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE¹⁸ oraz rozporządzenia wykonawczego do niego, tj. rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (szerzej: Łuczak, 2016, s. 202–204).

Drugim sposobem objęcia podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej systemem zarządzania bezpieczeństwem jest objęcie go SMS'em przewoźnika lotniczego, którego obsługuje. Wynika to tak z przyczyn umotywowanych względami biznesowymi, jak i z przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008¹⁹. Uzasadnieniem tego jest fakt, że agent handlingowy wykonuje usługi służebne na rzecz przewoźnika lotniczego i z tego względu objęty jest jego SMS, co formalnie odbywa się na etapie zawierania umowy o współpracę agenta z danym przewoźnikiem²⁰. Na przewoźniku ciąży wskazany w ww. rozporządzeniu wykonawczym obowiązek nadzorowania tak jakości, jak i poziomu bezpieczeństwa wykonywanych przez dostawcę usług.

Ostatnim ze wskazanych sposobów wdrażania odpowiednich działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa, w tym także bezpieczeństwa pracowników, które jest centrum zainteresowania tego artykułu, jest droga samoregulacji w ramach IATA. IATA stworzyła i nadal tworzy szereg standardów i procedur, które stały się tzw. dobrymi praktykami świadczenia usług handlingowych. Odnośnie do bezpieczeństwa, oprócz poświęcenia mu odpowiedniego miejsca w podstawowym podręczniku IATA w zakresie obsługi naziemnej, tj. Airport Handling Manual, oraz uzupełniających go operacyjnych przepisów zawartych w IATA Ground Operations Manual (IGOM), organizacja ta stworzyła program audytów, który jest szeroko uznawany na całym świecie. Mowa tu o IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO). Program ISAGO cechuje uniwersalność, dlatego może być stosowany tak u międzynarodowych dostawców usług, jak i u dostawców świadczących usługi jedynie na terenie jednego portu lotniczego²¹. Regulacje będące podstawą oceny podmiotów świadczących usługi handlingowe, biorących udział w programie ISAGO, znajdują się w ISAGO Standard Manual (GOSM). Po pozytywnym przejściu audytu agent obsługi naziemnej otrzymuje certyfikat, który jest potwierdzeniem, że świadczy usługi na uznanym w świecie poziomie bezpieczeństwa. Jak twierdzi sama IATA, celem ISAGO jest m.in. poprawa bezpieczeństwa oraz redukcja wypadków i uszkodzeń, jakie mają miejsce podczas obsługi naziemnej (Pierobon, 2015a, s. 15).

¹⁶ Dz.U. poz. 1023; dalej: rozporządzenie porządkowe.

¹⁷ Dz.U. poz. 1420 z późn. zm.; dalej: rozporządzenie eksploatacyjne.

¹⁸ Dz. Urz. UE L 79 z 19.3.2008, s. 1.

¹⁹ Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, s. 1 z późn. zm.

²⁰ Najbardziej powszechną umową będącą podstawą świadczenia usług obsługi naziemnej jest standardowa umowa handlingowa autorstwa IATA – Standard Ground Handling Agreement, SGHA. Jej wzór znajduje się w AHM. Nowelizowany jest co 3 lata. Oprócz umowy podstawowej, agent i przewoźnik zawierają umowę dotyczącą standardów jakości, jakich przestrzegać ma świadczący obsługę naziemną, tj. *Services Level Agreement*, SLA.

²¹ Pozyskano z: <http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/isago/Pages/index.aspx> (15.11.2016).

W dniu 7 grudnia 2015 r. Komisja Europejska ogłosiła komunikat pt. *Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa*²². Przyznano w niej, że „obsługa naziemna w portach lotniczych obejmuje usługi, które mają zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego i efektywnie wykorzystanego postoju statków powietrznych (...)”. Jednocześnie nie zadeklarowano w niej działań zmierzających do stworzenia odpowiednich regulacji prawnych odnoszących się do bezpieczeństwa w obsłudze naziemnej, na wzór tych, jakie istnieją w stosunku do operatorów lotniczych i portów lotniczych. Nacisk położono w niej na dalsze rozszerzanie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii Europejskiej i zapewnienie równych warunków dla oferujących je podmiotów. Jednakże we wniosku ustawodawczym mającym na celu uchylene rozporządzenia bazowego 216/2008²³ i zastąpienie go nowym rozporządzeniem, objęto nim także obsługę naziemną. Uzasadnieniem tego faktu była z jednej strony wysoka liczba wypadków z nią związanych²⁴, a także niesatysfakcjonujące wyniki dobrowolnych inicjatyw na szczelbu państw członkowskich, jakie miały za zadanie przeciwdziałanie temu ryzyku. Istotnym jest to, że zgodnie z projektem nowego rozporządzenia bazowego certyfikacja instytucji zapewniających obsługę handlingową nie byłaby niezbędna do rozpoczęcia przez podmiot operacji obsługowych. Podkreślenia wymaga także fakt, że Komisja niejako doceniła uznane w branży standardy i dobre praktyki, jak się wydaje zwłaszcza stworzone w ramach IATA, ponieważ jest zdania, że „ujednolicone wymogi dotyczące obsługi naziemnej powinny być oparte na uznanych normach i najlepszych praktykach w sektorze”. Jednocześnie zadeklarowano, że „państwa członkowskie powinny dysponować niezbędnymi instrumentami regulacyjnymi umożliwiającymi im zapewnienie skutecznego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi taką obsługę.”²⁵. Zaproponowaną zamianę prawodawczą należy ocenić pozytywnie. Istniejący brak przepisów w zakresie bezpieczeństwa jest bowiem zauważalną luką prawną w europejskim systemie bezpieczeństwa określanym jako tzw. system EASA²⁶. Stanowisko Komisji uznać należy za docenienie roli IATA w kształtowaniu standardów w tym zakresie. Mimo że organizacja ta nie została wskazana bezpośrednio we wniosku ustawodawczym, to właśnie tworzone przez nią regulacje uznać należy za wspomniane „uznane normy i najlepsze praktyki w sektorze”.

III. Wybrane zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników obsługi naziemnej

Co prawda, wykonawcy obsługi naziemnej, jak dotąd, nie zostali objęci obowiązkiem wdrożenia w swoich organizacjach systemu zarządzania bezpieczeństwem²⁷, niemniej regulację wskazaną w pkt 2.13.12 SMM uznać można niejako za wskazówkę interpretacyjną także i w przypadku tej działalności. Wskazówka ta dotyczy rozróżniania zagrożeń dla lotnictwa od zagrożeń dla

²² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa*, Bruksela, 7.12.2015 r., COM(2015) 598 final. Pozyskano z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/PL/1-2015-598-PL-F1-1.PDF> (13.11.2016).

²³ Wniosek – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Tekst mający znaczenie dla EOG), 2015/0277(COD), Bruksela, 7.12.2015, COM(2015) 613 final; dalej: projekt nowego rozporządzenia bazowego. Zob. w szczególności art. 29 oraz pkt 4 Załącznika VII do wskazanego tu wniosku.

²⁴ Pod względem liczebności ta kategoria wypadków zajmuje 4 miejsce pod względem wypadków w ciągu ostatnich 10 lat.

²⁵ Na temat omawianych zmian zob. także: Schmitz, 2016, s. 9.

²⁶ System EASA to system przepisów o typowo regulacyjnym i organizacyjnym charakterze, właściwym prawu lotniczemu, które mają na celu określenie zasad bezpieczeństwa lotniczego; zob. Kasprzyk i Fastnacht-Stupnicki, 2015, s. 62.

²⁷ Zmianę w tym zakresie wydaje się przewidywać projekt nowego rozporządzenia bazowego (zob. pkt 2.2.1 Załącznika VII do projektu nowego rozporządzenia bazowego).

pracowników, zdrowia i środowiska, co określone zostało mianem polskiego BHP. Rozróżnienie to ma także przełożenie na reżim prawny mający zastosowanie do tych zagrożeń, w tym do ich zapobiegania. Zgodnie z pkt 2.12.12 SMM „Ustalenie tego czy zagrożenie odnosi się do lotnictwa, czy BHP będzie zależało od jego potencjalnych lub przewidywalnych konsekwencji lub ryzyka. Każde zagrożenie, które może mieć wpływ (bezpośredni czy pośredni) na bezpieczeństwo operacyjne statku powietrznego lub bezpieczeństwo lotniczego sprzętu, produktu lub usługi związanej z bezpieczeństwem lotniczym powinno być uznane za mające związek z lotniczym SMS. Zagrożeniem skutkującym wyłącznie konsekwencjami dla BHP (tj. bez jakiegokolwiek wpływu na bezpieczeństwo lotnicze) należy się zająć oddzielnie w ramach systemu/procedury BHP, zgodnie z odnośnymi wymaganiami własnymi organizacji lub krajowymi. Zagrożenia dla BHP i ich konsekwencje, które nie mają wpływu na bezpieczeństwo lotnictwa nie są przedmiotem lotniczych SMS”. Jako że wykonywane przez personel handlingowy usługi zawsze mają pewien związek z obsługą skończonej lub mającej się odbyć operacji lotniczej trudno uznać, że zagrożenie w stosunku do należącego do niego pracownika skutkować będzie konsekwencjami jedynie dla BHP, bez jakiegokolwiek wpływu na bezpieczeństwo lotnicze. Stąd słusznym wydaje się uznanie, że wówczas obok przepisów właściwych zarządzaniu bezpieczeństwem, wdrażanych obecnie w sposób pośredni do organizacji handlingowych, zastosowanie znajdą także przepisy właściwe bezpieczeństwu i higienie pracy.

Agent handlingowy, podobnie jak każdy inny pracodawca, musi wypełniać nałożone na niego obowiązki w zakresie BHP. Obowiązki te wynikają przede wszystkim z przepisów kodeksu pracy²⁸. Artykuł 207 § 2 k.p. stanowi, że pracodawca jest obowiązany chronić zdrowie i życie pracowników przez zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy przy odpowiednim wykorzystaniu osiągnięć nauki i techniki oraz ponosi pełną odpowiedzialność za stan bezpieczeństwa w zakładzie pracy. Podstawowy zakres obowiązków pracodawcy został zawarty w Dziale X kodeksu pracy. Obowiązki te realizowane są przede wszystkim poprzez zapewnienie odpowiednich warunków pracy, przestrzegania przepisów oraz współpracy ze stroną społeczną (społecznym inspektorem pracy). Jednym z najważniejszych działań wydaje się szkolenie pracowników i przekazywanie im niezbędnych informacji związanych z zagrożeniami dla zdrowia i życia mogącymi wystąpić w czasie świadczenia pracy. Realizuje się to poprzez cykle szkoleń, które prowadzone są z uwzględnieniem specyfiki działalności naziemnej w porcie lotniczym. Szkoleniom poddawani są pracownicy rozpoczynający pracę – szkolenia wstępne oraz pracownicy będący już zatrudnieni – szkolenia okresowe²⁹.

Istotnym jest, aby służby BHP, do których powołania zobowiązany jest pracodawca zatrudniający ponad 100 pracowników³⁰, współpracowały z komórkami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo w rozumieniu *safety*. Ma to szczególne znaczenie, ponieważ prawie wszystkie z obszarów związanych z bezpieczeństwem operacji naziemnych regulowane są jedynie w ww. dokumentach operacyjnych wydawanych przez IATA. Powoduje to, że służby BHP, spełniając swoje zadania, muszą sięgać po dokumenty niezwiązane bezpośrednio z prawem pracy, lecz służące poprawie stanu bezpieczeństwa.

²⁸ Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (t. j. Dz.U. 2016, poz. 1666); dalej: k.p.

²⁹ Art. 237³ § 2 k.p.

³⁰ Art. 237¹¹ k.p.

1. Odzież ochronna w wykonywaniu czynności obsługi naziemnej

Wśród podstawowych obowiązków pracodawcy w zakresie BHP wymienić należy przede wszystkim dostarczanie pracownikom środków ochrony indywidualnej i zbiorowej³¹. Niewypełnienie tego obowiązku świadczy o przyczynieniu się pracodawcy do zaistnienia wypadku przy pracy³². Wśród środków ochrony należy w szczególności wskazać odzież roboczą i ochroną oraz obuwie ochronne. Te środki mają najważniejsze znaczenie, ponieważ chronią pracowników przed warunkami atmosferycznymi i działaniem substancji niebezpiecznych, z którymi mogą mieć styczność podczas świadczenia usług handlingowych. Dotyczy to przede wszystkim pracowników rampy, płyty oraz obsługi frachtu, tj. cargo. Pracodawca zobowiązany jest wskazać grupy pracowników, którzy uprawnieni są do otrzymania stroju roboczego lub też ochronnego oraz określić na jaki okres jest on zdalny do użytku³³. W przypadku pracowników obsługi naziemnej nie wydaje się prawdopodobnym, aby można było dopuścić możliwość samodzielnego prania odzieży, która przewidziana jest w art. 237⁹ § 3 k.p. ze względu na ryzyko zabrudzenia odzieży substancjami niebezpiecznymi. W praktyce obowiązek ten realizowany jest przez zawarcie odpowiedniej umowy o współpracy w tym zakresie z pralnią chemiczną.

Strój pracownika obsługi naziemnej uzależniony jest od pory roku. Składa się zawsze ze spodni wykonanych z materiałów o zwiększonej odporności, koszulki oraz okrycia wierzchniego w postaci kurtki, która ochrania pracownika przed działaniem warunków pogodowych. W okresie zimowym strój spełniać musi odpowiednie normy i zapewniać komfort termiczny (Marszałek, Bartkowiak, 2013, s. 8). Ten ostatni jest wprost związany z bezpieczeństwem operacji, poprawiając jakość świadczonej pracy (Pierobon, 2016, s. 16–17). W skład wyposażenia pracownika wchodzi również obuwie robocze. Potwierdza to wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 22 maja 2015 roku, sygn. II OSK 2650/13, w którym sąd stanowi, że przepis art. 237⁷ § 1 k.p. „wprowadza bezwzględny zakaz dopuszczania pracownika bez obuwia roboczego, przewidzianego na danym stanowisku pracy ze względu na wymagania technologiczne, sanitarne lub bezpieczeństwo i higienę pracy”. Obuwie ochronne pracowników obsługi naziemnej musi posiadać odpowiednie wzmocnienia. Istotne jest, aby w przypadku tych stanowisk wzmocnienia wykonane były z materiałów, które nie są metalami. Uzasadnieniem tego jest częste poddawanie pracowników handlingowych badaniu w ramach kontroli bezpieczeństwa i związanej z tym koniecznością przechodzenia przez „bramki”, co wymusza każdorazowe zdejmowanie obuwia.

Wydaje się, że w przypadku pracowników wypełniających swoje obowiązki służbowe na płycie lotniska, nie jest dopuszczalne wypłacanie ekwiwalentu przewidzianego w art. 237⁷ § 4 k.p., tj. ekwiwalentu pieniężnego wypłacanego pracownikowi wykorzystującemu własną odzież i obuwie robocze w wysokości uwzględniającej ich aktualne ceny. Wynika to z konieczności spełniania przez odzież roboczą odpowiednich norm oraz wymogów jednolitego stroju dla wszystkich pracowników danego podmiotu. Pozwala to na ich łatwą identyfikację, co także wpływa na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Dodatkowo strój roboczy posiada odpowiednie oznakowanie odblaskowe poprawiające widoczność pracownika i zwiększające jego bezpieczeństwo podczas wykonywania czynności obsługowych na płycie.

³¹ Art. 237⁶ k.p. Więcej na temat środków ochrony indywidualnej w: Wandzich, Płaza i Borowiak, 2016, s. 173–175.

³² Zob. wyr. SA w Białymstoku z dnia 16 października 2013 roku, sygn. III APa 13/13, LEX nr 1381305.

³³ Art. 237⁸ § 1 k.p.

2. Czynniki niebezpieczne i szkodliwe

W obsłudze naziemnej pracownicy są również narażeni na czynniki związane z dużym hałasem. Dotyczy to wszystkich stanowisk, które związane są z procesem *turnaround*³⁴ dla czynności służbowych wykonywanych w bezpośrednim sąsiedztwie statku powietrznego. Hałas generowany jest zarówno przez silnik pomocniczy, wykorzystywany w czasie postoju do generowania zasilania potrzebnego np. do ogrzewania (*Auxiliary Power Unit, APU*), generator prądowłóczy (*Ground Power Unit, GPU*) oraz przez inne jednostki poruszające się po płycie oraz drogach kołowania, w tym zwłaszcza statki powietrzne. Aby zabezpieczyć pracownika przed negatywnym wpływem hałasu, stosuje się nauszники przeciwhałasowe.

Kolejnym istotnym czynnikiem niebezpiecznym dla personelu handlingowego jest promienie jonizujące pochodzące z urządzeń przeznaczonych do kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty przewożonych drogą lotniczą. Urządzenia te służą do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (*Explosive Trace Detection, ETD*) oraz narkotyków. Pracodawca na podstawie art. 223 k.p. oraz przepisów wykonawczych zobowiązany jest do ochrony pracowników przed promieniowaniem oraz badaniem jego ilości na stanowisku pracy. Pracownicy obsługujący te urządzenia lub znajdujący się w ich pobliżu winni być zaopatrzeni w odpowiednie urządzenia do detekcji dawki promieniowania (urządzenia dozymetryczne).

Kolejną kategorią czynników niebezpiecznych, na których działanie mogą być narażeni pracownicy handlingu to materiały niebezpieczne (*Dangerous Goods, DG*). Zgodnie z zawartą w rozdziale 1 „Określenia” Załącznika 18 do konwencji chicagowskiej „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”³⁵ definicją „towary niebezpieczne” to przedmioty i substancje, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska i które są zamieszczone na liście towarów niebezpiecznych zawartej w Instrukcjach Technicznych lub zostały sklasyfikowane zgodnie z tymi Instrukcjami. Listę klasyfikacyjną tych materiałów zawierają Techniczne Instrukcje bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną³⁶. Wyodrębniono 9 klas materiałów niebezpiecznych, wśród których znajdują się m.in. materiały wybuchowe, gazy, ciecze i materiały palne, substancje trujące, żrące oraz promieniotwórcze³⁷. W praktyce pracownicy mogą mieć styczność z substancjami niebezpiecznymi, które są przewożone w ładunkach cargo. Są to różnego rodzaju środki chemiczne, baterie i akumulatory, izotopy służące do celów medycznych etc. Nie można zapominać również o odpadach generowanych przez pasażerów samolotów, które choć nie stanowią materiałów niebezpiecznych w ww. rozumieniu, to mogą stanowić zagrożenie dla pracowników obsługi naziemnej. Wśród nich można znaleźć także odpady medyczne, mogące stanowić zagrożenie infekcyjne dla pracowników przygotowujących pokład podczas postoju samolotu.

³⁴ Poprzez wyrażenie *turnaround* należy rozumieć proces związany z usługami obsługi naziemnej odbywający się w czasie pomiędzy wylądowaniem samolotu i jego ponownym startem. Por. Kwasiborska, 2009, z.71, s. 103–105.

³⁵ Obwieszczenie nr 11 Prezesa ULC z dnia 10 czerwca 2014 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., (Dz. Urz. ULC poz. 46).

³⁶ ICAO Doc. 9284, Obwieszczenie Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 czerwca 2015 r. w sprawie Instrukcji Technicznych bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

³⁷ O charakterystyce towarów niebezpiecznych zob. szerzej w: Kwasiborska, 2011, s. 1491–1492.

3. Czynności kontrolne w zakresie BHP i bezpieczeństwa w lotnictwie

Na politykę związaną z bezpieczeństwem i higieną pracy składają się także działania o charakterze kontrolnym. Wśród nich istotną rolę odgrywają cykliczne audyty zarówno wewnętrzne – przeprowadzane przez pracowników danego agenta handlingowego, które mają wykazać w jakim stopniu wypełniane są obowiązki związane z BHP w miejscu pracy, jak i audyty przeprowadzone przez przewoźników lotniczych oraz zarządzającego portem lotniczym. Istotna jest w tym zakresie „wyrwykowa” kontrola trzeźwości pracowników. Problemy związane z nietrzeźwymi pracownikami handlingu mogą prowadzić do kolizji lub nawet wypadku w ruchu lotniczym, czego najlepszym przykładem jest wypadek, który miał miejsce na moskiewskim lotnisku Vnukowo w październiku 2014 roku. W wypadku tym śmierć poniósł między innymi prezes koncernu paliwowego Total (szerzej: Pierobon, 2016a, s. 16–17). Nietrzeźwy operator sprzętu handlingowego (*Ground Service Equipment*, GSE) oprócz możliwości spowodowania szkód w mieniu należącym do pracodawcy, przewoźnika lub zarządzającego portu, może również powodować bezpośrednie zagrożenie dla pasażerów³⁸. Pracodawca w tym zakresie posiada pewne uprawnienia, wynikające z ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi³⁹. Zgodnie z brzmieniem zawartego w niej art. 17 ust. 3 pracodawca ma prawo zlecić badanie trzeźwości pracownika odpowiedniemu organowi porządku publicznego⁴⁰. W przypadku portu lotniczego będzie to funkcjonariusz komisariatu policji znajdującego się na lotnisku lub funkcjonariusz Straży Granicznej⁴¹. Badanie trzeźwości może przeprowadzić również sam pracodawca (bądź umocowana przez niego osoba). Jednakże badanie to odbyć się może jedynie za zgodą pracownika. Stwierdzenie nietrzeźwości pracownika w miejscu pracy może odbywać się również na podstawie analizy jego zachowania i relacji świadków. Praktycznie sytuacje takie rozwiązywane są jeszcze przed dopuszczeniem pracownika na stanowisko pracy poprzez wezwanie odpowiednich służb. Najistotniejszym działaniem pracodawcy w tym zakresie jest w dalszym ciągu edukacja, realizowana poprzez cykliczne szkolenia. Szkolenia te powinny pokazywać za pomocą przykładów do jakich konsekwencji może dochodzić w przypadku nietrzeźwości przy wykonywaniu operacji naziemnych.

4. Bezpieczeństwo w ruchu pojazdów poruszających się na płycie

Unikanie wypadków transportowych na płycie lotniska jest jednym z głównych elementów działań służb BHP i *safety*. Przestrzeganie przepisów poruszania się po drogach technicznych i serwisowych oraz na płycie postojowej jest podstawą unikania kolizji oraz uszkodzeń statku powietrznego oraz sprzętu GSE. W porcie lotniczym obowiązują przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁴² oraz zasady określone przez zarządzającego portem lotniczym, m.in. na podstawie wskazanego w poprzednim rozdziale rozporządzenia porządkowego i eksploatacyjnego. Podstawą prewencji jest działalność szkoleniowa oraz budowanie świadomości pracowników w zakresie konsekwencji spowodowania chociażby najmniejszego uszkodzenia

³⁸ Można wyobrazić sobie konsekwencje działań nietrzeźwego kierowcy autobusu transportującego pasażerów na pokład samolotu. W przypadku uszkodzeń samolotu spowodowanych uderzeniem w niego pojazdu kierowanego przez nietrzeźwych pracowników obsługi naziemnej, straty związane z uziemieniem samolotu oraz jego naprawą są znaczące. Dodatkowo przewoźnik musi zabezpieczyć rejsy, które miały być realizowane za pomocą uziemionej jednostki.

³⁹ T.j. Dz.U. 2016, poz. 487 z późn. zm.

⁴⁰ Więcej na temat regulacji prawnych związanych z problemem spożycia alkoholu na terenie zakładu pracy w: Goszczyńska, 2013, s. 593–608.

⁴¹ Szerzej o kompetencjach Straży Granicznej w zakresie ochrony lotnictwa w: Żukowski, 2012, s. 87–91.

⁴² T.j. Dz.U. 2012, poz. 1137 z późn. zm.

samolotu. Jak bowiem wskazują badania zdarzenia, w wyniku których one powstają są w większości konsekwencją błędów ludzkich (szerzej: Vandel, 2004). Dlatego tak istotne jest wdrażanie przez agentów handlingowych zasad *no blame culture* czy też *just culture*⁴³, opartej na przekazywaniu informacji w drodze raportowania o danym zdarzeniu, mającym wpływ na bezpieczeństwo, bez obawy poniesienia z tego tytułu konsekwencji, np. utraty zatrudnienia⁴⁴. Nie można zapominać, że wypadki, do których dochodzi na płycie lotniska wiążą się również z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia, co wyłącza pracowników na dłuższy czas z możliwości świadczenia pracy.

5. Choroby zawodowe pracowników obsługi naziemnej

Praca na płycie i związane z nią czynniki szkodliwe mogą wiązać się z wystąpieniem w dłuższym czasie chorób zawodowych. Choroba zawodowa została zdefiniowana w art. 235¹ k.p. jako choroba wymieniona w wykazie chorób zawodowych, której wystąpienie można powiązać z warunkami pracy, spowodowana działaniem czynników szkodliwych dla zdrowia występujących w środowisku pracy albo związana ze sposobem wykonywania pracy. Choroba zawodowa musi być ujęta jako taka w wykazie, który obejmuje również okres, w którym wystąpienie udokumentowanych objawów chorobowych upoważnia do jej rozpoznania⁴⁵. W przypadku pracowników obsługi naziemnej można wskazać na choroby związane z narządem ruchu oraz choroby związane z trwałym ubytkiem słuchu. Zagrożeni tym pierwszym schorzeniem są przede wszystkim pracownicy, którzy zajmują się obsługą bagażu. Pracownicy ci stanowią niejako „łącznik” pomiędzy zautomatyzowanymi systemami do transportu bagażu. Często muszą pracować w pozycji pochylonej przy ładowaniu bagażu w luku bagażowym samolotu lub przekładając bagaże z wózków na taśmociągi. Nie można zapominać, że czynności te wykonywane są często w trudnych warunkach pogodowych (od silnie operującego słońca w lecie po mroźne wiatry w zimie). Należy zauważyć również, że bagaże dopuszczane do przewozu w tradycyjnych liniach lotniczych mogą mieć wagę do 32 kg, co przekracza dopuszczalną masę określoną w § 13 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych jako limit dla pracy stałej⁴⁶.

Zwiększona wypadkowość w zakładzie pracy wiąże się z obowiązkami po stronie pracodawcy, który musi przeprowadzić odpowiednie postępowanie począwszy od udzielenia pierwszej pomocy, aż do powołania odpowiedniego zespołu powypadkowego. Artykuł 234 k.p. zobowiązuje go również do zgłoszenia wypadku do właściwego okręgowego inspektora pracy. Nie można zapominać o obowiązkach zgłoszenia niektórych zdarzeń do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zgodnie z przepisami wynikającymi z art. 135 prawa lotniczego.

Pracownicy z tytułu wypadku przy pracy lub nabycia choroby zawodowej mają uprawnienia do świadczeń określonych w ustawie z dnia 30 października 2002 roku o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych⁴⁷. Wśród nich można wskazać między innymi zasiłek chorobowy, świadczenie rehabilitacyjne, zasiłek wyrównawczy czy jednorazowe

⁴³ Jest to główny element tzw. kultury bezpieczeństwa (*safety culture*).

⁴⁴ Oczywiście nie dotyczy to sytuacji, w których zdarzenie zostało spowodowane na skutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa. Zob. Łuczak, 2016, s. 200; Polkowska, 2013, s. 39.

⁴⁵ Wykaz stanowi załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2009 r. w sprawie chorób zawodowych; t.j. Dz.U. 2013, poz. 1367.

⁴⁶ Dz.U. 2000 Nr 26, poz. 313 z późn. zm.

⁴⁷ T.j. Dz.U. 2015, poz. 1242 z późn. zm.

odszkodowanie. Pracownik może również dochodzić od pracodawcy odszkodowania, jednakże dopiero po rozpatrzeniu jego roszczeń na gruncie wskazanej ustawy⁴⁸. Nie można jednak przyjąć, że agent handlingowy będzie mógł pokryć roszczenia pracowników z obowiązkowego ubezpieczenia OC, do którego posiadania zobowiązany jest na podstawie rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej⁴⁹. Ubezpieczenie to bowiem pokrywa jedynie roszczenia osób trzecich w zakresie szkód polegających na uszkodzeniu ciała lub zniszczeniu mienia związanym z działalnością agenta handlingowego.

IV. Podsumowanie

W artykule przedstawiono zagadnienia odnoszące się tak do bezpieczeństwa pracowników obsługi naziemnej w rozumieniu *safety*, jak i bezpieczeństwa i higieny pracy. Przywołano regulacje prawne odnoszące się zarówno do jednego, jak i do drugiego obszaru. Uznać należy, że odnośnie do bezpieczeństwa w obszarze obsługi naziemnej wiele kwestii wciąż pozostaje nieuregulowanych. Dlatego też branża opiera się na przepisach tworzonych przez pozarządową organizację handlową IATA. Być może sytuacja zmieni się w przypadku wejścia w życie nowego rozporządzenia bazowego tworzącego system EASA. Natomiast podstawą prawną dla BHP w działalności handlingowej są głównie przepisy kodeksu pracy i przepisów wykonawczych do niego. Pomimo istnienia dwóch reżimów prawnych – jednego odnoszącego się do bezpieczeństwa (*safety*), drugiego zaś – dotyczącego BHP – wydaje się, że wzajemnie się one przenikają. Nie można bowiem uznać, jak wynikałoby to z podręcznika zarządzania bezpieczeństwem ICAO, że możliwym jest w każdym przypadku wytyczenie linii demarkacyjnej pomiędzy bezpieczeństwem lotnictwa oraz bezpieczeństwem pracownika obsługi naziemnej. Poza tym, w regulacjach odnoszących się do bezpieczeństwa lotnictwa można odnaleźć wiele regulacji odnoszących się bezpośrednio do bezpieczeństwa pracowników, ponieważ to od nich także ono zależy.

Bibliografia

- AHM 600-699 *Airside Management and Safety*. (2015). W: IATA. *Airport Handling Manual, 35th Edition*.
Bournonville de, D. (2013). Groundhandling at European Airports. An update over the new rules proposed by the European Commission. *The Aviation & Space Journal*, April/June, Year XII N° 2.
Brindley, J.F. (1995). IATA, *Wings for the world*. Geneva.
Ek, A. i Akselsson, R. (2007). Aviation on the Ground: Safety Culture in a Ground Handling Company. *The International Journal of Aviation Psychology*, 17(1).
Galej, P. (2016). *Pojęcie zarządzania bezpieczeństwem*. W: K. Łuczak (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
Goszczyńska, E. (2013). Regulacje prawne dotyczące konsumpcji alkoholu i narkotyków w pracy. *Medycyna Pracy*, 64.
Jaworek, K. (Łuczak). (2014). Świadczenie usług obsługi naziemnej w świetle dyrektywy 96/67/WE oraz projektu rozporządzenia o świadczeniu usług naziemnych w portach Unii- analiza prawno-porównawcza.

⁴⁸ Por. wyr. SN z dnia 29 lipca 1998 roku, II UKN 155/98.

⁴⁹ Dz.U. 2013, poz. 67.

- W: K. Biskup, Z. Bukowski (red.), *Prawne, administracyjne i ekonomiczne uwarunkowania działalności lotniczej w Polsce*. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.
- Kaczyńska, S. (2016). *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego. Zagadnienia wybrane*. Warszawa: C.H. Beck.
- Kaczyńska, S. (2015). Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolonego. W: K. Łuczak (red.), *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Kasprzyk, P. i Fastnacht-Stupnicki, P. (2015). Od JAA do EASA – Ewolucja europejskiego systemu prawnego w zakresie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. W: A. Konert (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*. Warszawa: Uczelnia Łazarski.
- Kwasiborska, A. (2009). Badanie i modelowanie procesu obsługi naziemnej. *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport*, z. 71.
- Kwasiborska, A. (2011). Przewozy materiałów niebezpiecznych transportem lotniczym. *Logistyka*, 3.
- Łuczak, K. (2016). Zarządzanie bezpieczeństwem przez agenta obsługi naziemnej. W: K. Łuczak, *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Marszałek, A. i Bartkowiak, G. (2013). Odzież ochronna do pracy w zimnym środowisku – zasady projektowania i doboru. *Bezpieczeństwo Pracy*, 2.
- Pierobon, M. (2016). Four Tips for Keeping Your Cool on the Winter Ramp. *Ground Support Worldwide*, February.
- Pierobon, M. (2016a). Health and Safety is a Full Time Job. *Ground Support Worldwide*, April.
- Pierobon, M. (2016b). The Tag of War Between International Ground Service Liability Concerns. *Ground Handling Pierobon, Ground Support Worldwide*, September.
- Pierobon, M. (2015). The Impossible Balance of Managing Ground Handling Insurance Premiums and Claims. *Ground Support Worldwide*, September.
- Pierobon, M. (2015a). A Review Of ISAGO's First 10 Years. *Ground Support Worldwide*, March.
- Polkowska, M. (2013). Regulacje prawne zasady „kultury bezpieczeństwa” w systemie raportowania zdarzeń w lotnictwie cywilnym. *Palestra*, 1–2.
- Schmitz, B. (2016). More of the same?. *Ground Handling International*, February.
- Vandel, B. (2004). Equipment Damage and Human Injury on the Apron. ISASI. Pobrano z: http://asasi.org/papers/2004/Vandel_Ramp%20Damage_ISASI04.pdf (15.11.2016).
- Walulik, J. (2016). *Unijna reforma regulacji lotniskowych. Kontekst prawny*. Pobrano z: http://www.prtl.pl/porty_lotnicze_artykuly,8500,2 (15.11.2016).
- Wandzich, D., Płaza, G. i Borowiak, A. (2016). Karty identyfikacji środków ochrony osobistej jako narzędzie zarządzania bezpieczeństwem w inteligentnym przedsiębiorstwie. Systemy wspomaganie w inżynierii produkcji. *Metody i Narzędzia Inżynierii Produkcji dla Rozwoju Inteligentnych Specjalizacji*, 4(16).
- Żukowski, A. (2012). Rola Straży Granicznej w nowym systemie ochrony lotnictwa cywilnego w RP oraz rozwiązania w zakresie nadzoru i współpracy Straży Granicznej z zarządzającymi w świetle nowej ustawy Prawo lotnicze. W: A.K. Siadkowski (red.), *Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego*. Poznań: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa.