

Piotr UCHROŃSKI

## ZASADNOŚĆ WYPOSAŻENIA OPERATORÓW KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA NA LOTNISKU CYWILNYM W ŚRODKI PRZYMUSU BEZPOŚREDNIEGO

**Streszczenie.** Artykuł przedstawia zarys problematyki związanej z wpływem wyposażenia operatorów kontroli bezpieczeństwa na szeroko rozumianą ochronę lotnictwa cywilnego. W dobie zagrożenia terrorystycznego i ciągłego podnoszenia standardów bezpieczeństwa w zakresie realizowanej na lotnisku kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu, istotną kwestią jest temat związany z właściwym planowaniem wyposażenia pracowników ochrony, uwzględniającego potrzeby wynikające z zasad szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Artykuł ten ma w założeniu skłonić potencjalnych odbiorców – osoby zaangażowane w działalność lotniczą – do rozważań nad potrzebą przeanalizowania istniejących i ewentualnie wdrożenia nowych rozwiązań w przedmiotowym zakresie.

**Słowa kluczowe.** Lotnisko, kontrola bezpieczeństwa, lotnictwo, straż graniczna, prawo lotnicze.

## THE LEGITIMACY OF EQUIPMENT FOR CIVILIAN AIRPORT SECURITY SCREENERS COERCIVE MEASURES

**Summary.** The following article outlines the issues related to the influence of equipnet of airport security on the widely understood civil aviation security. In the era of terrorist threat and continued improvement of security standards implemented in the scope of people and baggage security checks, an important, though less frequently discussed issue is the subject connected with the proper planning of equipment of screenres which takes into account the needs of the principles in this way understood security. This article is intended to encourage potential customers - persons involved in aviation activities, for consideration of the need to examine existing and possibly implement new solutions in the field.

**Keywords.** Airport, security control, aviation, border guard, aviation law.

### 1. WPROWADZENIE

W ostatnim czasie na całym świecie podejmowanych jest wiele działań mających na celu walkę z terroryzmem, w tym terroryzmem lotniczym [4], [5]. Kontrola bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym na terenie lotniska oraz ochrona lotniska powinny być wykonywane z zachowaniem obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego [1-3], regulacji wewnętrznych zarządzającego, jak również na podstawie niepisanych zasad, wynikających z kultury osobistej, higieny i współżycia społecznego. Osoby wykonujące

zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego powinien cechować wysoki poziom kultury osobistej, a wykonawca powinien dokładać wszelkich starań (poprzez wdrażanie narzędzi motywacji kadry, szkolenia itp.), aby utrzymać ten wysoki poziom.

## **2. ZASADNOŚĆ WYPOSAŻENIA OPERATORÓW KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA W ŚRODKI PRZYMUSU BEZPOŚREDNIEGO**

Z chwilą wejścia w życie w dniu 18.09.2011 r. nowelizacji ustawy Prawo Lotnicze, zmianie uległa również koncepcja ochrony lotnictwa cywilnego m.in. w zakresie realizowanej na lotniskach kontroli bezpieczeństwa osób i ich bagażu.

Od 18.03.2012 r, kontrolę tę może sprawować służba ochrony lotniska, rozumiana m.in. jako specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna, działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. O ochronie osób i mienia.

Wobec powyższego zapisu zaistniała możliwość przeorganizowania struktur bezpieczeństwa lotniska w celu wypracowania w przedmiotowym zakresie rozwiązania optymalnego zarówno z ekonomicznego punktu widzenia, jak i biorąc pod uwagę kwestie bezpieczeństwa oraz doboru właściwego modelu zarządzania przedsiębiorstwem.

Podczas prac związanych z przekazywaniem podmiotom zewnętrznym czynności polegających na kontroli bezpieczeństwa osób ich bagażu podręcznego, która to kontrola może być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, pojawiła się dyskusja nad zasadnością posiadania przez certyfikowanych operatorów kontroli bezpieczeństwa broni lub innych środków przymusu bezpośredniego.

Problemu tego nie da się oczywiście rozwiązać bez dokładnej analizy obowiązujących przepisów prawnych oraz ich interpretacji w kontekście celowościowej wykładni zapisów prawnych.

Należy podkreślić, iż praca służb ochrony lotniska cechuje się całkowitą odmiennością w stosunku do ochrony pozostałych obiektów gospodarczych. Istnieje tutaj wiele krajowych i unijnych przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, które warunkują możliwość prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej.

Obowiązujące zapisy Ustawy o ochronie osób i mienia niestety nie oddają specyfiki tejże pracy.

Praca operatora kontroli bezpieczeństwa (OKB) polega (skrótowo rzecz ujmując) na weryfikacji osób i ich bagażu pod kątem zasadności i możliwości dopuszczenia do strefy zastrzeżonej lotniska osób nieposiadających przedmiotów zabronionych. Czynności te wykonywane są w miejscu publicznym, w budynku terminalu pasażerskiego, gdzie przebywa w tym samym czasie nawet kilka tysięcy pasażerów i osób im towarzyszących.

Samo posiadanie przez OKB opisywanego wyżej wyposażenia powoduje, niebezpieczny dla bezpieczeństwa pasażerów, podział uwagi osoby kontrolującej, której dodatkowym obowiązkiem jest zapewnienie należytego nadzoru nad ww. środkami, co z kolei – wobec konieczności realizacji głównego zadania, jakim jest kontrola bezpieczeństwa – negatywnie wpływa na poziom koncentracji OKB a tym samym na poziom dokonywanej kontroli bezpieczeństwa.

Operator kontroli bezpieczeństwa znajduje się tutaj w bezpośrednim kontakcie z osobą kontrolowaną (np. kontrola manualna), jego uwaga skupiona jest przede wszystkim na wykonywanych czynnościach. Nie bez znaczenia jest też fakt, iż na jednego OKB przypada tutaj co najmniej kilku kontrolowanych lub skontrolowanych pasażerów. Należy wziąć pod uwagę ryzyko związane z ewentualnymi próbami wykorzystania odebranej pracownikowi ochrony broni.

Rozpatrując problem posiadania przez operatorów kontroli bezpieczeństwa broni lub środków przymusu bezpośredniego należy przede wszystkim określić zagrożenia, z jakimi może spotkać się taki pracownik w trakcie wykonywania swoich obowiązków i które spowodują konieczność oraz możliwość wykorzystania tego wyposażenia.

Zagrożeniem determinującym konieczność użycia w punkcie kontroli bezpieczeństwa broni i środków przymusu bezpośredniego jest przede wszystkim akt terroryzmu, polegający głównie na bezpośrednim ataku na pasażerów lub pracowników ochrony.

Możliwość użycia przez operatora kontroli bezpieczeństwa broni palnej lub niektórych środków przymusu bezpośredniego, z uwagi na publiczny charakter lotniska, gdzie licznie przebywają pasażerowie i osoby im towarzyszące oraz personel lotniska, są znacznie ograniczone i praktycznie niemożliwe do wykorzystania.

Dodatkowo, z doświadczenia w pracy na lotnisku można powiedzieć, że OKB wyposażony np. w broń ma znacznie ograniczone możliwości ruchowe, co mając na uwadze zadania, jakie on wykonuje sprawia, że wyposażenie to negatywnie wpływa na jego zdolności percepcyjne i komfort pracy.

Analizując również dotychczasowe akty terrorystyczne, jakie miały miejsce na lotniskach europejskich (np. Domodedowo) należy stwierdzić, że większość tych aktów polegała na pozostawieniu w części ogólnodostępnej lotniska ładunku wybuchowego, którego detonacja, oprócz oczywistych konsekwencji, nie wymagała użycia żadnego ze środków przymusu bezpośredniego. Wnioskiem tej analizy jest konieczność zapewnienia stałej obecności uzbrojonych służb mundurowych (Policji i Służby Granicznej) permanentnie patrolujących ogólnie dostępne części terminali pasażerskich.

Do ww. argumentów należy dodać też element psychologiczny, związany z „uzbrojeniem” OKB, którego sam widok stawia pasażera w hierarchii podrzędności wobec operatora. Z uwagi na cywilny charakter lotniska bardzo ważnym elementem jest wizerunek lotniska, które powinno być przyjazne dla pasażera i zachęcać do korzystania z tego środka komunikacji.

### 3. PODSUMOWANIE

W ocenie autora środek przymusu bezpośredniego, jakim jest siła fizyczna (licencjonowany pracownik ochrony jest szkolony w zakresie technik samoobrony i obezwładniania przeciwnika) ewentualnie połączona z kajdankami, jest wystarczający dla zapewnienia OKB odpowiednich warunków pracy oraz zapewnienia porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa.

Niemniej jednak mając też świadomość możliwości wystąpienia różnego rodzaju aktów bezprawnej ingerencji, sytuacji zakłócających pracę lotniska, również w punktach kontroli bezpieczeństwa, widzimy potrzebę zabezpieczenia po stronie służb państwowych (Policja, SG), grup interwencyjnych, znajdujących się w bezpośredniej odległości od PKB. Grupy te, umundurowane, uzbrojone i posiadające ustawowe uprawnienia mogą natychmiast reagować na wszelkie zauważone i zgłoszone nieprawidłowości oraz incydenty.

Ważnym elementem jest ich stała obecność w rejonie PKB i zapewnienie im możliwości działania na terenie całego lotniska (również w strefie ogólnodostępnej).

Należy zaznaczyć, że model taki, przyjęty w wielu krajach europejskich, godzi kwestie bezpieczeństwa pasażerów z komfortem pracy OKB i wizerunkiem lotniska.

**Bibliografia**

1. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 października 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.
2. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.
3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.
4. Barcik J., Czech P.: Bezpieczeństwo transportu lotniczego w świetle międzynarodowych konwencji antyterrorystycznych. Przegląd Komunikacyjny, nr 12/2007, s. 13-16.
5. Barcik J., Czech P.: Czy można zestrzelić samolot cywilny? (kontrowersje na tle polskiego prawa lotniczego). Przegląd Komunikacyjny, nr 3/2008, s. 29-34.