

Piotr UCHROŃSKI

OCZEKIWANIA ZAMAWIAJĄCEGO W ZWIĄZKU Z REALIZACJĄ UMOWY NA KONTROLĘ BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

Streszczenie. Po 18 marca 2013 r. zarządzający lotniskami zobowiązani są do przejścia od Straży Granicznej zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa osób, bagażu, ładunków i przesyłek. Kontrola ta powinna być wykonywana z zachowaniem obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, regulacji wewnętrznych zarządzającego oraz 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, szkolenia itp.), aby ten poziom utrzymać na stałym, wysokim poziomie.

Słowa kluczowe. lotnisko, kontrola bezpieczeństwa, lotnictwo, straż graniczna, prawo lotnicze.

CONTRACTING EXPECTATIONS IN THE IMPLEMENTATION OF THE AGREEMENT TO SECURITY CONTROL OF CIVIL AVIATION

Summary. After 18.03.2013 airport operators are obliged to take over the tasks of the Border Guard to control security of persons, baggage, cargo and mail. This control should be performed in conformance with prevailing regulations in civil aviation security, internal regulations of Management and based on the unwritten principles of personal culture, hygiene and social life as well. Persons performing tasks related to the protection of civil aviation should be characterized by a high level of personal culture, and the Contractor shall make every effort (by implementing the tools of motivation, training, etc.) to keep this level to constant high level.

Keywords. airport, security control, aviation, border guard, aviation law.

1. WPROWADZENIE

Zarządzający lotniskiem musi w swoich działaniach kierować się wieloma aktami prawnymi – począwszy od Ustawy Prawo Lotnicze [1], poprzez międzynarodowe konwencje [2-4], a skończywszy na szczegółowych aktach wykonawczych [5-7].

Kontrola bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym na terenie lotniska oraz ochrona lotniska powinny być wykonywane z zachowaniem obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, regulacji wewnętrznych zarządzającego oraz na podstawie

niepisanych zasad wynikających z kultury osobistej, higieny i współzycia społecznego. Zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego powinny być wykonywane przez personel charakteryzujący się wysokim poziomem kultury osobistej. Równocześnie wykonawca powinien dołożyć wszelkich starań, aby ten poziom utrzymać na stałym, wysokim poziomie.

2. OCZEKIWANIA ZAMAWIAJĄCEGO

Współpraca pomiędzy podmiotami (stronami) powinna się kształtować w układzie partnerskim, przy założeniu, że to zarządzający jest podmiotem decydującym o wizerunku lotniska i ma możliwość oraz prawo do jego ukształtowania i egzekwowania również wobec pracujących na jego rzecz podmiotów.

wykonawca wraz z zarządzającym lotniskiem powinni również określić, w formie odrębnego, wiążącego obie strony dokumentu, zasady związane z postępowaniem kadrowym oraz udziału zarządzającego w procesie rekrutacji służb ochrony. Zarządzający (poprzez pion bezpieczeństwa) będzie miał istotny wpływ na możliwość wykonywania przez poszczególne osoby zadań w punkcie kontroli bezpieczeństwa. Ingerencja w ten aspekt współpracy następować będzie na podstawie oceny przedstawionego przez wykonawcę kandydata, pod kątem spełnienia przez niego ustawowych wymogów formalno-prawnych oraz zasad wynikających z niniejszego opracowania. Wykonawca wyraża pisemną zgodę na realizację przez zarządzającego lotniskiem kontroli stanu psychofizycznego pracownika oraz akceptuje decyzje zarządzającego, poparte argumentami służb ochrony i zarządzającego, dotyczące konieczności odsunięcia pracownika od wykonywania zadań na punkcie kontroli bezpieczeństwa.

Za uzasadnione przypadki odsunięcia pracownika od wykonywania czynności w punkcie kontroli bezpieczeństwa należy uznać m.in:

- stan wskazujący na spożycie alkoholu,
- niewłaściwa postawa wobec pasażera oraz przełożonego,
- notoryczne spóźniania w miejscu pracy,
- brak należytego wykonywania pracy,
- lekceważenie obowiązujących na lotnisku zarządzeń, instrukcji i decyzji,
- nieefektywne realizowanie przydzielonych zadań (wpływ na przepustowość w punkcie kontroli bezpieczeństwa),
- brak umiejętności pracy w grupie,
- zakłócanie porządku publicznego.
- brak spełnienia wymogów formalno-prawnych do wykonywania zadań będących przedmiotem umowy.

Ponadto, wykonawca ponosi odpowiedzialność prawną i finansową z tytułu zgłaszanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Straż Graniczną i zarządzającego nieprawidłowości z tytułu wykonywanego nadzoru.

Wykonawca deklaruje również możliwość delegowania osób do wykonywania innych czynności poza punktem kontroli bezpieczeństwa, wskazanych przez zarządzającego

Zadania te będą wyłącznie związane z ochroną portu lotniczego. Do typowych sytuacji kryzysowych, wymagających zaangażowania podmiotu, należeć będą m.in: pozostawiony bagaż bez opieki, tzw. akcja samolot, wystawienie tymczasowego posterunku w obrębie lotniska, działania zabezpieczające operacje związane z lotami wysokiego ryzyka. Zarządzający będzie mógł delegować pracowników wykonawcy, którzy będą w danym czasie realizowali czynności służbowe na lotnisku.

Dodatkowo w sytuacjach nadzwyczajnych zarządzający żądać może od wykonawcy zabezpieczenia w ciągu 1 godziny obsady dla dodatkowych dwóch punktów kontroli

bezpieczeństwa.

Wykonawca zobowiązany jest również do bieżącego dbania o wygląd i higienę pracowników ochrony oraz podejmowania działań w przypadku stwierdzonych odstępstw od ogólnie przyjętych na lotnisku standardów.

W punkcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów zarządzający nie widzi potrzeby wyposażenia pracowników ochrony w środki przymusu bezpośredniego oraz broń. Wykonawca zobowiązuje się również do zapewnienia pracownikom ochrony, wykonującym zadania na lotnisku, reprezentacyjnego umundurowania, uzgodnionego m.in. z zarządzającym (zamawiający przewiduje konieczność umieszczenia na umundurowaniu logo MPL Katowice w Pyrzowicach) – zarządzający wymagać będzie od wykonawcy posiadania białych (jedwabnych) rękawiczek przeznaczonych do wykonywania kontroli manualnej pasażera, w ilości umożliwiającej utrzymanie przez pracowników przez cały okres wykonywania służby w należytej czystości. Kontrola manualna realizowana przez wykonawcę musi odpowiadać swoim zakresem wymogom ustawowym. Dodatkowo zarządzający wymaga bieżącego informowania pasażera kontrolowanego manualnie o wykonywanych przez niego w danej chwili czynnościach.

Zarządzający, mimo uprawnienia ustawowego, nie preferuje realizacji kontroli manualnej przez osoby różnej płci. Ewentualne roszczenia wynikające z takiej kontroli wykonawca podejmuje wyłącznie na swoje ryzyko. Wykonawca odpowiada również za przekroczenie uprawnień ustawowych w zakresie wykonywanej kontroli manualnej.

Wykonawca zobowiązany jest również do bieżącego szkolenia pracowników ochrony oraz przedkładania zarządzającemu związanej z tym dokumentacji. Szkolenia muszą być wykonywane w zakresie i z częstotliwością określonymi w przepisach krajowych i unijnych, dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego. Wykonawca zapewnia w swoich strukturach odpowiednio wykwalifikowaną i uprawnioną kadrę do realizacji ww. zadań. Wykonawca organizuje również szkolenia w zakresie i tematyce związanych z prawidłową realizacją przedmiotu umowy, określonej przez zarządzającego.

Wykonawca zobowiązany jest także do opisanie i wdrożenia metodologii wewnętrznych kontroli jakości pracy realizowanych przez podległych pracowników ochrony.

Wykonawca zobowiązany jest również do zapewnienia odpowiedniej organizacji pracy w celu uzyskania optymalnej przepustowości w punkcie kontroli bezpieczeństwa. Średnią minimalną przepustowość w jednym punkcie kontroli bezpieczeństwa należy określić na poziomie 180 pas/h. Wykonawca, oprócz starannego planowania, m.in. z uwzględnieniem bieżącego rozkładu lotów, liczby pracowników niezbędnej do płynnej realizacji kontroli bezpieczeństwa, zobowiązany jest również do bezwzględnego zachowania ciągłości kontroli bezpieczeństwa. Zamawiający jednocześnie wprowadza kategoryczny zakaz równoległego zatrudniania w jakiegokolwiek formie przewidzianej przez Kodeks cywilny, pracowników WSO SOL jednocześnie zatrudnionych przez zamawiającego. Złamanie ww. warunku, bez jednoznacznej, pisemnej zgody zarządzającego będzie stanowić podstawę do rozwiązania zawartej umowy. Dodatkowo wykonawca jest zobowiązany między innymi do odpowiedniego, dokładnego „przygotowania” pasażera do kontroli bezpieczeństwa, w celu zapewnienia płynnej kontroli bezpieczeństwa, bez wykonywania zbędnych dodatkowych czynności weryfikujących status bezpieczeństwa pasażera. Wykonawca zobowiązuje się również do zapewnienia organizacji kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego w sposób wykluczający możliwość powstania opóźnień wynikłych z powodu realizowanej w tych miejscach kontroli.

Przez kontrolę bezpieczeństwa rozumie się określone w krajowych i unijnych regulacjach prawnych czynności wykonywanych wobec pasażera, jego bagażu, bagażu rejestrowanego oraz ładunków i przesyłek, w celu określenia prawnej możliwości ich dopuszczenia do przewozu.

Na potrzeby niniejszej umowy, za kontrolę bezpieczeństwa uważa się również weryfikację przed kontrolą bezpieczeństwa dokumentów pasażera, uprawniających go do przewozu, oraz przygotowanie pasażera do tej kontroli.

Wykonawca zobowiązany jest również do bieżącego dostosowania, we własnym zakresie i na własny koszt, do wymogów formalnych, wdrażania własnych procedur i modyfikacji struktur do zmieniających się w czasie trwania umowy krajowych oraz unijnych regulacji prawnych oraz do szkolenia personelu w przedmiotowym zakresie. Wykonawca zobowiązuje się również do respektowania i niezwłocznego wdrażania decyzji oraz zaleceń prezesa ULC oraz SG, dotyczących zadań związanych z ochroną lotnictwa cywilnego.

Wykonawca gwarantuje również, iż w momencie rozpoczęcia czynności związanych z kontrolą bezpieczeństwa 100% obsady pracowników wykonawcy będzie spełniać wszystkie wymogi formalno-prawne, uprawniające do realizacji takiej czynności (w tym 100% operatorów kontroli bezpieczeństwa). Wykonawca, przed przystąpieniem do realizacji umowy, zobowiązuje się również do wdrożenia w firmie obowiązujących na lotnisku procedur związanych m.in. z ochroną lotnictwa cywilnego, a zamawiający będzie żądać od pracowników realizujących kontrolę bezpieczeństwa i osób nadzorujących po stronie Wykonawcy te zadania ich znajomości.

Do najważniejszych, podstawowych zagadnień, które muszą znaleźć odzwierciedlenie w realizowanej przez wykonawcę usłudze należą:

- obowiązek spełnienia wymogów określonych w Ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, w szczególności w art. 22a i 22b Ustawy.
- obowiązek zapewnienia całodobowej obsady pracowników ochrony w liczbie zapewniającej płynność kontroli bezpieczeństwa,
- obowiązek zapewnienia (w chwili rozpoczęcia realizacji przedmiotu umowy) 100% wykwalifikowanej i uprawnionej kadry do realizowania kontroli bezpieczeństwa pasażerów,
- obowiązek posiadania przez pracowników ochrony uprawnień dostępu do informacji niejawniej, co najmniej o klauzuli ZASTRZEŻONE,
- obowiązek opracowania i przedstawienia do akceptacji zarządzającego szczegółowego systemu wewnętrznej kontroli jakości pracy na stanowiskach kontroli bezpieczeństwa,
- obowiązek realizowania i zapewnienia, w postaci przedstawionemu zarządzającemu harmonogramu, obowiązkowych szkoleń wynikających z regulacji prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- obowiązek realizowania wspólnie z zarządzającym (np. raz w miesiącu, kwartale) instruktarzy dla pracowników ochrony,
- obowiązek dostosowania firmy do zmian wynikających z przepisów prawa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, powstałych w trakcie trwania umowy,
- obowiązek realizacji poleceń uprawnionych podmiotów, w tym pracowników ULC, funkcjonariuszy SG i zarządzającego, wynikających z nadzoru,
- możliwość delegowania przez zarządzającego pracowników podmiotu, będących w pracy, do wykonywania innych czynności związanych z ochroną lotniska cywilnego we wskazanym na terenie lotniska miejscu,
- obowiązek poddawania się audytowi (KPKJ) realizowany przez zarządzającego, SG i ULC,
- obowiązek zapewnienia bieżącego (całodobowego) nadzoru nad pracownikami ochrony,
- obowiązek wyznaczenia osoby koordynującej, odpowiedzialnej za pracę pracowników ochrony,
- uprawnienie dla zarządzającego i SG odmowy dopuszczenia osób/osoby do pracy na

- stanowisku punktu kontroli bezpieczeństwa i na koszt podmiotu, w przypadku braku spełnienia wymogów formalnych do wynikających z przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- obowiązek pisemnego informowania zarządzającego o wszelkich zmianach w obsadzie kadrowej na lotnisku, przed dopuszczeniem osoby do pracy na stanowisku punktu kontroli bezpieczeństwa,
 - obowiązek podporządkowania się funkcjonującym na lotnisku procedurom, regulaminom i zarządzeniom,
 - obowiązek współpracy z zarządzającym lotniskiem, SG i ULC,
 - ponoszenie wobec zarządzającego i podmiotów trzecich odpowiedzialności materialnej i służbowej z tytułu niewłaściwej realizacji powierzonych zadań,
 - obowiązek zapewnienia na stanowisku w punkcie kontroli bezpieczeństwa minimum jednej kobiety,
 - obowiązek ubezpieczenia podmiotu z tytułu odpowiedzialności cywilnej w związku z realizacją zadań w MPL Katowice w Pyrzowicach, w wysokości zgodnej z obowiązującym Rozporządzeniem 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. Wykonawca zobowiązuje się na własny koszt do niezwłocznego dokonania zmian w wysokości obowiązkowego ubezpieczenia adekwatnie do powstałych w trakcie trwania umowy wymogów prawnych,
 - wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia we własnym zakresie i na własny koszt systemu łączności umożliwiającego komunikację ze służbami portowymi (radiotelefony),
 - wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia pracowników wykonujących kontrolę bezpieczeństwa w zakresie obsługi sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa, w tym dokonywania bieżących testów i oceny sprawności urządzeń, wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego przekazywania informacji o ewentualnych usterkach,
 - deklaracja maksymalnego wieku pracownika wykonującego zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa,
 - posiadanie przez wykonawcę własnej, zatwierdzonej przez Prezesa ULC bazy szkoleniowej oraz programu szkoleniowego operatorów kontroli bezpieczeństwa, wykonawca musi udokumentować ten fakt, załączając do oferty kopię pisma z ULC, zatwierdzającego program szkoleniowy (należy się zastanowić, czy zapis powinien być kryterium oceny przy wyborze wykonawców czy warunkiem koniecznym),
 - wykonawca zobowiązany jest do posiadania minimum operatorów kontroli bezpieczeństwa w momencie przystąpienia do przetargu. Wykonawca zobowiązany jest do udokumentowania powyższego, załączając kopię certyfikatów operatorów kontroli bezpieczeństwa.

3. PODSUMOWANIE

Wykonawca każdorazowo ponosi odpowiedzialność finansową wobec zarządzającego z tytułu stwierdzonych w drodze realizowanych przez zarządzającego, Straż Graniczną oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego naruszeń wymogów prawnych i formalnych, które po części wynikają bezpośrednio z istniejących aktów prawnych (np. Ustawa Prawo lotnicze), ale też mogą być w odpowiedni sposób określone przez zarządzającego – tabela 1.

Tabela 1

Naruszenia przepisów Rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r., ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych, podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
1.	Naruszenie obowiązku kontroli, o którym mowa w pkt 1.1.3.4 załącznika do Rozporządzenia	2 000
2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.2.2.4 załącznika do Rozporządzenia	500
3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.2.3.4 załącznika do Rozporządzenia	500
4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 1.3.1 załącznika do Rozporządzenia	10 000
5.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1.1 załącznika do Rozporządzenia	10 000
6.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1.2 załącznika do Rozporządzenia	10 000
7.	Dopuszczenie przewozu przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 6.0.2 oraz 6.0.3 załącznika do Rozporządzenia	10 000
8.	Dostarczenia do strefy zastrzeżonej portu zaopatrzenia wbrew pkt 9.1.1 załącznika do Rozporządzenia	10 000
Pozostałe naruszenia wynikające z KPOLC, KPS, KPKJ, stwierdzone podczas realizacji kontroli bezpieczeństwa/karyienne		
1.	Nieaktualne szkolenie ze świadomości ochrony lotnictwa	1 000/os.
2.	Nieaktualne szkolenia modułowe dla kat. 4 – moduły I, III, IV, V, VII	1 000/os.
3.	Nieaktualne szkolenie specjalistyczne, doskonalące	1 000/os.
4.	Prowadzenie kontroli bezpieczeństwa przez osoby nieposiadające certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa	10 000/os.
5.	Nieprzestrzeganie zapisów dotyczących liczby pracowników w punkcie kontroli bezpieczeństwa	5 000/os.
6.	Nieprzestrzeganie zapisów dotyczących czasu pracy przy urządzeniu rentgenowskim	2 000/os.
Inne stwierdzone naruszenia		
1.	Odszkodowania z tytułu uzasadnionych skarg pasażerów	w zależności od wysokości odszkodowania

2.	Opóźnienie operacji lotniczych z winy wykonawcy	10 000/operacje + ewentualne roszczenia przewoźników
3.	Utrudnienia w wykonywaniu czynności audytowych przez zarządzającego	5 000
4.	Przerwy w realizacji przedmiotu umowy, powstałe po stronie wykonawcy	100 000/dziennie + ewentualne roszczenia podmiotów zewnętrznych

Wykonawca zobowiązany jest także do bieżącego wyjaśniania z zarządzającym wszelkich nieprawidłowości i ewentualnych skarg złożonych przez pasażerów lub podmioty zewnętrzne, w związku z wykonywaną kontrolą bezpieczeństwa. Wykonawca zobowiązany jest również do udzielenia zarządzającemu szczegółowych informacji dotyczących realizowanych i planowanych działań w zakresie objętym umową. Dodatkowo zarządzający zobowiązuje wykonawcę do każdorazowego informowania o zmianach kadrowych osób realizujących na lotnisku kontrolę bezpieczeństwa.

Bibliografia

1. Ustawa z dnia 3 lipiec 2002 r. Prawo Lotnicze.
2. Barcik J., Czech P.: Bezpieczeństwo transportu lotniczego w świetle międzynarodowych konwencji antyterrorystycznych. Przegląd Komunikacyjny, nr 12 / 2007, s. 13-16.
3. Barcik J., Czech P.: Czy można zestrzelić samolot cywilny? (kontrowersje na tle polskiego prawa lotniczego). Przegląd Komunikacyjny, nr 3 / 2008, s. 29-34.
4. Barcik J., Czech P.: Ograniczenia hałasu w lotnictwie jako element wspólnotowego i polskiego prawa ochrony środowiska. Przegląd Komunikacyjny, nr 9 / 2008, s. 20-25.
5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, realizującego zasady ochrony lotnictwa.
6. 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.
7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.