

mgr Ewa Stafiej
Akademia Sztuki Wojennej

KONTROLA BEZPIECZENSTWA W ASPEKCIE ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE LOTNICZYM

SECURITY CONTROL IN ENSURING AIR TRANSPORT SAFETY

Streszczenie

W dzisiejszych czasach zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie lotniczym dla wielu państw jest sprawą priorytetową. Do największych zagrożeń w lotnictwie cywilnym należy bez wątpienia terroryzm. To terroryzm sprawił, że podniesiono standardy ochrony na lotniskach sprawiając, że stały się obiektami o rygorystycznym zastrzeżeniu. Ocenia się, że system bezpieczeństwa na lotnisku jest na tyle mocny, na ile najmocniejsze jest jego najsłabsze ogniwo, którym jest człowiek. Bez wątpienia niezależnie od wykorzystywanej nowoczesnej technologii czy rozwiązań technicznych, system kontroli bezpieczeństwa wymaga by traktować człowieka, jako najważniejszą jednostkę, która jest nie zastępowalna.

Podstawowym elementem zapewniającym bezpieczeństwo w porcie lotniczym jest wnikliwa kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży. Natomiast dla zachowania bezpieczeństwa kluczowe znaczenie dla wszystkich korzystających z transportu lotniczego ma wykrycie przedmiotów zabronionych.

Istotne jest, więc stosowanie nowoczesnych systemów nadzoru oraz monitoringu wykorzystywanego do wnikliwej kontroli osób, bagaży i pojazdów w wyznaczonych strefach lotniska. Odnosząc się, zatem do restrykcyjnych przepisów w kwestii działania człowieka

a także zaawansowanego technologicznie sprzętu, stwierdzić należy, iż takie połączenie buduje nieodłączny system kontroli bezpieczeństwa.

Słowa kluczowe: kontrola bezpieczeństwa, port lotniczy, operator kontroli bezpieczeństwa, akt bezprawnej ingerencji, transport lotniczy

Abstrakt

Nowadays, ensuring safety in air transport is a priority for many countries. Terrorism is undoubtedly one of the greatest threats to civil aviation. And terrorism is the reason why security standards at airports have been raised, making them facilities with very stringent security standards. It is estimated that the security system at an airport is as strong as its weakest link, namely a man. Undoubtedly, regardless of the

use of modern technologies or technical solutions, the security control system requires that a man be treated as its most important component that is irreplaceable. The basic element ensuring security at an airport is a thorough security check of people and luggage. And for safety reasons, the detection of prohibited items is crucial for all users of air transport. It is therefore essential to use modern surveillance and monitoring system for the thorough control of persons, luggage and vehicles in designated areas of the airport. So, with regard to restrictive rules on human activity and technologically advanced equipment, it should be pointed out that such a combination is inherent in a security control system.

Key words: security control, airport, security control operator, act of unlawful interference, air transport

Wstęp

Bezpieczeństwo w transporcie lotniczym już od lat 60 ubiegłego wieku stało się priorytetem dla społeczności międzynarodowej, czego wyrazem było wprowadzenie tzw. tokijsko-hasko-montrealskiego systemu prawa w ochronie lotnictwa cywilnego. 11 września 2001 r., kiedy to terroryści wykorzystując statki powietrzne dokonali zamachu na World Trade Center w Nowym Jorku, który stał się cenzurą całkowicie zmieniając podejście do bezpieczeństwa transportu lotniczego i jego ochrony. Na szczeblu globalnym, regionalnym i krajowym wprowadzono adekwatne do zagrożeń systemy ochrony rozumiane jako połączenie sił oraz środków w celu utrzymania bezpieczeństwa przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym atakami terrorystycznymi. Udaćremnione zamachy z użyciem płynnych substancji wybuchowych w Londynie w 2006 r. czy udane wejście Nigeryjczyka Umana Faruka Abdulmutallaba z materiałem wybuchowym na pokład samolotu lecącego z Amsterdamu do Detroit w 2009 roku wskazują, że mimo wprowadzonych systemów ochrony oraz podejmowanych wysiłków służb ochrony zagrożenia te nadal pozostają aktualne¹. W związku z tym w systemie kontroli bezpieczeństwa stosowana jest zasada ograniczonego zaufania, gdzie wszelkie podejmowane działania w stosunku do pasażera oraz jego bagażu, mają na celu wykrycie przedmiotów zabronionych, mogących posłużyć w dokonaniu aktu bezprawnej ingerencji. Mimo tego, że system kontroli bezpieczeństwa wyposażony jest w zaawansowane, najnowsze technicznie urządzenia, to i tak człowiek stanowi jednostkę łączącą proces decyzyjny z techniką. W procesie systemu kontroli bezpieczeństwa człowiek zawsze pozostanie najważniejszą częścią odpowiedzialną za bezpieczeństwo, natomiast wykorzystywane urządzenia będą stanowić tylko element wspomagający pracę człowieka.

¹ A. K. Siadkowski, *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, AWSB, Dąbrowa Górnicza, s. 7.

1. Kontrola bezpieczeństwa na lotnisku

„Kontrola bezpieczeństwa” oznacza stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych². Według Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego definiuje „Kontrolę bezpieczeństwa” definiuje się jako zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służby ochrony w celu zapewnienia, że na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska nie przedostaną się przedmioty, urządzenia lub materiały niebezpieczne, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji. Podstawowymi aktami prawnymi w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w kwestii kontroli bezpieczeństwa jest: Ustawa dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Decyzja Wykonawcza Komisji C(2015) 8005 z dnia 16 listopada 2015 r., ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002³.

Kontrola bezpieczeństwa jest obowiązkową czynnością, ma na celu umożliwienie wniesienia przez odlatującego pasażera przedmiotów zabronionych do strefy zastrzeżonej lotniska oraz na pokład samolotu. Podczas kontroli bezpieczeństwa operator kontroli bezpieczeństwa zobowiązany jest wykryć przedmioty i substancje niebezpieczne określone w przepisach, do których należą materiały wybuchowe i substancje łatwopalne lub narzędzia zagrażające bezpieczeństwu statku powietrznego. Kontrola bezpieczeństwa jest najbardziej skuteczną metodą zapewniającą, że na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska nie przedostaną się przedmioty, urządzenia czy materiały mogące stwarzać bezpośrednio zagrożenie dla bezpieczeństwa lub mogące zostać użyte do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji. Ze względu na przedmiot kontroli wyróżnić można kontrolę bezpieczeństwa: pasażerów, załóg lotniczych, personelu lotniska, bagaży podręcznych, bagaży rejestrowanych, przesyłek pocztowych i ładunków, materiałów przewoźnika lotniczego, poczty dyplomatycznej oraz statku powietrznego⁴. W lotnictwie cywilnym kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza się w punktach kontroli bezpieczeństwa, gdzie są one zlokalizowane na granicy strefy ogólnodostępnej bądź ograniczonej ze strefą zastrzeżoną. Kontrolę bezpieczeństwa, wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpie-

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

⁴ A.K. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela*, WSPol. Szczytno 2013, s.40.

czeństwa wydany lub uzyskany przez Prezesa Urzędu⁵, oraz wpis na listę kwalifikowanych pracowników ochrony.

Pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do⁶:

1. niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegających ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegających ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;
2. dokonywania kontroli manualnej i przeglądu zawartości bagażu;
3. sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;
4. korzystania z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystania psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź, które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

Bagaż kabinowy, wszelkie przedmioty wniesione i zabierane przez załogę statków powietrznych również są kontrolowane. Kontroli bezpieczeństwa podlega cała załoga latająca i ich bagaż. Za właściwe zorganizowanie systemu kontroli bezpieczeństwa załóg latających oraz ich bagażu przed wejściem na pokład samolotu odpowiadają władze portu lotniczego.

W przypadku odprawy pasażerów transferowych stosowane są wobec nich standardowe procedury, podobnie jak w przypadku pasażerów miejscowych, po wykonaniu tych czynności są następnie kierowani do właściwego wyjścia. W ramach procedury łączenia bagażu oraz pasażera stosowany jest system ręczny. Bagaż znajdujący się w sortowni chroniony jest dzięki strefie ograniczonego dostępu oraz kontroli pracującego tam personelu. Zarejestrowany bagaż od momentu przekazania go przez pasażera aż do statku powietrznego, podlega stałej ochronie przez pracowników obsługi naziemnej oraz przez służby ochrony.

Ochrona bagażu polega na⁷:

- sprawdzaniu czy żadna dodatkowa, niekontrolowana sztuka bagażu nie została dołączona do partii bagażu już skontrolowanego;
- kontrolowaniu, czy nikt nie umieścił czegokolwiek w bagażu już skontrolowanym podczas jego transportu do statku powietrznego.

⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*.

⁶ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*.

⁷ A. Kwasiborska, *Bezpieczeństwo transportu lotniczego*, Pułtusk – Warszawa 2016, s. 72 – 75.

Za zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego w komunikacji międzynarodowej odpowiada Straż Graniczna. Transport przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa na pokład statku powietrznego odbywa się pod nadzorem Służby Ochrony Lotniska. W przypadku znalezienia lub przypuszczenia, że na przykładzie w czasie lotu znajduje się podejrzany przedmiot, wykonywane są procedury kontroli:

- jeśli znaleziono na pokładzie lub w bagażu kabinowym pasażera podejrzany przedmiot, który nie może być zidentyfikowany, nie należy go dotykać, a ponadto członek personelu pokładowego informuje dowódcę statku powietrznego, który używa radia dla sprawdzenia czy ktokolwiek zgłosił zagubienie bagażu na lotnisku nadania;
- kiedy nie można jednoznacznie określić charakteru znalezionej przedmiotu, wówczas dowódca statku powietrznego zwraca się do ATC o pomoc eksperta ds. rozbrajania ładunków wybuchowych.

Ochronie podlegają również materiały przewoźnika i poczta służbowa, które przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego, które wcześniej poddawane są kontroli bezpieczeństwa⁸. Zabrania się zabierania na pokład samolotu bagażu rejestrowanego pasażera, który nie zgłosił się do lotu. Jeżeli fakt niezgłoszenia się pasażera do lotu stwierdzono przed załadowaniem jego bagażu do statku powietrznego, to taki bagaż jest bezzwłocznie przekazywany przez pracowników obsługi bagażowej do kontroli bezpieczeństwa miejscowym służbom ochrony. Pracownicy obsługi naziemnej wyładują bagaż rejestrowany pasażera także w sytuacji, kiedy pasażer opuścił statek powietrzny na lotnisku docelowym, tranzytowym lub transferowym, oraz kiedy nie został dopuszczony na dany lot z powodu odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa lub z przyczyn zagrażających bezpieczeństwu lotu. Usunięty bagaż poddawany jest identyfikacji i zostaje on niezwłocznie poddany kontroli bezpieczeństwa przez Straż Graniczną, a następnie umieszczony w magazynie bagażu zagubionego lub niewłaściwie nadanego. Przed odlotem statku powietrznego wykonywana jest kontrola pasażerów i bagażu kabinowego.

W zakres tego systemu kontroli bezpieczeństwa wchodzi⁹:

- kontrola manualna pasażerów i bagażu kabinowego;
- kontrola pasażerów przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metalu lub ręcznego detektora metalu;
- kontrola pasażerów za pomocą urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych;
- kontrola za pomocą konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego;
- kontrola za pomocą konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego z zainstalowaną opcją TIP (wykrywanie broni), kontrola za pomocą EDS (taśmowa) EDDS lub PEDS,

⁸ A. Kwasiborska, *Bezpieczeństwo transportu lotniczego*, Pułtusk – Warszawa 2016, s. 75 – 76.

⁹ Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. — *Prawo lotnicze*.

- kombinacja wszystkich rodzajów kontroli;
- kart wstępu do statku powietrznego – w zakresie autentyczności i zgodności danych tożsamości pasażera na podstawie paszportu lub dowodu;
- dokumentów odprawy biletowo – bagażowej i odpraw przy wejściu do statku powietrznego w celu ustalenia zgodności liczby odprawionych pasażerów z liczbą pasażerów wpuszczonych na pokład statku powietrznego.

2. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje:

1. zarządzający lotniskiem, w szczególności w zakresie kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego:
 - w związku z przewozem lotniczym,
 - w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska;
2. zarejestrowany agent oraz zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, w rozumieniu rozporządzenia nr 300/2008/WE.

Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, wykonywane są pod nadzorem Prezesa Urzędu, który współdziała ze Strażą Graniczną.

Straż Graniczna w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań polegających na¹⁰:

1. obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
2. kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska.

Służba Ochrony Lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:

1. prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;
2. kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
3. kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
4. ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej;

¹⁰ Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. — *Prawo lotnicze*.

- a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu;
- b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska;
- c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji;
- d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny.

Służba Ochrony Lotniska przy wykonywaniu zadań wynikających z ustawy, współdziała z właściwymi służbami lub organami. W przypadku konieczności realizacji zadań wykraczających poza kompetencje Służby Ochrony Lotniska, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną lub Policję¹¹. Straż Graniczna posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa na warunkach określonych w przepisach.

Kontrolę bezpieczeństwa wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa, posiadające Certyfikat Operatora Kontroli Bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu.

Pracownik Służby Ochrony Lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do¹²:

1. niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegających ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegających ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;
2. dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
3. sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;
4. korzystania z urządzeń technicznych, ze środków chemicznych oraz wykorzystania psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź, które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.

¹¹ Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy — *Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw*

¹² Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. — *Prawo lotnicze*.

3. Zadania osób funkcyjnych w zakresie kontroli bezpieczeństwa

Zarządzający portami lotniczymi mają swobodę w zakresie wyboru modelu kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu i poczty. Mogą realizować te zadania poprzez własną SOL lub zlecić usługę firmie zewnętrznej, na zasadzie *outsourcingu*. Obawy przed zleceniem wykonywania czynności firmie zewnętrznej mogą wiązać się z ryzykiem w zakresie rozwiązania umowy o świadczenie usługi, nadmiernym dążeniem do obniżenia kosztów działalności, co może mieć negatywny skutek na jakość świadczonych usług, a także utraty licencji w szczególności, że szkody spowodowane przez firmę po utracie koncesji ustawodawca w pierwotnym projekcie rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia OC przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych, wyłączył spod ubezpieczenia OC te podmioty. Nawiązując do kwestii zabezpieczenia prawidłowego wykonania usługi, a przede wszystkim sytuacji, w której podmiot zewnętrzny utraciłby koncesję na świadczenie tego typu usług, wydaje się, że korzystniejszym, że korzystniejszym zamiast obowiązkowego ubezpieczenia OC tych podmiotów, byłoby zabezpieczenie w postaci np. gwarancji bankowej. Zarządzający portami lotniczymi zawierają polisy ubezpieczenia OC na wypadek aktów terroru. Polisy te uwzględniają zdarzenia mogące mieć związek z nieprawidłowym patrolowaniem portu lotniczego, a docelowo polisy te mogą obejmować także szkody powstałe w związku z wykonywaniem czynności bezpieczeństwa. Sumy ubezpieczenia zarządzający portami lotniczymi, a także składki są jak się wydaje na tyle wysokie, że objęte obowiązkowym ubezpieczeniem OC tych podmiotów jest zbędne. Zabezpieczenie natomiast w postaci wspomnianych gwarancji bankowej pozwoliłoby zarządzającym, w przypadku zaistnienia przeszkody w wykonywaniu czynności przez firmę zewnętrzną na doraźne zlecenie wykonywania zadań innemu podmiotowi, posiadając środki finansowe na pokrycie kosztów jego działania. Jest to sytuacja często hipotetyczna, jednakże wydaje się, że praktyka funkcjonowania portów lotniczych i służb wskazuje na bardziej pragmatyczne rozwiązania. Rozpatrując argumenty za zleceniem wykonania usługi na zewnątrz, należy wskazać na przerzucenie ciężaru kwestii związanych z zatrudnieniem na podmiot prywatny – to główny argument przemawiający z punktu widzenia zarządzających za wprowadzeniem podmiotów prywatnych do wykonywania czynności kontroli bezpieczeństwa.

Kwestie te dotyczą w szczególności:

- konieczności utrzymywania stałej rezerwy pracowników na wypadek choroby, urlopu;
- wpływu wieku oraz absencji z powodu stanu zdrowia i innych powodów;

- konieczności zapewnienia niezbędnych szkoleń i wyposażenia;
- obowiązków związanych ze świadczeniami socjalnymi.

Ustawodawca w sposób szczegółowy wymienił katalog kryteriów, jakie powinien spełniać przedsiębiorca ubiegający się o świadczenie podmiotów usługi. Są to wymogi wynikające bezpośrednio z przepisów PrLot, jak np. zgodnie z art. 186 ust. 10 „Kontrolę bezpieczeństwa wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu”. Wymogi te zostały wskazane przede wszystkim jednak na gruncie OchrOsMienU, gdzie art. 22a wskazuje katalog warunków bezwzględnych, jakie muszą spełnić przedsiębiorcy ubiegający się o wykonywanie zadań z zakresu *security* w portach lotniczych. Aby dodatkowo zabezpieczyć wykonywanie usługi, zarządzający może ułożyć warunki przetargowe dowolnie i zaoferować dowolną treść umowy o świadczenie usługi, zgodnie z zasadą swobody umów. Na gruncie takiej umowy zarządzający, już na etapie postępowania przetargowego, może zażądać gwarancji lub innego zabezpieczenia prawidłowego wykonania usługi. Wydaje się także, że niezbędne jest wprowadzenie na grunt kontraktu kar umownych z tytułu opóźnień w kontroli bezpieczeństwa poniżej oczekiwanych standardów. Należy zaznaczyć, bowiem, że zarządzający może żądać kontroli osób w przedziale godzinowym na określonym poziomie. Posłużyć tu można się wytycznymi IATA, zgodnie, z którymi wymagania przepustowości na bramkach bezpieczeństwa powinna wynosić 176 pax/h¹³.

Zarządzający lotniskiem realizuje nałożone na niego zadania przez służbę ochrony lotniska, która wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:

1. prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego;
2. kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
3. kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
4. ujęcia i przekazania Policji lub SG;
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu;
 - b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska;
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji;
 - d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
5. ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia Nr 300/2008;

¹³ S. Kaczyńska, *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego*, Warszawa 2016, s. 176 – 177.

6. czynności w zakresie zabezpieczenia technicznego polegającego na:
- a) montażu elektronicznych urządzeń i systemów alarmowych, sygnalizujących zagrożenie chronionych osób i mienia oraz eksploatacji, konserwacji i naprawach w miejscach ich zainstalowania;
 - b) montażu urządzeń i środków mechanicznego zabezpieczenia oraz ich eksploatacji, konserwacji, naprawach i awaryjnym otwieraniu w miejscach zainstalowania¹⁴.

Wyżej wymienione zadania są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie wykonywania tych zadań, współdziała za Strażą Graniczną.

Straż Graniczna w zakresie współdziałania w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa, uprawniona jest do samodzielnego podejmowania działań polegających na:

- a) obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
- b) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu lotniskiem ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychicznego pracowników Służby Ochrony Lotniska;
- c) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów, w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
- d) niezwłocznym kierowaniu do zarządzającego lotniskiem wniosków w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu Prezesa Urzędu o tych uchybieniach;
- e) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa;
- f) niezwłocznym reagowaniu na sygnały, o zakłóceniu porządku publicznego, w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie¹⁵.

Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wykonują osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające Certyfikat Operatora Kontroli Bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu¹⁶.

Wyposażeniem wykorzystywanym przez Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa w Punkcie Kontroli Bezpieczeństwa to między innymi:

¹⁴ S. Kaczyńska, *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego*, Warszawa 2016, s. 176 – 177.

¹⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*.

¹⁶ F. Czarnecki, T. Skoczny, *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i Polsce II*, Wydawnictwo naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011, s. 164.

- urządzenia rentgenowskie do kontroli bezpieczeństwa (*x-rays*);
- stacjonarny wykrywacz do wykrywania metalu (WTMD);
- ręczne detektory metalu (HHMD) przeznaczone do wspomagania sprawdzenia pasażerów;
- stoły do kontroli manualnej bagażu kabinowego usytuowane obok urządzenia rentgenowskiego;
- kabiny przeznaczone do kontroli bezpieczeństwa pasażerów określonej kategorii;
- wyjścia elektryczne (zasilające), telefoniczne;
- kamery telewizji przemysłowej;
- wyodrębnione, oznakowane wejście oraz wyjście do/z punktu kontroli.

Do zadań kierownika Punktu Kontroli Bezpieczeństwa należy:

- przeprowadzanie odprawy służbowej – postawienie zadań poszczególnym operatorom;
- bieżąca znajomość zagrożeń w lotnictwie cywilnym oraz sytuacji i wydarzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa w danym porcie lotniczym (informacje organów ścigania i fotogramy zagrożeń);
- właściwe przygotowanie i wyposażenie stanowiska kontroli do pracy;
- nadzór nad właściwym przebiegiem kontroli bezpieczeństwa pasażerów – przestrzeganiem określonych ściśle zasad kontroli oraz przepisów BHP na stanowisku;
- natychmiastowe i właściwe reagowanie oraz podejmowanie właściwych decyzji w sytuacjach wymagających natychmiastowej interwencji i współdziałania ze służbami państwowymi;
- prowadzenie bieżącej dokumentacji służbowej na stanowisku kontroli bezpieczeństwa.

Do zadań Operatora Kierunkowego (Loadera) należy:

- odpowiedzialność za prawidłowy przepływ pasażerów oraz ich bagażu do i w urządzeniach Punktu Kontroli Bezpieczeństwa;
- bieżące prowadzenie profilingu podróżnych, określanie stopnia zagrożenia oraz informowania o powyższym pozostałych operatorów z użyciem umówionych sygnałów;
- stała obserwacja zachowań pasażerów poddawanych czynnościom kontroli bezpieczeństwa i zapewnienie asekuracji pozostałym operatorom;
- niezwłoczne reagowanie na wszelkie sytuacje związane z zakłóceniami właściwego toku kontroli podróżnych przed stanowiskiem kontroli bezpieczeństwa;
- asekuracja Operatora Kontroli Bezpieczeństwa.

Do zadań Operatora Kontroli Bezpieczeństwa należy:

- odpowiedzialność za kontrolę pasażerów przy użyciu stacjonarnego detektora metali (WMTD);
- odpowiedzialność za dokonanie kontroli manualnej/fizycznej z pomocą ręcznego detektora metali (HMTD);
- odpowiedzialność za prawidłowe współwykonanie kontroli manualnej w kabinie do indywidualnej kontroli bezpieczeństwa osób wobec pasażerów na nią skierowanych z różnych powodów – (np. osób niepełnosprawnych);
- bieżąca asekuracja Operatora Kierunkowego oraz Operatora Kontroli Manualnej Bagażu;
- odpowiedzialność za właściwą reakcję i postępowanie zgodnie z procedurami w przypadku zlokalizowania na kontrolowanej osobie przedmiotów zabronionych do przewozu lotniczego oraz zagrażającymi bezpieczeństwu lotniczemu.

Do zadań Operatora urządzenia RTG do prześwietlania bagażu należy:

- odpowiedzialność za prawidłową i bezpieczną kontrolę bagażu przy użyciu urządzenia RTG;
- odpowiedzialność za dokonanie prawidłowej interpretacji wyświetlonego w urządzeniu RTG obrazu;
- odpowiedzialność za właściwą reakcję i właściwe postępowanie w przypadku zlokalizowania przedmiotów zabronionych do przewozu w komunikacji lotniczej w bagażu podróжного;
- odpowiedzialność za ścisłą współpracę z Operatorem Manualnej Kontroli Bagażu oraz jego asekurację.

Do zadań Operatora Kontroli Manualnej Bagażu (*searcher*) należy:

- odpowiedzialność za manualną kontrolę bagażu interpretowanego jako bagaż podejrzany (z wyjątkiem bagażu, w którym ujawniono zawartość materiałów wybuchowych lub innych urządzeń niebezpiecznych);
- odpowiedzialność za realizowanie ciągłej wyrywkowej kontroli bagażu.

W punkcie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, gdzie wykorzystywane jest urządzenie rentgenowskie do kontroli bezpieczeństwa tego bagażu, znajduje się jednocześnie, co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie wykonuje czynności związane z oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego bez przerwy nie dłużej niż 20 minut. Przerwa pomiędzy kolejną oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie powinna być krótsza niż 20 minut. W przypadku zmniejszonego natężenia

ruchu w punkcie, liczba operatorów może ulec stosownemu zmniejszeniu do poziomu gwarantującego zapewnienie bezpieczeństwa¹⁷.

Osoby przeprowadzające kontrolę bezpieczeństwa bagażu kabinowego za pomocą urządzeń rentgenowskich lub EDS zwykle nie mogą weryfikować obrazów w sposób ciągły przez dłużej niż 20 minut. Po każdym takim okresie operator kontroli bezpieczeństwa nie może weryfikować obrazów przynajmniej przez 10 minut. Wymóg ten dotyczy jedynie sytuacji, w których ma miejsce nieprzerwany przepływ obrazów do weryfikacji. W celu zapewnienia optymalnego składu zespołu, jakości pracy, szkolenia, wsparcia i oceny wyznacza się przełożonego odpowiedzialnego za Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa bagażu kabinowego¹⁸. Sprzęt ułatwiający podróżowanie mający istotny wpływ na zdrowie lub życie pasażera lub zapewniający komfort podróży wykorzystywany przez osoby z ograniczoną możliwością poruszania się poddaje się w miarę możliwości kontroli jako bagaż kabinowy.

Przewoźnik lotniczy informuje osobę z ograniczoną możliwością poruszania się o czasie niezbędnym do przeprowadzenia kontroli. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów przeprowadza się w sposób uniemożliwiający fizyczne kontaktowanie się pasażerów skontrolowanych z pasażerami oczekującymi na kontrolę. Separację pasażerów zapewnia się przy użyciu środków osobowych lub barier technicznych.

4. Przedmioty zabronione i metody kontroli bezpieczeństwa

„Przedmioty zabronione” oznaczają broń, materiały wybuchowe lub inne niebezpieczne urządzenia, przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji zagrażającego bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego¹⁹.

Przed kontrolą bezpieczeństwa należy zdjąć płaszcze, kurtki, żakiety i marynarki, które poddawane są kontroli bezpieczeństwa jako bagaż kabinowy. Operator kontroli bezpieczeństwa może, poprosić pasażera o pozbycie się kolejnych przedmiotów stosownie do przypadku.

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;

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

¹⁸ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) NR 1116/2013 z dnia 6 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

- 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).

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy pasażer przenosi przedmioty zabronione, pasażerowi temu odmawia się dostępu do stref zastrzeżonych lub poddaje się go powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione. Kontrolę manualną przeprowadza się w taki sposób, aby upewnić się, na ile to możliwe, że kontrolowana osoba nie przenosi przedmiotów zabronionych. Jeżeli dozwolone jest przewożenie w kabinie pasażerskiej statku powietrznego żywego zwierzęcia, jest ono poddawane takiej samej kontroli bezpieczeństwa jak pasażer lub bagaż kabinowy. Pasażerowie mają prawo do odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej za pomocą urządzenia do prześwietlania osób. W takim przypadku pasażer jest poddawany kontroli bezpieczeństwa za pomocą alternatywnej metody kontroli, w tym co najmniej kontroli manualnej zgodnie z dodatkiem 4-A do decyzji wykonawczej Komisji (2015) 8005. Jeżeli urządzenie do prześwietlania osób reaguje sygnałem alarmowym, należy ustalić przyczynę alarmu²⁰.

W zakres systemu kontroli lotniska wchodzi kontrola pasażerów i obejmuje czynności:

- sprawdzanie obszaru dookoła głowy,
- sprawdzanie przedniej oraz tylnej części ciała,
- stosowanie systematycznej metody przeszukania,
- stosowanie wyniesionej platformy do sprawdzenia obuwia.

Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola ta może być przeprowadzana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może także obejmować dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą kontrolowa-

²⁰ *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.*

nej osoby czynność ta może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba²¹.

Przed kontrolą bezpieczeństwa z bagażu kabinowego usuwa się komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne, które poddaje się kontroli bezpieczeństwa oddzielnie, chyba, że bagaż kabinowy ma zostać poddany kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemów

wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę C2 lub wyższe normy. Właściwy podmiot w każdym porcie lotniczym przy wejściu do strefy zastrzeżonej lotniska prowadzi kontrolę bezpieczeństwa przynajmniej w odniesieniu do płynów, aerozoli i żeli zakupionych w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego zamkniętych w torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia, w których w widoczny sposób umieszczono odpowiedni dowód potwierdzający ich zakup w strefie operacyjnej lotniska lub na pokładzie statku powietrznego, oraz płynów, aerozoli i żeli przeznaczonych do użycia w trakcie podróży do celów leczniczych lub ze względu na specjalne wymogi w zakresie diety, w tym żywności dla niemowląt. Przed kontrolą bezpieczeństwa płyny, aerozole i żele usuwa się z bagażu kabinowego i poddaje się kontroli bezpieczeństwa niezależnie od pozostałego bagażu kabinowego, chyba, że urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego są też w stanie kontrolować wiele zamkniętych pojemników zawierających płyny, aerozole lub żele znajdujących się w bagażu.

W przypadku gdy z bagażu kabinowego usunięto płyny, aerozole i żele, pasażer okazuje:

- a) wszystkie płyny, aerozole i żele w pojedynczych opakowaniach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub jej równowartości, umieszczone w jednej zamykanej przezroczystej torebce plastikowej o pojemności nieprzekraczającej 1 litra, przy czym zawartość plastikowej torebki swobodnie się w niej mieści, a torebka jest dokładnie zamknięta;
- b) wszystkie pozostałe płyny, aerozole i żele, w tym torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia zawierające płyny, aerozole i żele.

Bagaż kabinowy poddawany jest kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:

- a) kontroli manualnej;
- b) urządzeń rentgenowskich;
- c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
- d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z lit. a); e) urządzeń ETD.

²¹ Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. — *Prawo lotnicze*.

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy bagaż kabinowy zawiera przedmioty zabronione, odrzuca się go lub poddaje powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

Jeżeli w bagażu znajdowało się duże urządzenie elektryczne, wyjmuje się je z bagażu i bagaż poddaje się ponownej kontroli bezpieczeństwa, a urządzenie elektryczne podlega oddzielnej kontroli bezpieczeństwa, chyba, że bagaż kabinowy został poddany kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę C2 lub wyższą.

Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa następujące przedmioty nie mogą być wnoszone przez pasażerów do stref zastrzeżonych lotniska ani na pokład statku powietrznego²²:

a) **pistolety, broń palna i inne urządzenia wystrzeliwujące pociski** – urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelanie pocisku, w tym:

- broń palna wszystkich rodzajów, taka jak pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby,
- zabawki w kształcie broni, repliki i imitacje broni palnej, które można pomylić z prawdziwą bronią,
- części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych
- broń pneumatyczna i na CO₂, taka jak pistolety, broń śrutowa, karabiny i broń kulkowa,
- pistolety sygnałowe i pistolety startowe,
- łuki, kusze i strzały,
- urządzenia do miotania harpunów i włóczni,
- proce i katapulty;

b) **urządzenia do ogłuszania** – urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:

- urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paralizujące,
- urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,
- neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące i aerozole odstrasżające zwierzęta;

c) **przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią** – przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała, w tym:

²² 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.

- przedmioty przeznaczone do rąbania, takie jak siekiery, topory i tasaki,
- czekany i szpikulce do lodu,
- ostrza do maszynek do golenia,
- noże do cięcia kartonów,
- noże o długości ostrza powyżej 6 cm,
- nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm mierzonych od punktu połączenia obrotowego,
- wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią,
- miecze, szpady i szable;

d) **narzędzia robocze** – narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- łomy stalowe,
- wiertarki i wiertła, w tym bezprzewodowe przenośne wiertarki elektryczne,
- narzędzia z ostrzem lub trzonkiem o długości powyżej 6 cm nadające się do użycia jako broń, takie jak śrubokręty i dłuta,
- piły, w tym bezprzewodowe przenośne piły elektryczne,
- lampy lutownicze,
- pistolety do wstrzeliwania kołków i gwoździ;

e) **tępe narzędzia** – przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia w razie ich wykorzystania do uderzenia, w tym:

- kije do gry w baseball i softball,
- pałki, takie jak pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą i pałki policyjne,
- wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;

f) **materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające** – materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- amunicja,
- spłonki,
- zapalniki i lonty,
- repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
- granaty dymne i naboje dymne,
- dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

W celu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego stosuje się

- a) pojedynczo lub łącznie następujące metody:
- b) kontroli manualnej; lub
- c) urządzeń rentgenowskich; lub
- d) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS); lub
- e) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD). lub
- f) psy do wykrywania materiałów wybuchowych.

Cały bagaż rejestrowany poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska i na pokład statków powietrznych. Każdy bagaż rejestrowany określa się jako bagaż towarzyszący lub bez pasażera. Nie przewozi się bagażu rejestrowanego bez pasażera, chyba, że bagaż ten został oddzielony z przyczyn niezależnych od pasażera albo poddany odpowiedniej kontroli w zakresie kontroli.

Za akt bezprawnej ingerencji, uznano wniesienie na teren portu lotniczego bądź pokład samolotu, broni lub niebezpiecznego urządzenia, bądź materiałów mogących służyć do celów przestępczych. Przedmioty zabronione nie mogą być przewożone przez pasażerów w bagażu rejestrowanym:

- **materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające**
- **materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:**
 - amunicja,
 - spłonki,
 - zapalniki i lonty,
 - miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
 - fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
 - granaty dymne i naboje dymne,
 - dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy bagaż rejestrowany zawiera przedmioty zabronione, jest on odrzucany lub poddawany powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator urządzenia prześwietlającego nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

Kontrola manualna polega na starannej kontroli manualnej bagażu, w tym całej jego zawartości, w celu upewnienia się, na ile to możliwe, że nie zawiera on przedmiotów zabronionych. Jeżeli stosowane są urządzenia rentgenowskie lub EDS, przedmioty, których gęstość uniemożliwia operatorowi urządzenia prześwietlającego analizę zawartości bagażu, poddawane są kontroli bezpie-

czeństwa bagażu przy użyciu innej metody. Kontrola bezpieczeństwa przy użyciu urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) polega na analizie próbek pobranych zarówno z wewnątrz, jak też

z zewnątrz bagażu, a także z jego zawartości. Zawartość może być również poddana kontroli manualnej. Osoby przeprowadzające kontrolę bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego za pomocą urządzeń rentgenowskich lub EDS zwykle nie mogą weryfikować obrazów w sposób ciągły przez dłużej niż 20 minut. Po każdym takim okresie operator kontroli bezpieczeństwa nie może weryfikować obrazów przynajmniej przez 10 minut. Wymóg ten dotyczy jedynie sytuacji, w których ma miejsce nieprzerwany przepływ obrazów do weryfikacji.

W celu zapewnienia optymalnego składu zespołu, jakości pracy, szkolenia, wsparcia i oceny wyznacza się przełożonego odpowiedzialnego za operatorów kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego.

Ładunek i poczta poddawane są kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:

- a) kontroli manualnej;
- b) urządzeń rentgenowskich;
- c) urządzeń EDS;
- d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych (PMMW);
- e) urządzeń ETD;
- f) kontroli wzrokowej;
- g) urządzeń do wykrywania metali (MDE).

Zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające, które nie są przewożone zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami bezpieczeństwa, uznaje się za przedmioty zabronione w przesyłkach zawierających ładunek i pocztę.

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy ładunek lub poczta zawiera przedmioty zabronione, odrzuca się je lub poddaje powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione. Inne stosowne metody kontroli bezpieczeństwa, o ile zostały zatwierdzone przez właściwy organ oraz powiadomiono o tym Komisję, mogą być stosowane wyłącznie wtedy, gdy ze względu na charakter przesyłki nie można zastosować żadnych innych środków lub metod²³. Ustanowienie warunków, dotyczących ochrony przewożonych materiałów będących niebezpiecznymi, powinno należeć do każdego z umawiających się Państw. Ta kwestia obowiązuje również nadawców oraz operatorów, a także innych osób, biorących udział w angażowaniu się w przewożenie materiałów niebezpiecznych, w taki sposób, żeby nie dopuścić do kradzieży, oraz użycia tych materiałów, mogących zagrozić między innymi

²³ 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.

ludziom, mieniu czy też środowisku. Należy też uwzględnić proporcjonalność tych warunków, w stosunku do warunków ochrony²⁴.

Podsumowanie

Odnosząc się do książki pt. „*Bezpiecznie już było*”, autorów: P. Polko i R. Polko, gdzie według autorów, branża lotnicza to oczywista pierwsza ofiara najślynniejszego ataku terrorystycznego XXI w. Jednak analiza zjawiska po wydarzeniach w Nowym Jorku w 2001 r. pokazuje, że jego skutki były (a niekiedy nadal są) widoczne w zasadzie w każdym obszarze ludzkiej działalności na całym świecie. Co ciekawe, dla jednych wygenerowały straty, innym natomiast przyniosły całkiem niezłe zyski. Autorzy uważają, iż symptomy zmian zachodzących w świecie zostawały zignorowane, poprzez brak zainteresowania informacjami płynącymi z zagranicy o zagrożeniach. Natomiast podróże samolotem, które jeszcze niedawno były luksusem i przyjemnością, przemienione zostały w upokarzający ciąg kontroli, podczas których wylewa się kosmetyki ze zbyt dużych opakowań, każą zdejmować buty, a na najnowocześniejszych lotniskach z biometrycznymi bramkami – stać jak podejrzany z podniesionymi rękami, gdy cały organizm skanowany jest w poszukiwaniu zagrożeń. Odnosząc się do powyższego tekstu należy zauważyć, iż wydarzenia, które miały miejsce 11 września 2001 roku, doprowadziły do zaostrzenia kontroli bezpieczeństwa na lotniskach. Należy zauważyć, że wiele osób nadal oburza się na konieczność zdejmowania odzieży wierzchniej, nakaz wyjmowania sprzętu elektronicznego z bagażu kabinowego czy też na przeprowadzaną kontrolę bezpieczeństwa metodą manualną. Wszystkie te wymogi umożliwiają operatorom kontroli bezpieczeństwa upewnienie się, że pasażer nie wniósł przedmiotów zabronionych do strefy zastrzeżonej lotniska oraz na pokład samolotu. Okazuje się, że jednak wiele osób nie jest świadomych, jak się przygotować i co zrobić, by kontrola bezpieczeństwa na lotnisku nie była traumatycznym doświadczeniem.

Bibliografia:

1. Czarnecki F., T. Skoczny T., *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i Polsce II*, Wydawnictwo naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011.

²⁴ K. Sikora, K. Fiszer, „Metody i środki ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na przykładzie Portu Lotniczego Wrocław Starachowice”, *Zeszyty Naukowe Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych*, Nr 4 (170) 2013, s. 61.

2. Kaczyńska S., *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa publicznego i prywatnego*, Warszawa 2016.
3. Kwasińska A., *Bezpieczeństwo transportu lotniczego*, Pułtusk – Warszawa 2016.
4. Siadkowski, *Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów Zjednoczonych i Izraela*, WSPol. Szczytno 2013.
5. Siadkowski A. K., *Przygotowanie kadr w ochronie lotnictwa cywilnego*, AWSB, Dąbrowa Górnicza.
6. Sikora K., Fiszer K., *Metody i środki ochrony przed atakami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na przykładzie Portu Lotniczego Wrocław Starachowice*, Zeszyty Naukowe Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych, Nr 4 (170) 2013.

Źródła prawa:

7. *Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) NR 1116/2013* z dnia 6 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa.
8. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 300/2008* z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.
9. *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.
10. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej* z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.
11. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*.
12. Ustawa z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy — *Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw*