



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

MSW



Warszawa, dnia 1 lutego 2013 r.

DP3mr-0260-563/11
Na nr DP-III-0231-82/12/JP

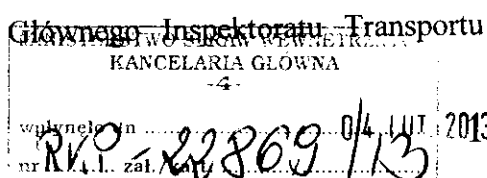
**Pan
Piotr Stachańczyk
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych**

Szanowny Panie Ministrze!

Uprzejmie informuję, iż do projektu *ustawy o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej*, zgłaszam następujące uwagi.

1. Ponownie podtrzymuję stanowisko prezentowane w czasie prac nad przedmiotowym projektem i proszę o rozważenie rozszerzenia uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego o uprawnienie do użycia broni palnej w sytuacji bezpośredniego pościgu za osobą, w stosunku do której jej użycie było dopuszczalne oraz w sytuacji ujęcia takiej osoby.
2. W projektowanym art. 57 ust. 2 *ustawy o transporcie drogowym* (art. 67 pkt 2 przedmiotowego projektu) odesłanie do art. 45 pkt 6 przedmiotowego projektu jest błędne, gdyż w art. 46 nie ma pkt 6. Wydaje się, że powinno nastąpić odesłanie do pkt 5.
3. Art. 67 pkt 4 przedmiotowego projektu, zmieniającego art. 76a ust. 2 *ustawy o transporcie drogowym*, proponuję nadać brzmienie:
„2. W czasie wykonywania zadań, o których mowa w art. 50, do pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 55 ust. 1 -1b i ust. 2 pkt 1, art. 56, art. 57 ust. 1 i 3, art. 69 ust. 1 -3a, art. 70-74, art. 89 ust. 1 i art. 93 ust. 1 i 9.”.

Nie powinno się odsyłać do całego art. 57, gdyż jego ust. 2 dotyczy użycia broni palnej, a pracownicy (nie będący inspektorami) Głównego Inspektoratu Transportu



Drogowego nie posiadają i po wejściu w życie projektowanej ustawy nadal nie będą posiadali prawa do jej użycia ani wykorzystania.

Pozostawienie takiego zapisu może powodować wątpliwości interpretacyjne w zakresie uprawnień tych pracowników.

4. W art. 64 proponuję dodać pkt 5 w brzmieniu:

„5) w art. 40 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

5. Pracownik ochrony nie może nosić przy sobie broni palnej podczas wykonywania zadań w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w art. 186b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134)”.

Należy zaznaczyć, iż wielu ekspertów oraz środowiska lotnicze wskazują, iż obligatoryjność uzbrojenia w broń palną nie zawsze znajduje uzasadnienie i nie zawsze jest racjonalne w odniesieniu do osób wykonujących w danym momencie kontrole bezpieczeństwa, o których mowa w art. 186b ust. 1 pkt 1 ustawy - Prawo lotnicze. W tym kontekście wskazywane są zwłaszcza zagrożenia płynące z faktu ciągłego posiadania i noszenia przy sobie, przez wymienione powyżej osoby, w punktach kontroli bezpieczeństwa, broni palnej oraz przedmiotów do obezwładniania osób za pomocą energii elektrycznej i ręcznych miotaczy substancji obezwładniających.

Omawiane przedmioty są obecnie obligatoryjnie posiadane - z mocy prawa - przez pracownika ochrony w trakcie wykonywania kontroli bezpieczeństwa pasażerów, w sytuacji jego naturalnego koncentrowania się na omawianych czynnościach. Prowadzi to do zagrożenia, iż mogą one zostać temu pracownikowi stosunkowo łatwo odebrane („wyrwane”) przez pasażera poddawanego przedmiotowej kontroli lub innego, przechodzącego sąsiednią linią kontroli bezpieczeństwa, a następnie użyte przeciwko niemu i innym osobom znajdującym się w punkcie kontroli bezpieczeństwa. Opisywana sytuacja - w przypadku odebrania broni palnej – mogłaby skutkować jej użyciem w miejscu o znacznej koncentracji osób.

W tym kontekście podkreślić należy, iż zbliżone postrzeganie zagrożenia płynącego z faktu znajdowania się uzbrojonego pracownika ochrony w miejscu o znacznej koncentracji osób znajduje odbicie w aktualnie obowiązującym art. 41 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.) stanowiącym, iż „Pracownik ochrony **nie może nosić przy sobie broni palnej**, jeżeli wykonuje bezpośrednio zadania w zakresie utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego **podczas trwania masowych imprez publicznych**”. Przepis ten jednoznacznie wskazuje to, iż ustawodawca już wcześniej dostrzegł aktualnie omawiane zagrożenie i znalazł z niego wyjście w odniesieniu do zagadnienia imprez masowych.

Odnosząc się do zagadnienia zasadności posiadania przy sobie przez pracowników ochrony – podczas wykonywania zadań w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa - przedmiotów do obezwładniania osób za pomocą energii elektrycznej i ręcznych miotaczy substancji obezwładniających podkreślić należy, iż z informacji uzyskanych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego nic nie wiadomo o zaistnieniu w punktach kontroli bezpieczeństwa w polskich portach lotniczych w ostatnich latach sytuacji użycia powyższych przedmiotów przez służby ochrony lotniska do obezwładniania „niesfornych” pasażerów. Odnotowywane przypadki - o ile sporadycznie miały miejsce - polegały na użyciu środków przymusu bezpośredniego przez wzywanych przez operatorów kontroli bezpieczeństwa funkcjonariuszy państwowych (którzy obligatoryjnie – Straż Graniczna) znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie omawianych miejsc, w celu sprawowania nad nimi nadzoru.

W związku z omawianą sprawą wskazać również należy, iż obowiązkowe posiadanie broni przez pracownika ochrony w trakcie wykonywania kontroli bezpieczeństwa pasażerów, ich bagażu kabinowego oraz bagażu rejestrowanego często prowadzi do sytuacji iż będące aktualnie rutynowo na wyposażeniu omawianych osób broń i niektóre środki przymusu bezpośredniego jak: wykonane z metalu, o znacznej masie i gabarytach broń palna, przedmioty do obezwładniania osób za pomocą energii elektrycznej, ręczne miotacze substancji obezwładniających oraz metalowe kajdanki, generują zakłócenia najbardziej zaawansowanych technologicznie urządzeń do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego. Powodują one równocześnie ciągłe „wzbudzanie” alarmów przez operatorów kontroli bezpieczeństwa zmuszonych nieustannie przekraczać w punktach kontroli bezpieczeństwa pasażerów znajdujące się tam tzw. bramki do wykrywania metalu.

Przedstawione powyżej argumenty uzasadniają odejście od obligatoryjności posiadania broni palnej i środków przymusu bezpośredniego przez wszystkich pracowników ochrony wykonujących zadania w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w art. 186b. ust. 1 pkt 1 ustawy – *Prawo lotnicze*.

Istotnym elementem przemawiającym za odejściem od automatyzmu w kwestii konieczności ciągłego posiadania broni palnej i środków przymusu bezpośredniego przez osoby wykonujące kontrole bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym są również koszty związane zakupem, zużywaniem się, konserwacją, przechowywaniem omawianych, obowiązkowych obecnie broni palnej i środków przymusu bezpośredniego, zbędnych, a czasami wręcz szkodliwych na niektórych punktach kontroli bezpieczeństwa.

Należy zaznaczyć, iż zgodnie z ustawą – *Prawo lotnicze* wykonywanie kontroli bezpieczeństwa jest tylko jednym z zadań realizowanych przez zarządzającego lotniskiem w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, ściśle nakierowanym na ujawnienie przedmiotów zabronionych wnoszonych do stref zastrzeżonych lotniska. Zarządzający lotniskiem realizuje ponadto również inne zadania *stricte* związane z zapewnieniem ochrony stref

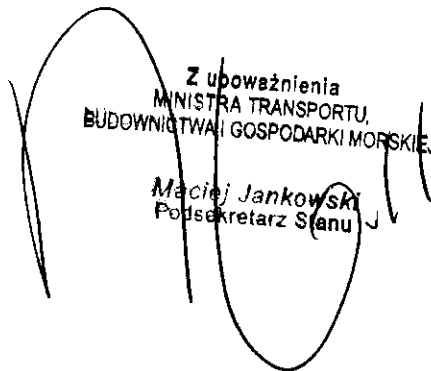
zastrzeżonych oraz ogólnodostępnych lotnisk - w tym z użyciem broni palnej i pełnego *spectrum* niezbędnych środków przymusu bezpośredniego. Zadania te są określone dla zarządzającego lotniskiem m.in. w art. 186b. ust. 5 *ustawy - Prawo lotnicze* i realizowane przez podległą mu Służbę Ochrony Lotniska.

Istotnym elementem przemawiającym za rezygnacją z obowiązkowego posiadania przez operatorów kontroli bezpieczeństwa wykonujących czynności, o których mowa w art. 186b. ust. 1 pkt. 1 *ustawy - Prawo lotnicze* jest również praktyka stosowana w tym zakresie w innych krajach Unii Europejskiej, gdzie omawiane osoby zazwyczaj nie posiadają przy sobie w trakcie wykonywania omawianych czynności broni palnej i środków przymusu bezpośredniego, a są ochraniańi przez inne osoby, koncentrujące swą uwagę na tym zadaniu.

Rozwiązania gwarantujące skuteczną, rutynową ochronę punktów kontroli bezpieczeństwa siłami osób innych niż operatorzy kontroli bezpieczeństwa mogłyby ponadto być szczegółowo planowane - siłami innych pracowników służb ochrony lotniska niż operatorzy kontroli bezpieczeństwa - w już funkcjonujących mechanizmach, w tzw.:

- Planach Ochrony sporządzanych na podstawie art. 7 ust. 1 *ustawy o ochronie osób i mienia*, zatwierdzanych przez Wydziały Postępowania Administracyjnych Komend Wojewódzkich Policji), oraz
- Programach Ochrony portów lotniczych sporządzanych na podstawie rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu (tj. aktualnie nowelizowanego *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego* (Dz. U. Nr 168, poz. 1638) – zatwierdzanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Z poważaniem,


Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Maciej Jankowski
Podsekretarz Stanu