

Na lotnisku

8 lutego 2015

Błękitne niebo, przestrzeń powietrzna, samolot, skrzydła – dla wielu są to pierwsze skojarzenia z wolnością. O samych lotniskach też myślimy w kategoriach swobody podróżowania. Niestety, współcześnie porty lotnicze stały się kolejną sceną odgrywanego na całym świecie teatru bezpieczeństwa. Mamy więc bramki do wykrywania broni, monitoring wizyjny całej przestrzeni lotniskowej oraz liczne bazy danych, które mają „złapać” potencjalnych terrorystów lub nielegalnych imigrantów. Wiele z tych środków prowadzi do naruszeń podstawowych praw i wolności człowieka.

Unijna Agencja Praw Podstawowych (Fundamental Rights Agency, FRA) zbadała przestrzeganie praw obywatelskich na przejściach granicznych w pięciu europejskich portach lotniczych. Pod lupę wzięto lotniska w Rzymie, Paryżu, Frankfurtach n. Menem, Manchesterze oraz Amsterdamie. FRA badała m.in., jak wyglądają kontrole graniczne, sytuacja osób ubiegających się o azyl, wykorzystywanie baz danych oraz problem dyskryminacji konkretnych kategorii podróżujących.

CZTERY KROKI

Na potrzeby badania eksperci FRA wyróżnili cztery możliwe stadia kontroli związane z podróżą samolotem. Pierwszy etap (pre-border check) polega na sprawdzeniu każdego pasażera na podstawie danych, które są gromadzone jeszcze przed rozpoczęciem podróży. Odpowiednie służby mają więc wgląd do informacji o tym, skąd dana osoba leci, jakich używa dokumentów podróży, czy też jakiej jest narodowości. Pozwala na to system przetwarzający tzw. dane API (advance passenger information). Niektóre państwa korzystają z bardziej zaawansowanych informacji o pasażerach, które są określane jako dane PNR (passenger name records). Analiza tych danych ma umożliwić odpowiednim służbom przeprowadzenie dalszej,

szczegółowej kontroli „potencjalnie podejrzanych” osób.

Gdy pasażer nie wzbudza żadnych podejrzeń, jest na granicy poddawany rutynowym procedurom – kontroli paszportu czy wizy. Ten rodzaj kontroli nazwany jest „first-line check”. Sytuacja jednak komplikuje się, gdy sam lot lub pasażerów uznaje się za generujących ryzyko. W takich okolicznościach dochodzi najpierw do tzw. kontroli przy bramkach (gate check). Służby graniczne mają szybko zidentyfikować ryzyka i podzielić wychodzących z samolotu pasażerów na tych wymagających szczególnych procedur oraz tych, których można dalej skierować do first-line check. Ci którzy zostali oznakowani jako „ryzykowni” są zazwyczaj przesłuchiwanii oraz poddawani rewizji. Taka forma kontroli nazywa się „second-line check” i może w efekcie prowadzić np. do niewpuszczenia danej osoby na terytorium Unii Europejskiej.

Oprócz analizowania danych API czy PNR służby graniczne dysponują również całym arsenałem różnych rejestrów i baz informacji. W grę wchodzi więc system Eurodac – przetwarzający dane o azylantach, VIS – gromadzący informacje o osobach ubiegających się o wizę, czy SIS II – w którym znajdują się dane o osobach niepożądanych na terytorium strefy Schengen. Analiza informacji pochodzących z tych systemów może spowodować, że konkretnej osobie odmówi się wjazdu na terytorium Unii Europejskiej. Z tym zagadnieniem wiąże się kolejny problem, na który wskazuje FRA – czyli brak możliwości odwoływania się od decyzji służb granicznych. Na lotniskach zwykle brak wystarczającej informacji o tym, do kogo może zwrócić się pasażer chcący poskarżyć się np. na działania straży granicznej. Trudno też o dostęp do bezpłatnej pomocy prawnej, co w przypadku osób ubiegających się o azyl może mieć istotne znaczenie.

SORTOWANIE – PROFILOWANIE

Samo dzielenie pasażerów na wymagających bardziej lub mniej intensywnej kontroli wzbudza kontrowersje. FRA zwraca uwagę,

że w takich sytuacjach może dochodzić do dyskryminacji – szczególnie ze względu na narodowość czy kolor skóry. Jak jednak w praktyce odbywa się to „sortowanie” pasażerów?

Na każdym z badanych lotnisk służby graniczne najpierw kategoryzują dany lot. To, jaka ocena zostanie przydzielona, zależy od „czynników ryzyka”, czyli ilości potencjalnych nielegalnych migrantów czy zagrożeń dla bezpieczeństwa. Takiej oceny dokonuje się m.in. na podstawie danych historycznych, ale również działania odpowiednich służb. Dla przykładu, na lotnisku w Manchesterze kryteriami, które bierze się pod uwagę, są: zachowanie pasażerów, ich ubiór, zawartość bagażu, narodowość czy trasa podróży.

Nie tylko loty są kategoryzowane jako „ryzykowne”, ale także konkretni pasażerowie. Tutaj również pod uwagę bierze się informacje pochodzące z biletu, dokumentów oraz obserwacji samych służb granicznych. Eksperti FRA wskazują, że jednym z najważniejszych „czynników ryzyka” jest nietypowa trasa podróży, np. przylot do Europy z Namibii przez Bahrajn. Sondaż przeprowadzony wśród straży granicznej wskazuje jednak, że pasażerowie są dobierani do szczegółowej kontroli również na podstawie ich zachowania, obywatelstwa, pochodzenia etnicznego, ubioru czy liczby posiadanych bagaży. To oczywiście stawia pytania o potencjalną dyskryminację. Wielu badanych (około 18% przypadków) sygnalizowało, że nadzorcze działania straży granicznej były spowodowane tylko ich kolorem skóry czy obywatelstwem.

Autorstwo: Jędrzej Niklas

Źródło: [Fundacja Panoptikon](#)