

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2012 r.

**w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

Na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

§ 1. Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „Krajowym Programem Szkolenia”, określa sposób organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w tym:

- 1) rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) organizację szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu;
- 6) warunki, sposób i tryb weryfikacji spełniania wymagań przez osoby kierowane na szkolenia związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu;
- 7) warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;
- 8) zakres danych ujętych na liście operatorów kontroli bezpieczeństwa i sposób jej prowadzenia;
- 9) sposób sprawowania nadzoru przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nad realizacją szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 2. 1. Ilekroć w Krajowym Programie Szkolenia jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) KPOLC – rozumie się przez to Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 187 ustawy;
- 4) instruktorze – rozumie się przez to instruktora prowadzącego szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) zespole z PWMM – rozumie się przez to zespół z psem do wykrywania materiałów wybuchowych, składający się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych i jego przewodnika;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. z 2011 r. Nr 248, poz. 1494).

- 6) PWMW – rozumie się przez to psa do wykrywania materiałów wybuchowych;
  - 7) liście – rozumie się przez to listę instruktorów prowadzoną przez Prezesa Urzędu;
  - 8) rozporządzeniu nr 185/2010 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1, z późn. zm.).
2. Użyte w Krajowym Programie Szkolenia określenia oznaczają:
- 1) podmiocie prowadzącym szkoleniową działalność w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego – rozumie się przez to podmiot, który spełnia wymagania do przeprowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu;
  - 2) pomocy dydaktycznej – rozumie się przez to zaplecze dydaktyczne organizatora szkolenia, uwzględniające w szczególności wyposażenie specjalistyczne sal i obiektów przeznaczonych do szkolenia praktycznego, wyposażenie audiowizualne obiektów szkoleniowych, komputerowe prezentacje multimedialne, filmy szkoleniowe, rysunki, wykresy, modele, literaturę specjalistyczną, a także przykłady rozwiązań praktycznych;
  - 3) szkoleniu z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego – rozumie się przez to szkolenie organizowane w ramach służb podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej, organów podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, w podmiotach prowadzących szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz w podmiotach prowadzących działalność lotniczą w zakresie określonym w Krajowym Programie Szkolenia;
  - 4) pracowniku weryfikującym – rozumie się przez to pracownika obsługującego urządzenie do prześwietlania osób, który ma wykluczyć, że na ciele osoby poddanej kontroli bezpieczeństwa są przenoszone jakiegokolwiek przedmioty metalowe lub niemetalowe różniące się od ludzkiej skóry;
  - 5) operatorze kontroli bezpieczeństwa – rozumie się przez to osobę, o której mowa w art. 186b ust. 10 ustawy.

§ 3. 1. Krajowy Program Szkolenia ma na celu stworzenie warunków umożliwiających osobom:

- 1) zatrudnionym w podmiotach prowadzących działalność lotniczą i posiadającym samodzielny dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
  - 2) zatrudnionym w podmiotach prowadzących działalność lotniczą, wykonującym obowiązki w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, wynikające z KPOLC,
  - 3) innym niż te, o których mowa w pkt 1 i 2, a wykonującym obowiązki dotyczące realizacji środków kontroli w zakresie ochrony wynikające z KPOLC
- zdobycie i utrzymanie odpowiednich kwalifikacji do wykonywania czynności służbowych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

2. Postępowanie mające na celu zdobycie kwalifikacji, o których mowa w ust. 1, obejmuje:
- 1) weryfikację zatrudnianego personelu dla zapewnienia skutecznej realizacji Krajowego Programu Szkolenia;
  - 2) zapoznanie personelu z przepisami i procedurami oraz sprzętem wykorzystywanym w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, mające na celu podniesienie świadomości osób zatrudnionych w podmiotach prowadzących działalność lotniczą o zagrożeniach tymi aktami;

- 3) szkolenie teoretyczne i praktyczne zapewniające aktualną wiedzę, umiejętności i motywację do realizacji zadań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 4. Prezes Urzędu może uznać każde szkolenie dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego, w tym przeprowadzone przez Unię Europejską, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz inne międzynarodowe organizacje lotnicze, za równoważne odpowiedniemu szkoleniu określonymu w Krajowym Programie Szkolenia, jeśli zakres merytoryczny tego szkolenia będzie odpowiadał odpowiedniemu szkoleniu określonymu w Krajowym Programie Szkolenia.

## **Rozdział 2**

### **Rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

§ 5. W zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym wyróżnia się następujące rodzaje szkoleń:

- 1) ogólne w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) podstawowe;
- 4) specjalistyczne zawodowe;
- 5) specjalistyczne dla osób:
  - a) bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony,
  - b) ogólnie odpowiedzialnych na szczeblu krajowym i lokalnym aby programy ochrony i ich wdrożenie były zgodne z przepisami prawa;
- 6) instruktorów;
- 7) audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 8) zespołu z PWMW.

§ 6. 1. Zakres programu szkolenia ogólnego w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje elementy, o których mowa w pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

2. Ogólnemu szkoleniu w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego podlegają osoby:

- 1) biorące udział w przewozie lotniczym towarów (ładunku lub poczty);
- 2) mające dostęp do zaopatrzenia pokładowego;
- 3) mające dostęp do zaopatrzenia portu lotniczego.

§ 7. 1. Zakres programu szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje elementy, o których mowa w pkt 11.2.6.2 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

2. Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 15.

§ 8. 1. Zakres programu szkolenia podstawowego obejmuje elementy, o których mowa w pkt 11.2.2 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

2. Szkoleniu podstawowemu podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 i 4-9.

**§ 9. 1.** Zakresy programów szkolenia specjalistycznego zawodowego obejmują elementy, o których mowa w pkt 11.2.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

**2.** Szkoleniu specjalistycznemu zawodowemu, określonymu w pkt:

- 1) 11.2.3.1 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 i 17;
- 2) 11.2.3.2 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 2;
- 3) 11.2.3.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 3;
- 4) 11.2.3.4 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 4;
- 5) 11.2.3.5 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 5;
- 6) 11.2.3.6 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 10;
- 7) 11.2.3.7 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 11;
- 8) 11.2.3.8 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 12;
- 9) 11.2.3.9 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 13;
- 10) 11.2.3.10 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 14.

**§ 10. 1.** Zakres programu szkolenia specjalistycznego obejmuje elementy, o których mowa w pkt 11.2.4 albo 11.2.5 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

**2.** Szkoleniu specjalistycznemu, określonymu w pkt 11.2.4 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 6.

**3.** Szkoleniu specjalistycznemu, określonymu w pkt 11.2.5 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 7.

**§ 11. 1.** Zakres programu szkolenia instruktorów obejmuje:

- 1) informacje o wcześniejszych aktach bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktach terrorystycznych i bieżących zagrożeniach;
- 2) przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz metody i środki stosowane dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 3) cele i organizację ochrony lotnictwa cywilnego, w tym obowiązki i zakres odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
- 4) możliwości i ograniczenia stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;
- 5) elementy ochrony, których będą dotyczyły prowadzone szkolenia;
- 6) podstawowe zasady dydaktyki, prawidłowości procesu uczenia się, nauczania i instruowania;
- 7) pomoce dydaktyczne i formy szkolenia;
- 8) metodologię przygotowania, organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 9) umiejętność wypowiedzania się;
- 10) przygotowanie materiałów i pomocy dydaktycznych;

- 11) metodologię oceny opanowania przekazanej podczas szkolenia wiedzy i umiejętności;
  - 12) zasady opracowywania pytań i zadań do egzaminów końcowych;
  - 13) kontrolę jakości procesów szkoleniowych.
2. Szkoleniu instruktorów podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 8.

**§ 12.** 1. Zakres programu szkolenia audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych kontroli jakości obejmuje:

- 1) informacje o wcześniejszych aktach bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktach terrorystycznych i bieżących zagrożeniach;
  - 2) przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz metody i środki stosowane dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
  - 3) cele i organizację ochrony lotnictwa cywilnego, w tym obowiązki i zakres odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
  - 4) elementy ochrony, których będą dotyczyły prowadzone kontrole;
  - 5) możliwości i ograniczenia stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;
  - 6) podstawy prawne i organizację krajowego, unijnego i międzynarodowego systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
  - 7) obowiązki i uprawnienia audytorów kontroli jakości;
  - 8) metodologię w zakresie planowania, prowadzenia i raportowania wykonywanych czynności kontroli jakości;
  - 9) standardy dotyczące czynności audytorskich.
2. Szkoleniu audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych kontroli jakości podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 9.

**§ 13.** 1. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 16, podlegają szkoleniom dla zespołów z PWMW, prowadzonym jako szkolenia:

- 1) wstępne;
  - 2) okresowe;
  - 3) bieżące.
2. Szkolenie wstępne obejmuje kryteria oraz elementy określone w pkt 12.9.3.7 oraz 12.9.3.8 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.
3. Szkolenie okresowe ma na celu spełnienie wymagań określonych w pkt 12.9.3.10 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 oraz zdobycie następujących kwalifikacji:
- 1) umiejętność wydawania komend i skuteczne egzekwowanie ich poprawnego wykonania;
  - 2) umiejętność kierowania pracą PWMW w poszczególnych obszarach;
  - 3) znajomość i umiejętność stosowania zasad motywowania PWMW do pracy;
  - 4) umiejętność interpretowania zachowania PWMW;
  - 5) znajomość i umiejętność stosowania procedur operacyjnych w przypadku wykrycia materiałów wybuchowych.
4. Szkolenie bieżące jest przeprowadzane zgodnie z pkt 12.9.3.14 oraz 12.9.3.15 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

### **Rozdział 3**

## **Kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

**§ 14.** Szkoleniom z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych podlegają:

- 1) operatorzy kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego, przewożonych przedmiotów i bagażu rejestrowanego;
- 2) operatorzy kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty;
- 3) operatorzy kontroli bezpieczeństwa poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego;
- 4) osoby wykonujące badania pojazdów wjeżdżających do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 5) osoby wykonujące kontrolę dostępu, nadzór, patrole;
- 6) osoby bezpośrednio nadzorujące osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) osoby ogólnie odpowiedzialnie na szczeblu krajowym lub lokalnym za zapewnienie by program ochrony i jego wdrożenie były zgodne ze wszystkimi przepisami prawa;
- 8) instruktorzy;
- 9) audytorzy krajowi i audytorzy wewnętrzni kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 10) osoby przeszukujące statki powietrzne pod kątem ochrony;
- 11) osoby zajmujące się ochroną statków powietrznych;
- 12) osoby realizujące procedurę łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem;
- 13) osoby stosujące środki kontroli w zakresie towarów (ładunków i poczty) inne niż kontrola bezpieczeństwa lub mający dostęp do identyfikowalnego ładunku albo identyfikowalnej poczty;
- 14) osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego inne niż kontrola bezpieczeństwa;
- 15) osoby inne niż pasażerowie i inne niż osoby wymienione w pkt 1 – 14 oraz 16 i 17, wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska;
- 16) przewodnicy PWMW;
- 17) pracownicy weryfikujący.

**§ 15.** Osoby zaliczone do kategorii osób, o których mowa w § 14, powinny przejść sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w pkt 11.1 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

### **Rozdział 4**

#### **Wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

**§ 16.** 1. Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadzają instruktorzy wpisani przez Prezesa Urzędu na listę.

2. Na listę wpisywani są instruktorzy wyznaczeni przez Prezesa Urzędu działającego samodzielnie oraz na wniosek:

- 1) ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz służb podległych lub nadzorowanych przez tego ministra;
- 2) Ministra Obrony Narodowej oraz służb podległych lub nadzorowanych przez tego ministra;

- 3) ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz służb podległych lub nadzorowanych przez tego ministra;
- 4) Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 5) podmiotu prowadzącego działalność lotniczą;
- 6) podmiotu prowadzącego szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) osoby zainteresowanej.

**§ 17. 1.** Instruktorzy ubiegający się o wpis na listę powinni spełniać następujące wymagania:

- 1) przejść sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w pkt 11.1 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010;
- 2) posiadać poświadczenie bezpieczeństwa w zakresie dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą „zastrzeżone” lub upoważnienia do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone”, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. Nr 182, poz. 1228);
- 3) posiadać doświadczenie i wiedzę w zakresie funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą, uzyskane w wyniku co najmniej trzyletniego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;
- 4) posiadać kwalifikacje w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego potwierdzone ukończeniem krajowego lub zagranicznego szkolenia dla instruktorów.

2. W przypadku prowadzenia szkoleń, o których mowa w pkt 11.2.3.1 – 11.2.3.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, dla kategorii osób określonych w § 14 pkt 1 – 3, oprócz wymagań, o których mowa w ust. 1, instruktor powinien posiadać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa.

3. Wniosek, o którym mowa w § 16 ust. 2, powinien zawierać udokumentowane potwierdzenie spełniania przez instruktora wymagań, o których mowa w ust. 1.

4. Instruktor jest obowiązany w związku z prowadzeniem szkoleń do:

- 1) odpowiedniego doboru środków metodycznych, stosownych do celu, treści i rodzaju szkolenia, a także ich dostosowania do poziomu wiedzy i umiejętności uczestników szkolenia;
- 2) przygotowania pomocy dydaktycznych;
- 3) dbałości o właściwą formę szkolenia oraz wysoki poziom prowadzonych szkoleń;
- 4) stosowania, w miarę potrzeb, aktywizujących form szkolenia w postaci dyskusji oraz ćwiczeń grupowych;
- 5) bieżącej oceny postępów osób szkolonych, prowadzonej między innymi w formie pytań sprawdzających opanowanie materiału szkoleniowego;
- 6) opracowania i stosowania obiektywnych metod pomiaru efektywności szkoleń;
- 7) przestrzegania sprawiedliwego i obiektywnego oceniania uczestników szkolenia;
- 8) zapewnienia poufności indywidualnych ocen uczestników szkolenia.

**§ 18.** Prezes Urzędu skreśla instruktora z listy w przypadku:

- 1) rezygnacji złożonej pisemnie Prezesowi Urzędu;
- 2) stwierdzenia zaprzestania spełniania chociażby jednego z wymogów, o których mowa w § 17 ust. 1 pkt 1 i 2;
- 3) stwierdzenia nieprawidłowości związanych z prowadzeniem szkoleń i egzaminów.

**§ 19.** Prezes Urzędu prowadzi wykaz stosownych szkoleń dla instruktorów oraz zapewnia informacje dotyczące osiągnięć w dziedzinie ochrony lotnictwa.

## **Rozdział 5**

### **Organizacja szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

**§ 20.** 1. Program szkolenia podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu w terminie 30 dni od dnia wpłynięcia wniosku zawierającego wszystkie informacje określone w ust. 2.

2. Warunkiem zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 1, jest przekazanie Prezesowi Urzędu dokumentacji uwzględniającej wszystkie zagadnienia właściwe dla szkoleń, o których mowa w § 5, oraz zawierające informacje określające:

- 1) tematykę szkolenia;
- 2) podmiot przeprowadzający szkolenie;
- 3) kategorie osób, dla których szkolenie jest organizowane;
- 4) czas trwania szkolenia i maksymalną liczebność grupy szkoleniowej;
- 5) formę szkolenia;
- 6) sposób przeprowadzenia egzaminu kończącego szkolenie;
- 7) rozkład zajęć;
- 8) opis ćwiczeń i zajęć praktycznych, jeżeli są przewidziane;
- 9) wykorzystywany sprzęt specjalistyczny i inne pomoce dydaktyczne;
- 10) wzór certyfikatu wydawanego po ukończeniu szkolenia i zaliczeniu egzaminu;
- 11) dołączone materiały dodatkowe, takie jak prezentacje, filmy, nagrania.

3. Prezes Urzędu, w ramach sprawowanego nadzoru, o którym mowa w rozdziale 9, może polecić uzupełnienie programu szkolenia, uwzględniając w szczególności nowe zagrożenia dla lotnictwa cywilnego lub wprowadzenie do przepisów dotyczących ochrony lotnictwa nowych technik i technologii w zakresie środków ochrony.

4. Programy, formy i metody prowadzenia szkoleń, sposób prowadzenia ewidencji kategorii osób szkolonych, wyników szkolenia oraz sprawozdawczości w służbach podległych lub nadzorowanych przez:

- 1) ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
- 2) Ministra Obrony Narodowej,
- 3) ministra właściwego do spraw finansów publicznych

– uwzględniają specyfikę tych służb.

**§ 21.** 1. Szkolenia, o których mowa w § 5, są realizowane w szczególności poprzez:

- 1) zajęcia stanowiskowe;
- 2) wykłady i ćwiczenia;
- 3) seminaria tematyczne;
- 4) kształcenie z wykorzystaniem multimedialnych systemów komputerowych.

2. Szkolenia, o których mowa w § 5 pkt 3, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 oraz szkolenia, o których mowa w § 5 pkt 4, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 i 17, są prowadzone przynajmniej przy użyciu technik, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4.

3. Szkolenia dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 i 17, realizowane przy użyciu techniki, o której mowa w ust. 1 pkt 4, można prowadzić bez obecności instruktora.

**§ 22.** 1. Zajęcia stanowiskowe polegają na wykonywaniu pomocniczych czynności i obserwacji czynności realizowanych na stanowisku pracy, do którego objęcia jest przeznaczona osoba szkolona oraz wykonywaniu czynności kontrolnych na stanowisku treningowym.

2. Osoba uczestnicząca w zajęciach stanowiskowych podlega ocenie instruktora, pod kierunkiem którego była szkolona.



3. Ocena, o której mowa w ust. 2, jest wydawana w formie pisemnej, ma charakter opisowy i powinna zawierać jednoznaczne sformułowanie oceniające, czy osoba szkolona może przystąpić do samodzielnej pracy na danym stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego.

**§ 23.** 1. Wykłady i ćwiczenia polegają na przekazaniu wiedzy teoretycznej oraz praktycznym zweryfikowaniu zakresu jej zrozumienia i umiejętności praktycznego zastosowania przez osobę podlegającą szkoleniu.

2. Wykłady mają formę ustnego przekazu informacji, a w zależności od potrzeb mogą być prowadzone z wykorzystaniem środków multimedialnych.

3. Ćwiczenia mają formę zajęć praktycznych, realizowanych w oparciu o przygotowane wzorce formularzy, pomoce dydaktyczne oraz zagadnienia problemowe wymagające pracy zespołowej, z uwzględnieniem tematyki prowadzonego wykładu.

**§ 24.** Seminaria tematyczne stanowią wspomaganie procesu szkolenia, w szczególności w odniesieniu do szkoleń, o których mowa w § 5 pkt 3 – 5.

**§ 25.** 1. Kształtowanie umiejętności, o których mowa w pkt 11.2.3.1 lit. k, pkt 11.2.3.2 lit. o oraz pkt 11.2.3.3 lit. l załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, powinno odzwierciedlać zakres zadań dotyczących kontroli bezpieczeństwa, realizowanych przez osoby zaliczone do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 i 17.

2. Szkolenia, o których mowa w § 5 pkt 1 – 7, przeprowadza pracodawca, podmiot prowadzący działalność lotniczą lub podmiot prowadzący szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 7, dla audytorów krajowych, prowadzi Prezes Urzędu we współpracy z Komendantem Głównym Straży Granicznej.

4. Koszty szkoleń, o których mowa w § 5, pokrywa pracodawca.

**§ 26.** Szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 8, jest przeprowadzane z zachowaniem wymogów, o których mowa w pkt 12.9.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

**§ 27.** 1. Do obowiązków organów i podmiotów, o których mowa w § 16 ust. 2 pkt 1 – 3, 5 i 6, dotyczących realizacji szkoleń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego należy:

1) prowadzenie dokumentacji ze zrealizowanych szkoleń;

2) wprowadzanie do akt osobowych osób zaliczonych do kategorii osób, o których mowa w § 14, informacji dotyczących odbytych szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności kopii uzyskanych certyfikatów, potwierdzonych za zgodność z oryginałem przez osobę upoważnioną;

3) przekazywanie Prezesowi Urzędu informacji o planowanym szkoleniu w terminie nie krótszym niż 7 dni przed rozpoczęciem szkolenia.

2. Do obowiązków organów, o których mowa w § 16 ust. 2 pkt 1 – 3, należy ponadto wydawanie lub nadzór nad wydawaniem certyfikatów po ukończeniu szkolenia i zaliczeniu egzaminu przez osoby zatrudnione lub wykonujące obowiązki w tych podmiotach.

3. Przepisów ust. 1 pkt, nie stosuje się do organów, o których mowa w § 16 ust. 2 pkt 1 – 3 oraz do szkoleń, o których mowa w § 5 pkt 1 i 2.

**§ 28.** 1. W odniesieniu do osób, które posiadają dokument potwierdzający ukończenie szkolenia zagranicznego właściwego dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, Prezes Urzędu może zezwolić na odstępnie od obowiązku odbycia szkolenia krajowego, pod warunkiem zdania egzaminu, o którym mowa w § 33 ust. 2.

2. W odniesieniu do osób, które posiadają dokument potwierdzający ukończenie szkolenia zagranicznego właściwego dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 8 i 9, Prezes Urzędu może zezwolić na odstępianie od obowiązku odbycia szkolenia krajowego, pod warunkiem zdania egzaminu, o którym mowa w § 33 ust. 1.

## **Rozdział 6**

### **Sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu**

**§ 29.** Kandydat należący do kategorii osób, o których mowa w § 14, ubiegający się o wydanie certyfikatu wydawanego po ukończeniu szkolenia i zaliczeniu egzaminu przystępuje do egzaminu pod warunkiem ukończenia właściwego dla jego kategorii szkolenia określonego w § 5.

**§ 30.** Certyfikat potwierdzający posiadanie wymaganych kwalifikacji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego jest wydawany osobie należącej do kategorii osób, o których mowa w § 14, po ukończeniu szkolenia właściwego dla jej kategorii, określonego w § 5 oraz zaliczeniu kończącego to szkolenie egzaminu, z wyłączeniem przepisów rozdziału 7.

- § 31.** 1. Kandydat jest obowiązany zgłosić się na egzamin w wyznaczonym terminie.
2. Warunkiem przystąpienia kandydata do egzaminu jest ustalenie przez egzaminatora tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin na podstawie posiadanego przez nią dowodu osobistego, tymczasowego dowodu osobistego lub paszportu.
3. W przypadku kandydatów należących do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, oprócz warunków określonych w ust. 2, wymaga się przedstawienia dokumentu potwierdzającego spełnienie wymogu, o którym mowa w art. 186b ust. 11 ustawy, oraz dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 4.
4. Egzaminator w związku z prowadzeniem egzaminu jest uprawniony do:
- 1) ustalenia tożsamości kandydatów;
  - 2) weryfikacji dokumentów, o których mowa w ust. 2 i 3;
  - 3) żądania poddania się przez kandydata badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu w organizmie lub obecności środków działających podobnie do alkoholu, jeżeli zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że osoba ta znajduje się pod ich wpływem.
5. Kandydata nie dopuszcza się do egzaminu, jeżeli:
- 1) nie jest możliwe ustalenie jego tożsamości;
  - 2) nie posiada dokumentów, o których mowa w ust. 2 i 3;
  - 3) znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, bądź odmówił poddania się badaniu, o którym mowa w ust. 4 pkt 3;
  - 4) istnieje uzasadnione podejrzenie zaproponowania egzaminatorowi przyjęcia korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu.

**§ 32.** Przed rozpoczęciem egzaminu egzaminator informuje kandydata o warunkach organizacyjnych tego egzaminu oraz o sposobie dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi lub wykonywaniu sprawdzianu umiejętności praktycznych.

**§ 33.** 1. Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 1 – 6, następuje poprzez złożenie egzaminu polegającego na sprawdzeniu wiedzy teoretycznej.

2. Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 4, dla kategorii osób, o których mowa w §14 pkt 1 – 3 i 17, następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzonego w formie:

- 1) testu wielokrotnego wyboru sprawdzającego wiedzę teoretyczną oraz
- 2) sprawdzianu umiejętności praktycznych prowadzonego z wykorzystaniem programu komputerowego prezentującego obrazy wygenerowane przez urządzenia do kontroli bezpieczeństwa.

**§ 34.** 1. Za każde prawidłowo rozwiązane pytanie w teście, o którym mowa w § 33 ust. 2 pkt 1, osoba egzaminowana może uzyskać 1 punkt. Pytanie zostaje uznane za prawidłowo rozwiązane jeśli zaznaczono wszystkie prawidłowe odpowiedzi, bez zaznaczenia odpowiedzi błędnej.

2. Podczas sprawdzianu umiejętności praktycznych, o którym mowa w § 33 ust. 2 pkt 2, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1, osobie egzaminowanej są prezentowane obrazy bagaży kabinowych oraz bagaży rejestrowanych w celu dokonania oceny tych obrazów pod kątem zawartości w nich przedmiotów zabronionych, o których mowa w dodatku 4-C i 5-B załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, oraz w części B załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7, z późn. zm.).

3. Podczas sprawdzianu umiejętności praktycznych, o którym mowa w § 33 ust. 2 pkt 2, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 2, osobie egzaminowanej są prezentowane obrazy ładunków i poczty w celu dokonania oceny tych obrazów pod kątem zawartości w nich przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 6.0.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

4. Podczas sprawdzianu umiejętności praktycznych, o którym mowa w § 33 ust. 2 pkt 2, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 3, osobie egzaminowanej są prezentowane obrazy poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego w celu dokonania oceny tych obrazów pod kątem zawartości w nich przedmiotów zabronionych, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, oraz w części B załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady.

5. W przypadku przerwania egzaminu pisemnego lub sprawdzianu umiejętności praktycznych w trakcie jego trwania, spowodowanego siłą wyższą lub innymi okolicznościami, dopuszcza się jego kontynuowanie po ich ustaniu w terminie określonym przez przewodniczącego zespołu egzaminacyjnego.

**§ 35.** 1. Egzamin kończący szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 1 – 6, uznaje się za zaliczony jeżeli jego uczestnik uzyska minimalny wynik 70 % możliwych do uzyskania punktów za udzielenie poprawnych odpowiedzi oraz w przypadku szkoleń, określonych w § 5 pkt 4, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 i 17, zaliczy sprawdzian umiejętności praktycznych, określony w § 33 ust. 2 pkt 2.

2. W przypadku sprawdzianu przeprowadzanego za pomocą programu komputerowego sprawdzającego umiejętność analizy obrazów generowanych przez urządzenie do kontroli bezpieczeństwa, jako części egzaminu zaliczającego szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 4, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 i 17, wymagane minimum uzyskanych punktów pozwalające na uzyskanie oceny pozytywnej jest ustalane przez Prezesa Urzędu w

wartości wskaźnika A' na poziomie 0,7, przy wartości wskaźnika „hit” nie mniejszym niż 60 %. Wskaźnik A' określa skuteczność wykrywania przedmiotów zabronionych w obrazach i częstotliwość nieprawidłowego zaklasyfikowania obrazu, jako zawierającego przedmiot zabroniony. Wskaźnik „hit” stanowi stosunek prawidłowo rozpoznanych obrazów zawierających przedmioty zabronione do całkowitej liczby obrazów zawierających te przedmioty.

3. W przypadku nie zaliczenia egzaminu kończącego szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 3, ponowne zaliczenie tego egzaminu następuje w terminie wyznaczonym przez prowadzącego szkolenie, nie przekraczającym dwóch miesięcy od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

4. Ponowne nie zaliczenie egzaminu, o którym mowa w ust. 3, powoduje konieczność powtórzenia szkolenia i zaliczenia egzaminu.

5. Nie zaliczenie egzaminu w warunkach, o którym mowa w ust. 4, powoduje ostateczne uniemożliwienie wykonywania obowiązków w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

6. W przypadku nie zaliczenia egzaminu kończącego szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 4, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 4, 5, 10 – 14 i 17, oraz egzaminu kończącego szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 6, dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 8, ponowne zaliczenie tego egzaminu następuje w terminie wyznaczonym przez prowadzącego szkolenie, nie przekraczającym dwóch miesięcy od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

7. Ponowne nie zaliczenie egzaminów, o których mowa w ust. 6, powoduje konieczność powtórzenia szkoleń i zaliczenia egzaminów.

8. Nie zaliczenie egzaminów w warunkach, o których mowa w ust. 7, powoduje ostateczne uniemożliwienie wykonywania obowiązków z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego określonych dla poszczególnych kategorii osób poddawanych szkoleniom.

**§ 36.** W przypadku zaliczenia egzaminu kończącego szkolenie, o którym mowa w § 5, jego uczestnik otrzymuje certyfikat potwierdzający posiadanie wymaganych kwalifikacji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

**§ 37.** 1. Certyfikat zatwierdzający zespół z PWMW dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 16, w imieniu Prezesa Urzędu wydaje Komendant Główny Straży Granicznej.

2. W przypadku pozostałych szkoleń certyfikat wydaje organizator szkolenia.

3. Warunkiem wydania przez Komendanta Głównego Straży Granicznej certyfikatu zatwierdzającego zespół z PWMW dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 16, jest ukończenie z wynikiem pozytywnym procedury zatwierdzenia, o której mowa w pkt 12.9.4 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

**§ 38.** Warunki wydania przez Prezesa Urzędu certyfikatu audytora krajowego lub audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposób zatwierdzania tych audytorów i utrzymania uprawnień regulują przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy.

**§ 39.** 1. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 8, podlegają okresowej ponownej certyfikacji, polegającej na odbyciu szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 6, oraz złożeniu egzaminu sprawdzającego wiedzę teoretyczną, w okresach co trzy lata od dnia uzyskania certyfikatu wydawanego po ukończeniu szkolenia i zaliczeniu egzaminu, o którym mowa w § 5 pkt 6.

2. Kopia certyfikatu potwierdzającego zdanie egzaminu, o którym mowa w ust. 1, jest niezwłocznie przekazywana Prezesowi Urzędu, przez osobę, o której mowa w § 14 pkt 8.

3. W przypadku nie przekazania kopii certyfikatu w ciągu 30 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 4, osoba określona w § 14 pkt 8, jest wykreślana z listy.

4. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 4, 5 i pkt 10 – 14, podlegają okresowym ponownym szkoleniom, o których mowa w § 5 pkt 4, zakończonym egzaminami sprawdzającymi wiedzę teoretyczną, w okresach co pięć lat, licząc od dnia ukończenia poprzedniego szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 4.
5. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 6, podlegają okresowemu ponownemu szkoleniu, o którym mowa w § 5 pkt 5 lit. a, zakończonym egzaminami sprawdzającymi wiedzę teoretyczną w okresach co pięć lat, licząc od ukończenia poprzedniego szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 5 lit. a.
6. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 7, podlegają okresowemu ponownemu szkoleniu, o którym mowa w § 5 pkt 5 lit. b, zakończonym egzaminami sprawdzającymi wiedzę teoretyczną w okresach co pięć lat, licząc od ukończenia poprzedniego szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 5 lit. b.
7. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 9, podlegają okresowemu szkoleniu, o którym mowa w pkt 15.3 załącznika II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. WE L 97 z 9.04.2008, str. 72, z późn. zm.), zakończonym egzaminami sprawdzającymi wiedzę teoretyczną w okresach co 3 lata, licząc od dnia ukończenia poprzedniego szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 7. Zakres programu tego szkolenia obejmuje elementy, o których mowa w § 12 ust. 1.
8. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, podlegają regularnie powtarzanym szkoleniom, zgodnie z pkt 11.4.1 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.
9. Osoby, które nie zostały poddane ponownej certyfikacji, o której mowa w ust. 1, nie mogą wykonywać czynności instruktora.
10. Osoby, które nie zostały poddane ponownym szkoleniom, o których mowa w ust. 4 – 6 i nie zaliczyły kończących je egzaminów, nie mogą wykonywać czynności z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego określonych w wydanych im certyfikatach.
11. Osoby, które nie są poddawane regularnie powtarzanym szkoleniom, o których mowa w ust. 8, nie mogą wykonywać czynności operatora kontroli bezpieczeństwa.

## **Rozdział 7**

### **Warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa**

**§ 40.** 1. W odniesieniu do osób należących do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, egzamin warunkujący otrzymanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Prezesa Urzędu, zwana dalej „komisją”.

2. Egzamin, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się w sposób określony w rozdziale 6.

**§ 41.** 1. Warunkiem wydania przez Prezesa Urzędu certyfikatu:

- 1) operatora kontroli bezpieczeństwa dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1, jest odbycie szkolenia specjalistycznego zawodowego obejmującego zagadnienia określone w § 9 ust. 2 pkt 1, zdanie egzaminu, o którym mowa w § 33 ust. 2, kończącego to szkolenie oraz zdanie egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1;
- 2) operatora kontroli bezpieczeństwa dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 2, jest odbycie szkolenia specjalistycznego zawodowego obejmującego zagadnienia określone w § 9 ust. 2 pkt 2, zdanie egzaminu, o którym mowa w § 33 ust. 2, kończącego to szkolenie oraz zdanie egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1;

- 3) operatora kontroli bezpieczeństwa dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 3, jest odbycie szkolenia specjalistycznego zawodowego obejmującego zagadnienia określone w § 9 ust. 2 pkt 3, zdanie egzaminu, o którym mowa w § 33 ust. 2, kończącego to szkolenie oraz zdanie egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na wniosek osoby, której ma być on wydany.

**§ 42.** 1. Członkowie komisji są powoływani na okres trzech lat, z możliwością ponownego powołania.

2. Udział w pracach komisji jest traktowany na równi z wykonywaniem obowiązków służbowych.

3. Regulamin przeprowadzania egzaminów dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 oraz tryb pracy komisji określa Prezes Urzędu.

4. Członkostwo w komisji wygasa w razie śmierci członka komisji.

5. Prezes Urzędu może odwołać członka komisji w każdej chwili, w przypadku stwierdzenia:

- 1) utraty wymaganych kwalifikacji;
- 2) rażącego naruszenia obowiązków;
- 3) skazania prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione umyślnie.

6. Prezes Urzędu odwołuje członka komisji w razie złożenia przez niego rezygnacji.

7. W przypadku wygaśnięcia członkostwa w komisji lub odwołania członka komisji przed upływem kadencji, Prezes Urzędu może powołać nowego członka komisji na okres do końca tej kadencji.

8. W celu przeprowadzenia egzaminu dla kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, przewodniczący komisji wyznacza spośród jej członków co najmniej dwie osoby, które stanowią zespół egzaminacyjny. Na czele zespołu egzaminacyjnego stoi przewodniczący tego zespołu, wyznaczony przez przewodniczącego komisji.

**§ 43.** 1. W przypadku nie zaliczenia egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1, ponowne zaliczenie tego egzaminu może nastąpić w terminie wyznaczonym przez przewodniczącego komisji, nie przekraczającym dwóch miesięcy od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

2. Nie zaliczenie egzaminu, o którym mowa w ust. 1, powoduje konieczność powtórzenia szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 4 i zaliczenia egzaminu kończącego to szkolenie, przed ponownym przystąpieniem do egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1.

3. Ponowne nie zaliczenie egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1, powoduje ostateczne uniemożliwienie wykonywania obowiązków operatora kontroli bezpieczeństwa.

**§ 44.** 1. Z przebiegu egzaminu, o którym mowa w § 40 ust. 1, sporządza się protokół, który podpisują osoby wchodzące w skład zespołu egzaminacyjnego.

2. Protokół, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) datę, czas i miejsce egzaminu;
- 2) imiona i nazwiska osób wchodzących w skład zespołu egzaminacyjnego;
- 3) liczbę osób przystępujących do poszczególnych części egzaminu;
- 4) imiona i nazwiska osób egzaminowanych, wraz z osiągniętymi przez nie wynikami testu sprawdzającego wiedzę teoretyczną oraz sprawdzianu umiejętności praktycznych;
- 5) ewentualne uwagi dotyczące przeprowadzonego egzaminu.

3. Do protokołu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) listę obecności z podpisami osób przystępujących do poszczególnych części egzaminu;
- 2) wypełnione arkusze odpowiedzi z testu sprawdzającego wiedzę teoretyczną;

- 3) arkusz z zanotowanymi godzinami opuszczenia sali podczas sprawdzianu umiejętności praktycznych.
4. Przewodniczący zespołu egzaminacyjnego niezwłocznie przekazuje przewodniczącemu komisji protokół, wraz z dołączoną dokumentacją, o której mowa w ust. 3.

**§ 45.** 1. Osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3 i 17, podlegają okresowej ponownej certyfikacji, w sposób określony w pkt 11.3.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, w okresie, o którym mowa w pkt 11.3.1 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

2. Okresowa ponowna certyfikacja osób należących do kategorii osób, o których mowa w §14 pkt 1 – 3, jest przeprowadzana przez komisję egzaminacyjną, o której mowa w § 40 ust. 1.

3. Ocena wyników operacyjnych, o których mowa w pkt 11.3.3 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, jest sporządzana w formie pisemnej przez osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 6 i obejmuje co najmniej:

- 1) wyniki prowadzenia kontroli bezpieczeństwa w oparciu o wyniki oprogramowania służącego do projekcji wirtualnych obrazów zagrożeń, jeśli są dostępne;
- 2) znajomość przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) ogólne nastawienie i dbałość osoby o właściwe wykonywanie zadań;
- 4) warunki fizyczne i umiejętności w zakresie prowadzenia działań kontrolnych;
- 5) konsekwentność i motywację do działania;
- 6) częstotliwość błędnego wskazywania alarmów podczas prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;
- 7) skuteczność w czasie niezapowiedzianych testów ochrony;
- 8) umiejętność komunikowania się z osobami poddawanych kontroli bezpieczeństwa.

4. Osoby, które nie zostały poddane okresowej ponownej certyfikacji, o której mowa w ust. 1, nie mogą wykonywać czynności operatora kontroli bezpieczeństwa lub czynności pracownika weryfikującego, a w przypadku osób należących do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, zostają również wykreślone z listy operatorów kontroli bezpieczeństwa.

**§ 46.** 1. Pracodawca osoby skierowanej na egzamin, o którym mowa w § 40 ust. 1 oraz przedstawiciel ośrodka szkolenia, w którym ta osoba odbyła szkolenie, o którym mowa w § 5 pkt 4, są uprawnieni do uzyskania informacji o wyniku egzaminu osiągniętym przez tę osobę.

2. Udzielenie informacji, o której mowa w ust. 1, ma na celu zweryfikowanie poprawności przeprowadzenia szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 4.

## **Rozdział 8**

### **Zakres danych ujętych na liście operatorów kontroli bezpieczeństwa i sposób jej prowadzenia**

**§ 47.** 1. Lista operatorów kontroli bezpieczeństwa zawiera następujące dane:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) numer identyfikacyjny PESEL;
- 3) data uzyskania uprawnień;
- 4) numer certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;

- 5) rodzaj uzyskanych uprawnień;
  - 6) datę ponownej certyfikacji.
2. Wpisy na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa są dokonywane po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 186b ust. 14 ustawy.
3. Lista operatorów kontroli bezpieczeństwa jest prowadzona w formie elektronicznej.

## **Rozdział 9**

### **Nadzór nad realizacją Krajowego Programu Szkolenia**

**§ 48.** Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad realizacją postanowień Krajowego Programu Szkolenia, w szczególności w zakresie:

- 1) sposobu i poziomu przekazywania wiedzy;
- 2) wyników szkolenia pod kątem uzyskanej wiedzy i zdobytych umiejętności;
- 3) kwalifikacji osób prowadzących szkolenia;
- 4) wyposażenia technicznego, przy użyciu którego prowadzone jest szkolenie;
- 5) pomocy dydaktycznych;
- 6) dokumentacji ze zrealizowanych szkoleń.

**§ 49.** 1. W ramach nadzoru, o którym mowa w § 48, Prezes Urzędu przeprowadza kontrole obejmujące w szczególności:

- 1) przegląd wyników i dokumentacji szkoleniowej;
- 2) przegląd wyposażenia technicznego i pomocy dydaktycznych;
- 3) wizytacje w trakcie przeprowadzania szkoleń i egzaminów;
- 4) rozmowy z uczestnikami szkolenia.

2. W przypadku stwierdzenia rażących nieprawidłowości w procesie przeprowadzania szkoleń lub egzaminów, a w szczególności:

- 1) przekazywania treści niezgodnych z przepisami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego,
- 2) przeprowadzania szkolenia niezgodnie z przepisami Krajowego Programu Szkolenia

- Prezes Urzędu może: wezwać instruktora do powtórnego przeprowadzenia szkolenia, skreślić instruktora z listy, zgodnie z § 18 pkt 3.

3. W celu realizacji nadzoru, o którym mowa w ust. 1, kontrola prawidłowości prowadzenia szkoleń lub egzaminów może być niezapowiedziana.

**§ 50.** W zakresie nieuregulowanym w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 30 ustawy.

## **Rozdział 10**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 51.** 1. Programy szkoleń świadomości ochrony lotnictwa oraz szkoleń specjalistycznych, opracowane na podstawie przepisów dotychczasowych, podlegają dostosowaniu do wymogów określonych w rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.



2. W przypadku niedostosowania programów szkoleń, o których mowa w ust. 1, do wymogów określonych w rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie, programy te przestają obowiązywać.

3. Szkolenia świadomości ochrony lotnictwa i szkolenia specjalistyczne, prowadzone po wejściu w życie rozporządzenia nr 185/2010 na podstawie przepisów dotychczasowych, uznaje się za obowiązujące.

4. Szkolenia specjalistyczne dla instruktorów, audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, uznaje się za obowiązujące.

§ 52. 1. Osoby należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 i 4 – 9, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie świadomości ochrony lotnictwa przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, uważa się za przeszkolone w zakresie szkolenia podstawowego.

2. Osoby należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 15, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie świadomości ochrony lotnictwa przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, są obowiązane do zaliczenia egzaminu kończącego szkolenie świadomości ochrony lotnictwa w terminie 3 lat od dnia ukończenia poprzedniego szkolenia świadomości ochrony lotnictwa.

3. Osoby, które nie zaliczą egzaminów, o których mowa w ust. 2, tracą upoważnienie do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

4. Osoby, należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14:

- 1) pkt 4 i 5, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla pracowników służby ochrony lotniska oraz pracowników specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej, nie wykonujących obowiązków operatorów kontroli bezpieczeństwa, lecz realizujących inne zadania w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- 2) pkt 10 i 11, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla członków załóg statków powietrznych,
- 3) pkt 12, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla pracowników podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, wykonujących zadania w zakresie obsługi naziemnej pasażerów i bagażu,
- 4) pkt 13, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla pracowników podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą oraz pracowników podmiotów wyznaczonych jako zarejestrowani agenci, znani nadawcy lub organ pocztowy, wykonujących zadania w zakresie obsługi ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty,
- 5) pkt 14, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla pracowników podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, wykonujących zadania w zakresie sprzątania pokładów statków powietrznych, zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych, w tym zaopatrzenia w paliwo

– przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, uważa się za przeszkolone w zakresie szkolenia specjalistycznego zawodowego.

5. Osoby, należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 6, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla osób kierujących ochroną lotnictwa cywilnego w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, uważa się za przeszkolone w zakresie szkolenia specjalistycznego dla osób bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony.

6. Osoby, należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 7, które zaliczyły egzamin kończący szkolenie kierunkowe dla osób kierujących ochroną lotnictwa cywilnego w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, przeprowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych, uważa się za przeszkolone w zakresie szkolenia specjalistycznego dla osób ogólnie odpowiedzialnych na szczeblu krajowym lub lokalnym aby programy ochrony i ich wdrożenie były zgodne z wszystkimi przepisami prawa.

7. Osoby należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 1 – 3, wpisane na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, zachowują status operatora kontroli bezpieczeństwa.

8. Osoby należące w dniu wejścia w życie rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 14 pkt 8, wpisane na listę, zachowują status instruktora.

§ 53. Egzamin, o którym mowa w § 39 ust. 1, dla funkcjonariuszy i pracowników służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, w okresie do dnia 18 marca 2013 r. może być przeprowadzany w ośrodku szkolenia lub jednostce organizacyjnej, w której prowadzone było dotychczasowe szkolenie.

§ 54. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>2)</sup>

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

**W porozumieniu  
MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH**

**Za zgodności pod względem  
prawnym i redakcyjnym**

**DYREKTOR  
Departamentu Prawnego**

*Danuta Tyszkiewicz*

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

## UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwane dalej KPS, stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz.933 i 951).

Celem projektu jest dostosowanie przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia do zmian prawa unijnego. 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 uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 300/2008”), zastąpiło dotychczas obowiązujące przepisy. Ponadto, na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 300/2008, zostało wydane rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (zwane dalej „rozporządzeniem (UE) nr 185/2010”) oraz decyzja Komisji K(2010)774 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Zakres merytoryczny nowych przepisów nie pokrywa się z dotychczasowymi i dodaje nowe rozwiązania, dlatego też niezbędnym stało się opracowanie projektu nowego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Podczas pracy nad nowym rozporządzeniem w sprawie KPS przyjęto następująco założenia:

- 1) dokonanie niezbędnych zmian w przepisach prawa krajowego powinno polegać na pełnym wdrożeniu przepisów europejskich;
- 2) uproszczenie procedur opisanych w przepisach krajowych w celu utrzymania harmonizacji zasad obowiązujących w państwach członkowskich Unii Europejskiej wdrożonych na podstawie unijnych przepisów;
- 3) pełna realizacja delegacji zawartej w art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 4) ograniczenie sprawozdawczości ze strony podmiotów do minimum niezbędnego dla wykonywania zadań przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (zwanego dalej „Prezesem Urzędu”);
- 5) stworzenie szczegółowych rozwiązań w zakresie nadzoru Prezesa Urzędu nad szkoleniami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, które jest niezbędne dla zapewnienia poprawności działania systemu szkoleń.

W rozdziale 1 projektu zamieszczono przepisy ogólne, zawierające tematykę rozporządzenia, słowniczek pojęć, etapy działań szkoleniowych zmierzających do uzyskania określonych kwalifikacji oraz informację o możliwości uznania szkoleń dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadzanych przez międzynarodowe organizacje lotnicze, za równoważne odpowiednim szkoleniom określonym w rozporządzeniu.

W rozdziale 2 dokonano nowego podziału rodzajów szkoleń oraz określono zakres programów szkoleń, którym podlegają poszczególne kategorie osób, zgodnie z zasadami wymienionymi w rozdziale 11 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010. W miejsce dotychczasowych rodzajów szkoleń:

- 1) świadomości ochrony lotnictwa (skierowanego do wszystkich osób objętych regulacjami KPS),
- 2) kierunkowych,
- 3) specjalistycznych podstawowych i doskonalących

– wprowadzono rodzaje szkoleń wymienione w rozdziale 11 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010:

- 1) ogólne w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) świadomości ochrony lotnictwa (skierowane do węższej niż dotychczas, określonej grupy osób, objętych regulacjami KPS);
- 3) podstawowe;
- 4) specjalistyczne zawodowe;
- 5) specjalistyczne dla osób:
  - a) bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki ochrony,
  - b) ogólnie odpowiedzialnych na szczeblu krajowym i lokalnym by programy ochrony i ich wdrożenie były zgodne z wszystkimi przepisami prawa;
- 6) instruktorów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) krajowych i wewnętrznych audytorów kontroli jakości z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 8) zespołów z psem do wykrywania materiałów wybuchowych (zespół z PWMW).

W rozdziale 3 zostały zawarte nowe regulacje dotyczące kategorii osób podlegających weryfikacji odnośnie spełnienia wymagań w zakresie rekrutacji oraz szkolenia przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych w portach lotniczych. Kategoria osób dotycząca operatorów kontroli bezpieczeństwa została podzielona na trzy, oddzielnie ujmujące kontrolę:

- 1) osób, przewożonych przez nie przedmiotów, bagażu kabinowego i rejestrowanego;
- 2) ładunku i poczty;
- 3) poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego.

Zrezygnowano z pozostałych kategorii osób podlegających weryfikacji:

- 1) pracowników SOL i SUFO nie wykonujących kontroli bezpieczeństwa, lecz realizujących inne zadania w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- 2) członków załóg statków powietrznych;
- 3) pracowników podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wykonujących zadania w zakresie:
  - a) obsługi naziemnej pasażerów i bagażu,
  - b) ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty,
  - c) sprzątnięcia pokładów statków powietrznych, zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych, w tym zaopatrzenia w paliwo;
- 4) pracowników podmiotów wyznaczonych jako zarejestrowani agenci, znani nadawcy lub organ pocztowy, wykonujących zadania związane z obsługą ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty;
- 5) kontrolerów ruchu lotniczego;
- 6) funkcjonariuszy i pracowników Straży Granicznej, Służby Celnej i Policji, pełniących służbę na terenie lotniska;
- 7) żołnierzy, funkcjonariuszy i pracowników MON, pełniących służbę na lotniskach współużytkowanych i posiadających dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska.

Zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 zastąpiono je następującymi kategoriami osób:

- 1) bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki ochrony;
- 2) wykonujących badania pojazdów wjeżdżających do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 3) przeszukujących statki powietrzne;
- 4) ochraniających statki powietrzne;
- 5) realizujących procedurę łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem;

- 6) stosujących środki w zakresie ochrony skontrolowanego ładunku i poczty;
- 7) stosujących środki w zakresie ochrony skontrolowanej poczty i materiałów przewoźnika, skontrolowanego zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego;
- 8) innych niż pasażerowie, wymagających dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska;
- 9) przewodników Psów do Wykrywania Materiałów Wybuchowych.

Wykaz kategorii uzupełniono także o „pracowników weryfikujących” – obsługujących urządzenia do prześwietlania osób, mających wykluczyć, że na ciele osoby poddanej kontroli bezpieczeństwa są przenoszone jakiegokolwiek przedmioty metalowe lub niemetalowe różniące się od ludzkiej skóry. Możliwość używania tego typu urządzeń podczas kontroli bezpieczeństwa została wprowadzona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1147/2011 z dnia 11 listopada 2011 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego odnośnie do używania urządzeń do prześwietlania osób w portach lotniczych Unii Europejskiej.

W rozdziale 4 określono wymagania stawiane instruktorom prowadzącym szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, jak również ich zadania. Wprowadzono możliwość wpisywania na listę instruktorów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego osób wyznaczonych przez Prezesa Urzędu oraz na wniosek osoby zainteresowanej. Dotychczasowe przepisy nie przewidywały takiej możliwości.

Poziom obciążeń administracyjnych egzaminatorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego i pracochłonność związana z dopełnieniem wymogów w tym zakresie wzrosła, ponieważ oprócz obowiązku prowadzenia egzaminów, w wyniku których przystępujące do nich osoby uzyskują po raz pierwszy certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, niezbędne będzie prowadzenie egzaminów związanych z obowiązkową ponowną certyfikacją po upływie trzech lat od uzyskania ww. uprawnień.

Poziom obciążeń administracyjnych Straży Granicznej, związanych z wydawaniem certyfikatów zatwierdzających zespoły z PWMW nie ulegnie żadnej zmianie, ponieważ Straż Graniczna już od 2011 r. wykonuje to zadanie. Było to przedmiotem porozumienia zawartego przez Prezesa Urzędu i Komendanta Głównego Straży Granicznej w 2011 r.

Rozdział 5 poświęcono organizacji szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Określono szczegółowe wymagania dla zawartości programów szkolenia przedstawianych do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, wymieniając elementy i informacje jakie powinny one zawierać, oprócz zawartości merytorycznej. Zniesiono funkcję koordynatora szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, pozostawiając zadania związane ze szkoleniem w gestii podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Wraz z taką zmianą organizacyjną wykreślono obowiązek przynależny dotychczas koordynatorowi szkoleń, polegający na tworzeniu i przesyłaniu Prezesowi Urzędu okresowych sprawozdań z realizacji szkoleń, jako przedsięwzięcie nie przynoszące wymiernych efektów dla podniesienia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego. Zgodnie z zapisami unijnych przepisów regulujących kwestie ochrony lotnictwa cywilnego, wprowadzono możliwość wykonywania ćwiczeń przez osoby szkolone z wykorzystaniem systemów komputerowych, bez stałej obecności instruktora, na bieżąco nadzorującego poprawność czynności wykonywanych przez ćwiczących, ponieważ instruktor może sprawdzić podsumowanie osiągniętych wyników, zapisanych w programie komputerowym.

Nowe wymogi dotyczące organizacji szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego powinny pozytywnie wpłynąć na opanowywanie wiedzy i umiejętności przez osoby poddawane tym szkoleniom, co powinno się wyraźnie przełożyć na podniesienie skuteczności działań podejmowanych w ramach ochrony lotnictwa cywilnego.

Tak jak w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011) koszty szkoleń pracowników z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego ponoszą ich pracodawcy.

W rozdziale 6 przedstawiono sposób przeprowadzania egzaminów kończących szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, ich zakres i procedury postępowania w przypadkach nie zaliczenia szkoleń obowiązkowych, określając ilość możliwych powtórzeń oraz ich częstotliwość. Ustalono takie szczegóły przeprowadzania egzaminów, jak: dokumenty, które powinna przedstawić osoba zgłaszająca się na egzamin, uprawnienia egzaminatora, zasady oceny pisemnych testów i zawartość sprawdzianów umiejętności praktycznych podczas prowadzenia egzaminów kończących szkolenia dla operatorów kontroli bezpieczeństwa. Celem przeciwdziałania wielokrotnym próbom zaliczania egzaminów kończących poszczególne szkolenia, wprowadzono ograniczenie do maksymalnie trzech powtórzeń, a w przypadku nie zaliczenia trzeciego kolejnego egzaminu – uniemożliwienie pracownikowi wykonywania zadań w ochronie lotnictwa cywilnego, które były tematyką szkolenia. Ustalono obowiązkowe elementy, z jakich powinny się składać egzaminy kończące szkolenia dla operatorów kontroli bezpieczeństwa oraz minimalny procentowy poziom punktów niezbędny do zaliczenia egzaminów. Zatwierdzanie i wydawanie certyfikatów dla zespołów z PWMW, w imieniu Prezesa Urzędu, powierzono Komendantowi Głównemu Straży Granicznej. Ustalono częstotliwość obowiązkowej ponownej certyfikacji oraz powtarzania szkoleń dla osób zaliczonych do poszczególnych kategorii. Projekt zakłada obowiązek certyfikowania i okresowej ponownej certyfikacji operatorów kontroli bezpieczeństwa przez Prezesa Urzędu.

W rozdziale 7 omówiono warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa oraz określono na czym polega zatwierdzenie operatora. Określono sposób powoływania zespołu egzaminacyjnego, przeprowadzającego egzamin warunkujący wydanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa oraz ustalono zawartość protokołu sporządzanego po zakończeniu takiego egzaminu.

Rozdział 8 określa zakres danych ujętych na liście operatorów kontroli bezpieczeństwa i sposób jej prowadzenia. Wymieniono elementy, z których składają się zapisy dotyczące poszczególnych osób, wprowadzane na listę.

W rozdziale 9 sprecyzowano sposób i zakres sprawowania nadzoru nad realizacją KPS przez Prezesa Urzędu, dając możliwość prowadzenia niezapowiedzianych kontroli procesu przeprowadzania szkoleń, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, możliwość ich unieważnienia.

Rozdział 10, zawierający przepisy przejściowe i końcowe, traktuje o okresach obowiązywania uprawnień uzyskanych i programów szkolenia opracowanych na podstawie przepisów dotychczasowych oraz o konieczności aktualizacji programów szkolenia. Ze względu na dużą zmianę systemu szkoleń, ich rodzajów, niezbędne będzie opracowanie nowych programów szkolenia oraz przejście procesu ich zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu. Dlatego też przewidziano 6-miesięczny okres od dnia wejścia w życie rozporządzenia na dostosowanie tych programów. Określono także okres przejściowy dla funkcjonariuszy i pracowników służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, składających egzaminy operatorów kontroli bezpieczeństwa w ośrodku szkolenia lub jednostce organizacyjnej, w której prowadzone było szkolenie.

Podmiot regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i wykonuje wszystkie jej postanowienia.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania

krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji.

W opinii projektodawców, regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. (98/415/WE).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia zostanie umieszczony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Rządowego Centrum Legislacji.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 113, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.), należy podnieść, że projektodawca przewiduje, iż projektowane przepisy mogą mieć wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków dochodów jednostek sektora finansów publicznych, ze względu na konieczność zatrudnienia dodatkowych 6 osób w komórce organizacyjnej ULC nadzorującej kwestie szkoleniowe oraz prowadzącej egzaminy dla kandydatów na operatorów kontroli bezpieczeństwa.

### **Ocena skutków regulacji:**

#### Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) przewoźnicy lotniczy;
- 3) podmioty prowadzące działalność lotniczą;
- 4) zasoby ludzkie wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej.

Określenie nawet przybliżonej liczebności grupy osób podlegających szkoleniom, ani tym bardziej liczebności grup osób podlegających poszczególnym rodzajom szkoleń, nie jest możliwe. Nie jest prowadzone całościowe zestawienie obejmujące takie dane, ponieważ nie służyłoby ono żadnym celom. System ochrony lotnictwa cywilnego w naszym kraju nie przewiduje centralnego krajowego systemu szkolenia. Za organizację szkoleń dla swoich pracowników odpowiadają poszczególne podmioty prowadzące działalność lotniczą. Na brak możliwości sporządzenia takich zestawień wpływa również fakt, iż liczba pracowników w poszczególnych podmiotach zmienia się na bieżąco. Są oni także regularnie kierowani do wykonywania innych czynności niż wykonywane dotychczas, co powoduje konieczność przydzielania ich do innych kategorii osób podlegających szkoleniom. Dodatkowo należy zauważyć, że wśród podmiotów prowadzących różnego rodzaju działalność lotniczą pojawiają się wciąż nowe, niektóre z nich zaprzestają swojej działalności, niektóre ją ograniczają jedynie do niektórych aspektów dotychczasowej działalności, niektóre ją rozszerzają, a inne zmieniają całkowicie jej charakter.

Ponadto, wymóg prowadzenia szkoleń wynika bezpośrednio z prawa unijnego, a zatem dokonanie wnioskowanych wyliczeń nie odnosiłoby się do oceny skutków regulacji projektowanego rozporządzenia lecz do aktu prawnego, który już istnieje i którego zmiana nie jest możliwa.

Próba sporządzenia ww. zestawień wiązałaby się z koniecznością zaangażowania wielu osób w kilkutygodniowy proces ich tworzenia. Efektem pracy byłby „spis z natury” obarczony dużym błędem z powodów wymienionych powyżej.

#### Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostało skonsultowane z następującymi partnerami społecznymi:

- 1) Ad Astra Executive Charter Sp. z o.o.;
- 2) Air Cargo Service Lodz Sp. z o.o.;
- 3) Air Poland Sp. z o.o.;
- 4) Airmet Service Sp. z o.o.;
- 5) Avsec.pl;
- 6) EUROLOT S.A.;
- 7) Exin Sp. z o.o.;
- 8) General Aviation Sp. z o.o.;
- 9) GDN Airport Services Sp. z o.o.;
- 10) G4S Sp. z o.o.;
- 11) GTL LOT Usługi lotniskowe, Sp. z o.o.;
- 12) Impel Airport Services Sp. z o.o.;
- 13) Konsalnet Holding S.A.;
- 14) Kuehne + Nagel Sp. z o.o.;
- 15) WAS-KRK Airport Services Sp. z o.o.;
- 16) LOT Catering Sp. z o.o.;
- 17) LOT Services Sp. z o.o.;
- 18) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.;
- 19) Lotniczy Catering Service Sp. z o.o.;
- 20) Lotos Tank Sp. z o.o.;
- 21) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.;
- 22) Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków – Balice;
- 23) Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach;
- 24) OLT Jet Air Sp. z o.o.;
- 25) PETROLOT Sp. z o.o.;
- 26) PLL LOT S.A.;
- 27) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 28) Polska Izba Ochrony;
- 29) Polski Związek Pracodawców „OCHRONA”;
- 30) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
- 31) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- 32) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 33) Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.;
- 34) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka;
- 35) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność;
- 36) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 37) Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost;
- 38) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 39) S&S Training and Consulting;
- 40) Securitas Polska Sp. z o.o.;
- 41) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 42) Solid Security Sp. z o.o.;
- 43) Sprint Air S.A.;



- 44) Sprint Air Aviation School;
- 45) Sprintair Cargo Sp. z o.o.;
- 46) SZZ Airport Services Sp. z o.o.;
- 47) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 48) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.;
- 49) WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.;
- 50) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 51) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
- 52) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego;
- 53) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 54) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
- 55) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
- 56) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 57) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 58) Forum Związków Zawodowych;
- 59) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 60) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
- 61) Business Centre Club – Związek Pracodawców.

W toku konsultacji społecznych zostały zgłoszone uwagi przez GDN Airport Services, Port Lotniczy Łódź, Port Lotniczy Bydgoszcz, Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice, SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, Securitas Services Sp. z o.o., Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., PLL LOT S.A., Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, LOT Catering Sp. z o.o., Poczta Polska SA Centrala.

#### **GDN Airport Services**

1. Uwaga generalna: słowa certyfikat, zaświadczenie i dyplom przewijają się zamiennie, tak jakby stanowiły o czym innym:
  - a) czy §19.2.10 nie powinien brzmieć „wzór zaświadczenia, certyfikatu lub dyplomu wydawanego po ukończeniu szkolenia i zaliczeniu egzaminu” jako że § 26.1.2 zawiera taki podział. To samo § 35 i wielu innych paragrafach. Słowo „zaświadczenie” pojawia się 4 razy, „dyplom” 1 raz, „certyfikat/certyfikacja” 21 razy, co świadczyć może, że nie są to elementy tożsame,
  - b) czy nie prościej zlikwidować słowa „zaświadczenie i dyplom” i pozostawić „certyfikat” dla wszelkiego rodzaju potwierdzenia uzyskiwanych kwalifikacji tak jak jest to opisane w § 28? Jeśli tak to rozważyć zdefiniowanie pojęcia „certyfikacja” w części z definicjami i uzupełnienie, że uzyskanie „zaświadczenia lub dyplomu” także jest certyfikacją (jako, że niektóre zagraniczne organizacje wydają dyplomy), tak by w treści rozporządzenia już nie pojawiały się te słowa zamiennie, a jedno zdefiniowane.

Uwaga uwzględniona. W całym tekście projektu zastosowano pojęcie „certyfikat”.

2. § 2 pkt 3 – czy słowa „działalność lotniczą” obejmuje również działalność agenta handlingowego, czy nie wymaga doprecyzowania „lotniczą działalność gospodarczą”?

Uwaga nieuwzględniona, gdyż działalność agenta handlingowego można uznać za działalność lotniczą.

3. § 11.3 – czy nie wymaga to już tutaj odesłania do fragmentu KPS wskazującego na częstotliwość.

Uwaga nieuwzględniona. GDN Airport Services sugeruje w tym miejscu odwołanie do dalszych zapisów tego projektu, ale wymieniony tu pkt 15.3 mówi jedynie o konieczności okresowego powtarzania szkoleń, natomiast w dalszej części projektu tego rozporządzenia precyzuje się już jak często mają być one powtarzane. Kwestia czy już w tym miejscu odwoływać się do dalszych zapisów jest problemem z zakresu legislacji a nie merytorycznym.

4. § 13 stanowi, że *Szkoleniom z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych z kolei § 24. 4. nie później niż w terminie 1 miesiąca od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia pełnienia służby na danym lotnisku. Czy nie powinno być to spójne i § 24. 4. odsyłać do § 13 bezwzględnie? Przez to nie będzie pola na „kombinowanie” z terminami szkoleń (np. umowy zlecenia co miesiąc).*

Przepis § 13 KPS stanowi, iż wszystkie szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa powinny być przeprowadzone przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych. Pkt 11.2.6.1 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 stanowi, iż szkolenie świadomości jest przeprowadzane przed otrzymaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska – co zgadza się z zapisem o przeprowadzeniu szkolenia przed rozpoczęciem wykonywania obowiązków służbowych. Ponadto, w KPOLC znajduje się przepis, iż zanim otrzyma się przepustkę uprawniającą do poruszania się po porcie lotniczym – należy przejść szkolenie świadomości. Tak więc regulacja z § 25 ust. 4 KPS, zgodnie z propozycją GDN Airport Services została usunięta. Propozycja GDN Airport Services oraz Portu Lotniczego Łódź (podobna uwaga) zostaje w ten sposób uwzględniona, należy jednak zaznaczyć, że nie ma to żadnego związku z „kombinowaniem z umowami zlecenia co miesiąc”, bo nie jest to przedmiotem regulacji tego rozporządzenia.

### **Port Lotniczy Łódź**

1. Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa podlegają wszystkie osoby, o których mowa

w § 13, oraz osoby zatrudnione lub pełniące służbę na terenie lotniska oraz w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, których obowiązki służbowe nie są bezpośrednio związane z ochroną lotnictwa cywilnego oraz szkoleniem w tym zakresie

Powyższe stwierdzenie nie jest zgodne z pkt 11.2.6.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 który stanowi iż: „Osoby inne niż pasażerowie wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska, nieobjęte pkt 11.2.3–11.2.5 i pkt 11.5, przechodzą szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego przed otrzymaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.”.

§ 14 pkt 15 KPS sformułowano następująco: „osoby inne niż pasażerowie i inne niż osoby wymienione w pkt 1 – 14 oraz 16 i 17, wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska;” – aby nie sugerował, że wszystkie osoby, o których mowa w § 13 przechodzą szkolenie świadomości.

2. Skoro jednym z tematów szkolenia świadomości jest znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego, umiejętność odpowiedniego reagowania na zagrożenia czy kontrola dostępu, osoby pracujące w strefach ogólnodostępnych również powinny tą wiedzę pozyskać na przedmiotowym szkoleniu. Chyba, że działania ULC dążą do likwidacji przepustek w strefach ogólnodostępnych. Tyle, że wtedy zarządzający nie będzie wiedział kto operuje w tych strefach (brak weryfikacji związanej z wydaniem przepustki) i w tej sytuacji pojawia się duża luka w „systemie ochrony”. Ostatnie sytuacje kryzysowe mające miejsca na lotniskach ukazały, że to właśnie w tych strefach jest największe zagrożenie. Eliminując szkolenia dla osób pracujących w strefach ogólnodostępnych, pozbawimy „system ochrony” istotnego elementu (umiejętności reagowania na incydenty związane z ochroną) Im więcej osób będzie wiedziało w jaki sposób i jak reagować tym „system ochrony” stanie się bardziej skuteczny

KPS jest projektowany w zgodności z przepisami unijnymi, o czym mowa w komentarzu do pkt 2 uwag Portu Lotniczego Łódź, więc nie może rozciągać szkoleń świadomości na wszystkie osoby, o których mowa w § 13 tego projektu.

Warto też zauważyć, że zarówno aktualnie obowiązujący, jak i projekt nowego KPOLC przewidują obowiązkowe szkolenie świadomości ochrony lotnictwa przed uzyskaniem przepustki uprawniającej do poruszania się po terenie portu lotniczego.

Zauważyć również należy, że nie jest możliwe wdrożenie efektywnego systemu przepustkowego w zakresie dostępu do strefy ogólnodostępnej portu lotniczego. Trudno zatem mówić o pojawieniu się nowej luki w systemie, w sytuacji gdy w chwili obecnej efektywna kontrola dostępu do strefy ogólnodostępnej portu lotniczego nie istnieje z obiektywnych powodów.

3. **Brak konsekwencji, osoby wykonują inne czynności niż kontrola bezpieczeństwa, a w roz. 185 jednym z tematów szkolenia dla tych osób jest umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych czy sposoby ukrywania tych przedmiotów (def. kontroli bezpieczeństwa jasno definiuje co za tym pojęciem się kryje) Jak wykryć przedmiot zabroniony nie robiąc kontroli bezpieczeństwa? Jeśli ktoś przyklei przedmiot zabroniony na zewnętrzną część ładunku, nie trzeba szkolenia by dostrzec nieprawidłowość i zareagować – mocno naciągnięte. (uwaga do § 8 ust. 1 pkt 9 i 10 KPS).**

Uwaga nieuwzględniona. Definicje „kontroli bezpieczeństwa” oraz „kontroli w zakresie ochrony”, zawarte w art. 3 pkt 8 i 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, są następujące:

„kontrola bezpieczeństwa” oznacza stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych;

„kontrola w zakresie ochrony” oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zabronionych.

Zakres tych szkoleń został określony w rozporządzeniu nr 185/2010 i KPS musi być z tym rozporządzeniem zgodny.

Poza tym, uwaga dotyczy raczej rozporządzenia nr 185/2010, natomiast w tej chwili przedmiotem konsultacji jest projekt KPS.

4. W § 17 Port Lotniczy Łódź proponuje również dodanie po pkt 3 pkt 4 w brzmieniu:

**„4) jeżeli instruktor szkolenia nie przeprowadził co najmniej jednego szkolenia związanego z ochroną lotnictwa cywilnego w ciągu 12 miesięcy od dnia ostatnio przeprowadzonego przez niego szkolenia”.**

Uwaga nieuwzględniona. Aktualnie lista instruktorów ochrony lotnictwa zawiera około 240 nazwisk. W związku z tym stałe nadzorowanie ciągłości spełniania tego warunku, którego znaczenie jest trudne do określenia, nie jest wykonalne.

Ponadto, projekt KPS w § 39 ust. 4 przewiduje, iż instruktorzy podlegają okresowej ponownej certyfikacji, polegającej na odbyciu szkolenia, o którym mowa w § 5 pkt 5 oraz złożeniu egzaminu przeprowadzonego w formie pisemnej, w okresach co trzy lata od dnia ukończenia poprzedniego szkolenia.

- 5. W § 18 (aktualnie § 19) Port Lotniczy Łódź proponuje dodanie na końcu zdania wyrazów: „oraz udostępnia materiały dodatkowe, takie jak prezentacje, filmy, nagrania, pozyskane zgodnie z § 19 ust. 2 pkt 11 (aktualnie § 20 ust. 2 pkt 11)”.**

Uwaga nieuwzględniona. Materiały pozyskane zgodnie z § 20 ust. 2 pkt 11, to materiały nadesłane wraz z resztą dokumentacji niezbędnej do zatwierdzenia programu szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przez poszczególne podmioty wnioskujące o zatwierdzenie takiego programu. Są więc one własnością tych podmiotów. Prezes Urzędu będzie otrzymywał te materiały w celu dokonania oceny programu szkolenia w procesie jego zatwierdzenia. Jednakże nie może dokonywać dalszej dystrybucji otrzymanych materiałów bez zgody ich wykonawców.

- 6. Jak instruktor ma określić umiętność realizowania czynności na stanowisku pracy skoro w punkcie kontroli bezpieczeństwa, ta osoba nie może prowadzić kontroli bezpieczeństwa (kontrolę bezpieczeństwa prowadzi osoba wpisana przez Prezesa ULC na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa). Zarządzający nie może sobie pozwolić, by pax przechodził kontrole raz przez kursanta, bo akurat się szkoli i drugi raz przez OKB. Więc ocena o, której mowa w ustępie 3 będzie zawsze pozytywna (np. dobrze podawał kuwety i dobrze prowadził obserwację operatorów w PKB więc jest „gotowy” do realizacji postawionych zadań). Z praktycznego punktu widzenia, ocena bezsensowna (uwaga do § 21 (aktualnie § 22 KPS).**

Uwaga uwzględniona. Na końcu § 22 ust. 1 dodano wyrazy „oraz wykonywaniu czynności kontrolnych na stanowisku treningowym”. W ten sposób instruktor wydający opisową ocenę osoby szkolonej będzie miał podstawy do jej wydania.

### **Port Lotniczy Bydgoszcz**

Dwie uwagi dotyczyły niemożliwości znalezienia treści załącznika II do rozporządzenia 300/2008. Załącznik, a tym samym pkt 15.3 zostały wprowadzone do ww. aktu prawnego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego (art. 1 rozporządzenia 18/2010).

Pozostałe uwagi to głównie pytania, a nie propozycje konkretnych rozwiązań.

### **Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice**

1. **Z § 14 (aktualnie § 15) projektu rozporządzenia wynika, że żadne osoby spoza UE, Konfederacji Szwajcarskiej, EOG /EFTA/ nie mogą być szkolone na terenie RP z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Jak to się ma do szkoleń ob. innych państw (np. Izraela) w Polsce?**

Uwaga uwzględniona poprzez usunięcie ust. 2 z § 15

2. **W rozdziale 4 § 29 ustęp 4 pkt 1 użyto sformułowania legitymowanie kandydata, naszym zdaniem nie trafnie. Lepiej używać sformułowania – weryfikacji kandydata.**

Uwaga uwzględniona poprzez zmianę § 30 ust. 4 pkt 1.

3. **W § 38 ust. 3 (aktualnie § 39 ust. 3) napisane jest, że instruktor szkolenia podlega ponownej certyfikacji (szkolenie i egzamin) w okresach co trzy lata, natomiast osoby nadzorujące pkt 6 i 7 co 5 lat, a audytorzy co ile lat? Jeśli już wszystkie te kategorie powinny być traktowane równo, a nawet instruktorzy mogliby być rzadziej certyfikowani gdyż sami organizują i prowadzą szkolenia. Chyba, że Urząd Lotnictwa Cywilnego będzie organizował jakieś specjalne szkolenia dla nich?**

Uwaga nieuwzględniona. Okresy ponownego szkolenia i certyfikacji dla poszczególnych kategorii osób podlegających szkoleniu z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego wynikają wprost z przepisów unijnych, więc krajowe regulacje muszą być z nimi zgodne.

### **SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe**

LPR zadało kilka pytań w zakresie interpretacji projektu rozporządzenia m.in.

1. **Czy na podstawie § 13 (aktualnie § 14) projektu rozporządzenia załogi SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe należy zaliczyć do kategorii osób 10 – 11 i prowadzić szkolenie specjalistyczne?**

Jeśli załogi SP ZOZ LPR zajmują się przeszukiwaniem statków powietrznych pod kątem ochrony oraz ochroną statków powietrznych, to powinny zostać przeszkolone w zakresie określonym dla tych kategorii osób.

2. **Czy osoby, które nie posiadają dostępu do stref zastrzeżonych mają przechodzić szkolenie ze świadomości? Czy w ogóle podlegają szkoleniu?**

W oparciu o pkt 11.2.6.1 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 w projekcie KPS określono, że szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa poddawane są jedynie osoby inne niż pasażerowie i inne niż osoby wymienione w § 5 pkt 1 – 14 oraz 16 i 17, wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

Jeśli osoby zatrudnione w danym podmiocie nie wykonują żadnych zadań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego i nie wymagają dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, to nie podlegają szkoleniom z zakresu ochrony lotnictwa.

3. **Czy osoby należące wg projektu rozporządzenia do kategorii osób, o których mowa w § 13 pkt 9 (aktualnie § 14 pkt 9) podlegają ponownej certyfikacji polegającej na odbyciu szkolenia w ciągu 5 lat od dnia ukończenia ostatniego szkolenia, czy od dnia wejścia w życie rozporządzenia?**

Zgodnie z zapisem § 38 projektu KPS: „Warunki wydania przez Prezesa Urzędu certyfikatu audytora krajowego lub audytora wewnętrznego kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposób zatwierdzania tych audytorów i utrzymania uprawnień regulują przepisy rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy.

### **Securitas Services Sp. z o.o.**

Z punktu widzenia prywatnych firm ochrony prowadzących swoją działalność w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zasadnym jest rozważenie możliwości wprowadzenia zmian w procedurze wydawania certyfikatów na wniosek osób kierowanych przez pracodawcę na egzamin, o którym mowa w § 31 ust. 2.

Powyższe wynika z faktu, iż to właśnie pracodawca (prywatna firma ochrony) ponosi koszt związany z szkoleniem specjalistycznym zawodowym oraz koszt wydania certyfikatu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Biorąc to pod uwagę proponuje się aby certyfikat (w tych konkretnych przypadkach) był wydawany na wniosek firmy (pracodawcy) kierującego swojego pracownika na szkolenie. Wówczas zgodnie z przyjętą nomenklaturą pracodawca przechowywałby w swoich dokumentach kadrowych oryginał ww. certyfikatu oraz wydawał kopie dla pracownika.

Jednocześnie pragniemy zwrócić Państwa uwagę na praktyki w powyższym zakresie stosowane w innych krajach europejskich, gdzie pracownik ochrony kierowany przez pracodawcę (ponoszącego jego pełne koszty wyszkolenia i certyfikacji w ramach przyjętego mechanizmu certyfikacyjnego) otrzymuje dokument poświadczający pozytywne ukończenie szkolenia specjalistycznego zawodowego oraz po pozytywnym ukończeniu procesu certyfikacji otrzymuje certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa – zawierający nie tylko dane personalne dla kogo został wystawiony, ale też dla jakiej firmy z której to tenże pracownik został skierowany na szkolenie specjalistyczne bądź proces certyfikacji.

Uwaga nieuwzględniona.

Prezes Urzędu wydaje decyzję administracyjną, którą przyznaje certyfikat osobie, która zdała egzamin oraz którą wpisuje na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa. Decyzja taka może być wydawana na wniosek osoby, której ona dotyczy, a nie na wniosek podmiotu kierującego osobę na szkolenie, czy też na egzamin.

Zasady finansowania szkolenia pracowników w poszczególnych podmiotach prywatnych nie są przedmiotem tej regulacji.

### **Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.**

1. § 16 ust. 2 (aktualnie § 17 ust. 2) wymusza na instruktorze posiadania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa. Jednocześnie § 38 wymusza na instruktorze okresowe szkolenia z zakresu określonego w § 5 pkt 5 (szkolenie instruktorów), przy czym utrata (wygaśnięcie) certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa – zgodnie z § 17 (aktualnie § 18) – nie stanowi podstawy do skreślenia z listy instruktorów. Uważamy, że posiadanie certyfikatu (stricte) jest zbędne i nie wymagane przez

przepisy unijne. Tak samo, jak okresowe szkolenia instruktorów z zagadnień, które prowadzą i szkolą na bieżąco. Prowadzi to do fikcji szkoleniowej. Właściwym byłoby wprowadzenie szkoleń przez właściwy organ zgodnie z punktem 11.5.7 rozporządzenia 185/2010 lub tylko dla osób, które miały przerwę w prowadzeniu szkoleń.

Jednocześnie należałoby dopuścić do szkoleń osoby, które są specjalistami w swojej dziedzinie i mogą być wykorzystywane w procesie szkolenia operatorów kontroli bezpieczeństwa np. specjaliści od techniki, psychologii, komunikacji społecznej itp. które mogłyby prowadzić szkolenia pod nadzorem (w uzgodnieniu) instruktora.

Uwagi nieuwzględnione. W projekcie rozporządzenia świadomie mówi się jedynie o posiadaniu certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa przez instruktorów, którzy prowadzą szkolenia operatorów, a nie o przedłużaniu uprawnień z tym związanych. Posiadanie takiego certyfikatu nie jest zbędne. Osoba, która chce przekazywać wiedzę przyszłym screenerom sama powinna mieć doświadczenie w tym zakresie.

Ponadto, w pkt 11.5.5 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 zapisano, iż w celu uzyskania uprawnień certyfikowanego instruktora posiadającego kwalifikacje do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 i 11.2.5, osoba powinna posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa i kwalifikacje m.in. w obszarze elementów ochrony, których będzie dotyczyło szkolenie. Kwalifikacjami tymi z pewnością jest posiadanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa w przypadku prowadzenia szkoleń dla tej kategorii osób.

Natomiast „wyjęcie” instruktorów ochrony lotnictwa cywilnego z systemu okresowych szkoleń jako jedynych w tym systemie, wydaje się nie być uzasadnione. Okresowe szkolenia, warunkujące utrzymanie uprawnień instruktorskich, są jak najbardziej uzasadnione, biorąc pod uwagę możliwość pozyskiwania wiedzy na temat nowych rozwiązań w zakresie metod nauczania, wymiany doświadczeń i pozyskiwania bieżących informacji na temat zmieniających się zasad ochrony lotnictwa cywilnego.

Zgodnie z przepisami, szkolenia powinny być prowadzone przez instruktora ochrony lotnictwa, jednakże nie ma przepisów zabraniających mu wykorzystania do pomocy w przeprowadzeniu szkolenia specjalistów z innych dziedzin, wzbogacających materiał szkoleniowy. Specjaliści ci mogą prowadzić poszczególne zajęcia podczas szkolenia, za którego całość odpowiedzialny jest instruktor.

2. **§ 26 ust. 1 pkt 4 lit. a (aktualnie § 27 ust. 1 pkt 4 lit. a) nakazuje informować Prezesa Urzędu o planowanych szkoleniach. Proponujemy wyłączyć z tych informacji szkolenia świadomości, które są organizowane na bieżąco, niejednokrotnie ad hoc.**

Uwaga uwzględniona.

3. **§ 32 ust. 1 (aktualnie § 33 ust. 1) określa, że: Za każde prawidłowo rozwiązane pytanie w teście, o którym mowa w § 31 ust. 2 pkt 1, osoba egzaminowana może uzyskać 1 punkt. Pytanie zostaje uznane za prawidłowo rozwiązane jeśli zaznaczono wszystkie prawidłowe odpowiedzi, bez zaznaczenia odpowiedzi błędnej. – proponujemy wprowadzić testy jednokrotnego wyboru, które umożliwią osobie egzaminowanej udzielenie jednoznacznej odpowiedzi na konkretne pytanie.**

Uwaga nieuwzględniona. Wszystkie odpowiedzi w testach egzaminacyjnych są jednoznaczne, oparte na przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, które powinny być znane osobom przystępującym do egzaminu. Większa ilość poprawnych

odpowiedzi na jedno pytanie nie powoduje ich niejednoznaczności – wbrew temu, co sugerują autorzy powyższej uwagi. Zmiana testu wielokrotnego wyboru na test jednokrotnego wyboru wpłynęłaby na zbytne ułatwienie zadania osobom egzaminowanym i obniżyłaby poziom egzaminów.

### **PLL LOT S.A.**

1. **Ad. § 4. „... jeśli zakres merytoryczny tego szkolenia będzie odpowiadał odpowiedniemu szkoleniu określonym w rozporządzeniu”. Zakres merytoryczny szkolenia oprócz tego, że „odpowiada”, może być szerszy. Powinno zostać dodane „i nie będzie węższy niż”:**

Uwaga nieuwzględniona. Kwestia dotyczy zasad uznawania przez Prezesa Urzędu zagranicznych szkoleń za równoważne odpowiednim szkoleniom określonym w KPS.

Zapis o tym, iż zakres uznawanego szkolenia może być szerszy jest zbędny. Aby Prezes Urzędu mógł uznać szkolenie zagraniczne za równoważne krajowemu, jego zakres merytoryczny nie może być węższy niż zakres szkolenia krajowego. Jeśli jest szerszy, nie ma to wpływu na podejmowaną decyzję.

Szkolenie może zostać uznane, bądź nie uznane – nie może być uznane bardziej lub mniej, dlatego też dodawanie zapisów o możliwym szerszym zakresie uznawanego szkolenia jest bezprzedmiotowe.

2. **W § 10 (aktualnie § 11), który określa zakres programu szkolenia instruktorów powinna zostać dodana:**

**A. kwestia znajomości organizacji transportu lotniczego, instytucji państwowych, dostawców usług – kompetencje, odpowiedzialność, procedury i współpraca. Instruktorzy powinni mieć wiedzę na temat wszelkich uwarunkowań i kompetencji, jakie służby czy usługodawcy mogą znajdować się na pokładzie, na zewnątrz samolotu i jakie mają uprawnienia, np. uprawnienia dowódcy statku powietrznego, procedur ewakuacji pasażerów, itp. Np. stewardesa w sytuacji zagrożenia i działań na pokładzie statku powietrznego powinna wiedzieć, kto dowodzi akcją, a dowodzący akcją muszą wiedzieć kto jest na pokładzie i jakie podejmuje czynności w sytuacji zagrożenia – zgodnie z kompetencjami.**

**B. § 10 ust. 1 pkt 2 (aktualnie § 11 ust. 1 pkt 2) stanowiącym, że „przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz metody i środki stosowane dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;”, powinien zostać uzupełniony o inne przepisy prawa lotniczego w zakresie organizacji, kompetencji, procedur i zasad współpracy służb i podmiotów w lotnictwie cywilnym.**

Uwagi nieuwzględnione.

Już kwestie wymienione w § 10 ust. 1 pkt 1 – 5, podczas szkolenia instruktorów powinny mieć charakter skrócony, informacyjny, przypominający, porządkujący posiadaną wiedzę. Szkolenie powinno być ukierunkowane na to jak uczyć, a nie na uczenie przyszłych instruktorów takich rzeczy jak: organizacja ochrony lotnictwa cywilnego, system prawny regulujący ochronę lotnictwa cywilnego, czy też organizacja transportu lotniczego. Kompetencje służb państwowych również powinny występować w powiązaniu z przepisami z zakresu ochrony lotnictwa. Poza tym, kwestie obowiązków i zakresu odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony zostały wymienione w pkt 3.



Przyszły instruktor taką wiedzę powinien już posiadać, w przeciwnym wypadku możemy mówić o sytuacji, w której wie tyle samo, bądź mniej od osób, które ma uczyć, więc czego miałby uczyć?

Odnośnie drugiej części tej uwagi należy stwierdzić, że do treści rozporządzenia nie można przenosić zapisów ustawowych. Poza tym nie wiadomo o jakie „inne” przepisy prawa lotniczego chodzi autorowi tej uwagi.

**3. Dot. § 14 i § 16 (aktualnie §15 i § 17)**

**Dodatkowo przepisy projektu w § 14 (aktualnie § 15), mimo otwarcia katalogu w § 1, przekraczają zakres regulacyjny rozporządzenia określony w § 1 projektu, zgodnie z którym „Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określa sposób organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w tym: (... tutaj pkt 1 – 9 z § 1 ...).**

**§ 14 ust. 1 (aktualnie § 15 ust. 1) wprowadza de facto ograniczenia w zakresie możliwości zatrudnienia osób do pełnienia zadań związanych z lotnictwem cywilnym nie wynikające (za wyjątkiem punktu 1 dotychczasowego sprawdzenia przeszłości) z wymogów Unii Europejskiej.**

**Wymogi dotyczące:**

**(... tu wymogi określone w § 14 ust. 1 pkt 1 – 4 ...)**

**wydają się stanowić ograniczenie swobody zatrudniania, ponieważ np. eliminują możliwość zatrudnienia cudzoziemca będącego obywatelem kraju nienależącego do UE a posiadającego prawo stałego pobytu w Polsce i zezwolenie na pracę na stanowisku członka personelu pokładowego lub operatora kontroli bezpieczeństwa. To samo ograniczenie dotyczy instruktorów na mocy par. 16 ust. 1. Wydaje się, iż takie ograniczenia, o ile miałyby zostać wprowadzone, powinny mieć rangę przepisu ustawowego. Wobec powyższego proponuje się wykreślenie § 14 ust. 1 pkt 2 – 5 (aktualnie § 15 ust. 1 pkt 2-5).**

Uwaga dotycząca § 14 ust. 1 (aktualnie § 15 ust. 1) uwzględniona.

Uwaga dotycząca § 16 ust. 1 (aktualnie § 17 ust. 1) nieuwzględniona.

Nie można się zgodzić, że z takimi samymi ograniczeniami mamy do czynienia w § 16 ust. 1 (aktualnie § 17 ust. 1), ponieważ regulacje tam zawarte dotyczą posiadania:

- a) poświadczenia bezpieczeństwa w zakresie dostępu do informacji niejawnych (część przepisów UE, dotyczących szczegółowych zasad prowadzenia działań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ma charakter niejawny, więc osoba, która powinna mieć wiedzę na temat całości systemu prawnego dotyczącego ochrony lotnictwa cywilnego w państwach UE musi posiadać taki dostęp),
- b) doświadczenia i wiedzy w zakresie funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą, uzyskane w wyniku co najmniej trzyletniego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego (konieczność posiadania takiej wiedzy była podnoszona przez autora uwag w uzasadnieniu do uwagi dotyczącej § 10, więc w odniesieniu do tego wymogu stawianego przyszłym instruktorom nie powinien jej przedstawiać jako uniemożliwiającej zatrudnienie)
- c) kwalifikacji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego potwierdzonych ukończeniem krajowego lub zagranicznego szkolenia dla instruktorów (konieczność ukończenia szkolenia dla instruktorów nie wymaga chyba uzasadniania).

**4. Dotyczy § 24 ust. 5 (aktualnie § 25 ust. 4):**

**„5. Koszty szkoleń, o których mowa w § 5, pokrywa pracodawca.”** Zapis ten nie spełnia normy opisanej w punkcie 11.5.7 załącznika do rozporządzenia 185/2010 **„Właściwy organ sam zapewnia szkolenie instruktorom i niezależnym podmiotom zatwierdzającym lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony”** oraz jest nielogiczny. Czy pracodawca nie prowadzący działalności polegającej na ochronie lotnictwa musi najpierw zapłacić (np. LOT?) za szkolenie instruktorów, którzy następnie wyszkolą pracowników.

Uwaga nieuwzględniona. Przepis ten w ogóle nie kłóci się z regulacją z pkt 11.5.7. załącznika do rozporządzenia nr 185/2010. Prowadzenie przez właściwy organ wykazu szkoleń, czy też nawet ich zapewnianie w żaden sposób nie ogranicza ustalenia dowolnych zasad ich finansowania. Autor uwagi nie wyjaśnił też dlaczego uważa ten przepis za nielogiczny.

Należy też zauważyć, że nikt nie nakłada na jakikolwiek podmiot, którego personel podlega szkoleniom z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, obowiązku ustanowienia wśród swoich pracowników instruktora ochrony lotnictwa. Może korzystać z usług w tym zakresie oferowanych przez instruktorów, którzy nie są u niego zatrudnieni.

**Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”**

**1. Dot. § 2 pkt 4.**

**Wątpliwa jest naszym zdaniem zasadność wyodrębnienia tej kategorii (pracownik weryfikujący). Wystarczająca jest kategoria „operatora kontroli bezpieczeństwa”. Ze względów organizacyjnych punktu kontroli bezpieczeństwa (np. elastyczności obsady osobowej stanowisk kontrolnych) niccelowe jest oddzielanie czynności kontroli bagażu i przedmiotów osobistych od kontroli osób w szkoleniu personelu ochrony lotnictwa.**

Uwaga nieuwzględniona. Wyodrębnienie kategorii „pracowników weryfikujących” nie jest związane z aktualną organizacją punktów kontroli bezpieczeństwa, gdzie wykorzystywane są urządzenia rentgenowskie do kontroli bagażu i detektory metalu do kontroli osób. Osoby te mają obsługiwać urządzenia do prześwietlania osób, które jeszcze nie są wykorzystywane w naszym kraju. Jeśli punkty kontrolne zostaną wyposażone w tego typu urządzenia, będzie się to musiało wiązać ze zmianą organizacji kontroli bezpieczeństwa. Od pracowników tych będą wymagane również inne umiejętności niż od aktualnych operatorów kontroli bezpieczeństwa.

Ponadto, należy zauważyć, że pojęcie takie zostało wprowadzone w załączniku do rozporządzenia nr 185/2010.

**2. Dot. § 3 pkt 1.**

**Propozycja zmiany w zdaniu kończącym ust. 1 wyrazów „kwalifikacji w zakresie wykonywanych” na wyrazy „kwalifikacji do wykonywania”.**

Uwaga uwzględniona. Dokonano stosownej zmiany w tekście projektu.

**3. Dot. § 3 ust. 2 pkt 3.**

**Propozycja dodania wyrazu „umiejętności” po wyrazach „aktualną wiedzę”.**

Uwaga uwzględniona. Dokonano stosownej zmiany w tekście projektu.

**4. Dot. § 6 ust. 2.**

**Propozycja zmiany brzmienia ust. 2 na następujące: „2. Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego podlegają osoby ubiegające się o czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego.”. Objęcie szkoleniem świadomości ochrony lotnictwa wyłącznie osób z dostępem bez eskorty do strefy zastrzeżonej znacznie obniża obecny poziom ochrony lotnictwa. Należy podkreślić, że w strefie ogólnodostępnej np. zagrożenie bombowe jest nieporównanie większe i występuje częściej niż w SZ (strefie zastrzeżonej).**

Uwaga nieuwzględniona. Regulacja w projekcie rozporządzenia jest zgodna z pkt 11.2.6 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010.

Ponadto przepisy dotyczące obowiązku odbycia szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego przed wydaniem czasowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego zostały zawarte w załączniku do projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (rozporządzenie z art. 187 ustawy – Prawo lotnicze).

**5. Dot. § 16 ust. 1 (aktualnie § 17 ust. 1).**

**Nie jest jasny cel przywołania § 14 ust. 3 (w § 17 ust. 1), który dotyczy audytorów a nie instruktorów.**

Uwaga uwzględniona. W § 17 ust. 1 odwołanie powinno odnosić się do § 15 ust. 4.

Dokonano stosownych zmian w treści projektu rozporządzenia.

**6. Dot. § 16 ust. 3 pkt 4 (aktualnie § 17 ust. 3 pkt 4).**

**Propozycja dodania w pkt 4 po wyrazie „stosowania” wyrazów „w miarę potrzeb”.**

Uwaga uwzględniona. Dokonano stosownej zmiany w treści projektu rozporządzenia.

**7. Dot. § 18 (aktualnie § 19).**

**Brak powiązania pomiędzy wykazem, a obowiązkiem korzystania ze szkoleń z tego wykazu przez instruktorów.**

Uwaga nieuwzględniona. Instruktorzy nie będą mieli obowiązku korzystania jedynie ze szkoleń z tego wykazu. Zapis jest zgodny z regulacją przewidzianą w tym zakresie w pkt 11.5.7 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010, która nie stanowi o tym, że przyszli instruktorzy muszą korzystać tylko ze szkoleń określonych w wykazie.

**8. Dot. § 21 ust. 1-3 (aktualnie § 22 ust. 1-3).**

**Zajęcia stanowiskowe dla operatorów kontroli bezpieczeństwa powinny być prowadzone pod kierunkiem osób sprawujących nadzór służbowy nad kontrolą bezpieczeństwa (kategoria 6), a nie instruktora prowadzącego kurs. Inne rozwiązanie prowadzi do niepotrzebnego zwiększenia liczby osób na stanowisku kontrolnym, rozproszenia odpowiedzialności i braku możliwości właściwej oceny kompetencji osoby szkolonej. Wszystkie zajęcia stanowiskowe w realnym środowisku „operacyjnym” odbywają się pod nadzorem aktualnego kierownika zmiany, d-cy pododdziału, doświadczonego operatora itp. Proponujemy, aby zajęcia stanowiskowe były obowiązkową częścią procesu przygotowania operatora kontroli bezpieczeństwa do wykonywania samodzielnych czynności kontrolnych. Na**

**podstawie oceny wykonywania czynności pomocniczych nie można określić, czy operator jest odpowiednio przygotowany. Bez certyfikatu nie można dopuścić go do czynności kontrolnych. Rozwiązaniem mogą być czynności kontrolne nadzorowane bezpośrednio przez przedstawiciela kategorii 6 i stwierdzenie braku negatywnych przesłanek do rozpoczęcia samodzielnej funkcji operatora kontroli bezpieczeństwa.**

Uwaga nieuwzględniona. Prowadzenie zajęć stanowiskowych dla operatorów kontroli bezpieczeństwa nie przez instruktora szkolenia, a przez osoby nadzorujące realnie prowadzone w porcie lotniczym czynności kontroli bezpieczeństwa nie jest wskazane. Osoby te (kategoria 6) powinny skupić się na nadzorowaniu procesu kontroli bezpieczeństwa, a nie na uczestnictwie w szkoleniu. W praktyce, osoby szkolone pozostawiane są na stanowisku kontrolnym pod opieką operatora kontroli bezpieczeństwa, co rozprasza jego uwagę i nie pozwala właściwie skupić się na czynnościach kontrolnych. I to właśnie przyjęcie takiego rozwiązania powoduje rozproszenie odpowiedzialności i brak możliwości właściwej oceny osoby szkolonej, która to ocena ma być przecież wydawana przez instruktora odpowiedzialnego za przeprowadzenie szkolenia. Nie mógłby on wydać takiej oceny, gdyby nie obserwował czynności wykonywanych przez osobę szkoloną. Ponadto wykonywanie czynności kontrolnych przez osobę szkoloną, która nie posiada certyfikatu, pod nadzorem osoby zaliczanej do kategorii 6, również nie jest dopuszczalne, a więc nie stanowi rozwiązania problemu. Dlatego już wcześniej, w związku z podobnymi uwagami zgłoszonymi przez Port Lotniczy Łódź, dokonano zmiany brzmienia § 21 ust. 1 (aktualnie § 22 ust. 1) na następujące:

„1. Zajęcia stanowiskowe polegają na wykonywaniu pomocniczych czynności i obserwacji czynności realizowanych na stanowisku pracy, do którego objęcia jest przeznaczona osoba szkolona oraz wykonywaniu czynności kontrolnych na stanowisku treningowym”.

**9. Dot. § 31 ust 3 (aktualnie § 32 ust. 3).**

**Wyjaśnienia wymaga, czy okresowa ponowna certyfikacja (§ 38 ust. 1) jest także przeprowadzana przez komisję powołaną przez Prezesa Urzędu.**

Uwaga uwzględniona. W § 38 (aktualnie § 39) dodano nowy ustęp dotyczący przeprowadzania okresowej ponownej certyfikacji osób określonych w § 14 pkt 1 – 3 przez komisję powołaną przez Prezesa Urzędu.

**10. Dot. § 38 ust 2 (aktualnie § 39 ust. 3).**

Uwaga uwzględniona. Kryteria zostaną określone w wytycznych Prezesa Urzędu. Propozycja PPL zostanie wzięta pod uwagę podczas wydawania tych wytycznych.

**11. Ogólne.**

**Brak przepisów regulujących zasady uznawania „ukończenia” podstawowego szkolenia operatorów kontroli bezpieczeństwa – np. egzamin/zaliczenie u prowadzącego szkolenie, wg kryteriów oceny analogicznych do egzaminu ULC. Proponujemy dodanie po ust. 3 w § 31 nowego ustępu w brzmieniu: „Ukończenie szkolenia podstawowego upoważniające do przystąpienia do egzaminu, o którym mowa w ust. 3, instruktor (ośrodek) prowadzący szkolenie potwierdza wydaniem odpowiedniego zaświadczenia, poprzedzonym zdaniem egzaminu teoretycznego i praktycznego, obejmującego co najmniej zakres analogiczny do egzaminu**

**certyfikacyjnego. Szczegółowy zakres i sposób egzaminowania określa się w programie szkolenia zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu”.**

Uwaga uwzględniona. Dokonano zmiany brzmienia § 32 ust. 3 oraz w konsekwencji – zmiany brzmienia § 41 ust. 1.

### **LOT Catering Sp. z o.o.**

**W § 6 ust. 2 zapisano w sposób jednoznaczny, że szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego podlegają osoby należące do kategorii osób, o których mowa w § 13 pkt 15. Chodziłoby tu więc wyłącznie o osoby inne niż pasażerowie wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.**

**Tymczasem w pkt 8.1.5.1. lit. b załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 185/2010 zobowiązano m.in. zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego i znanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, aby wszystkie osoby mające uzyskać dostęp do tego zaopatrzenia przeszły szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego. Ta kategoria osób, niewyodrębniona zresztą w projekcie rozporządzenia w sprawie KPS, nie jest tożsama ze wskazaną w § 13 pkt 15.**

Uwaga uwzględniona. W pkt 8.1.5.1 lit. b załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 oraz w kilku innych punktach załącznika do tego rozporządzenia zapisano, że pewne grupy personelu przechodzą „ogólne szkolenie świadomości, o którym mowa w pkt 11.2.7”, a nie „szkolenie świadomości”. Zapisy takie zostały wprowadzone do załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 dopiero w dniu 29 lutego 2012 r., a więc po skierowaniu do konsultacji projektu rozporządzenia. W związku z tym zostaną one dopiero teraz wprowadzone do projektu.

### **Poczta Polska S.A. Centrala**

**Przedstawiony projekt w szczególności:**

- 1) nie zakłada uznania ważności ukończonych szkoleń kierunkowych;**
- 2) nie wprowadza szczególnego przepisu przejściowego na zaliczenie obowiązkowych szkoleń specjalistycznych, o których mowa w projekcie.**

**W związku z powyższym brak uznania ważności ukończonych szkoleń kierunkowych, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia (przeprowadzonych po wejściu w życie rozporządzenia nr 185/2010), spowoduje konieczność przeprowadzenia szkoleń specjalistycznych, o których mowa w projekcie.**

**Istotnym czynnikiem w tym zakresie jest aspekt finansowy oraz ryzyko braku ciągłości działania podmiotów prowadzących działalność lotniczą (w przypadku konieczności natychmiastowego ponownego przeszkolenia pracowników, którzy posiadają aktualne szkolenia kierunkowe.**

Uwaga uwzględniona. Okres przejściowy w zakresie obowiązku przeprowadzenia nowych szkoleń specjalistycznych, związany z zaliczeniem jako obowiązujących szkoleń kierunkowych, przeprowadzonych na podstawie przepisów dotychczasowych, został już wprowadzony do projektu rozporządzenia w związku z podobnymi uwagami w tym zakresie zgłoszonymi przez Poczta Polska.

### Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu sektora publicznego

Projektowane rozporządzenie może wpłynąć na dochody i wydatki budżetu sektora publicznego. Do chwili obecnej nadzór w nad prowadzeniem szkoleń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego nie był prowadzony z odpowiednią częstotliwością z uwagi na niewystarczające zasoby kadrowe Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wejście w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r. rozporządzenia (WE) 300/2008 i jego aktów wykonawczych wpłynęło na poszerzenie katalogu podmiotów, nad którymi Prezes Urzędu sprawuje bieżący nadzór w związku z obowiązkowymi szkoleniami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, w której przewidziano przeniesienie odpowiedzialności za wykonywanie kontroli bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej na zarządzających lotniskami zmusiła te podmioty do zatrudnienia i certyfikowania odpowiedniej liczby operatorów kontroli bezpieczeństwa. Potrzeby te są nierozzerwalnie związane z koniecznością prowadzenia dużej ilości egzaminów dla kandydatów na operatorów kontroli bezpieczeństwa przez komisję egzaminacyjną powoływaną przez Prezesa Urzędu. Na podstawie ww. przepisów unijnych operatorzy kontroli bezpieczeństwa podlegają także okresowej ponownej certyfikacji, którą zgodnie z zapisami rozporządzenia przeprowadzać będzie komisja powoływana przez Prezesa Urzędu. W związku z powyższym liczba pracowników w komórce organizacyjnej ULC nadzorującej kwestie szkoleniowe oraz prowadzącej egzaminy dla kandydatów na operatorów kontroli bezpieczeństwa powinna ulec zwiększeniu o co najmniej 6 osób.

Biorąc pod uwagę powyższe przyjmuje się, iż nakłady finansowe na realizację przedmiotowych zadań wyniosą w roku 2012 ok. 745,18 tys. PLN (na pobory, szkolenia, sprzęt komputerowy, stworzenie stanowisk pracy). Koszty osobowe (wynagrodzenia oraz pozostałe w tym zakresie) nowych pracowników wyniosą:

- 1) wynagrodzenia - 23.643 tys. zł (wynagrodzenia członków korpusu służby cywilnej na 2012 r. dla 321 etatów) / 321 etatów korpusu sc / 12 m-cy = 6,14 tys. zł na 1 etat x 6 etatów kalkulacyjnych x 12 m-cy = 442,08 tys. zł;
- 2) składki na ubezpieczenie społeczne (15,19%) = 442,08 tys. zł x 15,19% = 67,15 tys. zł;
- 3) składki na Fundusz Pracy (2,45%) = 442,08 tys. zł x 2,45% = 10,83 tys. zł;
- 4) inne wydatki bieżące (zakup materiałów i wyposażenia, zakup pomocy dydaktycznych, służbowe podróże krajowe i zagraniczne, odpis na ZFŚS, świadczenia na rzecz osób fizycznych, zakup usług zdrowotnych, zakup usług szkoleniowych, itp.) = 5.207 tys. zł / 359 etatów ogółem / 12 -cy = 1,21 tys. zł na etat x 6 etatów x 12 m-cy = 87,12 tys. zł.

Razem = 607,18 tys. zł brutto (bez jednorazowych kosztów wyposażenia nowych stanowisk pracy).

Szacunkowe, jednorazowe koszty zakupu wyposażenia nowych stanowisk pracy tzn. sprzętu komputerowego, jego urządzeń peryferyjnych, oprogramowania, środków łączności oraz drobnych elementów wyposażenia stanowisk pracy) oraz szkoleń nowych pracownika wyniosą 138 tys. zł brutto.

Łączny koszt zatrudnienia powyższych 6 nowych pracowników wyniesie 745,18 tys. zł brutto.

Źródło środków finansowych na pokrycie ww. wydatków powinny stanowić wydatki z budżetu państwa.

Podsumowując, dysponenci środków budżetowych - poza Urzędem Lotnictwa Cywilnego - w efekcie przedmiotowego projektu nie poniosą dodatkowych kosztów. Działać będą w ramach dotychczasowych środków finansowych.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Koszty szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego będą ponosić pracodawcy. Nowa regulacja nie wpłynie na zmianę kosztów szkolenia gdyż w tym zakresie nie wprowadza się nowych rozwiązań.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów mających wpływ na regulację i rozwój regionalny.

