

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa
Cywilnego**

Na podstawie art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) zarządza się, co następuje:

§ 1. W załączniku do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. poz. 912) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1 w ust. 1 po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:
„10a) KPS – rozumie się przez to Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;”;
- 2) w § 2 w ust. 1:
 - a) w pkt 10 w lit. p średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. q w brzmieniu:
„q) współpracy ze służbami podległymi i nadzorowanymi przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie obserwacji pasażerów przylatujących i odlatujących statkami powietrznymi w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego;”;
 - b) w pkt 13 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„13) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w zakresie;”;
- 3) w § 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym, we współpracy z przewoźnikiem lotniczym oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, opracowuje plan przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym, zwany dalej „planem” oraz organizuje szkolenia w tym zakresie.”;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

4) w § 8 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu w wersji papierowej, a także projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku, dokumentacja przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych w wersji papierowej lub na elektronicznym nośniku danych;”;

5) w § 9 w ust. 2 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego funkcjonującej na danym lotnisku;”;

6) w § 10 w ust. 2 pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, której organ utrzymuje kontakt ze statkiem powietrznym zagrożonym aktem bezprawnej ingerencji;”;

7) § 12 otrzymuje brzmienie:

„§ 12. 1. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci i zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, aktualizują, z uwzględnieniem istniejącego zagrożenia, swoje programy ochrony w zakresie zawartych w nich procedur i informacji, nie rzadziej niż raz na 2 lata.

2. Aktualizacje programów ochrony podmiotów, o których mowa w ust. 1, związane z poziomem ochrony podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu. Aktualizacje programów ochrony podmiotów, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 10, 11 i 13, wymagają uprzednio uzgodnienia z Policją lub Strażą Graniczną.”;

8) w § 18 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Zarządzający lotniskiem prowadzi ewidencję wydanych kart identyfikacyjnych portu lotniczego.”;

9) § 20 otrzymuje brzmienie:

„1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po odbyciu przez wnioskodawcę jednego ze szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w pkt 11.2.3–11.2.6 i pkt 11.5.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010, lub w KPS.

2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, w stosunku do osób mających samodzielny dostęp do stref zastrzeżonych oraz części krytycznych stref zastrzeżonych powtarza się nie rzadziej niż raz na 3 lata.”;

- 10) w § 22 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa w ust. 1, oraz braku powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, zarządzający lotniskiem powiadamia o tym fakcie Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Straż Graniczną lub Policję, przekazując dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.”;

- 11) w § 23 uchyla się ust. 6;

- 12) w § 30 uchyla się ust. 5;

- 13) w § 32 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w ust. 1, realizuje zarządzający lotniskiem w stosunku do osoby ubiegającej się o czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego oraz przewoźnik lotniczy w stosunku do osoby ubiegającej się o kartę identyfikacyjną członka załogi, z zastrzeżeniem § 19 ust. 2 pkt 3.”;

- 14) § 34 otrzymuje brzmienie:

„§ 34. 1. Kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia, o których mowa w § 33, nie stosuje się wobec osób, których zadaniem jest reagowanie na nagłe przypadki poważnego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia, w przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

2. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33, są zwolnieni posiadający kartę identyfikacyjną portu lotniczego:

- 1) żołnierze i funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego,
- 2) osoby upoważnione na podstawie odrębnych przepisów przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych do wykonywania kontroli działalności gospodarczej dotyczącej usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,
- 3) osoby pełniące służbę w straży pożarnej,
- 4) kwalifikowani pracownicy ochrony fizycznej zatrudnieni w służbie ochrony lotniska, którzy zgodnie z planem ochrony, o którym mowa w art. 7 ustawy z

dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizując zadania w strefie zastrzeżonej lotniska zostali wyposażeni w broń palną

– podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.”;

3. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33, są zwolnieni członkowie Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „Komisją” oraz osoby działające z upoważnienia Komisji, a także przenoszone przez nich przedmioty, podczas wykonywania czynności, o których mowa w art. 136 ustawy, w przypadku gdy są oni eskortowani przez osobę, o której mowa w pkt 1.2.7.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

4. Przed wejściem do stref, o których mowa w § 33, członkowie Komisji są obowiązani do okazania legitymacji członka Komisji, a osoby działające z upoważnienia Komisji są obowiązane do okazania upoważnienia. Wzór legitymacji członka Komisji oraz wzór upoważnienia dla osób, o których mowa w ust. 3, określają przepisy wydane na podstawie art. 136 ust. 4 ustawy.

5. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33, są zwolnieni posiadacze certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego wydanego przez Prezesa Urzędu, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

6. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33, są zwolnione pojazdy Urzędu posiadające przepustki, o których mowa w § 27 ust. 3, oraz pojazdy wykorzystywane przez osoby, których zadaniem jest reagowanie na nagłe przypadki poważnego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia, w przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

7. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33, są zwolnione pojazdy posiadające przepustki do danego lotniska: Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego oraz wewnętrznej służby ochrony zarządzającego lotniskiem, podczas wykonywania przez żołnierzy i funkcjonariuszy tych służb zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

8. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33, są zwolnione pojazdy członków Komisji oraz osób działających z upoważnienia Komisji wraz ze specjalistycznym wyposażeniem tych pojazdów, podczas wykonywania czynności, o których mowa w art.

136 ustawy, w przypadku gdy pojazdy te są eskortowane w sposób, o którym mowa w pkt 1.2.7.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

9. Zarządzający lotniskami przekazują do Prezesa Urzędu do końca stycznia każdego roku dane dotyczące liczby i kategorii osób oraz pojazdów podlegających zwolnieniu odpowiednio z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia w danym porcie lotniczym.

10. Prezes Urzędu zgodnie z pkt 1.3.2.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010, przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące liczby i kategorii osób oraz pojazdów podlegających zwolnieniu odpowiednio z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia.

11. Służba ochrony lotniska nie wpuszcza do strefy zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej osoby odmawiającej poddania się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33.”;

15) w § 43 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Przerwa pomiędzy kolejną oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie powinna być krótsza niż 10 minut.”;

16) w § 65 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwo, któremu podmiot zapewnia dostawy zaopatrzenia pokładowego, jednak nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, wyznacza ten podmiot jako znanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, zgodnie z pkt 8.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Znani dostawcy zaopatrzenia pokładowego zostają wyznaczeni po zatwierdzeniu:

1) adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 8.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010, oraz

2) wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.”;

17) w § 68 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządzający lotniskiem wyznacza znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 9.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Wszyscy znani dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego zostają wyznaczeni po zatwierdzeniu:

1) adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 9.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, oraz

2) wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.”;

18) po § 71 dodaje się § 71a w brzmieniu:

„§ 71a. Sprzęt stosowany do ochrony lotnictwa cywilnego podlega testowaniu według metodologii określonej przez producenta. Osoba przeprowadzająca czynność testowania urządzenia odnotowuje ten fakt oraz wynik testu w dokumentacji wewnętrznej. Częstotliwość testowania zostanie każdorazowo ustalona przez użytkownika sprzętu w programach ochrony odpowiedniego podmiotu.”;

19) w § 73:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakres szkolenia realizowanego dla zespołu z PWMW niewykorzystywanego w Straży Granicznej zatwierdza Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Szkolenie dla zespołu z PWMW, o którym mowa w ust. 2, jest przeprowadzane zgodnie z pkt 12.9.3.7 i pkt 12.9.3.8 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kubik

UZASADNIENIE

1. Cel wydania rozporządzenia

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju wprowadza zmiany do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. poz. 912). Potrzeba wprowadzenia proponowanych rozwiązań podyktowana jest koniecznością podniesienia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego. Wprowadzenie ostatnich aktualizacji przepisów unijnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz krajowych norm zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 374), rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1147) oraz rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1148) spowodowało potrzebę dostosowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) do nowych regulacji. Ponadto mając na uwadze dwuletni okres obowiązywania KPOLC, zebrano doświadczenia dotyczące problemów w praktycznym stosowaniu jego przepisów.

2. Zakres regulacji

Proponowana nowelizacja obejmuje 19 modyfikacji w KPOLC, w tym zmianę obecnie obowiązujących zapisów i wprowadzenie nowych jednostek redakcyjnych.

Podstawowe kwestie nowelizacji dotyczą:

- 1) działań podmiotów zaangażowanych w realizację KPOLC;
- 2) ocenę stopnia zagrożenia oraz przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym;
- 3) aktualizacji programów ochrony;
- 4) ochrony lotniska;
- 5) pasażerów i bagażu kabinowego;
- 6) zaopatrzenia pokładowego;
- 7) zaopatrzenia portu lotniczego;
- 8) szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 9) psów do wykrywania materiałów wybuchowych.

Zmiana numer 1 (§1 ust. 1 pkt 10a załącznika do KPOLC) ma charakter porządkowy (zastosowanie skrótu) i podyktowana jest faktem wprowadzenia do porządku prawnego aktualnego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1147).

Zmiana numer 2 (§ 2 ust. 1 pkt 10 lit. q, pkt 13 załącznika do KPOLC) składa się z dwóch części. Pierwsza z nich (lit. a - § 2 ust. 1 pkt 10 lit. q – rozszerzenie zadań zarządzającego lotniskiem) ma na celu podniesienie poziomu ochrony przede wszystkim w strefie ogólnodostępnej. Umożliwi ona efektywną realizację przez służby ochrony uprawnień określonych w § 2 ust. 1 pkt 2 lit. b oraz § 2 ust. 1 pkt 8 lit. b załącznika do KPOLC. Druga z nich (lit. b) jest podyktowana potrzebą doprecyzowania, iż wymóg spełnienia określonych obowiązków dotyczy tylko Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Tym samym przedmiotowe

wymogi nie będą dotyczyły innych podmiotów zapewniających lotniskowe służby informacji powietrznej. W praktyce dotyczy to zarządzających portami lotniczymi, samodzielnie zapewniającymi służbę AFIS i realizujących zadania z zakresu ochrony na podstawie programu ochrony portu lotniczego.

Zmiana numer 3 i 6 (§ 7 ust. 1 oraz § 10 ust. 2 pkt 1 – w części wprowadzającej do wyliczenia), podobnie jak zmiana numer 2 w części dotyczącej lit. b, jest podyktowana potrzebą doprecyzowania, iż wymóg spełnienia określonych obowiązków dotyczy tylko Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ta zmiana ma charakter porządkujący.

Zmiana nr 4 (§ 8 ust. 2 pkt 2 załącznika do KPOLC) wynika z faktu, iż część dokumentacji niezbędnej do wyposażenia centrum koordynacji antykryzysowej ma bardzo duże rozmiary. Z tego względu dopuszczenie wyposażenia centrum koordynacji antykryzysowej w określoną dokumentację zamieszczoną na elektronicznym nośniku danych jest zasadne ze względu na funkcjonalność tego typu środków.

Zmiana nr 5 (§ 9 ust. 2 pkt 2 lit. b załącznika do KPOLC) jest podyktowana potrzebą elastycznego wskazania, iż w skład sztabu kryzysowego wchodzi również przedstawiciel instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zatem przepis ten będzie obejmował nie tylko przedstawicieli Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, ale również lotniskowej służby informacji powietrznej, której działalność operacyjna i zbierane przez nie informacje mogą mieć istotny wpływ na działania podejmowane przez sztab kryzysowy. Natomiast inne służby żeglugi powietrznej, nie zostaną objęte zmienionym zakresem niniejszego przepisu, z uwagi na brak bezpośredniego wpływu na rozwój i przeciwdziałanie sytuacji kryzysowej.

Zmiana numer 7 dzieli się na dwie części. Pierwsza z nich (§ 12 ust. 1 załącznika KPOLC) ma charakter porządkowy, w związku z ze zmianą instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego na Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Druga część (§ 12 ust. 2 załącznika KPOLC) ma na celu zrównanie charakteru procesu aktualizacji programu ochrony z procesem jego zatwierdzania. Dotychczas przepisy nie określały wprost, iż aktualizacja programu ochrony ma podlegać uzgodnieniom. W związku z tym dochodziło do sytuacji, gdy Policja i Straż Graniczna nie były informowane przez podmioty o bardzo daleko idących zmianach do programu ochrony, mających wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego.

Zmiana numer 8 (§ 18 ust. 3 załącznika do KPOLC) związana jest z koniecznością doprecyzowania, iż jednym z obowiązków zarządzającego jest prowadzenie ewidencji wydanych kart identyfikacyjnych. Przyczyni się to do uszczelnienia systemu przepustkowego lotnisk, w szczególności w związku ze zmianami wynikającymi z pkt 9 i 10.

Zmiana numer 9 (§ 20 załącznika do KPOLC) jest podyktowana faktem wprowadzenia do porządku prawnego aktualnego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Osoba uzyskująca dostęp bez eskorty do strefy zastrzeżonej, jest obowiązana do odbycia co najmniej jednego szkolenia (niekoniecznie szkolenia świadomości ochrony lotnictwa, o którym mowa w pkt. 11.2.6 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 185/2010”, w okresie nie dłuższym niż 3 lata. Taki zapis spowoduje również, iż szkolenia te w aspekcie dostępu bez eskorty będą

równoważne, co wydaje się być racjonalnym rozwiązaniem ze względu na zakres każdego z tych szkoleń. Ponadto, wyeliminowana zostanie przez to konieczność odbywania szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego w sytuacji, gdy osoba ma aktualne szkolenia z pkt 11.2.3-11.2.5 lub 11.5.5 załącznika do rozporządzenia nr 185/2010 lub szkolenie dla audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto zmiana dotychczasowego ust. 2 podyktowane jest tym, że materia regulowana w tym przepisie wchodzi w zakres Krajowego Programu Szkolenia (rozporządzenie z art. 189 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze).

Zmiana numer 10 (§ 22 ust. 3 załącznika do KPOLC) jest podyktowana koniecznością ujęcia w kręgu podmiotów informowanych o zagubionych czasowych kartach identyfikacyjnych portu lotniczego Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, jako jednej ze służb ochrony.

Zmiana numer 11 (§ 23 załącznika do KPOLC). Ze względu na wprowadzenie w zmianie nr 8 nowego brzmienia § 18 ust. 3 załącznika do KPOLC, zasadnym jest zniesienie obowiązku jednorazowych osobowych kart identyfikacyjnych. W trakcie spotkań organizowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego zarządzający lotniskami wskazywali, że obowiązek zwrotu jednorazowych przepustek jest uciążliwy w praktycznej realizacji. Istnieje możliwość łatwego zapobieżenia próbom posłużenia się niezwróconymi kartami identyfikacyjnymi poprzez inne działania (np. jednodniowy termin ważności karty identyfikacyjnej).

Zmiana numer 12 (§ 30 załącznika do KPOLC). Ze względu na wprowadzenie w zmianie nr 8 nowego brzmienia § 18 ust. 3 załącznika do KPOLC zasadnym jest zniesienie obowiązku jednorazowych przepustek dla pojazdów.

Zmiana nr 13 (§ 32 ust. 2 załącznika do KPOLC). Niniejsza zmiana służy zachowaniu spójności KPOLC oraz pozwala jednoznacznie rozstrzygnąć, iż zarządzający lotniskiem nie jest uprawniony do dokonywania sprawdzenia przeszłości względem określonych funkcjonariuszy państwowych, tj. sytuacji opisanej w § 19 ust. 2 pkt 3 załącznika do KPOLC.

W zmianie numer 14 (§ 34 załącznika do KPOLC) uregulowano kwestie dotyczące sytuacji, w których nie stosuje się kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia pojazdów udających się do strefy zastrzeżonej oraz do części krytycznej strefy zastrzeżonej, jak również to, kto jest zwolniony z kontroli bezpieczeństwa. Ze względu na liczbę zmian oraz konieczności dodania nowych ustępów, zasadnym jest opracowanie § 34 załącznika od nowa.

W ust. 1 wprowadzono zapis, zgodnie z którym z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia, o których mowa w § 33, nie stosuje się wobec osób, których zadaniem jest reagowanie na nagłe przypadki poważnego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia, w przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego. Zgodnie z ust. 1 zezwolono, aby w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w tym sytuacji ratowania życia ludzkiego i zdrowia, mogły uczestniczyć osoby nie posiadające kart identyfikacyjnych portu lotniczego. Rozszerzono tym samym krąg osób, których udział w akcji ratowniczej z różnych powodów jest niezbędny (np. strażacy Państwowej Straży Pożarnej, lekarze i ratownicy medyczni Pogotowia Ratunkowego).

W ust. 2 uchylono dotychczasowy pkt 2 załącznika do KPOLC, dotyczący zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa pracowników wewnętrznych służb ochrony zarządzającego lotniskiem posiadających kartę identyfikacyjną portu lotniczego oraz dodano trzy nowe punkty (tj. pkt. 2-4), co jest podyktowane potrzebą ujednolicenia zapisów KPOLC z

brzmieniem pkt. 1.3.4. załącznika do decyzji Komisji (UE) nr (2010)774 z dnia 13 kwietnia 2013 r. ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

W ust. 3, 4 i 8 (nowe ustępy) rozszerzono katalog osób i pojazdów zwolnionych z kontroli bezpieczeństwa i sprawdzenia, o którym mowa w § 33, o członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz o osoby działające z upoważnienia tej Komisji, a także o ich pojazdy wraz z ze specjalistycznym wyposażeniem podczas wykonywania zadań, o których mowa w art. 136 ustawy – Prawo lotnicze. Powyższa zmiana podyktowana jest powtarzającymi się trudnościami z szybkim dostępem członków PKBWL do miejsca zdarzenia na lotnisku, gdyż do tej pory ta grupa osób nie była ujęta w KPOLC wśród podmiotów zwolnionych z przedmiotowej kontroli oraz sprawdzenia. Należy przy tym zaznaczyć, że członkowie PKBWL, osoby upoważnione oraz ich pojazd muszą poruszać się w strefie zastrzeżonej lotniska oraz w części krytycznej strefy zastrzeżonej pod eskortą osoby, o której mowa w pkt 1.2.7.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Zmiana ust. 6 (poprzednio ust. 5) związana jest z rozszerzeniem kręgu pojazdów zwolnionych z kontroli o pojazdy wykorzystywane w akcjach ratunkowych. Podyktowane jest to potrzebą ujednolicenia zapisów KPOLC z brzmieniem pkt 1.4.5. załącznika do ww. decyzji Komisji (UE) nr (2010)774.

Ustępy 5, 7, 9-11 zachowały swoją dotychczasową treść zawartą w ust. 3, 4, 6-8 nowelizowanego rozporządzenia, a ich nowa numeracja związana jest z wyżej wskazanymi zmianami.

Zmiana 15 (§ 43 ust. 2 załącznika do KPOLC) wynika z potrzeby dostosowania KPOLC do aktualnego brzmienia pkt 4.1.2.11 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010, wprowadzonego przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1116/2013 z dnia 6 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 299 z 09.11.2013, str. 1).

Zmiana 16 (§ 65 ust. 1 załącznika do KPOLC) ma na celu wprowadzenie bezpośredniego odniesienia do punktu 8.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Ponadto, na forum unijnym trwają prace nad nowelizacją pkt 8.1.3 rozporządzenia 185/2010. Proponowane brzmienie pozwoli uniknąć każdorazowego dostosowania brzmienia KPOLC do aktualnego kształtu regulacji unijnych.

Zmiana 17 ma na celu jednoznaczne wskazanie, iż zarządzający lotniskiem w procesie wyznaczania znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego wykonuje wszystkie zadania określone w pkt. 9.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Ponadto, proponowane brzmienie pozwoli uniknąć każdorazowego dostosowania brzmienia KPOLC do aktualnego kształtu regulacji unijnych.

Zmiana 18 (§ 71a załącznika do KPOLC). Zgodnie z pkt 12.0.2 rozporządzenia 185/2010 przeprowadza się rutynowe kontrole sprzętu służącego do ochrony. Przepisy nie określają jednak częstotliwości kontroli. W związku z tym, należy wprowadzić obowiązek każdorazowego testowania urządzeń stosowanych do ochrony lotnictwa cywilnego.

Zmiana 19 (§ 73 załącznika do KPOLC) wynika z potrzeby umożliwienie realizacji szkoleń zespołów PWMW przez podmioty inne niż Straż Graniczna.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) projektodawca przewiduje, że koszty po stronie budżetu państwa będą związane z wdrożeniem procedur. Ze względu na niewielki zakres merytoryczny zmian przepisów, koszty te będą niewielkie. Dochody ze wskazanych powyżej opłat powinny natomiast przewyższyć koszty administracyjne.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu prac Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego	Data sporządzenia 07.05.2014 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju we współpracy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych	Źródło: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768).
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Klepacki - Podsekretarz Stanu w MliR	Nr w wykazie prac legislacyjnych MliR 446
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Małgorzata Kotowska 22 522 50 78	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozstrzygany?

Wprowadzenie ostatnich aktualizacji przepisów unijnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz krajowych norm zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. poz. 374), rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1147) oraz rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. poz. 1148), spowodowało potrzebę dostosowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (dalej KPOLC) do nowych regulacji. Ponadto, mając na uwadze dwuletni okres obowiązywania KPOLC, zebrano doświadczenia dotyczące problemów w praktycznym stosowaniu jego przepisów.

2. Rekomendowane rozstrzygnięcie, w tym proponowane zmiany do projektu rozporządzenia

Ze względu na okoliczności, wskazane w pkt. 1, zasadnym stało się przeprowadzenie gruntownej nowelizacji załącznika do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. poz. 912). Proponowana nowelizacja obejmuje 19 modyfikacji w KPOLC, w tym zmianę obecnie obowiązujących zapisów i wprowadzenie nowych jednostek redakcyjnych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, a także w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej?

Pozostałe państwa członkowskie są zobowiązane do dostosowywania krajowych przepisów do obowiązującego prawa unijnego analogicznie jak w przypadku potrzeby nowelizacji prawa polskiego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Ustawa – Prawo lotnicze	Na pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego którzy stanowią aparat pomocniczy w nadzorze prowadzonym przez Prezesa ULC
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa o Straży Granicznej	Funkcjonariusze i pracownicy SG delegowani do wykonywania zadań w zakresie sprawdzenia przeszłości i opiniowania programów szkoleń dla zespołów PWMW.
Zarządzający Portami	14	Rejestr lotnisk cywilnych	Zarządzający lotniskami oraz

Lotniczymi			podmioty za które zarządzający są odpowiedzialni (np. operatorzy kontroli bezpieczeństwa).
Przewoźnicy Lotniczy	19	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Zmiana zakresu sprawdzenia spełniania wymogów przez znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego
Ośrodki szkolenia	11	Dane Departamentu Ochrony w Lotnictwie Cywilnym	Stworzenie możliwości organizacji szkoleń dla zespołów z PWMW zarówno dla ośrodków służb państwowych (Policji) oraz podmiotów prywatnych.
Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	7	Zestawienie prowadzone przez Departament Żeglugi Powietrznej	Zniesienie obowiązku opracowania i przedłożenia do zatwierdzenia programu ochrony wszystkich instytucji z wyjątkiem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

5. informacje na temat zakresu, czasu trwania i podmiotów zaangażowanych w konsultacje

Konsultacje dotyczące zmian z zakresu funkcjonowania portów lotniczych zostały przeprowadzone w trybie roboczych spotkań z przedstawicielami zarządzających portami lotniczymi. Dalsze konsultacje (planowany termin – lipiec 2014 r.) zostaną przeprowadzone z następującymi podmiotami działającymi w sferze ochrony lotnictwa cywilnego:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 2) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.;
- 3) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.;
- 4) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach;
- 5) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.;
- 6) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.;
- 7) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 8) Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego Bydgoszcz S.A.;
- 9) Port Lotniczy Rzeszów - Jasionka Sp. z o.o.;
- 10) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.;
- 11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Sp. z o.o.;
- 12) Port Lotniczy Lublin S.A.;
- 13) Port Lotniczy Radom S.A.;
- 14) Aircraft Management and Consulting Sp. z o.o.;
- 15) Blue Jet Sp. z o.o.;
- 16) EnterAir Sp. z o.o.;
- 17) EuroLOT S.A.;
- 18) Flyjet Sp. z o.o.;
- 19) General Aviation Services Sp. z o.o.;
- 20) HELICOPTER.PL S.A.;
- 21) Husair Sp. z o.o.;
- 22) Ibex – U.L. Sp. z o.o.;
- 23) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „Heliseco” Sp. z o.o.;
- 24) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.;
- 25) Royal Star Sp. z o.o.;
- 26) Salt Aviation Sp. z o.o.;
- 27) Sky Taxi Sp. z o.o.;
- 28) Small Planet Airlines Sp. z o.o.;
- 29) Sprintair Cargo Sp. z o.o.;
- 30) Sprintair S.A.;

- 31) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 32) Travel Service Polska Sp. z o.o.;
- 33) S&S Training and Consulting;
- 34) Sprintair Aviation School;
- 35) Ośrodek Szkolenia Służb Lotniskowych PPL;
- 36) Aviation Suport;
- 37) Avsec.pl;
- 38) Securitas Polska;
- 39) Solid Security;
- 40) Impel Security Polska;
- 41) Ośrodek Szkolenia Kursowego Perfect – Głogów;
- 42) Konsalnet Holding;
- 43) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 44) Stowarzyszenie Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa
- 45) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 46) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 47) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 48) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 49) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 50) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego;
- 51) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 52) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 53) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,5
budżet państwa	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,5
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,73
budżet państwa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,73
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,77
budżet państwa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,77
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania Wpływy z opłat skarbowych oraz opłat lotniczych, zgodnie z tabelami zamieszczonymi w odrębnych przepisach prawa.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń Z uwagi na zmiany proceduralne, koszty po stronie budżetu państwa będą związane z wdrożeniem zmienionych procedur. Ze względu na niewielki zakres merytoryczny zmian przepisów, koszty te będą niewielkie.

Dochody ze wskazanych powyżej opłat powinny przewyższyć koszty administracyjne.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstwa

rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,05	0,55
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Efektywniejsze wykorzystanie operatorów kontroli bezpieczeństwa, bardziej przejrzyste prowadzenie ewidencji kart identyfikacyjnych oraz procedur wyznaczania znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego. Dodatkowo, poprzez obowiązek każdorazowego testowania sprzętu do ochrony lotnictwa cywilnego duże przedsiębiorstwa zminimalizują ryzyko zawodności tego sprzętu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Umożliwienie rozpoczęcia działalności jako ośrodki szkoleniowe zespołów PWMW.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu na tę grupę podmiotów.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Nowelizacja przyniesie korzyści dla dużych przedsiębiorstw – zwłaszcza zarządzających portami lotniczymi, którzy rocznie zaoszczędzą ok. 0,05-0,1 mln złotych ze względu na zmniejszoną liczbę operatorów kontroli bezpieczeństwa potrzebnych do wykonywania kontroli bezpieczeństwa (ze względu na skrócenie przerwy w czasie oceny obrazów z urządzenia RTG). Nowelizacja, w ujęciu pieniężnym nie powinna wywrzeć wpływu na średnie przedsiębiorstwa oraz gospodarstwa domowe. W ujęciu niepieniężnym, duże przedsiębiorstwa uzyskają korzyść w postaci przejrzystego stosowania procedur wyznaczania znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz procedur ewidencji wydawania kart identyfikacyjnych, jak również bardziej efektywnego wykorzystania operatorów kontroli bezpieczeństwa. Natomiast średnie przedsiębiorstwa uzyskają zaś możliwość prowadzenia działalności szkoleniowej dla zespołów z PWMW oraz będą mogły podlegać wyznaczeniu jako znani dostawcy zaopatrzenia pokładowego lub zaopatrzenia portu lotniczego w bardziej efektywny sposób.						
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy			
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:					☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.					☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy			
Komentarz: Liczba dokumentów ulegnie zwiększeniu z uwagi na wprowadzenie obowiązku sporządzania dokumentacji w zakresie uruchomienia sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego oraz w zakresie ewidencji wydawanych przepustek w portach lotniczych. Natomiast ze względu na wprowadzenie dodatkowych obowiązków w zakresie								

zaopatrzenia pokładowego oraz dostaw portu lotniczego oraz ze względu na wprowadzenie możliwości prowadzenia szkoleń dla zespołów PWMW niewykorzystywanych w Straży Granicznej, potencjalnie zwiększy się liczba procedur. Skrócone zostanie w sposób nieznaczny załatwianie spraw z uwagi na klaryfikację procedur.

9. Wpływ na rynek pracy

Ze względu na zakres zmian – głównie w sferze proceduralnej, nowelizacja wywiera minimalny wpływ na rynek pracy jedynie w zakresie umożliwienia prowadzenia działalności gospodarczej związanej z realizacją szkoleń dla zespołów PWMW niewykorzystywanych w Straży Granicznej, co w niewielkim zakresie zwiększy liczbę miejsc pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu niniejszej nowelizacji na inne obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z uwagi na fakt, iż KPOLC został wprowadzony rozporządzeniem, stanowiącym akt wykonawczy, na gruncie legislacyjnym nie jest planowane dalsze wykonanie KPOLC. W sferze funkcjonowania podmiotów istnieje możliwość wprowadzenia regulacji wykonawczych w postaci wewnętrznych instrukcji.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie wskaźniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów zostanie przeprowadzona po 3 latach od wprowadzenia nowelizacji. Jako mierniki weryfikujące zastosowane zostaną: a) zestawienie incydentów stanowiących zagrożenia dla ochrona lotnictwa cywilnego, b) raporty związane z wydawaniem, zwrotem i zagubieniem kart identyfikacyjnych w portach lotniczych; c) sprawozdania roczne ze stanu ochrony lotnictwa cywilnego.

13. Załączniki (inne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.