

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2011 r.

w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Krajowym Programem”, uwzględniający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące:

- 1) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) współpracy w zakresie ochrony lotnictwa organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych;
- 3) wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez zarządzającego lotniskiem oraz zarejestrowanego agenta i zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72);
- 4) sposobów współdziałania służby ochrony lotniska z właściwymi służbami lub organami przy wykonywaniu zadań zarządzającego lotniskiem w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) wymogów jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa;
- 6) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym lub noszących znamiona lub mogących być próbą dokonania takiego aktu;
- 7) sposobu analizy ryzyka w przypadku odstąpienia od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcia alternatywnych środków w zakresie ochrony.

2. Szczegółowe metody ochrony lotnictwa cywilnego określa załącznik do niniejszego rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu, jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) Konwencji – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾);
- 5) rozporządzeniu 300/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady 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 09.04.2008 r., s. 72);
- 6) rozporządzeniu 272/2009 - rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. WE L 91 z 03.04.2009, str. 7);
- 7) rozporządzeniu 1254/2009 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. WE L 338 z 19.12.2009, str. 17);
- 8) rozporządzeniu 18/2010 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 7 z 12.01.2010, str. 3);
- 9) rozporządzeniu 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. WE L 55 z 05.03.2010, str. 1), wraz z wymogami określonymi w decyzji Komisji (UE) nr K (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającej 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) 300/2008;
- 10) rozporządzeniu 2096/2005 - rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str. 13);
- 11) KPKJ - rozumie się przez to Krajowy Program Kontroli Jakości, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;
- 12) akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym - rozumie się przez to akt, o którym mowa w art. 2 pkt 20 ustawy;
- 13) czynnościach audytorskich - rozumie się przez to czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu 18/2010 oraz KPKJ;
- 14) służbie ochrony - rozumie się przez to Straż Graniczną, Policję oraz służbę ochrony lotniska, realizującą zadania na terenie lotniska;
- 15) kontroli dostępu - rozumie się przez to kontrolę, o której mowa w art. 3 pkt 10

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego Konwencji zostały ogłoszone Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200 oraz z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

- rozporządzenia 300/2008;
- 16) odprawie biletowo - bagażowej - rozumie się przez to zespół czynności wykonywanych przez podmiot uprawniony do wykonywania czynności obsługi naziemnej pasażerów i bagażu, mających na celu dopuszczenie pasażera i jego bagażu na wybrany lot;
 - 17) płycie postojowej - rozumie się przez to część terenu lotniska przeznaczoną do postoju statku powietrznego w celu załadowania lub wyładowania pasażerów lub towarów, a także tankowania, parkowania lub obsługi tego statku;
 - 18) locie wysokiego ryzyka - rozumie się przez to lot o podwyższonym prawdopodobieństwie wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, na którym wprowadza się dodatkowe działania, metody i środki ochrony na lotnisku oraz w czasie trwania lotu, w celu zapobieżenia temu aktowi;
 - 19) sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym – rozumie się przez to wystąpienie lub realne zagrożenie wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
 - 20) poświadczeniu bezpieczeństwa - rozumie się przez to odpowiednie poświadczenie uprawniające do dostępu do informacji niejawnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 182, poz. 1228);
 - 21) pasażerze potencjalnie uciążliwym – rozumie się przez to pasażera, o którym mowa w art. 3 pkt 18 rozporządzenia 300/2008;
 - 22) osobie naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska - rozumie się przez to osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska poprzez swoje zachowanie, zastraszenie lub groźbę:
 - a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia, lub
 - b) utrudnia wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska, lub
 - c) uszkadza elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz inne obiekty infrastruktury lotniska, jeśli może to zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia, lub
 - d) narusza zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku;
 - 22) pasażerze naruszającym warunki bezpieczeństwa lotu - rozumie się przez to osobę, która od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wyładowaniu poprzez swoje zachowanie, zastraszenie lub groźbę:
 - a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego, lub
 - b) utrudnia członkowi załogi wykonywanie obowiązków lub zmniejsza jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, lub
 - c) uszkadza statek powietrzny, jego wyposażenie lub elementy składowe oraz sprzęt, lub
 - d) narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej;
 - 23) sprawdzeniu przeszłości – rozumie się przez to sprawdzenie, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010;
 - 24) strefie ogólnodostępnej – rozumie się przez to strefę, o której mowa w art. 3 pkt 12 rozporządzenia 300/2008;
 - 25) strefie operacyjnej – rozumie się przez to strefę, o której mowa w art. 3 pkt 11 rozporządzenia 300/2008;
 - 26) strefie zastrzeżonej - rozumie się przez to strefę, o której mowa w art. 3 pkt 13 rozporządzenia 300/2008;
 - 27) części krytycznej strefy zastrzeżonej - rozumie się przez to części, o których mowa w pkt 1.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010;
 - 28) strefie wydzielonej – rozumie się przez to strefę, o której mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 300/2008;

- 29) szkoleniu w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego – rozumie się przez to szkolenie, o którym mowa w pkt 11.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010, prowadzone zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;
- 30) porcie lotniczym – rozumie się przez to lotnisko wpisane do rejestru lotnisk cywilnych prowadzonego przez Prezesa Urzędu;
- 31) zaopatrzeniu pokładowym – rozumie się przez to zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 8.0.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 32) zaopatrzeniu portu lotniczego – rozumie się przez to zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 9.0.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 33) operatorze kontroli bezpieczeństwa – rozumie się przez to osobę wykonującą czynności kontroli bezpieczeństwa realizowane w sytuacjach określonych w przepisach prawa wspólnotowego lub Krajowego Programu i zgodnie z wymogami określonymi w tych przepisach;
- 34) karcie identyfikacyjnej członka załogi – rozumie się przez to kartę, o której mowa w pkt 1.2.2.2. lit. b załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz certyfikat członka załogi statku powietrznego, zwanego dalej „certyfikatem CMC”;
- 35) instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej - rozumie się przez to służby ruchu lotniczego, służby łączności, służby nawigacyjne oraz służby dozoru, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. WE L 96 z 31.03.2004, Polskie wydanie specjalne, rozdział 7 tom 8, str.1);
- 36) służbie ochrony lotniska – rozumie się przez to wewnętrzną służbę ochrony lub specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną działającą na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.⁴⁾) realizującą zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, podlegającą zarządzającemu lotniskiem;
- 37) bagażu kabinowym – rozumie się przez to bagaż, o którym mowa w art. 3 pkt 19 rozporządzenia 300/2008;
- 38) bagażu rejestrowanym – rozumie się przez to bagaż, o którym mowa w art. 3 pkt 20 rozporządzenia 300/2008;
- 39) ładunku – rozumie się przez to mienie, o którym mowa w art. 3 pkt 25 rozporządzenia 300/2008;
- 40) poczcie – rozumie się przez to przesyłki, o których mowa w art. 3 pkt 24 rozporządzenia 300/2008;
- 41) PWMW – rozumie się przez to psa do wykrywania materiałów wybuchowych, o którym mowa w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 42) zespole PWMW – rozumie się przez to zespół składający się z PWMW i jego przewodnika.

§ 3. 1. Za działania podejmowane w ramach Krajowego Programu odpowiadają:

- 1) minister właściwy do spraw transportu w zakresie koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 19 ustawy, zwanej dalej „Radą”;

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 757, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112, z 2009 r. Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 47, poz. 278, Nr 182, poz. 1228 i Nr 229, poz. 1496 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie wykonywania przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
 - a) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz o wszelkich zagrożeniach, co do których istnieją przesłanki, iż mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - b) obserwacji przylatujących i odlatujących pasażerów w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - c) planowaniu działań, mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - d) udziale w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,
 - e) rozpoznawaniu i neutralizowaniu urządzeń i materiałów wybuchowych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych,
 - f) udziale w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapewnieniu rozwiązania tej sytuacji przy użyciu dostępnych środków, w tym siły, po wyczerpaniu innych metod zmierzających do likwidacji zagrożenia,
 - g) szkoleniu podległych służb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - h) współdziałaniu z Prezesem Urzędu, zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikami lotniczymi w zakresie wprowadzenia do stosowania dodatkowych wymogów ochrony lotnictwa,
 - i) kontroli działalności gospodarczej wykonywanej przez koncesjonowanych w zakresie usług ochrony osób i mienia przedsiębiorców, realizujących zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Minister Obrony Narodowej, przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, w zakresie ochrony fizycznej terenów lotnisk współużytkowanych oraz współdziałania z zarządzającym lotniskiem w zakresie ochrony fizycznej obiektów i terenów udostępnionych mu do użytkowania, a także przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 4) minister właściwy do spraw zagranicznych, w zakresie przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 5) minister właściwy do spraw finansów publicznych, w zakresie wykonywania przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
 - a) kontroli stref celnych na lotniskach polegających na zwróceniu, podczas wykonywania kontroli celnej, uwagi na towary i zdarzenia, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - b) współpracy Służby Celnej ze służbą ochrony w celu ochrony lotniczego przejścia granicznego polegającej na informowaniu tej służby o ujawnieniu podczas kontroli celnej towarów i zdarzeń, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - c) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 6) Prezes Urzędu w zakresie:
 - a) współpracy z Radą w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - b) upowszechniania międzynarodowych norm, zasad oraz procedur ochrony lotnictwa cywilnego i stosowania ich w praktyce,
 - c) sprawowania nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami, agentów obsługi naziemnej, instytucjami zapewniającymi służby ruchu

- lotniczego, zarejestrowanych agentów, zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, znanych nadawców, uznanych nadawców, znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz portu lotniczego, w zakresie realizacji przez te podmioty zadań wynikających z przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności Krajowego Programu,
- d) współpracy z organami administracji publicznej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - e) sprawowania nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz inne podmioty, o których mowa w lit. c, w wyniku zaleceń pokontrolnych inspektorów Urzędu,
 - f) prowadzenia listy osób odpowiedzialnych za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego w podmiotach, o których mowa w lit. c,
 - g) wprowadzania specjalnych procedur ochrony lub zwolnień ze środków kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z częścią K załącznika do rozporządzenia 272/2009;
- 7) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki, w zakresie:
- a) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o której mowa w pkt 2 lit. a,
 - b) oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;
- 8) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie wykonywania zadań określonych w rozdziale 4 i 7 części ogólnej Krajowego Programu;
- 9) Szef Agencji Wywiadu w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
- 10) właściwy wojewoda, w zakresie, o którym mowa w pkt 2 lit. a;
- 11) zarządzający lotniskiem, w szczególności w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa, odpowiedzialnej za ochronę portu lotniczego i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych w porcie lotniczym i przesyłania informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby do Prezesa Urzędu, wraz z jej aktualizacją,
 - b) koordynacji działań i współdziałania z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, ze Strażą Graniczną i Policją mających na celu realizację ochrony lotnictwa cywilnego w sposób określony w Krajowym Programie i programie ochrony lotniska,
 - c) zapewnienia przedstawicielom Urzędu warunków do wykonywania na terenie lotniska obowiązków służbowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - d) zapewnienia upoważnionym przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych osobom oraz upoważnionym pracownikom lub funkcjonariuszom organów, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 2 oraz art. 23a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia warunków do wykonywania na terenie lotniska obowiązków służbowych polegających na kontroli koncesjonowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie usług ochrony osób i mienia realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,
 - e) opracowania programu ochrony lotniska po uzgodnieniu z :
 - Policją,
 - Strażą Graniczną w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne,
 - f) aktualizacji programu ochrony lotniska,
 - e) umożliwienia podmiotom posiadającym uzasadniony interes prawny lub faktyczny do zapoznania się z aktualnym programem ochrony lotniska w zakresie ich dotyczącym,

- h) zorganizowania i koordynacji działań mających na celu ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, prowadzonych przez podmioty funkcjonujące na terenie lotniska będącego portem lotniczym w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze,
 - i) kierowania działalnością zespołu ochrony lotniska, określoną w regulaminie tego zespołu,
 - j) uwzględnienia potrzeb ochrony lotnictwa cywilnego przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,
 - k) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a,
 - l) zapewnienia podmiotom korzystającym z terenu lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w ramach posiadanych kompetencji, sił i środków,
 - m) prowadzenia bieżącej oceny stanu zagrożeń bezpieczeństwa komunikacji lotniczej na podległym mu lotnisku, ich dokumentowania i przygotowywania oraz wdrożenia działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń,
 - n) wyposażenia aparatów telefonicznych, których numery wskazuje pasażerom do kontaktowania się z nim, w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących;
 - 12) koncesjonowany przez Prezesa Urzędu przewoźnik lotniczy, w szczególności w zakresie:
 - a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie Prezesowi Urzędu, informacji, o której mowa w pkt 11 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony przewoźnika lotniczego i jego aktualizacji,
 - c) współdziałania ze Strażą Graniczną w zakresie realizacji czynności związanych z wykonywaniem wart ochronnych w trakcie lotów wysokiego ryzyka,
 - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
 - 13) zarejestrowany agent, zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego w zakresie:
 - a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 11 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony i jego aktualizacji,
 - c) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a;
 - 14) instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej w zakresie:
 - a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę tej instytucji przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 11 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony tej instytucji po uzgodnieniu z Policją, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2096/2005 oraz aktualizacji tego programu,
 - c) przekazywania informacji o porwanym w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznym zgodnie z § 13 Krajowego Programu,
 - d) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - e) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 2 lit. a.
2. Informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 6 lit. f, pkt 11 lit. a, pkt 12 lit. a, pkt 13 lit. a oraz pkt 14 lit. a, zawierają:
- 1) imię i nazwisko właściwej osoby;
 - 2) nazwę podmiotu reprezentowanego przez daną osobę;
 - 3) adres do korespondencji podmiotu reprezentowanego przez daną osobę;
 - 4) numer telefonu stacjonarnego i komórkowego;
 - 5) adres poczty elektronicznej.

Rozdział 2

Zespół ochrony lotniska

§ 4. 1. W portach lotniczych działają zespoły ochrony lotniska, zwane dalej „zespołami”.

2. W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w §3 pkt 11 lit. a, jako przewodniczący zespołu, oraz po jednym przedstawicielu:

- 1) służby ochrony lotniska;
 - 2) Policji;
 - 3) Straży Granicznej, w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne;
 - 4) Służby Celnej;
 - 5) komitetu skupiającego przewoźników lotniczych, o którym mowa w § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. Nr 103, poz. 1088) działającego na lotnisku, a w przypadku jego braku – przedstawiciela przewoźnika wykonującego największą ilość operacji z danego portu lotniczego.
3. Przewodniczący zespołu z własnej inicjatywy lub na wniosek innego członka zespołu zwołuje posiedzenie zespołu i w zależności od potrzeb zaprasza do udziału w pracach tego zespołu przedstawicieli innych podmiotów działających na lotnisku, jednostek ratownictwa medycznego, właściwego wojewody lub inne osoby.
4. Z każdego posiedzenia zespołu sporządza się protokół, którego kopię przewodniczący zespołu przesyła Prezesowi Urzędu oraz członkom zespołu, w terminie do 7 dni od dnia posiedzenia zespołu.
5. Zarządzający lotniskiem zwołuje posiedzenie zespołu w zależności od potrzeb lecz nie rzadziej niż raz na kwartał oraz zapewnia obsługę organizacyjną zespołu.

§ 5. Do zadań zespołu należy w szczególności:

- 1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska;
- 3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanie działań mających na celu przeciwdziałanie tym aktom;
- 4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących mechanizmów funkcjonowania terminali zgodnie z regulacjami z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw pasażerów, bagażu i ładunków oraz środków kontroli w zakresie ochrony, z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;
- 6) dokonywanie oceny stanu współpracy zarządzającego lotniskiem z przewoźnikami lotniczymi, innymi podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą, służbami ochrony oraz Służbą Celną funkcjonującymi na danym lotnisku, w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego.

Rozdział 3

Przewóz broni palnej i amunicji

§ 6. 1. Broń palną i amunicję w przewozie lotniczym przewozi się z zachowaniem metod i środków ochrony określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525, z późn. zm.⁵⁾), Krajowym Programie oraz w rozporządzeniu Rady (WE) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, Polskie wydanie specjalne: rozdział 7, tom 1, str. 348).

2. Osoba zamierzająca przewieźć broń palną lub amunicję jest obowiązana zwrócić się do przedstawiciela przewoźnika w porcie lotniczym wylotu w celu zadeklarowania tego faktu.

3. Broń palną oraz amunicję do tej broni przewozi się w luku bagażowym, do którego pasażer nie ma dostępu w czasie lotu. Przepisu nie stosuje się do żołnierzy i funkcjonariuszy, o których mowa w art. 116 ust. 3 ustawy.

4. Przed umieszczeniem w luku bagażowym broni palnej oraz amunicji do tej broni, wykonuje się następujące czynności:

- 1) przewoźnik informuje Straż Graniczną na lotnisku wylotu o fakcie przewozu broni przez pasażera;
- 2) Straż Graniczna lub Służba Celna sprawdza, czy osoba, o której mowa w ust. 2, posiada wymagane pozwolenie na broń, a w ruchu międzynarodowym – również zgodę na jej przewóz wydaną przez organ Policji lub zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z ustawą z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji;
- 3) posiadacz broni, pod nadzorem Straży Granicznej, rozładowuje broń w wyznaczonym do tego celu miejscu;
- 4) Straż Graniczna sprawdza czy przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona oraz czy dodatkowa amunicja jest zapakowana w sposób uniemożliwiający uderzenie w spłonkę naboju;
- 5) broń umieszcza się w bagażu rejestrowanym lub nadaje się jako bagaż rejestrowany, który jest transportowany na pokład statku powietrznego pod stałym nadzorem Straży Granicznej.

5. Broń palną i amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się pasażerowi na lotnisku docelowym poza obszarem strefy zastrzeżonej lotniska.

6. Przewoźnik zapewnia, iż broń palna i amunicja, które są przeznaczone do przewozu lub czasowo przechowywane na lotnisku w związku z przewozem są zabezpieczone poprzez umieszczenie w miejscu fizycznie zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych lub objęte stałym nadzorem, o którym mowa w ust. 4 pkt 5.

7. Osoby upoważnione do przewozu broni na pokładzie, o których mowa w art. 116 ust. 3 ustawy, przewożą broń w stanie zabezpieczonym. Broń przewozi się bez naboju w komorze nabojujowej.

8. Przepisu ust. 7 zdanie drugie nie stosuje się wobec funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych.

9. W przypadku przewożenia broni przez osobę, o której mowa w ust. 7:

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 195, poz. 1199, z 2009 r. Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 164, poz. 1108 oraz z 2011 r. Nr 38, poz. 195 i Nr 51, poz. 263.

- 1) przewoźnik informuje dowódcę statku powietrznego o liczbie osób posiadających broń, którzy znajdują się na pokładzie oraz zajmowanych przez nich miejscach;
- 2) nie podaje się tym osobom alkoholu w czasie lotu.

Rozdział 4

Ocena stopnia zagrożenia oraz przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym

§ 7. 1. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie informacji własnych lub uzyskanych od organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz innych organów i służb publicznych dokonuje oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jako możliwości wystąpienia incydentu o charakterze terrorystycznym dla lotnictwa cywilnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za dany rok kalendarzowy.

2. Sporządzenia oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje się z uwzględnieniem wymogów dotyczących ochrony informacji niejawnych.

3. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, agenci obsługi naziemnej, zarejestrowani agenci, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znani nadawcy, uznani nadawcy, znani dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz portu lotniczego przekazują Prezesowi Urzędu wszelkie informacje o zdarzeniach, co do których istnieją przesłanki, że mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

4. Prezes Urzędu przekazuje Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacje, o których mowa w ust. 3, co do których istnieją jego zdaniem przesłanki, że mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

5. Podmioty, o których mowa w ust. 1 i 3, są obowiązane udzielać niezwłocznie, na wniosek Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, informacji niezbędnych dla dokonania oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

6. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przekazuje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego dla lotnictwa cywilnego do dnia 31 marca roku następującego po roku kalendarzowym objętym oceną.

7. Podmioty, o których mowa w ust. 1 i 3, w przypadku powzięcia informacji o zaistnieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym lub przygotowaniach do jego popełnienia przekazują je niezwłocznie Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

8. W przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w działalności podmiotu, o którym mowa w ust. 3, informacja na ten temat jest również przekazywana Prezesowi Urzędu w terminie 7 dni wraz ze szczegółowym opisem zdarzenia.

9. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, w przypadku stwierdzenia możliwości wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, przekazuje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacje niezbędne do przeciwdziałania temu zagrożeniu.

10. Prezes Urzędu określa, w szczególności na podstawie oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, o której mowa w ust. 6, loty wysokiego ryzyka oraz metody i środki, które powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

11. Decyzję o wprowadzeniu warty ochronnej podejmuje Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej.

12. Wartę ochronną pełnią osoby spełniające wymogi, o których mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 11 ust. 7b ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.⁶⁾).

13. Prezes Urzędu może wprowadzić dodatkowe metody i środki ochrony w portach lotniczych lub u przewoźników lotniczych oraz zarejestrowanych agentów w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w szczególności w sytuacji pojawienia się nowych zagrożeń oraz informacji, o której mowa w ust. 9.

§ 8. 1. W celu przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym i aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy, przewoźnik lotniczy oraz organ zarządzania przygotowują plany przeciwdziałania tym sytuacjom oraz organizują szkolenia w tym zakresie.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną działającą w portach lotniczych w których znajduje się lotnicze przejście graniczne oraz po zasięgnięciu opinii przedstawicieli komitetu, o którym mowa w § 4 ust. 2 pkt 5, plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym. Plan ten stanowi część programu ochrony lotniska.

3. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym, o którym mowa w ust. 2 uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań podmiotów funkcjonujących na lotnisku, służb ochrony, sposób reagowania na zagrożenia oraz przekazywania informacji w sytuacji zagrożenia.

§ 9. 1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy organizuje i zapewnia wyposażenie stałego centrum koordynacji antykryzysowej, zwanego dalej „centrum”, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

2. W celu realizacji zadań centrum, zarządzający lotniskiem przygotowuje:

1) pomieszczenia:

- a) do pracy sztabu kryzysowego, zwanego dalej „sztabem”,
- b) socjalne,
- c) do pracy negocjatora;

2) miejsca do pracy tłumaczy.

3. W pomieszczeniach i miejscach, o których mowa w ust. 2, znajdują się w szczególności:

- 1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów przychodzących;
- 2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu, projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku oraz dokumentacja przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych;
- 3) sprzęt radiowo-telewizyjny;

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 86, poz. 521, Nr 195, poz. 1199, Nr 216, poz. 1367 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 22, poz. 120, Nr 85, poz. 716, Nr 98, poz. 817, Nr 157, poz. 1241, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857, Nr 164, poz. 1108, Nr 182, poz. 1228 i Nr 238, poz. 1578.

- 4) plany wewnątrz wszystkich typów statków powietrznych operujących regularnie z danego lotniska;
 - 5) kopia programu ochrony lotniska;
 - 6) spis niezbędnych telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz instytucji państwowych uczestniczących w systemie reagowania kryzysowego;
 - 7) dostęp do aktualnych informacji o lotach z danego lotniska.
4. Plany i procedury postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym opracowuje się przy uwzględnieniu:
- 1) warunków i trybu współpracy oraz sposobu koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony;
 - 2) sposobu reagowania na sytuację kryzysową w lotnictwie cywilnym;
 - 3) metod i środków rozwiązywania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
 - 4) sposobów informowania o sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony.

§ 10. 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym dotyczącej danego lotniska będącego portem lotniczym w rozumieniu art. 2 pkt 17 ustawy, zarządzający tym lotniskiem zwołuje sztab, który prowadzi działania w centrum.

2. W skład sztabu wchodzi:

- 1) zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
- 2) przedstawiciele:
 - a) służby ochrony,
 - b) lotniskowego organu służb ruchu lotniczego,
 - c) jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,
 - d) służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska,
 - e) przewoźników lotniczych i innych podmiotów dotkniętych bezpośrednio wystąpieniem sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym lub zaangażowanych w jej rozwiązywanie,
 - f) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym.

3. Sztab współdziała z organami administracji rządowej oraz instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania ich skutkom.

4. Wewnętrzna organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska.

§ 11. 1. Osoba kierująca sztabem, w uzgodnieniu ze służbami zaangażowanymi w funkcjonowanie ochrony lotniska ustala, na podstawie uzyskanych informacji, sposób postępowania w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

2. Sposób postępowania, o którym mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności działania przewidziane w programie ochrony lotniska.

3. Przewoźnik lotniczy zapewnia w stałym miejscu prowadzenia działalności zorganizowanie i wyposażenie jednostki organizacyjnej kierującej i koordynującej działania mające na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

§ 12. Po uzyskaniu informacji o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym zaistniałym na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego:

- 1) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej podejmuje następujące czynności:
 - a) powiadamia zarządzającego lotniskiem, na którego lotnisko kieruje się statek powietrzny,
 - b) powiadamia właściwego przewoźnika lotniczego,
 - c) powiadamia właściwe organy państw, nad terytoriami których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot,
 - d) powiadamia służby systemu obrony powietrznej,
 - e) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu;
- 2) zarządzający lotniskiem oraz przewoźnik lotniczy powiadamiają niezwłocznie Prezesa Urzędu oraz centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody;
- 3) Prezes Urzędu powiadamia ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) służba ochrony podejmuje działania określone w programie ochrony lotniska.

§ 13. 1. Dowódca statku powietrznego zagrożonego aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym przekazuje wszelkimi dostępnymi środkami łączności informacje o zagrożeniu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, z którą w tym momencie utrzymuje kontakt.

2. Zarządzający lotniskiem w porozumieniu ze służbą ochrony podejmuje wszelkie działania mające na celu zatrzymanie na ziemi statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym polegającego na porwaniu statku powietrznego.

3. Prezes Urzędu przekazuje informację o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym do:

- 1) właściwego organu państwa rejestracji statku powietrznego;
- 2) właściwego organu państwa przewoźnika lotniczego;
- 3) właściwego organu państwa, którego obywatele zostali poszkodowani lub zatrzymani w wyniku zdarzenia;
- 4) właściwych organów państw, których obywatele znajdują się na pokładzie statku powietrznego;
- 5) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

4. Przewoźnik lotniczy lub zarządzający lotniskiem przekazują Prezesowi Urzędu pełną informację o sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań w terminie 7 dni od zaistnienia zdarzenia.

5. Prezes Urzędu przesyła do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w jednym z oficjalnych języków tej organizacji:

- 1) raport wstępny - w terminie 30 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) raport końcowy - w terminie 60 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

6. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez nią upoważniona udziela informacji o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym środkiem masowego przekazu.

Rozdział 5

Aktualizacje programów ochrony

§ 14. 1. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, podmioty prowadzące działalność, o której mowa w § 3 pkt 13, oraz instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej aktualizują, z uwzględnieniem istniejącego zagrożenia, swoje programy ochrony pod kątem zawartych w

nich procedur i informacji oraz zmian wpływających na możliwość ich skutecznego stosowania, nie rzadziej niż raz na 3 lata.

2. Aktualizacje programów ochrony podmiotów, o których mowa w ust. 1, związane z poziomem ochrony podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

3. Prezes Urzędu może zwrócić się do Straży Granicznej lub Policji o wydanie opinii dotyczącej zmiany, o której mowa w ust. 1, w zakresie jej wpływu na system ochrony.

Rozdział 6

Współpraca międzynarodowa

§ 15. 1. Za współpracę z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom odpowiada Prezes Urzędu.

2. Współpraca, o której mowa w ust. 1, polega w szczególności na:

- 1) powiadamianiu o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) uczestniczeniu w testach systemów ochrony;
- 3) udostępnianiu informacji o sprzęcie i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 4) wskazaniu właściwych organów upoważnionych do przekazania i odebrania informacji o zagrożeniu oraz wypracowywania i realizacji działań eliminujących stwierdzone zagrożenie.

§ 16. Prezes Urzędu udostępnia Krajowy Program na prośbę państwa strony Konwencji.

§ 17. 1. Wykonywanie czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej przez władze lotnicze państw stron Konwencji oraz zagranicznych przewoźników lotniczych wymaga zgody Prezesa Urzędu.

2. Informacja o wynikach przeprowadzonych czynności kontroli jakości w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 1, przekazywana jest do Prezesa Urzędu w terminie do 30 dni od dnia zakończenia czynności.

Rozdział 7

Alternatywne środki ochrony

§ 18. 1. Prezes Urzędu może odstąpić od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 300/2008, i przyjmując alternatywne środki ochrony zapewniające równoważny poziom ochrony w porcie lotniczym lub jego części, jeżeli ruch lotniczy w tym porcie ogranicza się do jednej z kategorii lub do ich większej liczby, o których mowa w rozporządzeniu 1254/2009.

2. Odstępstwa, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu dokonuje na wniosek zarządzającego lotniskiem.

3. Do wniosku zarządzający lotniskiem załącza projekt programu ochrony lub jego zmiany oraz informacje obejmujące:

- 1) wielkość oraz położenie portu lotniczego lub wyznaczonej strefy podlegających alternatywnym środkom ochrony, w tym liczbę i charakter przewidywanych operacji;
- 2) sposób realizacji postanowień, o których mowa w § 3 pkt 11, o ile nie został opisany w już zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu programie ochrony.

4. Prezes Urzędu wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1, na podstawie lokalnej oceny ryzyka w porcie lotniczym lub wyznaczonych strefach portów lotniczych, która obejmuje w szczególności

analizę informacji, o których mowa w ust. 3, oraz analizę oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, o której mowa w § 8 ust. 1.

5. O ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego dla lotnictwa cywilnego, o której mowa w § 8 ust. 1, w stosunku do danego portu lotniczego Prezes Urzędu występuje do Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przekazuje Prezesowi Urzędu stosowne informacje w terminie 30 dni od dnia otrzymania zapytania.

6. Bez uszczerbku dla kryteriów odstępstw określonych w rozporządzeniu 272/2009, Prezes Urzędu może dopuścić szczególne procedury ochrony lub zwolnienia z zabezpieczenia i ochrony stref operacyjnych w portach lotniczych w dniach, gdy planowanych jest nie więcej niż osiem odlotów, pod warunkiem, że w części krytycznej strefy zastrzeżonej lub w dowolnym porcie lotniczym, który nie mieści się w zakresie pkt 1.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010, załadunek, rozładunek, wprowadzanie pasażerów na pokład i wyprowadzanie pasażerów z pokładu nie będą się odbywały równocześnie na większej liczbie statków powietrznych niż jeden.

7. Szczególne procedury ochrony lub zwolnienia, o których mowa w ust. 6, wprowadzane są na wniosek zarządzającego lotniskiem zawierający proponowane działania zastępcze.

8. Przepisy ust. 3 – 6 stosuje się.

Rozdział 8

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 19. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się, w stosunku do lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk nie będących lotniskami użytku publicznego, z których nie wykonuje się lotów handlowych w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy, od dnia 1 stycznia 2012 r.

2. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, jeśli nie zostanie wydana w stosunku do konkretnego lotniska decyzja, o której mowa w § 18, Prezes Urzędu wykreśla lotnisko z rejestru lotnisk cywilnych.

3. Wniosek, o wydanie decyzji, o której mowa w § 18, zawierający niezbędne dane do jej wydania, powinien zostać złożony przez zarządzającego lotniskiem najpóźniej na 3 miesiące przed upływem terminu określonego w ust. 1.

§ 20. Straż Graniczna wykonuje kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w § 19 ust. 1 i 2, § 27 ust. 2 oraz § 45 ust. 2 załącznika do Krajowego Programu do czasu jej przejęcia przez zarządzającego lotniskiem, jednak nie dłużej niż przez okres określony w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 170, poz. 1015).

§ 21. Wyrywkową kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia portu lotniczego, o których mowa w odpowiednio § 63 ust. 1 oraz § 65 ust. 2 załącznika do Krajowego Programu, stosuje się do dnia 29 kwietnia 2012 r.

§ 22. Traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803 oraz z 2009 r. Nr 94, poz. 769 i Nr 123, poz. 1020).

§ 23. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

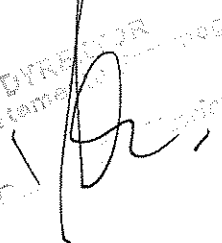
MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I
ADMINISTRACJI**

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

DYREKTOR
Departamentu Prawnego
i Administracyjnego



SZCZEGÓLWE METODY OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozdział 1 Ochrona lotniska

Wymogi dotyczące projektowania portów lotniczych

- § 1. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną, strefę zastrzeżoną i część krytyczną strefy zastrzeżonej oraz w stosownych przypadkach strefę wydzieloną oraz granice między tymi strefami wraz z przejściami, które zamieszczane są w programie ochrony lotniska.
2. Strefę zastrzeżoną, część krytyczną strefy zastrzeżonej oraz przejścia wyznacza się w uzgodnieniu z Policją, Strażą Graniczną, Służbą Celną, Prezesem Urzędu.
3. Zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu, Policję, Straż Graniczną, Służbę Celną o planowanych zmianach tymczasowych przebiegu stref, granic i przejść o których mowa w ust. 1, nie później niż na 7 dni przed ich wprowadzeniem.
4. Zmiany tymczasowe, o których mowa w ust. 3, obejmujące okres nie dłuższy niż do 30 dni, nie wymagają zamieszczania w programie ochrony lotniska.

Kontrola dostępu

§ 2. 1. Dostęp do stref, o których mowa w § 1 ust. 1, kontrolowany jest zgodnie z pkt 1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Za kontrolę dostępu do stref, o których mowa w § 1 ust. 1, w tym sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu przepustkowego, odpowiada zarządzający lotniskiem.

§ 3. 1. Karty identyfikacyjne portu lotniczego wydaje się dla osób jako karty:

- 1) czasowe;
- 2) jednorazowe.

2. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje zarządzający lotniskiem.

§ 4. 1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej złożony w formie pisemnej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien być potwierdzony:

- 1) w przypadku osoby pracującej lub ubiegającej się o zatrudnienie - przez pracodawcę, u którego wnioskodawca jest zatrudniony lub ubiega się o zatrudnienie;
- 2) w przypadku osoby świadczącej pracę na podstawie umowy cywilnoprawnej - przez zleceniodawcę;
- 3) w przypadku funkcjonariuszy służb państwowych oraz żołnierzy lub pracowników, w szczególności Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej - przez przełożonego, który potwierdza spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 4) w przypadku członków personelu misji dyplomatycznych akredytowanych w Rzeczypospolitej Polskiej - przez Protokół Dyplomatyczny Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest poddawany sprawdzeniu przez zarządzającego lotniskiem pod względem zgodności wskazanych w nim stref dostępu z miejscem wykonywania obowiązków służbowych.

§ 5. 1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po odbyciu przez wnioskodawcę szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z postanowieniami pkt 11.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1 prowadzi zarządzający lotniskiem lub inny podmiot prowadzący szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Podmiotowi takiemu zarządzający lotniskiem przekazuje informacje w zakresie niezbędnym dla prawidłowego i zgodnego z interesem bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego przebiegu szkolenia.

3. Szkolenie, o którym 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 pięć lat.

§ 6. 1. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerobieniem.

2. Karta, o której mowa w ust. 1, dla funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej oraz służb państwowych prowadzących czynności operacyjno-rozpoznawcze, nie zawiera imienia i nazwiska – a w ich miejsce wstawia się numer służbowy tego funkcjonariusza.

§ 7. 1. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zwracana jest zarządzającemu lotniskiem przez osobę, na którą została wystawiona, w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.3.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. W przypadku braku możliwości zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1, czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego jest zwracana niezwłocznie po ustaniu przyczyny uniemożliwiającej zachowanie tego terminu. Osoba odpowiedzialna za dokonanie czynności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązana niezwłocznie powiadomić zarządzającego lotniskiem, o braku możliwości zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1.

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 Straż Graniczną lub Policję, przekazując dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

4. W przypadku, o którym mowa w pkt 1.2.3.6 załącznika do rozporządzenia 185/2010, osoba, na którą została wystawiona czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego powiadamia o tym fakcie zarządzającego lotniskiem. Przepis ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.

§ 8. 1. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej, na okres nie dłuższy niż 24 godziny.

2. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby upoważnionej przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji lub przez organy, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 2 oraz art. 23a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, do kontroli działalności gospodarczej wykonywanej przez przedsiębiorców w zakresie usług ochrony osób i mienia, realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę kartę i potwierdzeniu celu wizyty.

4. Jednorazowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zawiera co najmniej:

- 1) numer karty identyfikacyjnej;
- 2) datę jej ważności;
- 3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 4) napisy: "GOŚĆ" i "VISITOR".

5. Osoby posiadające jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego podlegają eskortie zgodnie z pkt 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

6. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego zwraca się zarządzającemu lotniskiem po zakończeniu czynności służbowych, w chwili opuszczania strefy zastrzeżonej.

§ 9. 1. Kartę identyfikacyjną członka załogi wydaje przewoźnik lotniczy osobie, co do której właściwy terytorialnie ze względu na stałe miejsce prowadzenia działalności przewoźnika komendant oddziału Straży Granicznej udzielił informacji o braku negatywnych przesłanek do jej wydania.

2. Funkcję karty identyfikacyjnej członka załogi pełni również certyfikat CMC wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189a ust. 2 ustawy.

3. W razie zaistnienia przypadków, o których mowa w pkt 1.2.3.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010 w stosunku do karty identyfikacyjnej członka załogi, przepisy § 7 stosuje się odpowiednio.

§ 10. 1. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. d załącznika do rozporządzenia 185/2010 rozumie się certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z przepisami załącznika nr 9 do Konwencji.

2. Certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego wydany przez Prezesa Urzędu upoważnia do eskortowania osób zgodnie z pkt 1.2.7.3 lit. b załącznika do rozporządzenia 185/2010.

3. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt. 1.2.2.2 lit. e załącznika do rozporządzenia 185/2010 rozumie się legitymację służbową funkcjonariusza Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego.

§ 11. 1. Wjazd pojazdu do strefy operacyjnej, strefy zastrzeżonej oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej jest dopuszczalny wyłącznie dla pojazdu posiadającego przepustkę uprawniającą do wjazdu do tych stref.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów biorących udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia i zdrowia ludzkiego.

3. Przepustkę, o której mowa w ust. 1, umieszcza się na przedniej szybie pojazdu.

§ 12. 1. Przepustkę dla pojazdu, zgodnie z pkt 1.2.6 załącznika do rozporządzenia 185/2010, wydaje się jako przepustkę:

- 1) czasową;
- 2) jednorazową.

2. Przepustkę dla pojazdu wydaje zarządzający lotniskiem.

3. Przepustkę dla pojazdu służbowego Urzędu wydaje Prezes Urzędu.

§ 13. 1. Czasową przepustkę dla pojazdu wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu złożony w formie pisemnej.

2. Przepustkę czasową dla pojazdów służbowych Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, zarządzający lotniskiem wydaje bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż w ciągu 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest poddawany sprawdzeniu przez zarządzającego lotniskiem pod względem zgodności wskazanych w nim stref dostępu z miejscem wykonywania czynności służbowych.

§ 14. Czasowa przepustka dla pojazdu zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 15. 1. Czasową przepustkę dla pojazdu zwraca się podmiotowi wydającemu niezwłocznie, jednak nie później niż po upływie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. W razie zaistnienia przypadków, o których mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010, w stosunku do czasowej przepustki dla pojazdu, przepisy § 7 stosuje się odpowiednio.

§ 16. 1. Jednorazową przepustkę dla pojazdu wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej, na okres nie dłuższy niż 24 godziny.

2. Jednorazową przepustkę dla pojazdu wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdzeniu celu wizyty.

3. Jednorazowa przepustka dla pojazdu zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010, oraz napisy: "GOŚĆ" i "VISITOR".

4. Pojazdy posiadające jednorazową przepustkę podlegają eskortie zgodnie z pkt. 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

5. Jednorazową przepustkę dla pojazdu zwraca się zarządzającemu lotniskiem po zakończeniu czynności służbowych, w chwili opuszczania strefy zastrzeżonej.

§ 17. 1. Zarządzający lotniskiem wydaje instrukcję przepustkową, w której określa w szczególności:

- 1) rodzaje kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek dla pojazdów oraz ich wzory;
- 2) warunki i tryb występowania o uzyskanie karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
- 3) tryb przyznawania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
- 4) sposób użytkowania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;
- 5) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień tej instrukcji;
- 6) sposób postępowania w przypadku utraty karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu.

2. Instrukcja przepustkowa lotniska stanowi załącznik do programu ochrony tego lotniska.

Sprawdzenie przeszłości

§ 18. 1. Przed wydaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do strefy zastrzeżonej lub podjęciem obowiązków związanych z wykonywaniem kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub stosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony poza strefą zastrzeżoną, lub sprawowania odpowiedzialności za przeprowadzanie tych kontroli, każda osoba jest obowiązana pozytywnie przejść sprawdzenie przeszłości.

2. Sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w ust. 1, realizuje organ lub podmiot, na rzecz którego osoba będzie wykonywać zadania związane z przebywaniem w strefie zastrzeżonej lub wykonywaniem środków kontroli w zakresie ochrony poza strefą zastrzeżoną.

3. W ramach dokonywania sprawdzenia przeszłości, organ lub podmiot występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej właściwego ze względu na stałe miejsce prowadzenia działalności o udzielenie informacji na temat braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 5 ustawy.

4. W celu zachowania przez osobę upoważnienia do dostępu, o którym mowa w ust. 1, oraz w celu zachowania uprawnienia do realizowania środków kontroli w zakresie ochrony poza strefą zastrzeżoną, organ lub podmiot na rzecz którego osoba wykonuje zadania jest obowiązany wystąpić z wnioskiem, o którym mowa w ust. 2, nie rzadziej niż raz na 5 lat, licząc od daty złożenia ostatniego wniosku.

5. Sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w ust. 2 w przypadku funkcjonariuszy lub żołnierzy Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,

Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, prowadzą szefowie tych służb.

Kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez te osoby przedmiotów oraz sprawdzenie pojazdów

§ 19. 1. Kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez te osoby przedmiotów oraz sprawdzenie pojazdów udających się do strefy zastrzeżonej oraz do części krytycznej strefy zastrzeżonej realizowana jest zgodnie z pkt 1.3 i 1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, częścią A, B i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz z pkt 1.3 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

2. Kontrolę bezpieczeństwa osób oraz sprawdzenie pojazdów, o których mowa w ust. 1, wykonuje zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska.

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje osoba wpisana na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadająca certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy lub odpowiednie uprawnienia operatora kontroli bezpieczeństwa wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, potwierdzone przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

§ 20. 1. Kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia, o których mowa w § 19 ust. 1, nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowania zdrowia lub życia ludzkiego.

2. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 19 ust. 1, zwolnieni są funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, pracownicy Urzędu, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

3. Z zachowaniem postanowień odrębnych przepisów, ze sprawdzenia, o którym mowa w § 19 ust. 1, zwolnione są pojazdy: Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Urzędu, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

4. Szefowie służb, o których mowa w ust. 2 i 3, przekazują do Prezesa Urzędu do końca stycznia każdego roku dane identyfikacyjne funkcjonariuszy oraz pojazdów podlegających zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia w danym porcie lotniczym.

5. Prezes Urzędu działając w trybie określonym w pkt 1.3.2.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 przekazuje dane osób oraz pojazdów podlegających zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia do zarządzających lotniskami, a także informację na ten temat do Komisji Europejskiej.

6. Osobę odmawiającą poddaniu się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 19 ust. 1, służby ochrony nie wpuszczają do strefy zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej.

§ 21. 1. Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 185/2010, mogą być wnoszone na teren strefy zastrzeżonej przez personel przewoźnika lotniczego, zarządzającego lotniskiem oraz przedstawicieli innych podmiotów wykonujących czynności służbowe lub prowadzących działalność w strefie zastrzeżonej, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów.

2. Wnoszenie przedmiotów, o których mowa w ust. 1, do strefy zastrzeżonej odbywa się zgodnie z postanowieniami instrukcji przepustkowej lotniska.

Nadzór, ochrona fizyczna i patrole

§ 22. 1. Nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne w portach lotniczych prowadzi się zgodnie z pkt 1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz z pkt 1.5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, w oparciu o sposób ich prowadzenia, określony w programie ochrony lotniska.

2. Za czynności, o których mowa w ust. 1, w szczególności za częstotliwość oraz stosowanie środków określonych w pkt 1.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem, w sposób określony w ust. 3.

3. Zarządzający lotniskiem w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez Prezesa Urzędu:

1) ustala w programie ochrony, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, zapewniając nieprzewidywalność prowadzonych czynności:

- a) system patrolowania strefy zastrzeżonej, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do nich przyległych przez właściwą służbę ochrony,
- b) system kontrolowania strefy ogólnodostępnej, w celu wykluczenia możliwości pozostawienia przedmiotów, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia;

2) zapewnia:

- a) utrzymanie w dobrym stanie technicznym ogrodzenia wokół lotniska oraz innych barier technicznych oddzielających strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną, strefę zastrzeżoną oraz część krytyczną strefy zastrzeżonej,
- b) ochronę przejść ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego,
- c) patrolowanie strefy zastrzeżonej i kontrolowanie strefy ogólnodostępnej,
- d) możliwość doraźnego, szybkiego ograniczenia dostępu do strefy ogólnodostępnej.

4. Ocena ryzyka, o której mowa w ust. 3 uwzględnia elementy, o których mowa w pkt 1.5.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz informacje określone w § 18 ust. 5 części ogólnej Krajowego Programu.

Rozdział 2 Strefy wydzielone

§ 23. 1. W odniesieniu do stref wydzielonych, w celu obsługi lotów, o których mowa w art. 1 rozporządzenia 1254/2009, stosuje się przepisy określone w tym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu 300/2008.

2. Ochrona stref wydzielonych jest realizowana przez zarządzającego lotniskiem, w porozumieniu z właściwą miejscowo jednostką Straży Granicznej w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne lub Policji.

Rozdział 3 Ochrona statku powietrznego

§ 24. 1. Przewoźnik lotniczy zapewnia ochronę eksploatowanego przez siebie statku powietrznego zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Ochrona statku powietrznego, o której mowa w ust. 1, polega na:

- 1) przeszukaniu statku powietrznego;
- 2) zabezpieczeniu statku powietrznego.

§ 25. 1. Przeszukanie statku powietrznego realizowane jest zgodnie z pkt 3.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Za czynności, o których mowa w ust. 1, odpowiedzialny jest przewoźnik lotniczy.

3. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć umowę lub porozumienie z zarządzającym lotniskiem lub agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem, którzy wykonują te czynności w jego imieniu.

§ 26. 1. Zabezpieczenie statku powietrznego realizowane jest zgodnie z pkt 3.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Za czynności, o których mowa w ust. 1, odpowiedzialny jest przewoźnik lotniczy. W celu realizacji tych czynności, przewoźnik lotniczy może zawrzeć umowę lub porozumienie z zarządzającym lotniskiem lub agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem, którzy wykonują te czynności w jego imieniu.

Rozdział 4

Pasażerowie i bagaż kabinowy

Przepisy ogólne

§ 27. 1. Pasażerów oraz ich bagaż kabinowy poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziału 4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, części A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 4 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

2. Kontrole, o której mowa w ust. 1, wykonuje Straż Graniczna lub zarządzający lotniskiem według swojej właściwości.

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje osoba wpisana na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadająca certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy lub odpowiednie uprawnienia operatora kontroli bezpieczeństwa wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, potwierdzone przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

§ 28. 1. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 27 ust. 1, nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowania zdrowia lub życia ludzkiego.

2. Osobę odmawiającą poddaniu się kontroli, o której mowa w § 27 ust. 1, służby ochrony nie wpuszczają do strefy zastrzeżonej oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej.

§ 29. 1. W punkcie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, w którym wykorzystywane jest urządzenie rentgenowskie do kontroli bezpieczeństwa tego bagażu, znajduje się jednocześnie co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie wykonuje czynności związane z oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie dłużej niż 20 minut bez przerwy. Przerwa pomiędzy kolejną oceną obrazu na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie powinna być krótsza niż 20 minut.

3. W przypadku zmniejszonego natężenia ruchu w punkcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, liczba operatorów, o której mowa w ust. 1, może ulec stosownemu zmniejszeniu do poziomu gwarantującego zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Kontrola bezpieczeństwa pasażerów

§ 30. Jeżeli na podstawie kontroli, o której mowa w pkt 4.1.1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010, nie można stwierdzić, czy osoba kontrolowana posiada materiały i przedmioty niebezpieczne, a zachodzi takie podejrzenie, Straż Graniczna poddaje ją kontroli osobistej w wyznaczonym do tego celu miejscu, wykonywanej przez osobę uprawnioną tej samej płci.

§ 31. 1. Sprzęt ułatwiający podróżowanie mający istotny wpływ na zdrowie lub życie pasażera lub zapewniający komfort podróży wykorzystywany przez osoby z ograniczoną możliwością poruszania się (przedmiot lub aparat specjalnego przeznaczenia) poddaje się w miarę możliwości kontroli jako bagaż kabinowy.

2. Przewoźnik lotniczy informuje osobę z ograniczoną możliwością poruszania się o czasie niezbędnym do przeprowadzania kontroli, o której mowa w ust. 1.

§ 32. 1. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów przeprowadza się w sposób uniemożliwiający kontaktowanie się pasażerów skontrolowanych z pasażerami oczekującymi na kontrolę.

2. Separację pasażerów, o których mowa w ust. 1, zapewnia się przy użyciu środków osobowych lub barier technicznych.

§ 33. 1. Członkowie misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych, zwani dalej „dyplomatami”, są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 27.

2. Kontroli, o której mowa w § 27 ust. 1, nie poddaje się:

- 1) Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Marszałka Sejmu, Prezesa Rady Ministrów, Wicemarszałków Senatu, Wicemarszałków Sejmu, członków Rady Ministrów, a także wszystkich tych, którym towarzyszy ochrona służb państwowych;
- 2) członków delegacji oficjalnych, wymienionych na potwierdzonych listach zaproszonych gości, składających wizyty na zaproszenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Marszałka Sejmu, Prezesa Rady Ministrów oraz członków Rady Ministrów;
- 3) funkcjonariuszy jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz ministra obrony narodowej w czasie wykonywania czynności związanych z zapewnieniem ochrony osób, o których mowa w pkt 1 i 2.

§ 34. W odniesieniu do pasażera potencjalnie uciążliwego stosuje się środki ochrony zgodnie z postanowieniami pkt 4.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 35. 1. O zamiarze przewozu pasażera potencjalnie uciążliwego powiadamia na piśmie przewoźnika lotniczego organ zlecający przewóz takiego pasażera.

2. W uzasadnionych przypadkach powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane w formie innej niż pisemna dostępnymi środkami łączności. Powiadomienie takie wymaga potwierdzenia na piśmie niezwłocznie po ustaniu okoliczności uniemożliwiających jego dokonanie w formie pisemnej.

3. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera informacje określone w pkt 4.3.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010, a także rodzaj niezbędnej ochrony.

§ 36. 1. Przewoźnik lotniczy może uzależnić dopuszczenie pasażera potencjalnie uciążliwego do przewozu od zapewnienia przez Policję, Straż Graniczną lub inną służbę, eskorty tego pasażera.

2. O liczebności eskorty decyduje służba zapewniająca eskortę na podstawie analizy zagrożenia ze strony osób konwojowanych.

§ 37. 1. Przed wejściem na pokład statku powietrznego pasażer potencjalnie uciążliwy i jego bagaż są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 27 ust. 1.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, określone w § 27 ust. 3.

§ 38. 1. Pasażera potencjalnie uciążliwego wprowadza się na pokład statku powietrznego przed innymi pasażerami.

2. Eskortowanego pasażera potencjalnie uciążliwego wyprowadza się po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

§ 39. 1. Na pokładzie statku powietrznego wobec pasażera potencjalnie uciążliwego stosuje się w szczególności następujące środki ochrony:

- 1) umieszcza się z dala od wyjść awaryjnych;
- 2) nie podaje alkoholu;
- 3) eskortie pasażera potencjalnie uciążliwego zapewnia się stały kontakt z załogą statku powietrznego.

2. O przewozie pasażera potencjalnie uciążliwego nie informuje się innych pasażerów.

Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego

§ 40. Kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego nie stosuje się w odniesieniu do osób, o których mowa w § 33 ust. 2.

§ 41. 1. Z bagażu kabinowego pasażera usuwa się przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej i przewozu w bagażu kabinowym, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Pasażera odmawiającego usunięcia z bagażu kabinowego przedmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie wpuszcza się do strefy zastrzeżonej i na pokład statku powietrznego.

3. Przedmioty zabronione do przewozu w bagażu kabinowym, o ile nie są zabronione do przewozu w bagażu rejestrowanym, mogą być:

- 1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym podczas trwania odprawy biletowo-bagażowej, lub
- 2) oznakowane przez przewoźnika lotniczego jako bagaż rejestrowany i skierowane do luku bagażowego w trakcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, lub
- 3) przechowane na lotnisku za opłatą, w przeznaczonym do tego celu pomieszczeniu, do czasu zgłoszenia się po ich odbiór pasażera, lub
- 4) po usunięciu z bagażu kabinowego umieszczone w specjalnie do tego celu przeznaczonym pojemniku i zniszczone na koszt przewoźnika lotniczego lub zarządzającego lotniskiem.

4. Warunki przechowania, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, ustala zarządzający lotniskiem.

5. Pojemnik, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, powinien uniemożliwiać dostęp do jego wnętrza osobom nieupoważnionym poprzez:

- 1) umieszczenie go w strefie zastrzeżonej, w punkcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego;
- 2) zastosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjnych.

§ 42. Przewoźnik lotniczy przekazuje do publicznej wiadomości informacje o przedmiotach, o których mowa w § 41 ust. 1, w momencie dokonywania rezerwacji oraz w punktach odprawy biletowo-bagażowej, a zarządzający lotniskiem - w punktach kontroli bezpieczeństwa.

§ 43. Zgoda, o której mowa w pkt 4.4.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 185/2010 wydawana jest przez Prezesa Urzędu na umotywowany wniosek złożony w terminie 7 dni przed lotem.

Kontrola bezpieczeństwa bagażu dyplomatów

§ 44. 1. Bagaż kabinowy i rejestrowany dyplomatów jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 27 oraz § 45.

2. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną pod warunkiem że spełnione są wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych sporządzonej w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. Nr 37, poz. 232).

3. W przypadku podejrzenia, że zawartość przesyłki stanowiącej pocztę dyplomatyczną może posłużyć popełnieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, odmawia się jej przewozu.

Rozdział 5 Bagaż rejestrowany

§ 45. 1. Bagaż rejestrowany poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziału 5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, wykonują osoby, określone w § 27 ust.3. Realizując kontrolę bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego stosuje się § 29 ust. 2.

3. Nie dopuszcza się przewozu w bagażu rejestrowanym pasażera przedmiotów, o których mowa w dodatku 5-B załącznika do rozporządzenia 185/2010. Przepisy § 42 stosuje się odpowiednio.

§ 46. Bagaż rejestrowany podlega ochronie przed nieupoważnionym dostępem, zgodnie z pkt 5.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz pkt 5.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 47. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie stwierdzić, czy bagaż rejestrowany bez właściciela został oddzielony od pasażera z przyczyn niezależnych od pasażera lub został poddany środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z punktem 5.3.2 załącznika do rozporządzenia 300/2008, bagaż jest poddawany kontroli bezpieczeństwa zgodnie z wymogami punktów 5.3.3.1 i 5.3.3.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 6 Metody i środki ochrony przewozu ładunków i poczty

§ 48. 1. Ładunki i poczta podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 1, zapewniane są przez zarejestrowanego agenta lub wykonującego jego zadania przewoźnika lotniczego, znanego nadawcę lub uznanego nadawcę.

3. Czynności kontroli o której mowa w pkt 6.2.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 wykonuje osoba określona w § 27 ust. 3 lub PWMW. Realizując kontrolę bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego stosuje się § 29 ust. 2.

§ 49. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 48, Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego agenta.

2. Podmiot występujący do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nadanie mu statusu zarejestrowanego agenta jednocześnie dołącza do wniosku:

1) program ochrony oraz oświadczenia, o których mowa w art. 186 c ust 2 ustawy;

2) „Deklarację zobowiązań - zarejestrowany agent”, o której mowa w dodatku 6-A załącznika do rozporządzenia 185/2010.

3. Prezes Urzędu dokonuje analizy złożonego programu ochrony zarejestrowanego agenta, a następnie przeprowadza wizję lokalną pomieszczeń poszczególnych lokalizacji podmiotu objętych programem ochrony, w celu oceny, czy podmiot jest w stanie przestrzegać postanowień rozdziału 6 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 185/2010, Krajowego Programu oraz złożonego programu ochrony.

4. Prezes Urzędu po weryfikacji informacji, o których mowa w ust. 2, występuje do Straży Granicznej o przekazanie informacji czy istnieją przesłanki wykluczające wyznaczenie podmiotu jako zarejestrowanego agenta ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego. Straż Graniczna udziela odpowiedzi w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez nią wystąpienia.

5. W przypadku spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2 i 3, oraz braku negatywnej opinii Straży Granicznej, o której mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wyznacza w drodze decyzji administracyjnej podmiot jako zarejestrowanego agenta oraz wpisuje jego szczegółowe dane do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”, w sposób o którym mowa w pkt 6.3.1.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 185/2010.

6. Podmiot wpisany przez Prezesa Urzędu do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” podlega ponownemu sprawdzeniu zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3, jednak nie rzadziej niż w terminie, o którym mowa w pkt 6.3.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

7. Prezes Urzędu w drodze administracyjnej realizuje zadania, o których mowa w pkt 6.3.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 50. 1. Zarejestrowany agent wyznacza osobę, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Sprawdzenie przeszłości w stosunku do osoby, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 obejmuje informacje określone w pkt 11.1.3 tego załącznika.

3. Sprawdzenia przeszłości w stosunku do osoby, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 dokonuje komendant oddziału Straży Granicznej właściwy dla miejsca zamieszkania danej osoby. Przepisy § 18 stosuje się odpowiednio.

4. Osoba, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010, odpowiedzialna jest w imieniu zarejestrowanego agenta za wyznaczenie użytkowników „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”, realizujących postanowienia pkt 6.3.2.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

5. Użytkownicy, o których mowa w ust. 4, przed uzyskaniem dostępu do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” przechodzą sprawdzenie przeszłości oraz szkolnie, o którym mowa w pkt 11.2.3.9 załącznika do rozporządzenia 185/2010, z zachowaniem postanowień rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy. Przepisy § 18 stosuje się odpowiednio.

§ 51. Zarejestrowany agent stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 52. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w pkt 6.4.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010, Prezes Urzędu wyznacza znanego nadawcę.

2. Podmiot występujący do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nadanie mu statusu znanego nadawcy jednocześnie dołącza do wniosku:

- 1) oświadczenia, o których mowa w art. 186e ust. 2 ustawy;
- 2) informację o miejscu prowadzenia jego działalności;
- 3) projekt sposobu wdrożenia wytycznych dla znanego nadawcy wnoszącego o przyznanie statusu, wypełniający postanowienia dodatku 6-B załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 4) oświadczenie w formie deklaracji z dodatku 6-C załącznika do rozporządzenia 185/2010, że zobowiązuje się do wdrożenia i przestrzegania standardów i wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień wytycznych dla znanych nadawców, o których mowa w dodatku 6-B załącznika do rozporządzenia 185/2010.

3. Prezes Urzędu korzystając z listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców, o której mowa w dodatku 6-C załącznika do rozporządzenia 185/2010, dokonuje wizji lokalnej wskazanych lokalizacji znanego nadawcy celem sprawdzenia spełnienia wymagań wytycznych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.

4. Listę kontrolną, o której mowa w ust. 3, przechowuje Prezes Urzędu.

§ 53. 1. Po pozytywnej weryfikacji informacji, o których mowa w § 52 ust. 2, Prezes Urzędu, występuje do Straży Granicznej o przekazanie informacji, czy istnieją przesłanki wykluczające wyznaczenie podmiotu jako znanego nadawcy ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego. Straż Graniczna udziela odpowiedzi w terminie 21 dni od dnia otrzymania przez nią wystąpienia.

2. W przypadku spełnienia wymagań, o których mowa w § 52 ust. 2 i 3 oraz braku negatywnej opinii Straży Granicznej, Prezes Urzędu wyznacza znanego nadawcę w drodze decyzji administracyjnej oraz wprowadza jego szczegółowe dane do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”.

§ 54. 1. Znany nadawca wyznacza osobę, o której mowa w pkt 6.4.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Sprawdzenie przeszłości w stosunku do osoby, o której mowa w pkt 6.4.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 obejmuje informacje określone w pkt 11.1.3 tego załącznika.

3. Sprawdzenia przeszłości w stosunku do osoby, o której mowa w pkt 6.4.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 dokonuje komendant oddziału Straży Granicznej właściwy dla miejsca zamieszkania danej osoby. Przepisy § 18 stosuje się odpowiednio.

§ 55. Podmiot wpisany przez Prezesa Urzędu do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” podlega ponownemu sprawdzeniu zgodnie z procedurą określoną w § 52 ust. 3, jednak nie rzadziej niż w terminie, o którym mowa w pkt 6.4.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 56. 1. Prezes Urzędu cofa znanemu nadawcy status znanego nadawcy, w przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w pkt 6.4.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Prezes Urzędu usuwa podmiot z rejestru znanych nadawców, jeżeli stwierdzi na podstawie przeprowadzonych kontroli, że przestał on spełniać wymagania określone w § 52 ust. 3. Wymóg, o którym mowa w pkt 6.4.1.5 zdanie drugie stosuje się odpowiednio.

§ 57. Znany nadawca stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.4.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 58. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w pkt 6.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010 zarejestrowany agent uznaje nadawcę za uznanego nadawcę i może przekazać jego ładunek do przewozu lotniczego towarowymi statkami powietrznymi, jeżeli podmiot starający się o status uznanego nadawcy:

- 1) otrzymał „Instrukcje dotyczące ochrony lotnictwa dla uznanych nadawców” i „Deklarację zobowiązań – uznany nadawca”, o której mowa w dodatku 6-D załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 2) wyznaczył osobę, o której mowa w pkt 6.5.2 lit. b zdanie drugie załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 3) przekazał zarejestrowanemu agentowi bieżące informacje w zakresie danych, o których mowa w pkt 1 oraz w pkt 6.5.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Zarejestrowany agent na żądanie Prezesa Urzędu udostępnia bazę danych, o której mowa w pkt 6.5.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarejestrowany agent stwierdzi, na podstawie kontroli uznanego nadawcy, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego przez przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarejestrowany agent niezwłocznie cofa nadawcy status uznanego nadawcy.

Rozdział 7

Pocza przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego

§ 59. Materiały i pocza służbowa przewoźnika przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 59. 1. Materiały przewoźnika lotniczego stosowane do przetwarzania informacji o pasażerach i bagażu są chronione zgodnie z pkt 7.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 przez przewoźnika lotniczego lub realizującego na jego rzecz zadania agenta obsługi naziemnej.

Rozdział 8

Zaopatrzenie pokładowe

§ 60. 1. Zaopatrzenie pokładowe podlega środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z postanowieniami rozdziału 8 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 8 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. W przypadku kontroli, o której mowa w pkt 8.1.1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010, czynności kontroli bezpieczeństwa zapewnia zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego lub zarządzający lotniskiem. § 27 ust. 3 stosuje się.

§ 61. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 60, Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, o których mowa w pkt 8.0.2 zdanie drugie załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Podmiot występujący do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nadanie mu statusu zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego jednocześnie dołącza do wniosku:

- 1) program ochrony oraz oświadczenia, o których mowa w art. 186c ust. 2 ustawy;

2) „Deklarację zobowiązań – zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego”, o której mowa w dodatku 8-A załącznika do rozporządzenia 185/2010.

3. Prezes Urzędu dokonuje analizy złożonego programu ochrony zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, a następnie przeprowadza wizję lokalną pomieszczeń poszczególnych lokalizacji podmiotu objętych programem ochrony, w celu oceny, czy podmiot jest w stanie przestrzegać postanowień rozdziału 8 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009, rozdziału 8 załącznika do rozporządzenia 185/2010, Krajowego Programu oraz złożonego programu ochrony.

4. Prezes Urzędu po weryfikacji informacji, o których mowa w ust. 2, występuje do Straży Granicznej o przekazanie informacji, czy istnieją przesłanki wykluczające wyznaczenie podmiotu jako zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego. Straż Graniczna udziela odpowiedzi w terminie 21 od dnia otrzymania przez nią wystąpienia.

5. W przypadku spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2 i 3 oraz braku negatywnej opinii Straży Granicznej, o której mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wyznacza w drodze decyzji administracyjnej podmiot jako zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego.

6. Zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego podlega ponownemu sprawdzeniu, zgodnie z procedurą określoną w ust. 3, jednak nie rzadziej niż w terminie, o którym mowa w pkt 8.1.3.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

7. Prezes Urzędu cofa podmiotowi, status zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego dla danej lokalizacji jeżeli stwierdzi na podstawie kontroli, że nie spełnia on wymagań określonych w pkt 8.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 62. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w pkt 8.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, przedsiębiorstwo, któremu podmiot zapewnia dostawy zaopatrzenia pokładowego lecz nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, wyznacza ten podmiot jako znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego jeżeli podmiot ten:

1) złoży „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia pokładowego”, o której mowa w dodatku 8-B załącznika do rozporządzenia 185/2010;

2) spełni wymagania, o których mowa w pkt 8.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Przed uzyskaniem dostępu do zaopatrzenia pokładowego, osoby mające do niego dostęp przechodzą szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawy stwierdzi, na podstawie kontroli, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego przez przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawy niezwłocznie cofa temu dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego.

§ 63. 1. Zaopatrzenie pokładowe, transportowane w zamykanych i plombowanych pojazdach lub pojemnikach, o których mowa w pkt 8.1.5.1 lit. e załącznika do rozporządzenia 185/2010, może podlegać wyrывkowej kontroli bezpieczeństwa w strefie zastrzeżonej przez służbę ochrony lotniska lub Straż Graniczną, przy czym kontrola ta jest realizowana zgodnie z postanowieniami punktu 8.1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010. § 27 ust. 3 stosuje się.

2. W przypadku kontroli, o której mowa w ust. 1, czynność ponownego plombowania pojazdów i pojemników przewożących zaopatrzenie pokładowe wykonują służby, które dokonały kontroli.

§ 64. Z przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 63 ust. 1, służba ochrony lotniska lub Straż Graniczna sporządza w prowadzonych przez siebie książkach rejestracyjnych adnotacje, przy

czym zapisy te powinny uwzględniać terminy, rodzaje towarów oraz informacje dotyczące osoby przeprowadzającej kontrolę bezpieczeństwa.

Rozdział 9

Zaopatrzenie portu lotniczego

§ 65. 1. Zaopatrzenie portu lotniczego podlega środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z postanowieniami rozdziału 9 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Zaopatrzenie portu lotniczego podlega wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa prowadzonej przez służbę ochrony lotniska lub Straż Graniczną, przy czym kontrola ta jest realizowana zgodnie z postanowieniami punktu 9.1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010. § 27 ust. 3 stosuje się.

3. Z przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w pkt 9.1.1.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010, służba ochrony lotniska lub Straż Graniczna sporządza w prowadzonych przez siebie książkach rejestracyjnych adnotacje, przy czym zapisy te powinny uwzględniać terminy, rodzaje towarów oraz informacje dotyczące osoby przeprowadzającej kontrolę bezpieczeństwa.

§ 66. W momencie oględzin zaopatrzenia portu lotniczego, o których mowa w pkt 9.1.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, w przypadku stwierdzenia oznak naruszenia zaopatrzenia, personel punktu sprzedaży informuje niezwłocznie o tym fakcie służbę ochrony.

§ 67. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 65 ust. 1, zarządzający lotniskiem wyznacza znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego, o których mowa w pkt 9.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 jeżeli podmiot ten:

- 1) złoży zarządzającemu lotniskiem „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia pokładowego”, o której mowa w dodatku 9-A załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 2) spełni wymagania, o których mowa w pkt 9.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Przed uzyskaniem dostępu do zaopatrzenia portu lotniczego, osoby mające do niego dostęp przechodzą szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

§ 68. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarządzający lotniskiem, któremu znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego zapewnia dostawy stwierdzi na podstawie kontroli, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego przez przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarządzający lotniskiem, któremu znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego zapewnia dostawy, niezwłocznie cofa temu dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego.

Rozdział 10

Środki ochrony podczas lotu

§ 69. Środki ochrony podczas lotu realizuje się zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, § 7 części ogólnej Krajowego Programu, § 34-39 załącznika do Krajowego Programu.

Rozdział 11

Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 70. Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego realizuje się zgodnie z postanowieniami rozdziału 11 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części J załącznika do rozporządzenia 272/2009, rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 185/2010, oraz postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

Rozdział 12

Sprzęt służący do ochrony lotnictwa cywilnego

§ 71. Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego są określone w rozdziale 12 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz w rozdziale 12 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 13

Psy do wykrywania materiałów wybuchowych

§ 72. Wymogi jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu PWMW podczas kontroli bezpieczeństwa są określone w częściach A i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 73. 1. Zatwierdzenia zespołu PWMW, w imieniu Prezesa Urzędu, dokonuje Komendant Główny Straży Granicznej zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F, o których mowa w pkt 12.9.1.7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Zakres szkolenia zespołu PWMW, w imieniu Prezesa Urzędu, zatwierdza Komendant Główny Straży Granicznej.

3. Szkolenie zespołu PWMW przeprowadzane jest przez Komendanta Głównego Straży Granicznej zgodnie z pkt 12.9.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

§ 74. PWMW i jego przewodnik mogą być wykorzystani w kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 12.9.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010 lub jeśli przeszli odpowiednie szkolenie określone lub zatwierdzone przez państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz zostali zatwierdzeni zgodnie z § 73 ust. 1.

2. Zarządzający lotniskiem, przedsiębiorca, który uzyskał koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, działający na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia wykonujący zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego na rzecz zarządzającego lotniskiem, zarejestrowanego agenta lub zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, którzy planują wykorzystanie PWMW do kontroli bezpieczeństwa, występują z wnioskiem o przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zespołu z PWMW do Komendanta Głównego Straży Granicznej.

3. Przedmiotem wniosku może być również szkolenie zespołu z PWMW.

4. Komendant Główny Straży Granicznej informuje wnioskodawcę o kosztach koniecznych do poniesienia w związku z przeszkoleniem oraz zatwierdzeniem PWMW i jego przewodnika, a także o terminie i czasie trwania szkolenia.

5. Sprawdzenia przeszłości w stosunku do osoby mającej zostać przewodnikiem PWMW dokonuje komendant oddziału Straży Granicznej właściwy dla miejsca zamieszkania danej osoby. Przepisy § 18 stosuje się odpowiednio.

6. Wnioskodawca zobowiązuje się do zachowania poufności w odniesieniu do informacji uzyskanych podczas szkolenia.

7. W przypadku spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2 i 5 oraz pozytywnego sprawdzenia przeszłości, o którym mowa w ust. 4, Komendant Główny Straży Granicznej szkoli zespół z PWMW i dokonuje zatwierdzenia zgodnie z § 73 ust. 1. Szkolenie oraz zatwierdzenie wykonywane jest na koszt wnioskodawcy.

§ 75. Zespół PWMW podlega środkom kontroli jakości zgodnie z dodatkiem 12-G, o którym mowa w pkt 12.9.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz postanowieniom rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowi wypełnienie nowego upoważnienia ustawowego zawartego w art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

1. Cel nowelizacji rozporządzenia

Celem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego jest dostosowanie przepisów krajowych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego do wymogów przepisów unijnych z tego obszaru tj. rozporządzenia nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) 2320/2002 oraz przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia, które weszły w życie z dniem 29 kwietnia 2010 roku i zmieniły w sposób gruntowny zasady obowiązujące w ochronie lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Nowe regulacje Unii Europejskiej w tym zakresie to:

- 1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002;
- 2) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady;
- 3) rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony;
- 4) rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa;
- 6) 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;
- 7) rozporządzenie Komisji (UE) nr 357/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 8) rozporządzenie Komisji (UE) nr 358/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 9) rozporządzenie Komisji (UE) Nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego;

- 10) rozporządzenie Komisji (UE) 573/2010 z dnia 30 czerwca 2010 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 11) rozporządzenie Komisji (UE) nr 983/2010 z dnia 3 listopada 2010 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 12) rozporządzenie Komisji (EU) nr 334/2011 z dnia 8 kwietnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 13) decyzja Komisji z dnia 13 kwietnia 2010 r. K(2010)774 ustanawiającej 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 (zmienionej decyzjami Komisji K(2010)2604 oraz K(2010)3572);
- 14) decyzja Komisji 2604(2010) z dnia 23 kwietnia 2010 r. zmieniająca decyzję Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 15) decyzja Komisji 3572(2010) z 30 czerwca 2010 r. zmieniająca decyzję Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008;
- 16) decyzja Komisji 9139 (2010) z 20 grudnia 2010 r. zmieniająca decyzję Komisji 2010/774/UE z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającą szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Zmiany wprowadzone przez ww. przepisy polegały głównie na:

- 1) ustanowieniu wspólnych zasad i wspólnych podstawowych norm w ochronie lotnictwa;
- 2) przyjęciu wspólnej, na obszarze Unii Europejskiej wykładni standardów zawartych w Aneksie 17 do Konwencji ICAO;
- 3) uproszczeniu, harmonizacji i zapewnieniu przejrzystości obowiązujących zasad ochrony.

Wymagane działania na poziomie krajowym w związku z wejściem w życie nowych wspólnotowych przepisów to przede wszystkim stworzenie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego odpowiadającego wymogom wprowadzonych przez KE przepisów. Podstawą prawną dla stworzenia Krajowego Programu Ochrony jest art. 187 ustawy - Prawo lotnicze oraz art.10 rozporządzenia 300/2008, zgodnie z którym Program ten powinien:

- 1) określać obowiązki nałożone na poszczególne podmioty, które realizują zadania w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) przypisywać odpowiedzialność za realizację (nie fizyczne wykonanie) poszczególnych czynności;

- 3) ewentualnie dodatkowo określać zagadnienia, których nie regulują przepisy wspólnotowe ani inne przepisy krajowe.

Z uwagi na nowe brzmienie delegacji z art. 187 ustawy – Prawo lotnicze oraz bardzo rozległy zakres nowelizacji tej ustawy w zakresie działu IX – Ochrona lotnictwa cywilnego konieczne jest opracowanie zupełnie nowego aktu prawnego, który zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803, z późn. zm.).

Nowe rozporządzenie w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego jest podzielone na część ogólną i część szczegółową – ta ostatnia stanowi załącznik do rozporządzenia.

Jednocześnie, w przedmiotowym rozporządzeniu zawarto regulacje zgodne z ratyfikowaną przez Rzeczpospolitą Polską Konwencją o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisaną w dniu 7 grudnia 1944 r. w Chicago (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.) oraz postanowieniami Załącznika 17 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) z uwzględnieniem szczegółowych wytycznych Doc. 8973 ICAO w omawianym zakresie.

2. Przyjęte założenia

Podczas pracy nad nowym rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego 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 UE wdrożonych na podstawie wspólnotowych przepisów;
- 3) dokładne przypisanie odpowiedzialności za realizację określonych wymogów ochrony lotnictwa i przypisanie ich do zarządzających portami lotniczymi, przewoźników lotniczych, organów państwowych i innych podmiotów objętych zakresem przepisów jest kluczowym zagadnieniem niezbędnym dla prawidłowej realizacji przepisów europejskich;
- 4) eliminacja bardziej rygorystycznych środków ochrony istniejących w obecnym rozporządzeniu;
- 5) ewentualne wprowadzanie nowych bardziej rygorystycznych środków ochrony jest jedynie możliwe przy pełnym uwzględnieniu zasad określonych w art. 6 rozp. 300/2008, gdzie przewidziano możliwość wprowadzenia bardziej rygorystycznych środków ochrony pod warunkiem przeprowadzenia oceny ryzyka i powiadomienia o takich środkach Komisji Europejskiej (środki te powinny być odpowiednie do zagrożenia, proporcjonalne do istniejącego ryzyka, obiektywne i niedyskryminujące);

3. Zmiany

Wprowadzając zmiany w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego kierowano się zasadą liberalizacji i uproszczeń, wśród których na uwagę zasługują m.in.:

- 1) wyeliminowanie obowiązku posiadania wewnętrznej służby ochrony poprzez wprowadzenie definicji służby ochrony, którą obok Straży Granicznej i Policji, jest służba ochrony lotniska czyli wewnętrzna służba ochrony i specjalistyczna uzbrojona

- formacja ochronna działające na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, które realizują zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) zastąpienie dotychczasowego uzgadniania programu ochrony lotniska opiniowaniem ze strony Policji oraz Straży Granicznej;
 - 3) usunięcie wymogu nadawania klauzuli niejawności programom ochrony;
 - 4) usunięcie wymogu przysyłania rocznych sprawozdań ze stanu ochrony przez zarządzających lotniskami;
 - 5) likwidacja wymogu uzgadniania programu ochrony przewoźnika przez Policję, Służbę Celną, Straż Graniczną oraz zasięgania opinii zarządzającego lotniskiem bazowym;
 - 6) likwidacja obowiązków nałożonych w obecnym Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego na podmiot zapewniający meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego nieuzasadnionych prawem unijnym (obecnie m.in. obowiązek sporządzania programu ochrony w uzgodnieniu z Policją, Strażą Graniczną i zarządzającym, konieczność prowadzenia wewnętrznych audytów ochrony);
 - 7) umożliwienie dokonywania sprawdzenia kart pokładowych pasażerów na wejściu do strefy zastrzeżonej innym osobom niż pracownikom służb ochrony;
 - 8) zastąpienie szczegółowego definiowania zadań służby ochrony lotniska przez określenie obowiązków zarządzającego;
 - 9) likwidacja pojęcia stref zastrzeżonych poza lotniskiem (nie występuje w prawie unijnym) oraz obowiązków z tego wynikających dla właściciela polegających m.in. na ich uzgodnieniu z Policją, Strażą Graniczną, Służbą Celną, zarządzającym lotniskiem, Prezesem Urzędu;
 - 10) likwidacja obowiązków spoczywających na osobach kierujących pojazdami w strefach zastrzeżonych niewynikających z prawa unijnego;
 - 11) rezygnacja z tzw. karty potwierdzenia, która była dotąd nieodłączną częścią przepustki jednorazowej portu lotniczego;
 - 12) wyeliminowanie monopolu zarządzającego lotniskiem na przeprowadzanie szkoleń z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 13) usunięcie pojęcia obiektów o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania lotniska (brak odniesienia do prawa Unii Europejskiej) oraz możliwości dowolnego definiowania dodatkowych obiektów podlegających dodatkowym środkom ochrony;
 - 14) zniesienie obowiązku plombowania statku powietrznego znajdującego się w części krytycznej strefy zastrzeżonej;
 - 15) zniesienie obowiązku rejestrowania czynności przeszukania statku powietrznego wyłącznie na tzw. listach kontrolnych i tym samym umożliwienie przewoźnikowi dokonywania rejestracji tych czynności w wybrany przez siebie sposób;
 - 16) usunięcie obowiązku weryfikacji tożsamości pasażera podczas odprawy biletowo-bagażowej w oparciu o dokument tożsamości;
 - 17) brak obowiązku zapisywania na karcie pokładowej ilości oraz wagi bagażu rejestrowanego oraz konieczności przechowywania tych danych przez co najmniej 7 dni w systemie informatycznym;
 - 18) brak obowiązku sprawdzania tożsamości pasażera na wyjściu do statku powietrznego;
 - 19) udoskonalenie i uproszczenie przepisów dotyczących przewozu broni palnej w transporcie lotniczym;
 - 20) usunięcie zapisu dotyczącego obowiązku przejścia badań fitosanitarnych przez osoby wykonujące kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego oraz portu lotniczego z powodu braku związku istniejącego dotychczas przepisu z obszarem ochrony lotnictwa cywilnego;

- 21) zniesienie obowiązku 100% kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego poprzez wprowadzenie mechanizmu znanych dostawców zaopatrzenia portu, którzy stosują środki kontroli w zakresie ochrony;
- 22) uproszczenie mechanizmu kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty poprzez implementację instytucji zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy oraz uznanego nadawcy, którzy zobligowani są do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony;
- 23) zniesienie obowiązku 100% kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego poprzez wprowadzenie mechanizmu zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz znanego dostawcy;
- 24) zwiększenie przejrzystości rozporządzenia poprzez dostosowanie jego zawartości tj. liczby i tematyki poszczególnych rozdziałów do kształtu regulacji unijnych z zakresu ochrony.

4. Zawartość Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego

Wśród uregulowanych zagadnień na szczególną uwagę zasługują:

- 1) szczegółowe wskazanie zakresów odpowiedzialności, obowiązków i zakresu współpracy w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego organów administracji publicznej, zarządzających lotniskami oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- 2) uregulowanie problemu tzw. „małych lotnisk”, które zgodnie z rozporządzeniem 300/2008 zostały objęte wymogami w zakresie ochrony. Rozporządzenie 300/2008 stosuje się do wszystkich publicznych i prywatnych portów lotniczych lub części portów lotniczych i nie ogranicza się wyłącznie do portów lotniczych, w których prowadzona jest handlowa eksploatacja transportu lotniczego.
W związku z powyższym, mając na uwadze toczące się obecnie postępowanie przeciwko Polsce prowadzone przez Komisję Europejską w sprawie niepełnego respektowania przepisów z zakresu ochrony w odniesieniu do tzw. „małych lotnisk”, w projekcie niniejszym rozporządzeniu wszystkie lotniska cywilne będące w rejestrze lotnisk objęte zostały wymogami w zakresie ochrony wynikającymi z prawa unijnego. Jednocześnie rozporządzenie 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. wskazuje kryteria pozwalające państwu członkowskiemu na odstępianie od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 300/2008, oraz przyjęcie alternatywnych środków ochrony zapewniających odpowiedni poziom ochrony na podstawie lokalnej oceny ryzyka. Alternatywne środki są uzasadnione przyczynami związanymi z wielkością statku powietrznego lub przyczynami związanymi z charakterem, skalą lub częstotliwością działalności, lub innych odpowiednich okoliczności, które zostały wymienione w rozporządzeniu (KE) nr 1254/2009. Procedura stosowania wyłączeń została opisana w rozdziale 8 projektu rozporządzenia, a jej celem jest zakończenie postępowania prowadzonego przez Komisją Europejską przeciwko Polsce;
- 3) określenie kwestii oceny stopnia zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji na terenie RP. Oceny tej dokonuje Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie analizy ryzyka z uwzględnieniem informacji otrzymanych od służb i instytucji (organy administracji publicznej, w tym szczególnie służby i instytucje odpowiedzialne za szeroko rozumiane bezpieczeństwo państwa – Policja, Straż Graniczna, Agencja Wywiadu i inne), a także wszelkich innych podmiotów i źródeł. Informacje dotyczące stopnia zagrożenia mogące mieć wpływ na zagrożenie lotnictwa cywilnego przekazywane są przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa

Wewnętrznego Prezesowi Urzędu, który na podstawie analizy ryzyka określa metody i środki, jakie powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Analiza ryzyka dokonywana jest według schematu: RYZYKO = ZAGROŻENIE + PODATNOŚĆ. Określenie poziomu podatności na wystąpienie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym opiera się na metodologii przedstawionej w *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference – Doc 8973 (Seventh Edition – 2008)* i dokonywane jest przez Prezesa Urzędu.

Poza tym przedmiotowe rozporządzenie obejmuje: objaśnienia kluczowych pojęć i terminów w nim stosowanych, zadania, zasady działania i skład Zespołu Ochrony Lotniska, określenie podmiotów odpowiedzialnych za wykonywanie kontroli bezpieczeństwa i jej zasady w odniesieniu do osób, bagażu kabinowego i rejestrowanego, poczty i ładunków, zadania Straży Granicznej i zasady jej nadzoru nad pracownikami służby ochrony lotniska, problem przewozu broni palnej w transporcie lotniczym,

Jednocześnie rozporządzenie w pełni implementuje rozwiązania unijne w zakresie zasad ochrony: portu lotniczego, statku powietrznego, ładunków i poczty, materiałów i poczty służbowej przewoźnika, zaopatrzenia pokładowego, zaopatrzenia portu lotniczego, a także określenie środków ochrony podczas lotu, wymagania w sprawie szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zagadnienie sprzętu wykorzystywanego do ochrony oraz wymogi jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa.

Część ogólna Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego

Rozdział 1

W rozdziale tym znajdują się objaśnienia kluczowych pojęć i terminów na potrzeby tego aktu prawnego, które występują w treści rozporządzenia.

Ponadto rozdział ten zawiera regulacje dotyczące warunków i trybu współpracy organów administracji publicznej z zarządzającymi lotniskami oraz podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym mając na względzie wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych, wspólnotowych oraz interes publiczny.

W odniesieniu do ww. wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego w niniejszym rozdziale określono szczegółowo zakres zadań podmiotów prowadzących działalność lotniczą. Z katalogu zadań przewoźnika lotniczego usunięto zapis, obecny w dotychczasowym Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, mówiący o obowiązku podjęcia środków technicznych zapewniających, że podczas lotu osoby nieupoważnione nie mają wstępu do kabiny pilotów, ponieważ zapis ten jest zbędny, gdyż powiela mające bezpośrednio zastosowanie przepisy prawa Unii Europejskiej, o których mowa w pkt 10.1 i 10.2 załącznika do rozporządzenia 300/2008 oraz pkt 1.1255 lit. c 2) EU-OPS (rozporządzenie Rady (EWG) NR 3922/91).

Rozdział 2

Określa zadania, tryb działania i skład Zespołu Ochrony Lotniska. Obowiązek utworzenia takiego Zespołu wynika z postanowień Załącznika 17 ICAO (norma 3.2.3).

Rozdział 3

Przewóz broni palnej w transporcie lotniczym jest możliwy, natomiast podlega szczególnym warunkom i zasadom. Warunki te określone są w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 i Nr 96, z późn. zm.) oraz w regulacjach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Broń palna traktowana jest jako przedmiot zabroniony do przewozu w kabinie statku powietrznego (zarówno w części przeznaczony dla pasażerów jak i w kabinie pilotów), stąd konieczne jest stworzenie procedur zapewniających przede wszystkim separację pasażera i przewożonej przez niego broni palnej, bezpieczny transport broni na terenie lotniska do/z statku powietrznego oraz przewóz broni w luku bagażowym statku powietrznego w bezpiecznych warunkach.

W rozdziale tym dokonano m.in. zmiany polegającej na zlikwidowaniu wyłączenia z §56 ust. 3 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803, z późn. zm.), ponieważ w rzeczywistości przepis ten miał charakter martwy, ze względu na fakt, że kapitan statku powietrznego zawsze był informowany o liczbie osób posiadających broń i zajmowanych przez nich miejscach, zgodnie z pkt 1.065 oraz 1.070 EU OPS (rozporządzenie (EWG) nr 859/2008).

Rozdział 4

W rozdziale tym uregulowano kwestię dotyczącą oceny stopnia zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Oceny tej dokonuje Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie analizy ryzyka z uwzględnieniem informacji otrzymanych od służb i instytucji (organy administracji publicznej, w tym szczególnie służby i instytucje odpowiedzialne za szeroko rozumiane bezpieczeństwo państwa – Policja, Straż Graniczna, Agencja Wywiadu i inne), a także wszelkich innych podmiotów i źródeł.

Informacje dotyczące stopnia zagrożenia mogące mieć wpływa na zagrożenie lotnictwa cywilnego przekazywane są przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego Prezesowi Urzędu, który na podstawie analizy ryzyka określa metody i środki, jakie powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Analiza ryzyka dokonywana jest według schematu: RYZYKO = ZAGROŻENIE + PODATNOŚĆ. Określenie poziomu podatności na wystąpienie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym opiera się na metodologii przedstawionej w *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference – Doc 8973 (Seventh Edition – 2008)* i dokonywane jest przez Prezesa Urzędu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w szczególności na podstawie informacji otrzymanych od Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego określa loty wysokiego ryzyka. W odniesieniu do takich lotów Prezes Urzędu może wprowadzić dodatkowe metody i środki ochrony w portach lotniczych i u przewoźników lotniczych – jako że są to kluczowe podmioty zaangażowane w przewóz lotniczy. Celem dodatkowych metod i środków ochrony jest zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, których

prawdopodobieństwo w takiej sytuacji (lotów wysokiego ryzyka) jest wyższe. Również na pokład statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka może być wprowadzona warta ochronna złożona z funkcjonariuszy Straży Granicznej. Decyzję w tej sprawie podejmuje Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej. Warty ochronne wykonywane są przez funkcjonariuszy Straży Granicznej. Straż Graniczna jest organem ustawowo powołanym do wykonywania tych zadań, jednocześnie szczegółowe zasady wykonywania wart ochronnych są określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz. U. Nr 266, poz. 2243).

Zadanie oceny stopnia zagrożenia szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wynika z faktu, iż organ ten jest odpowiedzialny za ochronę antyterrorystyczną kraju. W tym kontekście podkreślić należy, że akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest postacią zamachu terrorystycznego.

Obowiązek przekazywania Prezesowi Urzędu (a nie szefowi ABW) informacji „o zdarzeniach co do których istnieją przesłanki, że mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym” wynika z konieczności dokonywania wstępnej analizy informacji przekazywanych przez podmioty w celu dokonania wstępnej selekcji oddzielającej informacje zbędne i nieistotne, od tych które mogą mieć znaczenie dla ABW.

Procedury działania osoby kierującej sztabem w sytuacji kryzysowej, o których mowa w § 11 ust. 2, obejmują w szczególności działania opisane w programie ochrony. Podkreślić należy, że nie jest możliwym przewidzenie i przygotowanie się na każdą możliwą sytuację kryzysową, stąd sposoby działania w sytuacji kryzysowej opisane w programie ochrony lotniska obejmują opisy postępowania wobec kilku najbardziej prawdopodobnych sytuacji kryzysowych jakie mogą wystąpić na lotnisku.

Rozdział 5

Określone w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego podmioty, są zobowiązane do opracowania i wdrożenia programów ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Aktualizacja ma na celu dostosowanie informacji zawartych w programie do stanu faktycznego, a także uwzględnienie istniejącego zagrożenia oraz zmian wpływających na możliwość skutecznego ich stosowania. Obowiązek aktualizacji wypada nie rzadziej niż raz na trzy lata. Aktualizacje programów ochrony podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

Rozdział 6

Współpraca międzynarodowa dotyczy relacji z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom. Za współpracę tę odpowiada Prezes Urzędu.

Rozdział 7

Zastosowanie dodatkowych i alternatywnych środków ochrony jest możliwe na podstawie rozporządzenia (WE) 300/2008 oraz rozporządzenia (WE) 1254/2009 w

przypadku, gdy zapewniają one równoważny poziom ochrony na podstawie lokalnej analizy ryzyka. Szczególne procedury ochrony lub zwolnienia z obowiązku wykonywania określonych czynności wprowadzane są na wniosek zarządzającego, zawierający proponowane działania zastępcze – po ich przeanalizowaniu, zbadaniu konsekwencji oraz zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

Analiza ryzyka dokonywana jest według schematu: RYZYKO = ZAGROŻENIE + PODATNOŚĆ. Informacje dotyczące stopnia zagrożenia mogące mieć wpływ na zagrożenie lotnictwa cywilnego przekazywane są przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego Prezesowi Urzędu, który na podstawie analizy ryzyka określa metody i środki, jakie powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Określenie poziomu podatności na wystąpienie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym uwzględnia analizę czynników w wskazanych w § 18 ust. 3 dokonywane jest przez Prezesa Urzędu.

Rozdział 8

Zgodnie z decyzją Komisji (UE) nr K (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającej 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) 300/2008 wyrywkową kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia portu lotniczego właściwe służby mogą dokonywać zgodnie z pkt 8.1.1 oraz 9.1.1 w decyzji Komisji (UE) nr K (2010) 774 do dnia 29 kwietnia 2012 r.

Mimo, że w rozporządzeniu zakres zmian jest rozległy w stosunku do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803 oraz z 2009 r. Nr 94, poz. 769 i Nr 123, poz. 1020) to 14 dniowe *vacatio legis* jest wystarczające, gdyż nowe przepisy unijne w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego są w pełni stosowane od dnia 29 kwietnia 2010 r. Tym samym konieczne jest pilne dostosowanie prawa krajowego do nowych wymogów wspólnotowych.

Część szczegółowa

Załącznik do rozporządzenia „Szczegółowe metody ochrony lotnictwa cywilnego”

Rozdział 1

W rozdziale tym określono z uwzględnieniem przepisów rozdziału 1 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części C załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 wymogi dotyczące projektowania portów lotniczych, kontroli dostępu do poszczególnych stref (kontrolowanego dostępu, zastrzeżonych i części krytycznych tych stref), sprawdzania przeszłości osób uzyskujących dostęp do strefy zastrzeżonej, kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów (pracowników portu lotniczego, załóg statków powietrznych itp.), nadzoru, patrolowania oraz ochrony fizycznej portu lotniczego.

Sprawdzenie przeszłości osób uzyskujących dostęp do strefy zastrzeżonej powtarza się, zgodnie z pkt 1.2.2 decyzji Komisji 774 (2010) z 13 kwietnia 2010 r., w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat.

Na podstawie możliwości, jaką daje pkt 1.3.4 decyzji Komisji 774(2010) z 13 kwietnia.2010 r. ustanawiającej 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, w rozdziale 1 zamieszczono wykaz służb i instytucji, których funkcjonariusze oraz wykorzystywane przez nich pojazdy są zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa/sprawdzeniu na wejściu/wjeździe do strefy zastrzeżonej, w trakcie wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

Brzmienie wyżej cytowanego pkt 1.3.4 decyzji Komisji 774 (2010) tj. możliwość zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa jedynie tzw. funkcjonariuszy państwowych nadzorujących przestrzeganie prawa powoduje, iż prawodawca nie ma podstaw prawnych do zwolnienia z ww. kontroli pracowników służb ochrony lotniska, o których mowa w §2 pkt 36 projektu KPOLC.

Prezes Urzędu zgodnie z pkt 1.3.4 decyzji Komisji 774(2010) z 13 kwietnia 2010 r. przekazuje jednorazowo do Komisji Europejskiej listę osób podlegających zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa oraz listę pojazdów podlegających zwolnieniu ze sprawdzenia.

Rozdział 2

Rozdział ten dotyczy stref wydzielonych, do których zastosowanie mają przepisy rozporządzenia 1254/2010 (tzn. kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony).

Rozdział 3

Ochrona statku powietrznego jest zapewniana przez przewoźnika lotniczego zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Ochrona statku powietrznego polega na przeszukaniu statku powietrznego oraz na jego zabezpieczeniu. Rejestrowanie informacji dotyczących przeszukania, o których mowa w § 25 ust. 2 załącznika do Krajowego Programu, realizuje się w dowolnej formie.

Rozdział 4

Rozdział ten określa sposób prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego z uwzględnieniem rozdziału 4 rozporządzenia 300/2008, części A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 4 do rozporządzenia 185/2010. Rozdział ten odnosi się także do kontroli bezpieczeństwa dyplomatów oraz ich bagażu.

Rozdział 5

Niniejszy rozdział reguluje kwestie związane z kontrolą bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, z zachowaniem postanowień rozdziału 5 załącznika do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 6

W rozdziale tym określa się metody i środki ochrony ładunków i poczty z uwzględnieniem rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 300/2008 oraz części F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Rozdział określa zasady wyznaczania zarejestrowanych agentów, znanych i uznanych nadawców oraz realizację zadań Prezesa Urzędu i innych organów oraz wymienionych podmiotów w zakresie środków ochrony w odniesieniu do ładunków i poczty.

Projekt programu ochrony, o którym mowa w § 49 ust. 2 pkt 1 załącznika do Krajowego Programu, podmiotu ubiegającego się o status zarejestrowanego agenta uwzględnia wymogi, o których mowa w rozporządzeniu 300/2008, rozporządzeniu 272/2009 oraz rozporządzeniu 185/2010.

Rozdział 7

Rozdział ten reguluje środki kontroli w zakresie ochrony w tym kontroli bezpieczeństwa materiałów i poczty służbowej przewoźnika (wszelkie dokumenty i materiały przewożone wewnątrz w ramach działalności przewoźnika lotniczego), zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Za realizację środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do materiałów i poczty służbowej przewoźnika lotniczego odpowiada przewoźnik lotniczy.

Rozdział 8

Rozdział ten reguluje kwestię zaopatrzenia pokładowego statku powietrznego (żywność – posiłki dla pasażerów i załogi, asortyment przeznaczony do sprzedaży na pokładzie), które podlegają środkom w zakresie ochrony, w szczególności kontroli bezpieczeństwa na zasadach określonych w rozdziale 8 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz załącznika 8 do rozporządzenia 185/2010. Rozdział określa również zasady wyznaczania zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego.

Rozdział 9

Rozdział ten dotyczy zaopatrzenia portu lotniczego (zaopatrzenie sklepów znajdujących się w strefie operacyjnej i zastrzeżonej portu lotniczego) i określa środki w zakresie ochrony, w szczególności kontroli bezpieczeństwa jakim zgodnie z postanowieniami rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Rozdział określa również sposób wyznaczania zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego.

Rozdział 10

Środki ochrony podczas lotu (odnoszą się do zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji w trakcie lotu – ze strony uciążliwych pasażerów, szkolenia personelu

pokładowego oraz wart ochronnych), realizowane są zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 11

Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego realizuje się zgodnie z postanowieniami rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części J załącznika do rozporządzenia 272/2009, rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 12

Sprzęt służący do ochrony (urządzenia do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu, ładunków, poczty i innych przedmiotów) spełnia wymagania określone w rozdziale 12 załącznika do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 13

Psy do wykrywania materiałów wybuchowych wykorzystywane podczas kontroli bezpieczeństwa spełniają wymogi określone w częściach A i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Sposób szkolenia PWMW oraz zespołu PWMW zostanie określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury/Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego podczas XVIII posiedzenia, które miało miejsce dnia 15 marca 2011 r.

Skrócenie terminu wejścia rozporządzenia w życie podyktowane jest potrzebą pilnego wykonania nowych przepisów unijnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, które są w pełni stosowane od dnia 29 kwietnia 2010 r. oraz wejściem w życie dniem 18 września 2011 r. ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015).

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

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji przepisów technicznych i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Niniejszy dokument rządowy nie zostanie przedstawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie jest konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Ocena Skutków Regulacji:

Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) zarządzający lotniskami, w tym zarządzający lotniskami korzystający z wyłączeń ze wspólnych podstawowych norm ochrony oraz z możliwości zastosowania alternatywnych środków ochrony. Z przedmiotowych wyłączeń będą mogły skorzystać wszystkie lotniska nie będące obecnie portami lotniczymi zgodnie z definicją art. 2 pkt 17 ustawy - Prawo lotnicze, czyli *de facto* wszystkie lotniska aeroklubowe;
- 2) przewoźnicy lotniczy;
- 3) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- 4) podmioty prowadzące działalność lotniczą;
- 5) podmioty prowadzące działalność związaną z dostarczaniem towarów i ładunków na pokłady statków powietrznych;
- 6) zasoby ludzkie wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego RP;
- 7) osoby korzystające z komunikacji lotniczej.

Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostało skonsultowane (na przełomie lutego i marca 2011 r.) z następującymi partnerami społecznymi:

- 1) Ad Astra Executive Charter sp. z o.o.;
- 2) Air Italy Polska sp. z o. o.;
- 3) Air Cargo Service Lodz sp. z o.o.;
- 4) Airnet Service sp. z o. o.;
- 5) Aeroklub Polski;
- 6) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego – Lotnisko Gotartowicek/Rybnika;
- 7) Aeroklub Krainy Jezior – Lotnisko Kętrzyn-Wilamowo;
- 8) Aeroklub Zagłębia Miedziowego – Lotnisko Lubin;
- 9) AOPA POLAND;
- 10) Austrian Airlines S. A.;
- 11) Aviation Security Training Center sp. z o.o.;
- 12) Blue Jet sp. z o.o.;
- 13) Deutsche Lufthansa S. A.;
- 14) DHL Express sp. z o.o.;
- 15) DHL Global Forwarding sp. z o.o.;
- 16) DHL Freight sp. z o.o.;
- 17) DHL Global Mail sp. z o.o.;
- 18) DHL Supply sp. z o.o.;
- 19) Excel Handling sp. z o.o.;
- 20) Enter Air sp. z o.o.;

- 21) EUROLOT S.A.;
- 22) Exin Sp. z o.o.;
- 23) FedEx Polska sp. z o.o.;
- 24) FLYJET sp. z o.o.;
- 25) FLYLAL CHARTERS sp. z o.o.; sp. z o.o.;
- 26) General Aviation sp. z o.o.;
- 27) GDN Airport Services sp. z o.o.;
- 28) G4S sp. z o.o.;
- 29) Gmina Krosno – Lotnisko Krosno;
- 30) GTL LOT Usługi lotniskowe, Sp. z o.o.;
- 31) HiFlyer Polska sp. z o.o.;
- 32) IBEX – U.L. sp. z o.o.;
- 33) Impel Airport Services sp. z o.o.;
- 34) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej;
- 35) Jet Air sp. z o.o.;
- 36) Konsalnet Holding S.A.;
- 37) Krajowa Rada Lotnictwa;
- 38) Kuehne + Nagel sp. z o.o.;
- 39) WAS-KRK Airport Services sp. z o.o.;
- 40) LOT Catering Sp. z o.o.;
- 41) LOT Services Sp. z o.o.;
- 42) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.;
- 43) Lotniczy Catering Service sp. z o.o.;
- 44) Lotos Tank sp. z o.o.;
- 45) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin sp. z o.o.;
- 46) Menzies Aviation (Polska) sp. z o.o.;
- 47) Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków – Balice;
- 48) Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach;
- 49) Pan Jerzy Wilczewski – Lotnisko Białusy;
- 50) PETROLOT Sp. z o.o.;
- 51) PLL LOT S.A.;
- 52) Politechnika Rzeszowska Ośrodek Kształcenia Lotniczego – Lotnisko Rzeszów;
- 53) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 54) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego;
- 55) Polska Izba Ochrony;
- 56) Polska Izba Ochrony Osób i Mienia;
- 57) Polski Związek Pracodawców „OCHRONA”;
- 58) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.;
- 59) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy;
- 60) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta sp. z o.o.;
- 61) Port Lotniczy „Mazury Szczytno” sp. z o.o.;
- 62) Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o.;
- 63) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka;
- 64) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność;
- 65) Port Lotniczy Wrocław S.A.;
- 66) Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost;
- 67) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 68) PZL – Mielec Cargo sp. z o.o. – Lotnisko Mielec;
- 69) PZL Świdnik S.A. – Lotnisko Świdnik k/Lublina;

- 70) Securitas Polska sp. z o.o.;
- 71) Small Planet Airlines sp. z o.o.;
- 72) Solid Security sp. z o.o.;
- 73) Sprint Air S.A.;
- 74) Sprintair Cargo sp. z o.o.;
- 75) Sky Taxi sp. z o.o.;
- 76) Strefa Aktywności Gospodarczej sp. z o.o. – Lotnisko Legnica;
- 77) Swissport Poland sp. z o.o.;
- 78) SZZ Airport Services sp. z o.o.;
- 79) SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 80) TNT Express Polska sp. z o.o.;
- 81) UPS Polska sp. z o.o.;
- 82) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.;
- 83) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o.;
- 84) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL – Świdnik S.A.;
- 85) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.;
- 86) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 87) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 88) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
- 89) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego;
- 90) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 91) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 92) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego;
- 93) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 94) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
- 95) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
- 96) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 97) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego;
- 98) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 99) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 100) Forum Związków Zawodowych;
- 101) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 102) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan ;
- 103) Business Centre Club - Związek Pracodawców;
- 104) Związek Rzemiosła Polskiego.

Ponadto projekt został skierowany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W wyniku konsultacji społecznych uwagi zgłosiły następujące podmioty: PLL LOT, EuroLOT, Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice, Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin, MGGP Aero, AD ASTRA Executive Charter, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, GDN Airport Services, Port Lotniczy Wrocław, Port Lotniczy Katowice, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” oraz Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego.

Uwagi PLL LOT dotyczyły przede wszystkim uporządkowania treści rozporządzenia, w szczególności poprzez wykreślenie definicji nie występujących w tekście rozporządzenia (sortownia bagażu), doprecyzowanie definicji sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym, wykreślenia obowiązków przewoźnika regulowanych już przez inne akty prawne bezpośrednio stosowane (rozporządzenie Rady (WE) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego) lub niemożliwe do realizacji (zapewnienie, że osoba deportowana bez eskorty opuści pokład jako ostatnia). Równocześnie przewoźnik zwrócił uwagę na konieczność dopasowania zapisów w zakresie przewozu broni do obowiązujących krajowych oraz wspólnotowych wymogów prawnych. Jednocześnie przewoźnik zwrócił uwagę na konieczność doprecyzowania procedury dokonywania sprawdzenia przeszłości. Projektowany przepis nie wskazywał, do Komendanta którego oddziału Straży Granicznej należy zwrócić się w celu udzielenia stosownej informacji.

Większość uwag PLL LOT została w całości uwzględniona. Nie zgodzono się z propozycją PLL LOT dodania ust. 3 do § 36 załącznika do Krajowego Programu zakładającego, iż przewoźnik lotniczy może uzależnić dopuszczenie pasażera potencjalnie uciążliwego do przewozu od zwiększenia liczebności eskorty. Zdaniem Urzędu Lotnictwa Cywilnego ocena ryzyka wykonywana zgodnie z pkt. 4.3.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 przez władze państwowe jest w stanie zapewnić, że osobie deportowanej towarzyszyć będzie odpowiednia eskorta. Podkreślić należy, że to władza państwowa, a nie przewoźnik wykonuje analizę ryzyka i nie zrozumiałym jest na jakiej podstawie przewoźnik byłby w stanie stwierdzić, że ilość eskorty jest nieodpowiednia do wykonanej przez inny organ analizy ryzyka, a tym samym wyklucza możliwość bezpiecznego przewozu osoby deportowanej.

Uwagi Eurolot były w dużej mierze zbieżne z propozycjami zmian zgłoszonymi przez PLL LOT. Projektodawca nie zgodził się na zaproponowaną przez Eurolot zmianę zakładającą brak rozróżnienia podmiotów odpowiedzialnych za kontrolę bezpieczeństwa w ruchu krajowym oraz międzynarodowym, gdyż byłoby to sprzeczne z delegacją ustawową. Propozycja dodania w § 63 ust. 1 załącznika do Krajowego Programu wymogu przejścia badań fitosanitarnych przez osoby dokonujące kontroli zaopatrzenia pokładowego również nie została uwzględniona z uwagi na fakt, że propozycja nie ma związku z obszarem regulowanym przez rozporządzenie.

Mazowiecki Port Lotniczy Modlin zwrócił uwagę na sprzeczność Krajowego Programu z zapisami nowelizacji ustawy - Prawo lotnicze w zakresie podmiotów odpowiedzialnych za wykonywanie kontroli bezpieczeństwa w ruchu krajowym oraz międzynarodowym. Z uwagi na fakt, że projekt Krajowego Programu musi się odnosić do obowiązującego porządku prawnego (aktualnej delegacji do jego wydania), uwaga nie została uwzględniona.

MGGP Aero jest certyfikowanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego operatorem lotniczym posiadającym certyfikat AWC. Nie jest przewoźnikiem lotniczym. W swoich komentarzach do projektu rozporządzenia MGGP Aero zwrócił uwagę na potrzebę uregulowania dostępu załóg lotniczych lotnictwa ogólnego do strefy zastrzeżonej lotniska włącznie z możliwością wnoszenia przez wspomnianą kategorię osób przedmiotów zabronionych do tej strefy. Projektodawca rozporządzenia szczegółowo przeanalizował zasadność zgłoszonych uwag i stwierdził, że na gruncie obowiązującego prawa unijnego oraz projektu rozporządzenia nie ma możliwości oraz potrzeby wprowadzania zmian we wspomnianym zakresie. Załącznik do rozporządzenia 185/2010 w pkt 1.2.2.2 zawiera zamknięty katalog upoważnień zezwalających na dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska i nie jest możliwe jego rozszerzenie w prawodawstwie krajowym. Jednocześnie pkt 1.2.4.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 definiuje elementy znajdujące się na „karcie identyfikacyjnej członka załogi wspólnotowego przewoźnika lotniczego”, gdzie jednym z elementów jest „nazwa przewoźnika lotniczego”. Z kolei art. 3 ust. 4 rozporządzenia 300/2008 zawiera definicję przewoźnika lotniczego, którym jest „przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub jej odpowiednik”. Zauważyć należy, że § 8 ust. 1 załącznika do projektu Krajowego Programu ustanawia jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego, którą wydaje się na okres nie dłuższy niż 24 godziny na wniosek osoby zainteresowanej. Zwrócić należy również uwagę, że zgodnie z prawem unijnym (pkt 1.2.3 Decyzji KE 774/2010) zarządzający ma możliwość zezwolenia osobom niebędącym pasażerami na wnoszenie przedmiotów zabronionych w sytuacji, gdy są one wykorzystywane do czynności służbowych. Jednocześnie § 19 ust. 1 części ogólnej Krajowego Programu daje możliwość Prezesowi Urzędu na wprowadzenie alternatywnych środków ochrony do części portów lotniczych jeżeli ruch lotniczy ogranicza się do jednej z kategorii lub do ich większej liczby, o których mowa w rozporządzeniu 1254/2009. Kategorie wymienione w rozporządzeniu 1254/2009 zawierają w sobie lotnictwo ogólne. A zatem, zarządzający lotniskiem obsługującym lotnictwo ogólne powinien zwrócić się do Prezesa Urzędu o zastosowanie wspomnianych alternatywnych środków ochrony, które obejmowałyby odrębne zasady dostępu dla załóg lotnictwa ogólnego oraz umożliwiłyby wnoszenie przez nich przedmiotów zabronionych na pokład statku powietrznego. W związku z powyższym, uwagi MGGP Aero nie zostały uwzględnione.

Przewoźnik lotniczy AD ASTRA Executive Charter zgłosił uwagi odnoszące się do zasad przewozu broni na pokładzie statków powietrznych, wyposażenia stałego centrum koordynacji antykryzysowej organizowanego przez zarządzającego, wymogów dotyczących projektowania portów lotniczych oraz konieczności wprowadzania niezwłocznego trybu wydawania przepustek jednorazowych do portu lotniczego. Uwagi w zakresie przewozu broni zostały uwzględnione. Pozostałe wnioski przewoźnika w wyniku sprzeczności z prawem unijnym (wymogi projektowania portów lotniczych) oraz braku zasadności nie zostały uwzględnione.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła uwagę odnoszącą się do braku uregulowania kwestii ochrony obiektów znajdujących się poza strefą zastrzeżoną lotniska, co najprawdopodobniej będzie obowiązkiem wynikającym z nowelizacji ustawy Prawo lotnicze. Jednocześnie zgłoszono wniosek o doprecyzowanie definicji pasażera naruszającego warunki przewozu oraz wprowadzenie definicji organu zarządzania ruchem lotniczym. Uwagi odnoszące się do dopiero projektowanych zmian ustawowych nie zostały uwzględnione, jak również nie uwzględniono uwagi w zakresie wprowadzenia ww. definicji. Natomiast w miejsce zaproponowanej definicji wprowadzono pojęcia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

GDN Airport Services w swoich uwagach odniósł się do konieczności doprecyzowania definicji pasażera naruszającego warunki przewozu, która zdaniem wnioskodawcy powinna definiować pasażera naruszającego warunki bezpieczeństwa lotu. Jednocześnie podmiot zwrócił się o korektę zapisu § 41 ust 3 pkt 1 załącznika do Krajowego Programu poprzez doprecyzowanie, iż przedmioty zabronione do przewozu w bagażu kabinowym, o ile nie są zabronione do przewozu w bagażu rejestrowanym, mogą być umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym podczas trwania odprawy biletowo-bagażowej. Uwagi merytoryczne podmiotu zostały w większości uwzględnione. Nie uwzględniono uwagi odnoszącej się do definicji szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego polegającej na wykreśleniu odniesienia do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Szkolenia, gdyż zdaniem projektodawcy konieczne jest zachowanie powiązania obydwu aktów prawnych, a ewentualne niezgodności nie mają wpływu na przyszłe stosowanie Krajowego Programu.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL) zgłosiło uwagi porządkujące kształt rozporządzenia, a w szczególności. zmianę definicji sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym, osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska w celu zachowania zgodności stylistycznej, które zostały w większości uwzględnione. Jednocześnie PPL wnioskował o usunięcie konieczności zasięgnięcia opinii Służby Celnej (SC) odnośnie kształtu programu ochrony lotniska z uwagi na fakt, że SC nie prowadzi żadnych czynności z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Uwaga została uwzględniona. Równocześnie podmiot wnioskował, aby w obowiązkach zarządzającego wymienionych w § 3 pkt 11 części ogólnej Krajowego Programu dodać obowiązek „organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami Krajowego Programu Kontroli Jakości (KPKJ)”, taka sama uwaga została zgłoszona w odniesieniu do koncesjonowanego przez Prezesa Urzędu przewoźnika lotniczego, którego obowiązki wymienione zostały w § 3 pkt 12 części ogólnej Krajowego Programu. Uwaga nie została uwzględniona ze względu na fakt, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego definiuje szczegółowo podmioty objęte obowiązkiem wykonywania czynności kontroli jakości i stanowiłoby to powtórzenie już istniejących zapisów.

Jednocześnie PPL wnioskował, aby programy ochrony przewoźnika lotniczego, agenta obsługi naziemnej, zarejestrowanego agenta, zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz organu zarządzania ruchem lotniczym były opracowywane oraz aktualizowane w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem, Strażą Graniczną oraz Policją. Ze względu na brak merytorycznego uzasadnienia dla zaproponowanej zmiany oraz potencjalne trudności ze zdefiniowaniem zarządzającego, z którym przewoźnik lub zarejestrowany agent powinien uzgodnić program ochrony, uwaga nie została uwzględniona. Jednocześnie PPL wnioskował, aby również znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego zobowiązany był do posiadania programu ochrony. Z uwagi na fakt, że wymóg taki nie istnieje w prawie unijnym, wniosek został odrzucony.

Uwagi PPL oraz Portu Lotniczego Katowice w zakresie przewozu broni palnej w transporcie lotniczym zostały uwzględnione w oparciu o całościową zmianę § 7 części ogólnej Krajowego Programu uwzględniającą propozycje zgłoszone podczas konsultacji społecznych.

PPL przekazał również uwagi zmieniające obecne brzmienie § 5 ust. 1 załącznika do Krajowego Programu. Zgodnie z propozycją podmiotu szkolenie z zakresu świadomości ochrony lotnictwa cywilnego powinno być prowadzone tylko przez zarządzającego lotniskiem lub przez inny wskazany przez niego podmiot, ponieważ zdaniem wnioskodawcy:

- 1) szkolenie świadomości ochrony lotnictwa jest jedyną zorganizowaną i wymuszoną przez przepisy formą oddziaływania o charakterze prewencyjnym na cały personel zatrudniony na lotnisku;
- 2) prowadzenie szkolenia daje zarządzającemu możliwość bezpośredniego przekazania bieżących uwag i spostrzeżeń oraz przykładów właściwego i nieprawidłowego korzystania z uprawnień dostępu, których zaktualizowaną świadomość ma zarządzający lotniskiem;
- 3) prowadzenie szkolenia umożliwia zarządzającemu lotniskiem okresowe kontrolowanie poziomu znajomości zasad ochrony lotnictwa przez personel różnych podmiotów działających w obszarze bezpośredniej odpowiedzialności zarządzającego;
- 4) szkolenie dotyczy osób, którym wydawane są przepustki portu lotniczego, logiczne więc jest sprawowanie przez zarządzającego lotniskiem pełnego nadzoru nad jego jakością i treścią przekazu.

Projektodawca nie zgodził się z ww. argumentacją przedstawioną przez PPL. Zwrócić należy uwagę, że zakres szkolenia świadomości ochrony lotnictwa cywilnego określony został w pkt 11.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 zawierający osiem elementów składowych szkolenia, z których jedynie dwa odnoszą się do konkretnego portu lotniczego, są to „znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym” oraz „znajomość procedur zgłaszania”. Trudno się zgodzić, że jedynie zarządzający lotniskiem jest w stanie przekazać wiedzę na ten temat. Jednocześnie podkreślić należy, iż ewentualne prowadzenie szkoleń przez podmioty inne niż zarządzający nie wyklucza możliwości wykonywania przez zarządzających lotniskami nadzoru nad prawidłowym stosowaniem instrukcji przepustkowej. W sytuacji wprowadzenia do Instrukcji przepustkowych odpowiednich obowiązków dla użytkowników, zarządzający lotniskami mogą mieć możliwość kierowania osób nie stosujących się do zapisów instrukcji na szkolenia ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego organizowane przez zarządzającego lotniskiem. Zauważyć także należy, że dotychczasowe ograniczenie możliwości prowadzenia szkoleń tylko do zarządzających lotniskami ma negatywne skutki finansowe dla podmiotów wykonujących lotniczą działalność gospodarczą na terenie lotnisk. Stosowane obecnie opłaty pobierane przez zarządzających wynoszą od 120 do nawet 300 zł za przeszkolenie jednej osoby, co uznać należy za nieadekwatność w stosunku do faktycznie ponoszonych nakładów. Jednocześnie propozycja PPL, aby tylko zarządzający lotniskiem mógł wyznaczać podmioty upoważnione do prowadzenia szkoleń jest sprzeczna z założeniami wolnego rynku oraz regulacjami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, które określa, iż to Prezes Urzędu zatwierdza instruktorów szkoleń oraz programy szkoleń, w oparciu o które prowadzone są szkolenia.

PPL oraz Port Lotniczy Wrocław wniosowały również o zmianę § 20 ust. 2 załącznika do Krajowego Programu poprzez wyłączenie z obowiązku poddawania kontroli bezpieczeństwa m.in. zarządzającego lotniskiem, osoby odpowiedzialnej za ochronę, wewnętrznych audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz lotniskowej straży pożarnej (PL Wrocław). Uwaga nie mogła zostać zaakceptowana z powodu jej sprzeczności z pkt 1.3.4 Decyzji KE 774/2010 określającym kategorie osób w stosunku do których możliwe jest zwolnienie z obowiązku poddawania kontroli bezpieczeństwa.

Port Lotniczy Wrocław zwrócił uwagę na brak określenia zasad obowiązujących w stosunku do załóg lotnictwa ogólnego. Z powodów przytoczonych powyżej (omówienie uwag MGGP Aero), projektodawca nie zgodził się na uregulowanie tego obszaru w Krajowy Programie. Jednocześnie PL Wrocław zasygnalizował potrzebę doprecyzowania, czy funkcjonariusze służb państwowych również muszą przechodzić sprawdzenie przeszłości przed wydaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do strefy zastrzeżonej dokonywanego przez Straż Graniczną. Uwaga została uznana za zasadną. W projekcie doprecyzowano, iż to szefowie służb odpowiedzialni są za wykonanie odpowiedniego sprawdzenia zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010. Zwrócono również uwagę na konieczność określenia w Krajowym Programie zasad poruszania się osób posiadających dostęp do strefy zastrzeżonej na podstawie jednorazowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego oraz dokumentów określonych w § 9 ust. 2 i § 10 ust. 3 załącznika do projektu Krajowego Programu. Uwaga została uznana za niezasadną w związku z faktem, iż kwestie te regulowane są szczegółowo w pkt 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego (ZZPLC) przekazał żądanie umieszczenia w KPOLC definicji służby ochrony lotniska jako „wewnętrznej służby ochrony działającej na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 roku o ochronie osób i mienia realizującej zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, podlegającemu zarządzającemu lotniskiem”. Uwaga nie została uwzględniona w ww. brzmieniu lecz w brzmieniu zaakceptowanym w czasie prac sejmowych nad projektem nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze.

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Projektowane rozporządzenie w sposób pełny odpowiada rosnącym wymaganiom wobec poziomu ochrony lotnictwa cywilnego stawianym przez Unię Europejską, zwłaszcza wobec ciągle realnego zagrożenia terrorystycznego. Zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego stało się jednym z najistotniejszych elementów regulacji zagadnień lotnictwa cywilnego w państwach Unii Europejskiej. W związku z tym wdrożenie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego spowoduje konieczność poniesienia wydatków na zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa działalności lotniczej. Wejście w życie z dniem 29 kwietnia 2010 r. rozporządzenia 300/2008 i jego aktów wykonawczych nierozdzielnie związane jest z poszerzeniem katalogu podmiotów, nad którymi Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawuje bieżący nadzór, o nowe instytucje tj. zarejestrowanych agentów, zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, znanych nadawców, uznanych nadawców, znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz portu lotniczego. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w państwach, gdzie bezpieczny łańcuch dostaw jest już wdrożony ilość podmiotów objętych nadzorem z zakresu ochrony wynosi od kilkuset do kilku tysięcy.

Nowe zadania związane z nadzorem nad większością ww. podmiotów polegać będą na konieczności zatwierdzania ich programów ochrony, przeprowadzenia wizji lokalnej na terenie przedsiębiorstwa w celu weryfikacji poziomu wdrożenia procedur ochrony, a także późniejsza kontrola nad ich działalnością.

Jednocześnie, ze względu na fakt, iż wszystkie lotniska cywilne objęte zostały wymogami w zakresie ochrony wynikającymi z prawa unijnego zaistnieje konieczność sprawowania nadzoru nad większą ilością portów lotniczych (wzrost z 11 do 53) oraz zbudowania mechanizmu stosowania wyłączeń ze wspólnych podstawowych norm ochrony, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) 300/2008 w celu wykorzystania możliwości jaką daje rozporządzenie (KE) 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009, co jednak nie zwolni ze stosowania bieżącego nadzoru w tym zakresie.

Mając powyższe na uwadze, ustanowienie alternatywnych środków ochrony zapewniających odpowiedni poziom ochrony będzie wymagało wykonywania dodatkowych czynności w postaci analizy złożonej dokumentacji, przeprowadzenia lokalnej analizy ryzyka, a następnie realizację czynności inspekcyjnych, które aktualnie stosowane są jedynie stosunku do portów lotniczych, o których mowa w art. 2 pkt 17 ustawy - Prawo lotnicze.

W związku z powyższym oraz celem zachowania należytego poziomu stosowanych środków kontroli w zakresie ochrony pojawia się konieczność zwiększenia o 10 etatów liczby pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego, których codzienne zadania służbowe będą polegać na realizowaniu czynności związanych ze sprawowaniem nadzoru nad ww. podmiotami w zakresie prawidłowego wdrożenia nowych unijnych wymogów. W związku z powyższym przyjmuje się, iż nakłady finansowe na realizację przedmiotowych zadań wyniosą w latach 2011 i 2012 ok. 1 mln 540 tys. PLN (na pobory, szkolenia, sprzęt komputerowy, stworzenie stanowisk pracy, odzież roboczą oraz samochód terenowy do realizacji czynności inspekcyjnych w najmniejszych, często położonych w trudnodostępnych rejonach kraju portach lotniczych (wyłącznie do dyspozycji Departamentu Ochrony i Ułatwień ULC). Źródło środków finansowych na pokrycie ww. wydatków powinny stanowić wydatki z budżetu państwa.

Podsumowując, dysponenci środków budżetowych - poza Urzędem Lotnictwa Cywilnego - w efekcie przedmiotowej nowelizacji nie poniosą dodatkowych kosztów. Działac będą w ramach dotychczasowych środków finansowych z możliwością poczynienia oszczędności w odniesieniu do obszarów działania, które będą przejmowane przez podmioty komercyjne np. przez zarejestrowanych agentów.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie znacząco na rynek pracy, jednakże w związku z rozwijającym się rynkiem przewozów lotniczych nastąpi konieczność zwiększenia liczby funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz służb ochrony lotniska pełniących czynności kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu na lotniskach. Należy ponadto zaznaczyć, iż koszty związane z zatrudnieniem służb ochrony lotniska są ponoszone przez zarządzających lotniskami począwszy od dnia 1 stycznia 2004 r.

W związku z koniecznością stosowania i utrzymania w mocy programu ochrony portu lotniczego oraz koniecznością wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu, zarządzający lotniskami zobowiązani będą do poniesienia kosztów z tym związanych. Jednocześnie przewiduje się, że wdrożenie alternatywnych środków ochrony będzie polegało przede wszystkim na organizacyjnym zapewnieniu funkcjonowania ochrony podmiotu.

Niezależnie od powyższego, postanowienia projektowanego rozporządzenia mogą mieć wpływ na funkcjonowanie tych lotnisk, które do chwili obecnej nie realizowały na nich zadań ochrony lotnictwa cywilnego - w związku z koniecznością wdrożenia alternatywnych środków ochrony i tym samym poniesienia nakładów finansowych z nimi związanych. Wysokość przedmiotowych nakładów finansowych będzie zróżnicowana i zależna od wielkości oraz położenia portu lotniczego a także od charakteru i natężenia realizowanych na nim operacji lotniczych. Skala wydatkowanych środków finansowych będzie ponadto zależna od tego, czy zadania wynikające z konieczności stosowania alternatywnych środków ochrony będą cedowane przez zarządzającego lotniskiem na już obecnie zatrudniony przez niego personel, czy też zlecane do realizacji komercyjnym podmiotom świadczącym usługi ochrony osób i mienia. Szacuje się, iż nakłady konieczne do poniesienia przez zarządzającego lotniskiem oscylować będą w granicach:

- 1) od kilku do kilkunastu tysięcy złotych, na oznakowanie terenów lotnisk;
- 2) od kilku do kilkunastu tysięcy złotych, na pokrycie kosztów specjalistycznych szkoleń osób odpowiedzialnych za stosowanie alternatywnych środków ochrony;
- 3) od kilku do kilkudziesięciu tysięcy złotych, na wynagrodzenia dla osób odpowiedzialnych za stosowania alternatywnych środków ochrony.

Ponadto należy zaznaczyć, że nie wzrosną koszty funkcjonowania zarządzających lotniskami w zakresie kontroli, nadzoru, patroli i ochrony, gdyż te zadania *de facto* są już realizowane przez ten podmiot, a zmiany miały charakter porządkujący i wynikały m.in. z nowych regulacji Unii Europejskiej w omawianym zakresie.

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

Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego nie wpłynie negatywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, z wyjątkiem zarządzających tzw. „małymi lotniskami”, którzy będą wprowadzać alternatywne środki ochrony.

Ponadto należy zaznaczyć, iż niniejsze rozporządzenie nie nakłada na Polską Agencję Żeglugi Powietrznej dodatkowych zadań poza aktualnie realizowanymi.

Niniejsza regulacja prawna nie nakłada na przewoźników lotniczych dodatkowych zadań aniżeli aktualnie realizowanych, a tym samym nie wpłynie na wzrost kosztów ich funkcjonowania z tytułu m.in. wzmocnienia środków ochrony. W związku z tym podmioty te nie będą narażone na dodatkowe koszty związane z ich funkcjonowaniem.

Trudni jest ocenić koszty jakie będą ponosić przedsiębiorcy wykonujący lotniczą działalność określoną w art. 176 pkt 2-7 i 11 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (lub zamierzający wykonywać taką działalność) przy dostosowaniu się do wymogów mniejszej regulacji. Na uwagę zasługuje fakt, iż w przypadku ww. podmiotów niektóre środki w zakresie ochrony mogą być zlecane innym podmiotom, a co za tym idzie eliminują

konieczność ponoszenia dodatkowych wydatków inwestycyjnych w postaci zakupu urządzeń rentgenowskich do realizacji kontroli bezpieczeństwa.

Niniejsze rozporządzenie może mieć wymierny wpływ na ceny biletów oraz ceny ładunków i poczt w sytuacji kiedy zmianie ulegnie wysokość opłat lotniskowych, które z kolei zależne są od charakteru i natężenia realizowanych operacji lotniczych w danym, porcie lotniczym. Ponadto regulacje prawne zawarte w omawianym akcie prawnym nie wprowadzają nowych obowiązków dla pasażerów statków powietrznych w porównaniu do poprzedniego rozporządzenia.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów mających wpływ na sytuację i rozwój regionów.