

## **ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW**

z dnia .....2007 r.

### **w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa**

Na podstawie art. 187 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>), zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa, zwany dalej „Krajowym Programem”, określony w załączniku do rozporządzenia, uwzględniający w szczególności:

- 1) organizację ochrony, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji;
- 2) obowiązki i współpracę w zakresie ochrony lotnictwa organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych;
- 3) ponoszenie kosztów zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Krajowy Program ustala się zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego - Deklaracja międzyinstytucjonalna (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7 tom 7, str. 181), a w szczególności uwzględniając możliwość zastosowania odstępstw, o których mowa w art. 6 tego rozporządzenia.

**§ 2.** Uprawnienia do przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez funkcjonariuszy Straży Granicznej wydane na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają dostosowaniu do wymogów określonych w § 31 ust. 2 Krajowego Programu w terminie do dnia 1 stycznia 2010 r.

**§ 3.** Traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 160, poz. 1549).

**§ 4.** Rozporządzenie wchodzi w życie w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia, z tym że przepisy § 20 ust. 3 – 6 i ust. 8 załącznika do rozporządzenia wchodzi w życie w terminie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

<sup>1)</sup> 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.

## **Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa**

### **Rozdział 1**

#### **Przepisy ogólne**

**§ 1.** Ilekroć w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) rozporządzeniu 2320/2002 - rozumie się przez to rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego - Deklaracja międzyinstytucjonalna;
- 3) rozporządzeniu 1138/2004 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych (Dz. Urz. WE L 221 z 21.06.2004);
- 4) 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);
- 5) KPKJ - rozumie się przez to Krajowy Program Kontroli Jakości, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;
- 6) organach administracji publicznej - rozumie się przez to ministrów właściwych do spraw: transportu, zagranicznych, finansów publicznych, gospodarki, rolnictwa, rozwoju wsi, środowiska, Ministra Obrony Narodowej, wewnętrznych oraz podległych i nadzorowanych przez nich służb, a także Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu i właściwego wojewodę;
- 7) akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, rozumie się przez to bezprawny i celowy akt polegający na:
  - a) użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w czasie lotu,
  - b) zniszczeniu statku powietrznego znajdującego się w czasie lotu lub spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku powietrznego w czasie lotu,
  - c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu bądź życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny bądź spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku powietrznego w czasie lotu,
  - d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,

- e) zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania, w przypadku, gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego,
  - f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
  - g) użyciu urządzeń, substancji i przedmiotów niebezpiecznych lub broni powodującym:
    - zniszczenie lub poważne uszkodzenie urządzeń na lotnisku,
    - zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego,
    - zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska podczas popełniania aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie na lotnisku lub obsługującej lotnictwo cywilne, który powoduje lub może spowodować poważne jej zranienie lub śmierć;
- 8) służbie ochrony lotniska - rozumie się przez to wewnętrzną służbę ochrony, 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.), realizującą zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, podlegającą zarządzającemu lotniskiem;
- 9) podmiocie prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą - rozumie się przez to podmiot, który uzyskał certyfikat, koncesję lub zezwolenie na podstawie ustawy;
- 10) bagażu niezidentyfikowanym - rozumie się przez to bagaż, który nie został odebrany przez pasażera lub jest pozostawiony bez opieki w porcie lotniczym;
- 11) czynnościach audytorskich - rozumie się przez to czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w KPKJ;
- 12) kontenerze bagażowym - rozumie się przez to pojemnik, w którym składowany jest bagaż w celu przewiezienia go statkiem powietrznym;
- 13) kontroli dostępu - rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych zgodnie z przepisami przez służbę ochrony w celu zapewnienia, że osoby nieuprawnione nie dostaną się do wyznaczonych obszarów lotniska;
- 14) lotnisku współużytkowanym - rozumie się przez to lotnisko, o którym mowa w art. 60 ust. 3 ustawy;
- 15) materiałach niebezpiecznych - rozumie się przez to przedmioty lub substancje stanowiące podczas transportu drogą lotniczą zagrożenie dla bezpieczeństwa, w tym zdrowia lub mienia, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, o których mowa w art. 3 ustawy;
- 16) małym porcie lotniczym - rozumie się przez to port lotniczy, o którym mowa w art. 4 (3) Rozporządzenia 2320/2002;
- 17) ochronie lotnictwa cywilnego - rozumie się przez to działania, metody i środki podejmowane zgodnie z przepisami przez służbę ochrony i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego;
- 18) operatorze lotnictwa ogólnego - rozumie się przez to właściciela lub użytkownika statku powietrznego, wykonującego loty, o których mowa w rozdziale 1 załącznika do rozporządzenia 2320/2002;
- 19) służbie ochrony - rozumie się przez to Straż Graniczną, Policję, służbę ochrony lotniska oraz specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną utworzoną na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizującą zadania na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą poza terenem lotniska;
- 20) odprawie biletowo - bagażowej - rozumie się przez to zespół czynności wykonywanych przez obsługę naziemną pasażerów i bagażu, mających na celu dopuszczenie pasażera i jego bagażu na wybrany lot;

- 21) pasażerze lub bagażu transferowym - rozumie się przez to pasażera albo bagaż odbywających podróż różnymi lotami, z przesiadką w porcie lotniczym z jednego lotu na drugi;
- 22) pasażerze lub bagażu tranzytowym - rozumie się przez to pasażera lub bagaż odlatujących z portu lotniczego, po krótkim postoju statku powietrznego, tym samym statkiem, którym przybyli;
- 23) 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;
- 24) przesyłce towarowej - rozumie się przez to towar i przedmiot transportowany na pokładzie statku powietrznego, w tym przesyłki kurierskie bez kuriera i ekspresowe, z wyjątkiem poczty;
- 25) locie wysokiego ryzyka - rozumie się przez to lot o podwyższonym prawdopodobieństwie wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji, w celu zapobieżenia któremu wprowadza się dodatkowe działania, metody i środki ochrony na lotnisku oraz w czasie trwania lotu;
- 26) sortowni bagażu - rozumie się przez to miejsce, w którym dokonuje się rozdziału bagażu na poszczególne loty;
- 27) wyposażeniu bezpieczeństwa - rozumie się przez to urządzenia i sprzęt specjalistyczny przeznaczony do użycia przez służbę ochrony w celu zapobieżenia aktom bezprawnej ingerencji, ograniczenia lub likwidacji ich skutków;
- 28) sytuacji kryzysowej - rozumie się przez to zagrożenie bezpieczeństwa wystąpieniem lub możliwością wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 29) poświadczeniu bezpieczeństwa - rozumie się przez to poświadczenie uprawniające do dostępu do informacji niejawnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 196, poz. 1631, z późn. zm.);
- 30) osobie naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska - rozumie się przez to osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska swoim działaniem powoduje:
  - a) chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę, zagrażające porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia, lub
  - b) chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę, utrudniając wykonywanie obowiązków przez osoby zatrudnione lub pełniące służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska poprzez zmniejszenie ich zdolności do wykonywania obowiązków służbowych, lub
  - c) uszkodzenie elementów terminala pasażerskiego, jego wyposażenia lub elementów składowych i sprzętu oraz w innych obiektów infrastruktury lotniska, które może zagrazić bezpieczeństwu osób i mienia, lub
  - d) naruszenie zarządzeń porządkowych dotyczących bezpieczeństwa na lotnisku;
- 31) pasażerze naruszającym warunki przewozu - rozumie się przez to osobę, która od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wylądowaniu dopuszcza się:
  - a) czynności, o których mowa w pkt 30 lit. a, zagrażających porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego, lub
  - b) czynności, o których mowa w pkt 30 lit. b, wobec członka załogi, utrudniających wykonywanie przez niego obowiązków lub zmniejszających jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, lub
  - c) uszkodzenia statku powietrznego, jego wyposażenia lub elementów składowych oraz sprzętu, lub
  - d) naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej.

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

1) minister właściwy do spraw transportu w zakresie:

a) koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 19 ustawy, zwanej dalej „Radą”,

b) nadzoru nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Prezesem Urzędu”, przy wykonywaniu zadań związanych z przygotowaniem i realizacją Krajowego Programu;

2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie wykonywania, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:

a) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w transporcie lotniczym oraz o wszelkich zagrożeniach, co do których istnieją przesłanki, iż mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w transporcie lotniczym,

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,

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 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;

3) Minister Obrony Narodowej, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, w zakresie ochrony fizycznej terenów lotnisk wojskowych i obiektów wojskowych oraz współdziałania z zarządzającym lotniskiem użytku publicznego w zakresie ochrony fizycznej obiektów i terenów udostępnionych mu do użytkowania, a także przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;

4) minister właściwy do spraw zagranicznych, w zakresie określonym w § 115 pkt 4, a także przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;

5) minister właściwy do spraw finansów publicznych, w zakresie wykonywania w szczególności 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 ust. 1 pkt 2 lit. a;

6) minister właściwy do spraw rolnictwa, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, w zakresie:

a) działań zapobiegawczych mających na celu uniemożliwienie przedostania się w strefę lotniczego przejścia granicznego środków spożywczych lub organizmów szkodliwych dla życia lub zdrowia człowieka,

b) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;

7) Prezes Urzędu w zakresie:

a) inicjowania polityki państwa w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego,

b) ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zgodnie z Krajowym Programem,

c) współpracy z Radą w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,

d) upowszechniania międzynarodowych norm, zasad oraz procedur ochrony lotnictwa cywilnego i stosowanie ich w praktyce,

e) sprawowania nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w

zakresie zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa transportu lotniczego,

f) sprawowania nadzoru nad zarządzającym lotniskiem w zakresie zapewnienia właściwego wyposażenia służb ochrony na lotniskach cywilnych w celu realizacji zadań wynikających z Krajowego Programu,

g) współpracy z organami administracji publicznej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

h) wydawania wiążących zaleceń dotyczących procedur ochrony lotnictwa cywilnego dla podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wchodzących w skład systemu ochrony lotnisk, w zakresie określonym w Krajowym Programie,

i) sprawowania nadzoru nad przeprowadzaniem kontroli lotnisk, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie ochrony lotnictwa,

j) sprawowania nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, w wyniku zaleceń pokontrolnych inspektorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego,

k) prowadzenia listy osób odpowiedzialnych za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego w organach administracji publicznej i podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą,

l) ustalenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych wytycznych w zakresie oceny i klasyfikacji stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;

8) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki, w zakresie określonym w § 115 pkt 6, a także przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o której mowa w § 115 pkt 6;

9) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie gromadzenia i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu, informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;

10) Szef Agencji Wywiadu w zakresie gromadzenia i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;

11) właściwy wojewoda, w zakresie, o którym mowa w § 115 pkt 5;

12) zarządzający lotniskiem w zakresie:

a) wyznaczenia osoby posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa, odpowiedzialnej za ochronę lotniska i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych na lotnisku, i przesyłania informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby do Prezesa Urzędu, wraz z jej aktualizacją,

b) koordynacji działań i współdziałania 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 Lotnictwa Cywilnego warunków do wykonywania obowiązków służbowych na terenie lotniska w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

d) opracowania w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją oraz Służbą Celną, jeśli funkcjonuje na lotnisku, programu ochrony lotniska oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,

e) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony lotniska po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,

f) umożliwienia podmiotom prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą na lub poza terenem lotniska zapoznania się z aktualnym programem ochrony lotniska w zakresie ich dotyczącym,

g) zapewnienia, iż działające na terenie zarządzanego przez niego lotniska podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą realizują zadania, zgodnie z ich aktualnymi programami ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji,

h) zorganizowania działań mających na celu ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji i nadzoru nad tymi działaniami, zwanymi dalej „systemem ochrony lotniska”,

i) kierowania działalnością zespołu ochrony lotniska, określoną w jego regulaminie,

- j) określenia potrzeb ochrony lotnictwa przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,
  - k) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w § 110 ust. 2,
  - l) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a,
  - m) zapewnienia podmiotom korzystającym z terenu lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w ramach posiadanych kompetencji, sił i środków
  - n) opracowania i wprowadzenia do stosowania instrukcji przepustkowej dla osób i pojazdów oraz nadzoru nad jej realizacją,
  - o) wyznaczenia, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, przejść ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej oraz zapewnienia ich ochrony,
  - p) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - q) prowadzenia bieżącej oceny stanu zagrożenia podmiotu oraz jej dokumentowania, w oparciu o wytyczne Prezesa Urzędu, i przygotowywania oraz wdrożenia działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń,
  - r) opracowania i przesyłania Prezesowi Urzędu rocznych sprawozdań ze stanu ochrony podmiotu, nie później niż do końca pierwszego kwartału roku kalendarzowego następującego po roku sprawozdawczym,
  - s) wyposażenia aparatów telefonicznych, których numery wskazuje pasażerom do kontaktowania się z nim w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących;
- 13) przewoźnik lotniczy w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie Prezesowi Urzędu, informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
  - b) opracowania, w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną po zasięgnięciu opinii zarządzającego lotniskiem bazowym programu ochrony przewoźnika lotniczego oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,
  - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony przewoźnika lotniczego po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
  - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w § 110 ust. 2,
  - e) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - f) podjęcia środków technicznych zapewniających, że podczas lotu osoby nieupoważnione nie mają wstępu do kabiny pilotów, zgodnie z postanowieniami Załącznika nr 6 i 17 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO) sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją” oraz zgodnie z międzynarodową normą określoną w rozdziale 13 pkt. 13.2.3 (b) Załącznika 6 do Konwencji,
  - g) współdziałania ze Strażą Graniczną w zakresie realizacji czynności związanych z wykonywaniem wart ochronnych w trakcie lotów wysokiego ryzyka,
  - h) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 14) inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
  - b) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną programu ochrony tego podmiotu oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,
  - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego podmiotu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
  - d) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o której mowa w § 110 ust. 2,
  - e) kontroli obszaru, na którym prowadzą lotniczą działalność gospodarczą oraz stosowania się do wymogów określonych w programie ochrony lotniska,
  - f) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - g) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;

- 15) organ zarządzania ruchem lotniczym, zwany dalej „organem zarządzania” w zakresie:
- a) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o, których mowa w § 110 ust. 2,
  - b) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę organu zarządzania przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
  - c) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną i Policją programu ochrony organu zarządzania oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2096/2005,
  - d) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego organu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
  - e) realizacji zadań, o których mowa w rozporządzeniu 2096/2005,
  - f) przekazywania informacji o porwanym statku powietrznym w polskiej przestrzeni powietrznej Prezesowi Urzędu, państwowemu członkowskiemu Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz zarządzającemu lotniskiem, do którego zmierza zagrożony statek powietrzny,
  - g) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - h) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 16) podmiot zapewniający meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego w zakresie:
- a) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o, których mowa w § 110 ust. 2,
  - b) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
  - c) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną i Policją programu ochrony oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2096/2005,
  - d) realizacji zadań, o których mowa w rozporządzeniu 2096/2005,
  - e) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego organu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
  - f) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - g) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a.

2. Przepisów ust. 1 pkt 14 lit. a - c, nie stosuje się do podmiotów wykonujących działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 2 i 6 ustawy, podmiotów posiadających Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, o której mowa w art. 176 pkt 1, 8 i 9 ustawy.

**§ 3.** Działania podejmowane w skali ogólnokrajowej w ramach Krajowego Programu są realizowane przy współdziałaniu Rady, a w przypadku indywidualnych lotnisk - zespołu ochrony lotniska.

**§ 4. 1.** W portach lotniczych, a w zależności od potrzeb także na innych lotniskach, działają zespoły ochrony lotniska, zwane dalej „zespołami”.

2. W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 12 lit. a, jako przewodniczący zespołu, oraz po jednym przedstawicielu:

- 1) służby ochrony lotniska;
- 2) Policji;
- 3) Straży Granicznej - na lotniskach, w których znajdują się lotnicze przejścia graniczne;
- 4) Służby Celnej - na lotniskach, na których znajdują się lotnicze przejścia graniczne;
- 5) Komitetu skupiającego przewoźników lotniczych działających na lotnisku, a w przypadku jego braku – przedstawiciela tych przewoźników;
- 6) Komitetu skupiającego inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą



- na danym lotnisku, a w przypadku jego braku – przedstawiciela tych podmiotów;
- 7) służby ochrony przeciwpożarowej.
3. Członkowie zespołu, o którym mowa w ust. 2, są obowiązani posiadać odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa.
4. Przewodniczący zespołu z własnej inicjatywy lub na wniosek innego członka zespołu, w zależności od potrzeb zaprasza do udziału w pracach tego zespołu przedstawicieli podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, jednostek ratownictwa medycznego, właściwego wojewody lub inne osoby.
5. 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.
6. Zarządzający lotniskiem zapewnia obsługę organizacyjną zespołu.

**§ 5.** Do zadań zespołu, o którym mowa w § 4 ust. 1, 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;
- 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska;
- 3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji oraz podejmowanie działań mających na celu przeciwdziałanie tym aktom;
- 4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań funkcjonalnych terminali w zakresie podporządkowanym regulacjom z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw i kontroli pasażerów i bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty, z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;
- 6) dokonywanie oceny stanu współpracy zarządzającego lotniskiem z przewoźnikami, 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 2**

### **Służba Ochrony Lotniska**

**§ 6. 1.** Służba ochrony lotniska jest tworzona w portach lotniczych oraz w zależności od potrzeb na innych lotniskach.

2. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania w szczególności w zakresie:

- 1) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
- 2) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, w ramach ruchu krajowego oraz dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, z zastrzeżeniem odrębnych przepisów;
- 3) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, o których mowa w § 1 pkt 30 i 31;
- 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 5) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, które popełniły lub usiłowały popełnić akt bezprawnej ingerencji;
- 6) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska;

7) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

3. Czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 2, mogą wykonywać osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę Operatorów Kontroli Bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy lub odpowiedni certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC, Unii Europejskiej.

4. Pracownicy służby ochrony lotniska, wykonujący czynności, o których mowa w ust. 2, są obowiązani posiadać licencję pracownika ochrony fizycznej pierwszego lub drugiego stopnia, a czynności o których mowa w ust. 2 pkt 7, licencję pracownika zabezpieczenia technicznego w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

### **Rozdział 3**

#### **Metody i środki ochrony lotniska**

§ 7. Zarządzający lotniskiem uzyskuje opinię Prezesa Urzędu o planie systemu ochrony terminali pasażerskich, towarowych oraz innych obiektów znajdujących się w sąsiedztwie strefy zastrzeżonej lotniska, przed rozpoczęciem ich budowy lub rozbudowy, w tym w szczególności w zakresie:

- 1) działań mających na celu ochronę pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego, w tym ich identyfikacji;
- 2) działań mających na celu ochronę ładunków, przesyłek towarowych i kurierskich, poczty i zaopatrzenia pokładowego;
- 3) sposobu dokonywania kontroli dostępu do stref zastrzeżonych;
- 4) wykorzystania sprzętu specjalistycznego.

§ 8. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref, o których mowa w rozporządzeniu 1138/2004 a także przejścia do tych stref.

2. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, wyznacza się w uzgodnieniu z:

- 1) Strażą Graniczną;
- 2) Policją;
- 3) Służbą Celną;
- 4) Prezesem Urzędu.

3. Strefy i przejścia, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.

4. Za ochronę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do tej strefy, odpowiada zarządzający lotniskiem poprzez służbę ochrony lotniska.

5. Czynności, o których mowa w ust. 4, mogą być świadczone odpłatnie przez zarządzającego lotniskiem na rzecz innych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, jeżeli na terenie ich działalności znajdują się przejścia do strefy zastrzeżonej lotniska.

6. Strefy zastrzeżone znajdujące się poza terenem lotniska wyznacza się w miejscach lokalizacji:

- 1) radaru;
- 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni

bezkierunkowej (NDB);

- 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;
- 4) generatorów prądu;
- 5) stacji meteorologicznej;
- 6) magazynów paliw;
- 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
- 8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego;
- 9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.

7. Strefy, o których mowa w ust. 6, wyznacza właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 6, w uzgodnieniu z:

- 1) właścicielem terenu, na którym znajdują się urządzenia lub obiekty;
- 2) zarządzającym lotniskiem, na rzecz którego prowadzona jest działalność;
- 2) Strażą Graniczną;
- 3) Policją;
- 4) Służbą Celną;
- 5) Prezesem Urzędu.

8. Za ochronę stref zastrzeżonych, o których mowa w ust. 6, odpowiada właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 6.

**§ 9.** Każda osoba zatrudniona na lotnisku powinna posiadać ważną przepustkę.

**§ 10.** 1. Prawo dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska mają wyłącznie:

- 1) pasażerowie posiadający ważne dokumenty podróży, w szczególności karty pokładowe wydane przez przewoźnika zawierające nazwisko odprawionego pasażera, oraz dokumenty potwierdzające ich tożsamość, wraz z wizami, o ile są wymagane;
- 2) osoby posiadające kartę identyfikacyjną, przez którą rozumie się:
  - a) przepustkę uprawniającą do wstępu do strefy zastrzeżonej,
  - b) certyfikat członka załogi statku powietrznego (CMC) - w ramach wykonywanych czynności służbowych,
  - c) certyfikat inspektora bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (CASIC), wydawany zgodnie z przepisami Załącznika 9 do Konwencji w ramach wykonywanych czynności służbowych;
- 3) upoważnieni przez Prezesa Urzędu pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwani dalej „pracownikami Urzędu”, w zakresie określonym w upoważnieniu.

2. Dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska jest kontrolowany przez służbę ochrony lotniska, przy wykorzystaniu:

- 1) urządzeń elektronicznych i zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych;
- 2) osobowych środków ochrony.

3. Zarządzający lotniskiem nadzoruje prawidłowość funkcjonowania urządzeń i systemu, o których mowa w ust. 2.

4. Zarządzający lotniskiem zapewnia lokalizowanie pomieszczeń jednostek organizacyjnych niezwiązanych bezpośrednio z realizacją operacji lotniskowych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, poza strefą zastrzeżoną lotniska, jeżeli umożliwiają to warunki architektoniczne portu lotniczego.

**§ 11.** 1. Prawo dostępu do części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska mają wyłącznie:

- 1) osoby, o których mowa w § 10 ust. 1 pkt 1, 2 lit. c i pkt 3;

- 2) personel, w tym członkowie załóg, wykonujący czynności związane z obsługą operacji lotniczych, w tym w ramach prowadzonego nadzoru nad nimi;
- 3) przedstawiciele służb ochrony oraz Służby Celnej, realizujących na lotnisku zadania w ramach wykonywania obowiązków służbowych.

2. Prawo dostępu do strefy zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska posiadają wyłącznie osoby, które poddane zostały kontroli bezpieczeństwa.

**§ 12.** 1. Wjazd pojazdu do strefy zastrzeżonej lotniska dopuszczalny jest wyłącznie dla pojazdu posiadającego przepustkę, uprawniającą do wjazdu do strefy zastrzeżonej lotniska oraz po dokonaniu kontroli bezpieczeństwa tego pojazdu, łącznie z kontrolą bezpieczeństwa znajdujących się w nim osób i ładunków, na zasadach uregulowanych w niniejszym rozporządzeniu oraz w przepisach odrębnych.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów:

- 1) biorących udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia i zdrowia ludzkiego;
- 2) Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, oraz Straży Bankowej - w trakcie realizacji czynności służbowych.

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

**§ 13.** Posiadacz pojazdu wyposażonego w przepustkę, o której mowa w § 12 ust. 1, jest obowiązany zapewnić, aby:

- 1) osoba kierująca pojazdem:
  - a) posiadała wymagane uprawnienia do kierowania pojazdem,
  - b) posiadała kwalifikacje do prowadzenia pojazdu w strefie operacyjnej lotniska,
  - c) przestrzegała wymagań bezpieczeństwa w strefie operacyjnej lotniska,
  - d) posiadała przepustkę, o której mowa w § 10 ust. 1 pkt 2 lit. a - jeżeli jest wymagana;
- 3) pojazd był sprawny technicznie.

**§ 14.** 1. Przepustki wydaje się dla osób i pojazdów jako przepustki:

- 1) stałe;
- 2) tymczasowe;
- 3) jednorazowe.

2. Zarządzający lotniskiem we współdziałaniu ze Strażą Graniczną wydaje przepustki w sposób, o którym mowa w § 17 ust. 3 oraz zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji przepustkowej lotniska, o której mowa w § 22 ust. 1.

**§ 15.** Zarządzający lotniskiem wyznacza osobę, która w jego imieniu wykonuje czynności z zakresu nadzoru nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu przepustkowego.

**§ 16.** Pomieszczenia, w których wytwarza się przepustki dla osób lub pojazdów oraz urządzenia wykorzystywane do tego celu lokalizuje się w miarę możliwości w strefie zastrzeżonej, zabezpieczając je przed dostępem osób nieupoważnionych poprzez zastosowanie systemu alarmowego.

**§ 17.** 1. Przepustki stałe i tymczasowe dla osoby wydawane są 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 funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej i Służby Celnej oraz osób podejmujących pracę w tych służbach - przez przełożonego.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest poddawany sprawdzeniu przez:

- 1) zarządzającego lotniskiem - pod względem zgodności wskazanych w nim stref dostępu z miejscem wykonywania obowiązków służbowych;

- 2) Straż Graniczną - pod względem oceny czy ubiegający się o przepustkę spełnia wymagania niezbędne do otrzymania dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska, w tym również sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia 2320/2002.

4. Przepustka, która straciła ważność albo jest nieaktualna pod względem zawartych w niej danych, zostaje zwrócona zarządzającemu lotniskiem przez osobę, na którą została wystawiona, w terminie 2 dni roboczych od momentu wystąpienia zdarzenia powodującego jej nieważność.

5. W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa w ust. 4, zarządzający lotniskiem powiadamia o tym fakcie Straż Graniczną oraz Policję wraz z przekazaniem danych, o których mowa w § 19.

6. W przypadku utraty przepustki, jej posiadacz niezwłocznie informuje o tym fakcie zarządzającego lotniskiem, nie później niż w terminie określonym w ust. 4.

**§ 18.** 1. Przepustki stałe i tymczasowe wydaje się po przeszkoleniu wnioskodawcy przez zarządzającego lotniskiem w zakresie świadomości ochrony lotnictwa, o której mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy, zgodnie z postanowieniami pkt 2.2.1 ppkt (iii) załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1, w stosunku do osób mających dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, powtarza się co 2 lata, a w odniesieniu do pozostałych osób, co 3 lata.

**§ 19.** 1. Przepustka stała i tymczasowa dla osoby zawiera dane, o których mowa w pkt 2.2.1 ppkt (iv) załącznika do rozporządzenia 2320/2002, a ponadto:

- 1) numer przepustki;
- 2) datę ważności przepustki;
- 3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref lotniska, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 4) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

2. Przepustki, o których mowa w ust. 1, wydawane dla funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej, nie zawierają imienia i nazwiska.

**§ 20.** 1. Przepustki jednorazowe dla osoby wydawane są na wniosek osoby zainteresowanej.

2. Przepustkę jednorazową dla osoby wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdzeniu celu i zasadności wizyty.

3. Przepustka jednorazowa dla osoby udającej się do strefy zastrzeżonej lotniska składa się z identyfikatora i karty potwierdzenia.

4. Identyfikator, o którym mowa w ust. 3, zawiera co najmniej:

- 1) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref lotniska, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 2) numer identyfikatora;

- 3) napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”;
- 4) termin ważności przepustki;
- 5) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

5. Karta potwierdzenia, o której mowa w ust. 3, zawiera co najmniej podanie:

- 1) imienia i nazwiska osoby, której wydano identyfikator;
- 2) numeru identyfikatora;
- 3) dokładnej daty wydania przepustki;
- 4) miejsca, do którego udaje się posiadacz przepustki;
- 5) imię i nazwisko osoby, o której mowa w ust. 7;
- 6) godziny dotarcia posiadacza przepustki do odwiedzanej przez niego komórki organizacyjnej;
- 7) godziny opuszczenia przez posiadacza przepustki odwiedzanej przez niego komórki organizacyjnej;
- 8) godziny opuszczenia strefy zastrzeżonej lotniska.

6. Dane, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem wprowadza do rejestru systemu przepustkowego.

7. Osobie otrzymującej przepustkę jednorazową dla osoby - z wyłączeniem przedstawicieli posiadających pełnomocnictwo od Prezesa Urzędu - przez cały czas pobytu w strefie zastrzeżonej towarzyszy przedstawiciel jednostki organizacyjnej, do której udaje się posiadacz przepustki.

8. Jednostka organizacyjna, do której udaje się posiadacz przepustki, o której mowa w ust. 3, potwierdza na karcie potwierdzenia godzinę przybycia i opuszczenia jej pomieszczeń przez posiadacza przepustki.

**§ 21.** 1. Przepustka stała i tymczasowa dla pojazdu, zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) markę oraz numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) imię i nazwisko lub nazwę użytkownika pojazdu;
- 3) datę jej ważności;
- 4) znaczenie do wjazdu, na teren stref zastrzeżonych do których przepustka uprawnia;
- 5) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 6) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

2. Przepustka jednorazowa dla pojazdu zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) numer identyfikatora;
- 2) napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”;
- 3) datę jej ważności;
- 4) oznaczenie do wjazdu, na teren stref zastrzeżonych do których przepustka uprawnia;
- 5) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 6) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

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

- 1) warunki i tryb występowania o uzyskanie przepustki;
- 2) tryb przyznawania przepustki;
- 3) sposób użytkowania przepustki;
- 4) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień tej instrukcji;
- 5) sposób postępowania w przypadku utraty przepustki;
- 6) rodzaje czynności służbowych uzasadniających wjazd pojazdów, o których mowa w §12 ust. 3 pkt 2, do strefy zastrzeżonej lotniska oraz sposób postępowania w tych przypadkach.

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

§ 23. 1. Organ zarządzania jest obowiązany zapewnić ochronę lotniczych urządzeń naziemnych przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez służbę ochrony.

2. W przypadku urządzeń, o których mowa w ust. 1, usytuowanych na lotnisku lub w pobliżu lotniska i związanych bezpośrednio z eksploatacją tego lotniska, ochrona, o której mowa w ust. 1, prowadzona jest we współpracy z zarządzającym tym lotniskiem.

§ 24. 1. Do obiektów o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania lotniska zalicza się:

- 1) terminal pasażerski i inne terminale;
- 2) wieżę kontroli ruchu lotniczego;
- 3) lotnicze urządzenia naziemne;
- 4) generatory energetyczne;
- 5) magazyny paliw i smarów;
- 6) systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne;
- 7) bocznicę kolejową;
- 8) ujęcia wody;
- 9) płyty postojowe statków powietrznych;
- 10) hangary;
- 11) inne urządzenia uznane przez Prezesa Urzędu lub zarządzającego lotniskiem za mające kluczowe znaczenie dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. Obiekty, o których mowa w ust. 1 są chronione przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony oraz podlegają patrolowaniu przez służby ochrony, przy czym częstotliwość patrolowania jest określana w programach ochrony tych obiektów.

3. Na wypadek uszkodzenia obiektów, o których mowa w ust. 1, w wyniku aktu bezprawnej ingerencji tworzy się plany awaryjne.

§ 25. Zarządzający lotniskiem:

- 1) ustala, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją:
  - a) system patrolowania strefy zastrzeżonej lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do nich przyległych,
  - b) system kontroli strefy ogólnodostępnej portu lotniczego, 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 zastrzeżoną od ogólnodostępnej,
  - b) ochronę miejsc przejścia ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej, przed dostępem osób nieuprawnionych, oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego,
  - c) patrolowanie strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska,
  - d) możliwość doraźnego, szybkiego ograniczenia dostępu do strefy ogólnodostępnej.

## **Rozdział 4**

### **Metody i środki ochrony statków powietrznych**

§ 26. Ochronę statku powietrznego zapewnia przewoźnik lotniczy zgodnie z postanowieniami załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 27. 1. W czasie postoju statku powietrznego jego drzwi oraz zewnętrzne włazy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja, plombami, w sposób zabezpieczający przed nieautoryzowanym dostępem.

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 rejestrują czynności, o których mowa w ust. 2, na Kartach Kontrolnych Plomb przewoźnika lotniczego.

4. Karty, o których mowa w ust. 3, przechowuje się na terenie lotniska, z którego odleciał statek powietrzny przez okres minimum 3 dni od czasu odlotu tego statku powietrznego.

§ 28. 1. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu przewoźnik lotniczy lub podmioty, o których mowa w § 27 ust. 3, przeprowadzają kontrolę zgodnie z postanowieniami odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, uwzględniając weryfikację zgodności z numerami zapisanymi w Kartach Kontrolnych Plomb.

2. W razie stwierdzenia naruszenia plomby lub niezgodności jej numeru z zapisanym w Karcie Kontrolnej Plomb, mają zastosowanie postanowienia odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Przewoźnik lotniczy dokonuje sprawdzenia statku powietrznego, w szczególności w zakresie przeszukania tego statku, zgodnie z listami kontrolnymi, na zasadach określonych w odrębnych przepisach wspólnotowych.

§ 29. Płytę postojową oraz inne miejsca, gdzie zatrzymują się lub parkują statki powietrzne oświetla się w sposób zapewniający służbom ochrony prowadzenie nadzoru nad statkiem powietrznym.

§ 30. 1. W przypadku zagrożenia, w czasie postoju statku powietrznego aktem bezprawnej ingerencji, zarządzający lotniskiem podejmuje, określone w programie ochrony lotniska, działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych.

2. O działaniach, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem informuje przewoźnika.

## **Rozdział 5**

### **Metody i środki ochrony pasażerów i bagażu kabinowego**

§ 31. 1. Pasażerów odlatujących, w tym pasażerów transferowych i tranzytowych, oraz ich bagaż kabinowy, poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

2. 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 odpowiedni certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC, Unii Europejskiej.

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje Straż Graniczna lub zarządzający lotniskiem według swoich właściwości.

**§ 32.** Nadzór Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego w ruchu krajowym, z zastrzeżeniem przepisów innych ustaw, polega na:

- 1) działaniu w punkcie kontroli bezpieczeństwa lub w jego najbliższym sąsiedztwie - w odległości umożliwiającej im niezwłoczne stawienie się na stanowisku kontroli bezpieczeństwa w przypadku zgłoszenia takiej potrzeby przez służby ochrony lotniska - w celu zapewnienia płynności kontroli bezpieczeństwa;
- 2) rozstrzyganiu wątpliwości dotyczących oceny bagażu lub osoby i posiadanych przez nią przedmiotów oraz ładunku, przesyłki kurierskiej i ekspresowej oraz poczty, w celu dopuszczenia do transportu lotniczego;
- 3) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie;
- 4) niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach Prezesa Urzędu;
- 5) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
- 6) niezwłocznym reagowaniu w sytuacjach, kiedy istnieje uzasadnione podejrzenie naruszenia prawa lub, gdy przeprowadzona kontrola manualna oraz kontrola przy pomocy urządzenia rentgenowskiego nie pozwala ustalić, czy pasażer posiada przedmioty zabronione do transportu drogą lotniczą;
- 7) dokonywaniu kontroli dokumentów związanych z kwalifikacjami dokonujących kontroli bezpieczeństwa pracowników służby ochrony lotniska, w zakresie spełnienia wymogów określonych w odrębnych przepisach;
- 8) potwierdzaniu zgodności wyposażenia stanowisk kontroli bezpieczeństwa z obowiązującymi w tym zakresie wymogami, w szczególności z Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego;
- 9) kontrolowaniu stanu ilościowego obsady pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznie sygnalizowanie zarządzającemu ewentualnych wątpliwości odnośnie stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
- 10) kontrolowaniu czy w ramach stanowiska kontroli bezpieczeństwa w ruchu krajowym przestrzegane są postanowienia instrukcji przepustkowej, o której mowa w § 22 ust. 1.

**§ 33.** 1. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31 ust. 1, nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowania życia ludzkiego.

2. Osobę odmawiającą poddania się kontroli, o której mowa w ust. 1, służby ochrony nie wpuszczają do stref zastrzeżonych lotniska.

**§ 34.** Jeżeli na podstawie kontroli, o której mowa w pkt 4.1.1.b załącznika do rozporządzenia 2320/2002, 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.

**§ 35.** 1. Osoby zatrudnione na lotnisku i inne osoby udające się do stref zastrzeżonych lotniska oraz wnoszone do nich przedmioty są poddawane kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31.

2. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31, po okazaniu przepustki oraz legitymacji służbowej, zwolnieni są funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej oraz pracownicy służby ochrony lotniska, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

**§ 36.** Prezes Urzędu, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw wewnętrznych, może w sytuacji kryzysowej wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

**§ 37.** 1. Przedmiot lub aparat specjalnego przeznaczenia, czyli sprzęt ułatwiający podróżowanie, mający istotny wpływ na zdrowie lub życie pasażera lub zapewniający komfort podróży, wykorzystywany przez osoby z ograniczoną możliwością poruszania się, poddaje się kontroli manualnej lub w zależności od potrzeb kontroli przy użyciu urządzeń rentgenowskich.

2. Przewoźnik informuje osobę z ograniczoną możliwością poruszania się, o sposobie przeprowadzania kontroli, o której mowa w § 31 ust. 1, uwzględniając czas niezbędny do przeprowadzenia tej kontroli.

**§ 38.** 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 poprzez działania, o których mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego oraz przy użyciu środków osobowych lub barier technicznych.

**§ 39.** 1. Przedmiot umieszczony na liście przedmiotów, o której mowa w § 51 ust. 3, którego przewóz jest zabroniony w transporcie lotniczym, usuwa się z bagażu kabinowego pasażera.

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.

**§ 40.** W przypadku wątpliwości operatora urządzenia rentgenowskiego, co do zawartości bagażu, bagaż ten poddaje się kontroli manualnej.

**§ 41.** 1. W punkcie przeprowadzania kontroli przy użyciu urządzenia rentgenowskiego znajduje się jednocześnie co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa.

2. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie pracuje, przy ocenie obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego, nie dłużej niż 20 minut bez przerwy, a następnie przez 40 minut wykonuje inne obowiązki w punkcie kontroli bezpieczeństwa.

**§ 42.** 1. Członkowie misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych, zwani dalej „dyplomatami”, są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31 ust. 1.

2. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31 ust. 1, nie poddaje się:

- 1) Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Marszałka Sejmu, Prezesa Rady Ministrów, Wicemarszałków Sejmu, Wicemarszałków Senatu, członków Rady Ministrów oraz osób, którym przysługuje 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 ministra właściwego do spraw wewnętrznych w czasie wykonywania czynności związanych z zapewnieniem ochrony osób, o których mowa w pkt 1 i 2.
3. Bagaż kabinowy i rejestrowany dyplomatów jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31 i 43.
  4. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną.
  5. W przypadku podejrzenia, że zawartość przesyłki stanowiącej pocztę dyplomatyczną zagraża bezpieczeństwu statku powietrznego, odmawia się jej przewozu.

## **Rozdział 6**

### **Metody i środki ochrony bagażu rejestrowanego**

**§ 43.** 1. Bagaż rejestrowany, poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami Rozdziału 5 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje osoba, o której mowa w § 31 ust. 2 oraz podmioty, o których mowa w § 31 ust. 3.

3. Nadzór Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie przeprowadzania przez niego kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego w ruchu krajowym jest realizowany zgodnie z postanowieniami § 32.

**§ 44.** Bagaż rejestrowany poddany kontroli, o której mowa w § 43 ust. 1 - 3, podlega ochronie przed nieuprawnionym dostępem w szczególności poprzez:

- 1) zastosowanie technicznych środków ochrony;
- 2) ujęcie osoby przebywającej bez upoważnienia w sortowni bagażowej, w celu ustalenia okoliczności zdarzenia i uniemożliwienia umieszczenia w bagażu przedmiotów lub substancji zagrażających bezpieczeństwu osób lub statku powietrznego;
- 3) nadzór nad tym bagażem w ramach jego przemieszczania i składowania w obrębie strefy zastrzeżonej lotniska;
- 4) poddanie ponownej kontroli bezpieczeństwa bagażu, o którym mowa w § 50 ust. 1 pkt 1, przed jego umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego;
- 5) kontrolę dostępu do pomieszczeń, w których znajduje się bagaż zagubiony lub niewłaściwie nadany na lotnisku.

**§ 45.** Przewoźnik lotniczy sprawdza historię bagażu podróżującego bez właściciela, w szczególności w zakresie upewnienia się, że bagaż został poddany kontroli bezpieczeństwa.

**§ 46.** 1. Przewoźnik lotniczy sprawdza, w oparciu o dokument tożsamości, czy do odprawy biletowo - bagażowej stawił się pasażer, który jest zapisany w systemie rezerwacyjnym przewoźnika.

2. Podczas odprawy biletowo - bagażowej odnotowuje się dane każdego pasażera, który stawił się do tej czynności, ilość jednostek i wagę oddanego bagażu, miejsce docelowe podróży, numer lotu, przypisując do tych danych kolejny numer seryjny.

3. Dane, o których mowa w ust. 2, umieszcza się także na karcie pokładowej pasażera oraz na przywieszce bagażowej.

4. Zabrania się dokonywania zbiorowej odprawy biletowo - bagażowej dla grup pasażerów odprawiających się na dany rejs, których liczba przekracza sześć osób.

5. Odnotowaniu, o którym mowa w ust. 2, podlega również bagaż podróżujący bez właściciela, przy czym dodatkowo dokumentowana jest historia przemieszczania się takiego bagażu.

**§ 47.** 1. Druki przywieszek, o których mowa w § 46 ust. 3 oraz błędne wydruki są przechowywane przez przewoźnika lub agenta obsługi naziemnej w sposób uniemożliwiający dostęp do tych dokumentów osobom postronnym.

2. Przywieszka bagażu, o którym mowa w § 46 ust. 5, powinna odróżniać się kolorystyką od przywieszek stosowanych dla oznakowania bagażu rejestrowanego.

**§ 48.** 1. Dane, o których mowa w § 46 ust. 2, przewoźnik lotniczy przechowuje nie krócej niż przez 7 dni od dnia wykonania operacji lotniczej, której one dotyczą.

2. Dane, o których mowa w § 46 ust. 5 przewoźnik lotniczy przechowuje nie krócej niż przez 7 dni od dnia uzyskania informacji, o odebraniu takiego bagażu przez właściciela.

**§ 49.** 1. Na etapie opuszczania poczekalni przedodlotowej lub wsiadania do statku powietrznego, przewoźnik potwierdza zgodność tożsamości pasażera z danymi zawartymi w jego karcie pokładowej, zwłaszcza w celu upewnienia się czy pasażer jest osobą, która odprawiła bagaż rejestrowany na dany lot.

2. Na etapie ładowania bagażu rejestrowanego na pokład statku powietrznego oraz końcowych sprawdzeń na pokładzie stanu obecności pasażerów, przewoźnik lotniczy potwierdza i dokumentuje, czy nie został załadowany bagaż podlegający obowiązkowemu wyładowaniu, o którym mowa § 50 ust. 1.

3. Procedurę, o której mowa w ust. 2, stosuje się również w stosunku do bagażu kabinowego, który podlega załadowaniu do luku bagażowego pod statkiem powietrznym.

**§ 50.** 1. Przewoźnik lotniczy wyładuje z pokładu statku powietrznego bagaż rejestrowany pasażera, który:

- 1) odprawił się na dany rejs, ale nie zgłosił się do odlotu;
- 2) opuścił statek powietrzny na lotnisku docelowym, tranzytowym lub transferowym;
- 3) nie został dopuszczony na dany lot, w szczególności:
  - a) z powodu odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa,
  - b) z przyczyn zagrażających bezpieczeństwu lotu.

2. Bagaż, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, poddaje się ponownej kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem tego bagażu w magazynie bagażu zagubionego lub niewłaściwie nadanego.

## **Rozdział 7**

### **Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera**

**§ 51.** 1. Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera, o których mowa w art. 116 ust. 1 i 2 ustawy oraz w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, mogą być wnoszone na teren strefy zastrzeżonej lotniska przez personel techniczny przewoźnika lotniczego, zarządzającego lotniskiem oraz przedstawiciele innych podmiotów prowadzących działalność w strefie zastrzeżonej lotniska, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów.

2. Wnoszenie przedmiotów, o których mowa w ust. 1 do strefy zastrzeżonej lotniska, odbywa się w oparciu o postanowienia Instrukcji Przepustkowej lotniska.

3. Prezes Urzędu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustali w drodze obwieszczenia listę przedmiotów, o których mowa w ust. 1, przy uwzględnieniu przepisów międzynarodowych oraz obowiązujących w tym zakresie zaleceń służb odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa.

4. Przedmioty, o których mowa w ust. 1, o ile nie są zabronione do przewozu w bagażu rejestrowanym, mogą być:

- 1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym przed odprawą biletowo-bagażową 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 umieszczone w specjalnie do tego celu przeznaczonym pojemniku i zniszczone na koszt przewoźnika lotniczego lub zarządzającego lotniskiem.

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

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

- a) umieszczenie go w strefie zastrzeżonej lotniska, w punkcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego,
- b) zastosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjnych.

**§ 52.** Przewoźnik podaje informacje o liście przedmiotów, o której mowa w § 51 ust. 3, umieszczając je w punktach kontroli bezpieczeństwa i na biletach lotniczych.

**§ 53.** Służba ochrony nie wpuszcza na pokład statku powietrznego osoby, która odmawia usunięcia z rzeczy osobistych lub bagażu kabinowego, przedmiotów, o których mowa w § 51 ust. 3.

**§ 54.** W celu wykrycia materiałów wybuchowych i materiałów niebezpiecznych na terenie portu lotniczego, statku powietrznego lub na terenie podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą, w tym w bagażu rejestrowanym i kabinowym oraz w ładunkach podlegających transportowi lotniczemu, można wykorzystywać psy służbowe.

## **Rozdział 8**

### **Metody i środki ochrony przewozu broni palnej w transporcie lotniczym**

§ 55. Broń palną w transporcie lotniczym przewozi się z zachowaniem metod i środków ochrony określonych w przepisach dotyczących przewozu broni w środkach transportu publicznego oraz w Krajowym Programie.

§ 56. 1. Niedopuszczalny jest przewóz broni palnej w kabinie pilota oraz w miejscu dostępnym dla pasażerów i członków załogi.

2. Przepisów ust. 1, nie stosuje się w odniesieniu do funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego a także żołnierzy i pracowników Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Kontrwywiadu Wojskowego, podczas wykonywania czynności służbowych.

§ 57. Pasażer zamierzający przewieźć broń palną lub amunicję jest obowiązany zgłosić to przewoźnikowi w punkcie odprawy biletowo - bagażowej.

§ 58. 1. Straż Graniczna lub Służba Celna:

- 1) sprawdza czy pasażer, o którym mowa w § 57, 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 (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525, z późn. zm.);
- 2) sprawdza czy przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona.

2. W przypadku przewożenia broni przez osoby uprawnione do jej posiadania na pokładzie statku powietrznego, o których mowa w ust. 2, przewoźnik:

- 1) zapoznaje tę osobę, przed wejściem na pokład statku powietrznego, z przepisami dotyczącymi przewozu broni, o których mowa w § 55 i potwierdza ten fakt pisemnym oświadczeniem przez tą osobę;
- 2) informuje dowódcę statku powietrznego o liczbie osób posiadających broń, którzy znajdują się na pokładzie, oraz zajmowanych przez nich miejscach;
- 3) nie podaje tym osobom alkoholu w czasie lotu.

3. Przepisów, o których mowa w ust. 2 pkt 1, nie stosuje się wobec funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych.

§ 59. 1. Broń palną oraz amunicję do tej broni przewozi się w luku bagażowym, do którego pasażer nie ma dostępu w czasie lotu.

2. Przed umieszczeniem w luku bagażowym broni, o której mowa w ust. 1, wykonuje się następujące czynności:

- 1) posiadacz broni, pod nadzorem Straży Granicznej, rozładowuje broń w wyznaczonym do tego celu miejscu;
- 2) Straż Graniczna sprawdza, czy dodatkowa amunicja znajduje się w pojemnikach, ułożona w sposób uniemożliwiający uderzenie w spłonkę naboju.

3. Broń umieszcza się w bagażu rejestrowanym, który jest transportowany pod stałym nadzorem Straży Granicznej na pokład statku powietrznego.

4. Jeżeli pasażer nie posiada bagażu rejestrowanego lub przepisy przewoźnika lotniczego tak stanowią, broń wraz z amunicją, umieszcza się w luku bagażowym w pojemniku zamykanym

na klucz i przytwierdzonym na stałe do konstrukcji statku powietrznego.

5. Broń osób, o których mowa w § 58 ust. 2, przewozi się na pokładzie statku powietrznego bez naboju w komorze naboju i w stanie zabezpieczonym, przy uwzględnieniu różnych typów broni palnej.

**§ 60.** 1. Broń palną i amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się pasażerowi na lotnisku docelowym po przekroczeniu przez niego granicy strefy zastrzeżonej lotniska.

2. Broń palną i amunicję zatrzymaną na lotnisku przechowuje się na zasadach określonych w przepisach odrębnych.

**§ 61.** Sposób postępowania z bronią przyjętą do przewozu oraz przekazania jej właścicielowi na lotnisku docelowym określa przewoźnik lotniczy w swoim programie ochrony.

## **Rozdział 9**

### **Metody i środki ochrony przewozu ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych**

**§ 62.** 1. Ładunki, przesyłki kurierskie i ekspresowe, zwane dalej „ładunkiem”, podlegają ochronie zgodnie z postanowieniami Rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Ochrona ładunku, o której mowa w ust. 1, dotyczy w szczególności kontroli bezpieczeństwa, przy zastosowaniu metod, o których mowa w aktach prawnych wymienionych w ust. 1.

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 2, wykonuje osoba, o której mowa w § 31 ust. 2.

4. Jeżeli ze względu na charakter ładunku nie można wykonać kontroli w sposób, o którym mowa w ust. 2 lub ładunek nie posiada prawidłowo wypełnionej dokumentacji, o której mowa w § 67 ust. 1, ładunek ten przetrzymuje się zgodnie z postanowieniami odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego w wyznaczonym do tego celu miejscu.

5. Prezes Urzędu może wydłużyć okres przetrzymywania ładunków, o których mowa w ust. 4, w oparciu o wynik analizy stanu zagrożenia lotnictwa cywilnego.

6. Nadzór Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie kontroli bezpieczeństwa ładunków, przesyłek kurierskich oraz ekspresowych w ruchu krajowym jest realizowany zgodnie z postanowieniami § 32.

7. Od kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 2, można odstąpić w przypadkach, o których mowa w załączniku do Rozporządzenia 2320/2002 i odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego oraz w odniesieniu do ładunków transferowych, poddanych kontroli bezpieczeństwa na lotnisku wylotu, zgodnie z postanowieniami Rozdziału 6 załącznika do Rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego.

8. Kontrola bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 2, przeprowadzana jest przez zarejestrowanego agenta, wykonującego jego zadania przewoźnika lotniczego, znanego nadawcę ładunku, uznanego nadawcę ładunku albo ładunek ten podlega 100% kontroli bezpieczeństwa realizowanej przez Straż Graniczną lub służbę ochrony lotniska.

**§ 63.** 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 62, Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanych agentów oraz prowadzi rejestr zarejestrowanych agentów.

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

1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1638), uwzględniający wymogi, o których mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;

2) oświadczenie, iż zobowiązuje się do przestrzegania mechanizmów, standardów i wiążących zaleceń z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w programie;

3) oświadczenie, iż poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym w trybie KPKJ.

3. Prezes Urzędu dokonuje analizy złożonego programu ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną pomieszczeń podmiotu objętych programem ochrony, w celu oceny, czy podmiot jest w stanie przestrzegać postanowień odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, Krajowego Programu oraz programu ochrony, o którym mowa w ust. 2 pkt 1.

4. Prezes Urzędu po weryfikacji informacji, o których mowa w ust. 2 i 3, a w przypadku braku wykrycia przyczyn uniemożliwiających wyznaczenie podmiotu jako zarejestrowanego agenta, występuje do Straży Granicznej o wyrażenie opinii w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez nią tego wystąpienia, w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2.

5. W przypadku braku negatywnej opinii Straży Granicznej, o której mowa w ust. 4, Prezes Urzędu podejmuje decyzję w sprawie wpisania podmiotu na listę zarejestrowanych agentów.

6. Podmiot wpisany na listę zarejestrowanych agentów, podlega ponownemu sprawdzeniu zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3, jednak nie rzadziej niż raz na 5 lat.

7. Prezes Urzędu usuwa podmiot z listy zarejestrowanych agentów, jeżeli stwierdzi na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach zarejestrowanego agenta, bądź też na podstawie informacji uzyskanych z innych źródeł, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego w zakresie ochrony.

**§ 64.** 1. Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy pełniący jego funkcję poddaje wrywkowej kontroli bezpieczeństwa ładunki dostarczone do niego lub otrzymane od znanego nadawcy zarejestrowanego przez tego lub innego zarejestrowanego agenta.

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej 20 % całkowitej ilości nie wzbudzających żadnych podejrzeń ładunków przekazywanych do transportu lotniczego.

3. Kontrola, o której mowa w ust. 1, obejmuje 100 % ładunków przekazywanych do transportu lotniczego pasażerskim statkiem powietrznym.

**§ 65.** 1. Straż Graniczna lub służba ochrony lotniska, poddaje wrywkowej kontroli bezpieczeństwa, najpóźniej przy przekraczaniu granicy strefy zastrzeżonej ładunki dostarczone do niej przez podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1.

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej 10 % całkowitej ilości nie wzbudzających żadnych podejrzeń ładunków.

**§ 66.** Wykonanie czynności, o których mowa w § 64 i § 65 potwierdza się poprzez jego oznaczenie zgodnie z postanowieniami odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących



ochrony lotnictwa cywilnego oraz ostepłowanie dokumentacji ładunku pieczęciami, umożliwiającymi identyfikację osoby realizującej kontrolę bezpieczeństwa ładunku oraz udokumentowanie jej przeprowadzenia w odrębnych rejestrach.

**§ 67.** 1. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, zapewnia, że przyjętemu przez niego do dalszego transportu ładunkowi towarzyszy dokumentacja zgodna z postanowieniami odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, prowadzi odrębny, bieżący rejestr wszystkich obsługiwanych przez niego znanych nadawców.

3. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1 i 2, podlega przechowaniu przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, przez okres co najmniej 6 miesięcy od dnia realizacji operacji przesłania ładunku.

**§ 68.** Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, pod sankcją usunięcia przez Prezesa Urzędu z listy zarejestrowanych agentów i pozbawienia prawa do wykonywania przyznanych mu uprawnień w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zapewnia, iż każdy jego pracownik i formalnie ustanowiony podwykonawca uczestniczący w procesie obsługi znanego ładunku, a zwłaszcza spedytorzy i przewoźnicy drogowi, przewożący znany ładunek, realizują postanowienia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, zapisane w programie ochrony zarejestrowanego agenta.

**§ 69.** 1. Podmiot, o którym mowa w § 67 ust. 1, uznaje nadawcę za znanego i może przekazać jego ładunek do transportu lotniczego, jeżeli spełnione zostały warunki polegające na:

1) założeniu dokumentacji znanego nadawcy, w której zawarte są bieżące informacje odnośnie nazwy nadawcy, jego nr REGON - jeżeli go posiada - oraz NIP, adresu jego siedziby oraz miejsca przygotowywania ładunku do transportu lotniczego, numerów telefonu, telefaksu, adresu poczty elektronicznej, listy przedstawicieli uprawnionych do dokonywania dostaw w jego imieniu, a także ustaloną, możliwą do zweryfikowania historię płatności za przesyłane ładunki;

2) zapewnieniu, iż znany nadawca realizuje postanowienia Rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002, odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego oraz podlega każdorazowej kontroli przez zarejestrowanego agenta, służb ochrony, a także czynnościom audytorskim realizowanym w trybie KPKJ.

2. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, uznaje nadawcę za uznanego nadawcę i może przekazać jego ładunek do transportu lotniczego towarowymi statkami powietrznymi jeżeli spełnione zostały następujące warunki:

1) podmiot, starający się o status uznanego nadawcy złożył zobowiązanie, o którym mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;

2) podmiot, starający się o status uznanego nadawcy przekazał podmiotowi, o którym mowa w § 64 ust. 1, dane dotyczące przedsiębiorstwa, prowadzonej działalności, oraz dane teleadresowe, numery NIP, REGON - jeżeli go posiada, a także numer rachunku bankowego.

3. Dane, o których mowa w ust. 1 i 2 podmiot, o którym mowa w § 67 ust. 1 niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu.

4. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, niezwłocznie cofa nadawcy status znanego nadawcy lub uznanego nadawcy jeżeli stwierdzi, na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach znanego nadawcy, uznanego nadawcy, bądź też na podstawie informacji uzyskanych z innych źródeł, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego w zakresie ochrony.

5. Prezes Urzędu cofa nadawcy status znanego nadawcy lub uznanego nadawcy jeżeli stwierdzi, na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach znanego nadawcy, uznanego nadawcy lub zarejestrowanego agenta, bądź też na podstawie

informacji uzyskanych z innych źródeł, że nie spełnia lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego w zakresie ochrony.

6. Cofnięcie statusu znanego lub uznanego nadawcy powoduje, iż jego ponowne przyznanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obligatoryjnie wymaga wyrażenia zgody przez Prezesa Urzędu.

§ 70. 1. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, potwierdza status znanego nadawcy zarejestrowanego przez innego zarejestrowanego agenta poprzez dostęp do bazy danych znanych nadawców utworzonej w:

- 1) Urzędzie Lotnictwa Cywilnego lub;
- 2) Państwie Członkowskim Unii Europejskiej lub;
- 3) Komisji Europejskiej.

2. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, umieszcza numer znanego nadawcy uzyskany z systemów, o których mowa w ust. 1, na dokumentacji przewozowej ładunku.

3. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, zapewnia, iż ładunek transportowany drogą naziemną jest przewożony w zamkniętych i zaplombowanych pojazdach, w celu zapobieżenia nieautoryzowanemu dostępowi do ładunku oraz umieszczeniu w nim nieautoryzowanych przedmiotów.

4. Podmiot, o którym mowa w § 64 ust. 1, zapewnia ochronę ładunku do czasu przekazania ładunku przewoźnikowi lotniczemu i jego przedstawicielom, którzy przejmą ochronę ładunku podczas jego przewożenia i przechowywania na terenie lotniska.

## **Rozdział 10**

### **Metody i środki ochrony przewozu poczty**

§ 71. 1. Przewóz poczty transportem lotniczym podlega ochronie zgodnie z postanowieniami Rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

2. W celu realizacji postanowień, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wyznacza w porozumieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej zarejestrowaną władzę pocztową, spełniającą wymagania przepisów, o których mowa w ust. 1.

3. Zarejestrowana władza pocztowa, o której mowa w ust. 2, jest obowiązana do przygotowania do realizacji programu ochrony, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

4. W przypadku przewozu poczty na pokładzie pasażerskich statków powietrznych, przeprowadza się 100% kontrolę bezpieczeństwa tej poczty.

## **Rozdział 11**

### **Metody i środki ochrony przewozu poczty służbowej i materiałów przewoźnika**

§ 72. Poczte służbową i materiały przewoźnika lotniczego, zwane dalej „przesyłkami”, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego poddaje się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 62 ust. 1 oraz procedurom ochrony określonym w rozdziale 8 załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

§ 73. Transport przesyłek, poddanych kontroli bezpieczeństwa, na pokład statku powietrznego odbywa się pod nadzorem służby ochrony lotniska lub Straży Granicznej.

## **Rozdział 12**

### **Metody i środki ochrony towarów dostępnych na lotnisku i zaopatrzenia pokładowego**

§ 74. 1. Towary dostarczane do sklepów, restauracji i barów znajdujących się w strefie zastrzeżonej lotniska, zwane dalej „towarami”, są poddawane 100% kontroli bezpieczeństwa.

2. Z przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, służba ochrony sporządza we własnych książkach rejestracyjnych adnotacje, przy czym zapisy te powinny uwzględniać terminy, rodzaje towarów oraz informacje dotyczące osoby przeprowadzającej kontrolę bezpieczeństwa.

3. Czynności kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego, wykonują osoby, które przeszły badania wykluczające ryzyko przeniesienia na inne osoby zakażenia, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 4 kwietnia 2003 r. w sprawie wykazu prac, przy wykonywaniu których istnieje możliwość przeniesienia zakażenia na inne osoby (Dz. U. Nr 67, poz. 633).

§ 75. Przed podjęciem działalności w zakresie produkcji lub dostaw zaopatrzenia pokładowego, podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą, przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

§ 76. W celu realizacji kontroli bezpieczeństwa, podmiot, o którym mowa w § 75, stosuje działania, określone w Rozdziale 9 załącznika do rozporządzenia 2320/2002, a także polegające na:

- 1) wprowadzeniu systemu kontroli dostępu do obiektów, w których prowadzi działalność, a wszelkie osoby zatrudniane przy wytwarzaniu zaopatrzenia pokładowego, poddaje się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31;
- 2) poddawaniu kontroli bezpieczeństwa produktów i półproduktów wykorzystywanych ze względu na swoje właściwości do wytworzenia zaopatrzenia pokładowego, w przypadku prowadzenia działalności, o której mowa w § 75, poza terenem lotniska, na pograniczu strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska lub na terenie strefy zastrzeżonej;
- 3) przewożeniu towarów pod nadzorem:
  - a) w zamykanych i plombowanych pojazdach - w przypadku, o którym mowa w Rozdziale 9 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz w sytuacji prowadzenia działalności na granicy strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej,
  - b) w zamykanych pojazdach - w przypadku prowadzenia działalności na terenie strefy zastrzeżonej.

§ 77. 1. Zaopatrzenie pokładowe dostarczane w zamykanych i plombowanych pojazdach podlega wrywkowej kontroli bezpieczeństwa w strefie zastrzeżonej lotniska przez służbę ochrony lotniska lub Straż Graniczną, przy czym kontrola ta obejmuje co najmniej 10 % całkowitej ilości transportowanego zaopatrzenia.

2. Z przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, służba ochrony dokonuje czynności, o których mowa w § 74 ust. 2.

3. Czynności kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego, wykonują osoby, o których mowa § 74 ust. 3.

4. W przypadku kontroli, o której mowa w ust. 1, czynność ponownego plombowania zaopatrzenia pokładowego odbywa się przez osoby, o których mowa w § 74 ust. 3.

**§ 78.** 1. Zaopatrzenie pokładowe dostarczone na pokład statku powietrznego jest sprawdzane przez załogę statku powietrznego.

2. Sprawdzenie, o którym mowa w ust. 1, polega na:

- 1) kontroli zabezpieczeń umieszczonych na wózkach, pojemnikach lub opakowaniach zbiorczych dostarczanego zaopatrzenia pokładowego;
- 2) porównaniu, czy numery znajdujące się na zabezpieczeniach zaopatrzenia pokładowego są zgodne z dokumentami do nich załączonymi;
- 3) wizualnym sprawdzeniu, czy w wózkach, pojemnikach lub opakowaniach zbiorczych z dostarczonym zaopatrzeniem pokładowym nie znajdują się nie wymienione w dokumentacji lotu przedmioty nie stanowiące zaopatrzenia pokładowego;
- 4) pisemnym potwierdzeniu w dokumentacji pozostającej na ziemi, iż zaopatrzenie zostało poddane właściwej kontroli bezpieczeństwa.

## **Rozdział 13**

### **Metody i środki ochrony działalności związanej ze sprzątniem pokładów statków powietrznych oraz lotnisk**

**§ 79.** 1. Działalność związana ze sprzątniem pokładów statków powietrznych podlega ochronie zgodnie z postanowieniami Rozdziału 10 załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

2. Postanowienia Rozdziału 10 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 dotyczące ochrony stosuje się odpowiednio do działalności związanej ze sprzątniem lotnisk.

**§ 80.** Podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą przed podjęciem działalności w zakresie sprzątnia pokładów statków powietrznych oraz lotnisk, przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, uzgodniony z zarządzającym lotniskiem program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

**§ 81.** 1. Podmiot gospodarczy prowadzący lotniczą działalność gospodarczą w zakresie sprzątnia pokładów statków powietrznych oraz lotnisk, chroni tę działalność przed wykorzystaniem jej w celu przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, chroni prowadzoną działalność stosując odpowiednio działania, o których mowa w § 76.

3. Materiały służące do sprzątnia pokładów statków powietrznych oraz strefy zastrzeżonej lotniska poddaje się 100 % kontroli bezpieczeństwa przed ich wprowadzeniem na teren tej strefy.

## **Rozdział 14**

### **Metody i środki ochrony stosowane wobec pasażerów niebezpiecznych, naruszających warunki przewozu lub bezpieczeństwa lotniska**

**§ 82.** W odniesieniu do osoby zatrzymanej lub tymczasowo aresztowanej, skazanej, wydalanej z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub której odmówiono prawa wjazdu na to

terytorium, zwanej dalej „pasażerem niebezpiecznym”, naruszającej warunki przewozu lub bezpieczeństwa lotniska stosuje się środki bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami Rozdziału 4 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz odrębnymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego.

**§ 83.** 1. Policja, Straż Graniczna, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Żandarmeria Wojskowa i Służba Więzienna, zawiadamia na piśmie, przewoźnika lotniczego o zamiarze przewozu osób, o których mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego

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

3. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera informacje określone w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, a także rodzaj niezbędnej ochrony.

4. Dane osobowe pasażera niebezpiecznego, ze względu na ważny interes bezpieczeństwa podlegają szczególnej ochronie.

5. Przewoźnik lotniczy przekazuje informacje, o których mowa w ust. 3, na lotnisko docelowe w sposób określony w programie ochrony przewoźnika lotniczego.

**§ 84.** 1. Przewoźnik może uzależnić dopuszczenie pasażera niebezpiecznego do przewozu od zapewnienia przez Policję, Straż Graniczną lub inną służbę, o której mowa w § 83 ust. 1, środków ochrony wobec tego pasażera.

2. O liczebności eskorty oraz rodzaju środków ochrony decyduje dowódca eskorty na podstawie analizy zagrożenia ze strony osób konwojowanych.

**§ 85.** Przed wejściem na pokład statku powietrznego, pasażer niebezpieczny i jego bagaż są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 31.

**§ 86.** 1. Pasażera niebezpiecznego wprowadza się na pokład statku powietrznego przed innymi pasażerami.

2. Pasażera niebezpiecznego wyprowadza się na lotnisku docelowym po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

**§ 87.** 1. Na pokładzie statku powietrznego wobec pasażera niebezpiecznego stosuje się, w szczególności, następujące środki ochrony:

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

2. O przewozie pasażera niebezpiecznego nie informuje się innych pasażerów.

**§ 88.** Pasażerowie naruszający warunki przewozu w transporcie lotniczym podlegają procedurom, określonym przez przewoźnika lotniczego w oparciu o postanowienia odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

## **Rozdział 15**

### **Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego**

§ 89. Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego są określone w Rozdziale 13 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 90. Prezes Urzędu, w porozumieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej zapewnia nadzór nad spełnianiem wymagań bezpieczeństwa przez sprzęt stosowany do ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 91. Sprzęt, o którym mowa w § 89, obsługują osoby posiadające udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie.

## **Rozdział 16**

### **Metody i środki ochrony statków powietrznych lotnictwa ogólnego**

§ 92. Ochrona statków powietrznych lotnictwa ogólnego w portach lotniczych jest realizowana zgodnie z postanowieniami Rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

§ 93. Zarządzający lotniskiem wyznacza na płycie lotniska miejsca postoju statków powietrznych wykonujących przewozy, inne niż te, o których mowa w art. 2 pkt 14 i 15 ustawy, zwanych dalej „statkami powietrznymi lotnictwa ogólnego”, oddalone o co najmniej 30 metrów od płyt postojowych statków powietrznych przeznaczonych do regularnego transportu lotniczego.

§ 94. 1. W odniesieniu do lotnisk, z których realizowane są operacje lotnictwa ogólnego, innych niż porty lotnicze, stosuje się odpowiednio postanowienia niniejszego rozdziału oraz te, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 12 lit. a.

2. W przypadku lotnisk, o których mowa w ust. 1, zarządzający tym lotniskiem opracowuje plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej, o którym mowa w § 116, zgodnie z zaleceniami Prezesa Urzędu w tym zakresie.

§ 95. 1 Statki powietrzne lotnictwa ogólnego operujące z lotnisk nie będących portami lotniczymi do portów lotniczych lub na lotniska, z których lub na które jest realizowany przewóz lotniczy podlegają:

- 1) postanowieniom odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do obowiązku informowania portu lotniczego o przylocie statku powietrznego, jego załogi i pasażerów, którzy nie zostali skontrolowani zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 2320/2002;
- 2) procedurom przeszukania i sprawdzenia przez załogę według listy kontrolnej przeszukania statku powietrznego.

2. Każdorazowo przed odlotem, członek załogi statku powietrznego odnotowuje wyniki przeszukania i sprawdzenia, oraz potwierdza je podpisem na liście kontrolnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2.

3. Wypełniona lista, o której mowa w ust. 1 pkt 2, umieszczana jest na pokładzie statku powietrznego, a jej kopia pozostawiana zarządzającemu lotniskiem.

4. Zarządzający lotniskiem, o którym mowa w ust. 3, obowiązany jest przechowywać kopie wypełnionych list kontrolnych w terminie 30 dni od dnia wypełnienia danej listy kontrolnej.

**§ 96.** 1. Osoby i ich bagaż kabinowy przewożone na pokładach statków powietrznych lotnictwa ogólnego, mogą być poddawane procedurom kontroli bezpieczeństwa przez służbę ochrony danego lotniska lub służbę ochrony dostępną w najbliższym porcie lotniczym lub lotnisku, za opłatą wnoszoną na rzecz zarządzającego portem lotniczym lub lotniskiem.

2. Wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1, określa zarządzający lotniskiem.

3. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, stosuje się w przypadku wykonywania operacji lotniczych z lotnisk, o których mowa w § 97 ust. 1, do portów lotniczych lub na lotniska, z których lub na które jest realizowany przewóz lotniczy.

4. Informacja o przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 podlega:  
1) dokumentacji przez właściwą służbę ochrony na liście kontrolnej, o której mowa § 95 ust. 1 pkt 2;  
2) obowiązkowemu przekazywaniu dostępnymi środkami komunikacji do portu lotniczego lub lotniska, na które jest realizowany przewóz lotniczy.

5. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, stosuje się także w odniesieniu do załogi statku powietrznego lotnictwa ogólnego przystępującego do wykonania lotu do portu lotniczego lub na lotnisko, z którego lub na które jest realizowany przewóz lotniczy.

**§ 97.** 1. Osoby przewożone na pokładach statków powietrznych lotnictwa ogólnego z lub do lotnisk, na których nie jest realizowany przewóz lotniczy, lądowisk oraz innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań przed odlotem, są pouczone przez dowódcę statku powietrznego lub innego wyznaczonego przez niego członka załogi o zakazie posiadania przy sobie w czasie lotu przedmiotów niebezpiecznych mogących zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia podczas lotu.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, są zobowiązane złożyć operatorowi lotnictwa ogólnego pisemną lub ustną deklarację, iż nie posiadają przy sobie przedmiotów niebezpiecznych mogących zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia podczas lotu.

3. W przypadku odmowy złożenia deklaracji, o której mowa w ust. 2 lub zaistnienia uzasadnionego podejrzenia, iż osoba, która ma być przewożona posiada przy sobie przedmiot niebezpieczny mogący zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia podczas lotu, operator lotnictwa ogólnego nie zabiera tej osoby na pokład statku powietrznego.

**§ 98.** Odzież i bagaż osób, o których mowa w § 97, podlega kontroli wizualnej przez załogę statku powietrznego przed umieszczeniem na jego pokładzie.

**§ 99.** W przypadku lotów lotnictwa ogólnego wykonywanych z lądowisk oraz innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań do portów lotniczych lub na lotniska, z których lub na które jest realizowany przewóz lotniczy mają zastosowanie postanowienia § 97, 98 ust. 4 oraz § 97 i § 98 niniejszego rozporządzenia.

**§ 100.** 1. W przypadku statków powietrznych realizujących przewozy lotnicze z lotnisk nie będących portami lotniczymi, z których realizowane są operacje lotnictwa ogólnego, stosuje się odpowiednio postanowienia właściwe dla przewoźnika lotniczego oraz § 97 - 99.

2. Bagaż rejestrowany podróźnych przewożonych statkami powietrznymi, o których mowa w

ust. 1, podlega kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami standardu 4.4.8 Załącznika 17 do Konwencji.

## **Rozdział 17**

### **Metody i środki ochrony odprawy poza lotniskiem**

**§ 101.** 1. Odprawy biletowo-bagażowe załogi statku powietrznego, pasażerów oraz ich bagażu można dokonać poza terenem lotniska po:

- 1) uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu wydanej w porozumieniu z:
- a) Komendantem Głównym Straży Granicznej oraz dyrektorem właściwej miejscowo izby celnej - w ruchu międzynarodowym,
  - b) Komendantem Głównym Straży Granicznej - w ruchu krajowym;
- 2) przeprowadzeniu kontroli miejsca odprawy przez właściwych rzeczowo pracowników Urzędu i funkcjonariuszy Straży Granicznej.

2. Kontrolę, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przeprowadza się co najmniej raz w roku.

**§ 102.** Przewoźnik lotniczy, który po spełnieniu warunków, o których mowa w § 101 ust. 1, prowadzi odprawę biletowo-bagażową poza terenem lotniska, zapewnia ochronę dokumentów wykorzystywanych przy tej odprawie.

**§ 103.** 1. Odprawa biletowo - bagażowa prowadzona poza lotniskiem obejmuje sprawdzenie tożsamości pasażera oraz uzyskanie informacji o sposobie zapakowania i zawartości bagażu rejestrowanego.

2. Przewoźnik lotniczy opracowuje listę pytań kontrolnych, niezbędnych do uzyskania informacji o sposobie zapakowania i zawartości bagażu rejestrowanego. Listę pytań kontrolnych przewoźnik lotniczy umieszcza w programie ochrony przewoźnika lotniczego.

3. Lista, o której mowa w ust. 2, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

**§ 104.** 1. Jeżeli pasażer odmawia odpowiedzi na pytania dotyczące sposobu zapakowania i zawartości bagażu rejestrowanego lub jego odpowiedzi budzą wątpliwości, stosuje się środki bezpieczeństwa polegające na:

- 1) poddaniu bagażu rejestrowanego pasażera kontroli bezpieczeństwa w miejscu odprawy pasażerskiej lub
- 2) poddaniu tego bagażu kontroli bezpieczeństwa na lotnisku, lub
- 3) odprawieniu pasażera i jego bagażu rejestrowanego na lotnisku.

2. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, przeprowadza służba ochrony.

**§ 105.** Na kartach pokładowych oraz przywieszkach bagażowych, przewoźnik lotniczy zaznacza, że odprawa została dokonana poza lotniskiem.

**§ 106.** Bagaż rejestrowany odprawiony i poddany kontroli bezpieczeństwa poza lotniskiem, przechowuje się w wyznaczonym do tego celu miejscu strzeżonym przed dostępem osób nieupoważnionych.

**§ 107.** 1. Bagaż, o którym mowa w § 106, przewozi na lotnisko przewoźnik lotniczy pod nadzorem służby ochrony lotniska lub Straży Granicznej.



2. Przed załadowaniem bagażu do pojazdu przeznaczonego do jego transportu, przewoźnik lotniczy lub służba ochrony dokonuje kontroli bezpieczeństwa tego pojazdu.

3. Po załadowaniu bagażu, osoba wyznaczona przez przewoźnika lotniczego zamyka i plombuje pojazd.

**§ 108.** 1. Na lotnisku bagaż rejestrowany dostarcza się osobie będącej przedstawicielem przewoźnika lub obsługi naziemnej.

2. Osoba, o której mowa w ust. 1, dokonuje sprawdzenia stanu zabezpieczenia pojazdu.

3. W przypadku naruszenia zabezpieczenia pojazdu, przed umieszczeniem bagażu na pokładzie statku powietrznego, dokonuje się jego ponownej kontroli bezpieczeństwa.

## **Rozdział 18**

### **Kontrola jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

**§ 109.** Metody kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności:

- 1) organizację i funkcjonowanie systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
- 2) metodologię prowadzenia kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
- 3) zadania, zakres odpowiedzialności i metody współpracy ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej, Prezesa Urzędu oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą,

- w zakresie przeprowadzania kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego określa KPKJ.

## **Rozdział 19**

### **Ocena zagrożenia i obieg informacji w systemie ochrony lotnictwa cywilnego**

**§ 110.** 1. Oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje Prezes Urzędu, w oparciu o analizę ryzyka prowadzoną z uwzględnieniem informacji uzyskanych w szczególności od ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw zagranicznych, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki, Głównego Inspektora Sanitarnego, a także struktur organizacyjnych Unii Europejskiej, ICAO i ECAC oraz ich państw członkowskich.

2. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, organ zarządzania, podmiot zapewniający meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, przekazują Prezesowi Urzędu wszelkie informacje związane z zagrożeniem aktami bezprawnej ingerencji, zakłóceniami porządku publicznego na pokładach statków powietrznych oraz na terenach podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w tym informacje o zdarzeniach, co do których istnieją przesłanki, iż mogą one skutkować również aktami bezprawnej ingerencji w transporcie lotniczym.

**§ 111.** 1. Prezes Urzędu określa na podstawie oceny stopnia zagrożenia, loty wysokiego ryzyka oraz metody i środki, które powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji.

2. Prezes Urzędu, wprowadza na wniosek obcego państwa, które uznało lot za lot wysokiego ryzyka dodatkowe metody i środki, na zasadach określonych w Krajowym Programie, w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji na lotnisku, z którego lub do którego odbywa się ten lot.

**§ 112.** 1. Na pokład statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka może być wprowadzona warta ochronna, składająca się z funkcjonariuszy Straży Granicznej.

2. Decyzję o wprowadzeniu warty ochronnej podejmuje Prezes Urzędu, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

3. Warunki, sposób przebywania i poruszania się wart ochronnych na lotnisku Rzeczypospolitej Polskiej lub na pokładzie statku powietrznego znajdującego się nad jej terytorium, wprowadzonych przez obcego przewoźnika na pokładzie swojego statku powietrznego, określa umowa międzynarodowa o komunikacji lotniczej, chyba że przepisy międzynarodowe lub Unii Europejskiej stanowią inaczej.

**§ 113.** 1. Wartę ochronną mogą pełnić osoby uzbrojone, które odbyły szkolenie w zakresie znajomości pokładu statku powietrznego, skutków użycia broni palnej na pokładzie tego statku oraz sposobów unieszkodliwiania osoby niebezpiecznej bez użycia broni palnej.

2. Osoby wchodzące w skład warty ochronnej, podczas wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, podlegają dowódcy tego statku, w zakresie, o którym mowa w art. 115 ustawy.

## **Rozdział 20**

### **Metody i środki przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym**

**§ 114.** W celu przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym, podmioty wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego, przygotowują plan przeciwdziałania tym sytuacjom oraz organizują szkolenia w tym zakresie.

**§ 115.** W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej:

- 1) Prezes Urzędu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych koordynuje działania zmierzające do rozwiązania tej sytuacji;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych dostarcza informacji w tym zakresie oraz zapewnia udział podległych mu i nadzorowanych przez niego służb;
- 3) Minister Obrony Narodowej - na lotnisku współużytkowanym - poprzez podległe mu służby, udziela pomocy w organizowaniu współdziałania do rozwiązania tej sytuacji;
- 4) minister właściwy do spraw zagranicznych informuje rządy państw, których dotyczy ta sytuacja oraz utrzymuje kontakt z ich przedstawicielstwami dyplomatycznymi na terenie Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zapewnia się podjęcie medycznych działań ratowniczych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410);
- 6) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki dokonuje oceny stopnia zagrożenia związanego z zagrożeniem radiacyjnym;
- 7) Główny Inspektor Sanitarny dokonuje oceny potencjalnego stopnia szkodliwości

związanego z zagrożeniem epidemiologicznym.

**§ 116.** Zarządzający lotniskiem opracowuje, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną oraz w porozumieniu ze współużytkownikami lotniska, plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej. Plan ten stanowi część programu ochrony lotniska.

**§ 117.** Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska, sposób reagowania na zagrożenia, sposoby postępowania w sytuacji zagrożenia oraz informowania o zagrożeniu osób odpowiedzialnych za system ochrony lotniska.

**§ 118.** 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego organizuje i zapewnia wyposażenie stałego centrum koordynacji antykryzysowej, zwanego dalej „centrum”, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej.

2. W celu realizacji zadań centrum, podmiot, o którym mowa w ust. 1, przygotowuje:

- 1) pomieszczenia do pracy sztabu, socjalne i dla negocjatora;
- 2) miejsca do pracy tłumaczy.

3. Pomieszczenia i miejsca, o których mowa w ust. 2 wyposaża się w szczególności w:

- 1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów przychodzących;
- 2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu, z uwzględnieniem projektów budowlanych oraz dokumentacji przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno - kanalizacyjnych oraz ciepłych;
- 3) informacje o lotach z danego lotniska;
- 4) sprzęt radiowo-telewizyjny;
- 5) plany wewnątrz wszystkich typów statków powietrznych operujących z terenu danego lotniska;
- 6) kopie programu ochrony lotniska i programów ochrony przewoźników lotniczych prowadzących na nim działalność;
- 7) spis telefonów wewnętrznych i zewnętrznych związanych z działalnością danego podmiotu.

**§ 119.** 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej, zarządzający lotniskiem, zwołuje sztab kryzysowy, zwany dalej „sztabem”, 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) służb ochrony,
  - b) Służby Celnej,
  - c) lotniskowego organu służb ruchu lotniczego,
  - d) jednostek ochrony przeciwpożarowej, określonych w programie ochrony lotniska,
  - e) służb medycznych i sanitarnych, określonych w programie ochrony lotniska,
  - f) przewoźnika lotniczego i innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą,
  - g) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym.

3. Członkowie Sztabu, o którym mowa w ust. 2, są obowiązani posiadać odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa.

4. Sztab współdziała z organami administracji rządowej oraz organem zarządzania ruchem lotniczym w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom.

5. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska.

**§ 120.** 1. Przewoźnik lotniczy, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem i innymi użytkownikami lotniska podstawowego dla jego działalności, opracowuje plany postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, stanowią część programu ochrony przewoźnika lotniczego.

3. Plany opracowuje się przy uwzględnieniu:

- 1) warunków i trybu współpracy oraz sposobu koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska;
- 2) sposobu reagowania na sytuację kryzysową;
- 3) metod i środków rozwiązywania sytuacji kryzysowej;
- 4) sposobów informowania o sytuacji kryzysowej podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska.

**§ 121.** Przewoźnik lotniczy, w swojej siedzibie, organizuje i zapewnia wyposażenie centrum koordynacji kryzysowej, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowej.

**§ 122.** 1. Osoba kierująca sztabem, o którym mowa w § 119, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska, ustala, na podstawie uzyskanych informacji, sposób postępowania w sytuacji kryzysowej.

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

3. Sposób użycia i działania sił Policji uczestniczących w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowej ustala, w uzgodnieniu z osobą, o której mowa w ust. 1, funkcjonariusz Policji dowodzący tymi siłami.

**§ 123.** Statek powietrzny który został porwany lub uprowadzony, a nadal znajduje się na terenie portu lotniczego podlega w miarę posiadanych sił i środków zatrzymaniu na ziemi.

## **Rozdział 21**

### **Warunki i tryb przekazywania informacji o sytuacji kryzysowej**

**§ 124.** Po uzyskaniu informacji o akcie bezprawnej ingerencji zaistniałym na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego:

- 1) organ zarządzania ruchem lotniczym powiadamia niezwłocznie dostępnymi środkami komunikacji Prezesa Urzędu;
- 2) zarządzający lotniskiem - powiadamia niezwłocznie dostępnymi środkami komunikacji Prezesa Urzędu oraz centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody;
- 3) Prezes Urzędu - powiadamia ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) zarządzający lotniskiem - zwołuje sztab;

5) służba ochrony - podejmuje działania określone w programie ochrony lotniska.

§ 125. Dowódca statku powietrznego zagrożonego aktem bezprawnej ingerencji przekazuje wszelkimi dostępnymi środkami łączności, informacje o zagrożeniu, organowi zarządzania ruchem lotniczym, z którym w tym momencie utrzymuje kontakt.

§ 126. Organ zarządzania ruchem lotniczym, o którym mowa w § 125:

- 1) przekazuje informację zarządzającemu lotniskiem, do którego statek powietrzny kieruje się, z zastrzeżeniem § 127, po uprzednim przekazaniu informacji, o której mowa w § 124 do Prezesa Urzędu dostępnymi środkami komunikacji;
- 2) przekazuje informację państwom, nad terytorium których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot;
- 3) przekazuje informację służbom systemu obrony powietrznej;
- 4) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu.

§ 127. Jeżeli lotniskowy organ służb ruchu lotniczego, który otrzymał informację o akcie bezprawnej ingerencji, działa na lotnisku, na które kieruje się zagrożony statek powietrzny, informację tę organ ten przekazuje bezpośrednio zarządzającemu lotniskiem.

§ 128. 1. W przypadku potwierdzenia informacji, iż statek powietrzny znajdujący się na lotnisku podległym zarządzającemu, będący przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji polegającego na porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, zarządzający lotniskiem w porozumieniu ze służbą ochrony podejmuje wszelkie działania mające na celu zatrzymanie tego statku powietrznego na ziemi.

2. Działania, o których mowa w ust. 1, określa zarządzający w programie ochrony lotniska.

§ 129. Prezes Urzędu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zagranicznych, przekazuje informację o akcie bezprawnej ingerencji do:

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

§ 130. Przewoźnik lotniczy i zarządzający lotniskiem przekazują Prezesowi Urzędu informację o sytuacji kryzysowej, zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań, w terminie 15 dni od zaistnienia zdarzenia.

§ 131. Prezes Urzędu, przesyła do ICAO:

- 1) raport wstępny, w jednym z oficjalnych języków tej organizacji - w terminie 30 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 2) raport końcowy, w jednym z oficjalnych języków tej organizacji - w terminie 60 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji.

§ 132. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez niego upoważniona udzielają informacji o akcie bezprawnej ingerencji środkom masowego przekazu.

## **Rozdział 22**

### **Aktualizacja programów ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą**

§ 133. 1. Programy ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego, innych podmiotów

prowadzących lotniczą działalność gospodarczą oraz organu zarządzania, są aktualizowane pod kątem zawartych w nich informacji, w szczególności przy uwzględnieniu istniejącego zagrożenia oraz zmian wpływających na możliwość ich skutecznego stosowania, jednak nie rzadziej niż raz na dwa lata.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, powiadamiają Prezesa Urzędu o wprowadzonych aktualizacjach.

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

4. Prezes Urzędu może uzależnić wydanie decyzji o zatwierdzeniu od uzyskania przez podmiot opinii od Straży Granicznej lub Policji odnośnie wpływu wprowadzanej zmiany na system ochrony.

5. Programy, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu ocenia, pod kątem przewidzianych w nich metod i środków ochrony, nie rzadziej niż raz na trzy lata.

## **Rozdział 23**

### **Współpraca między Rzeczpospolitą Polską a innymi państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

§ 134. 1. Za współpracę z państwami członkowskimi ICAO, w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji 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 i koordynowaniu działań w celu przeciwdziałania tym aktom;
- 2) uczestniczeniu w testach systemów ochrony;
- 3) udostępnianiu informacji o sprzęcie i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 4) wskazaniu organów władzy upoważnionych do przekazania i odebrania informacji o zagrożeniu;

§ 135. Prezes Urzędu udostępnia na piśmie Krajowy Program na prośbę państwa członkowskiego ICAO.

§ 136. Władze lotnicze państw członkowskich ICAO oraz zagraniczni przewoźnicy lotniczy operujący do lub z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwracają się do Prezesa Urzędu o wyrażenie zgody na przeprowadzenie czynności audytorskich w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na terenie lotniska w Rzeczypospolitej Polskiej.

## **Rozdział 24**

### **Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

§ 137. Zasady organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności:

- 1) organizację i funkcjonowanie systemu szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

- 2) metodologię prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - 3) zasady selekcji, kwalifikacji, certyfikacji oraz motywacji personelu zatrudnionego w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - 4) zadania, zakres odpowiedzialności i współpracę w zakresie szkolenia organów administracji publicznej w tym ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej, Prezesa Urzędu oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą,
- określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

## **Rozdział 25**

### **Metody i środki ochrony stosowane w odniesieniu do małych portów lotniczych**

**§ 138.** 1. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla potrzeb ochrony lotnictwa cywilnego rozróżnia się małe porty lotnicze.

2. Operacje lotnicze, realizowane z portów, o których mowa w ust. 1, nie mogą w szczególności prowadzić do zaistnienia sytuacji polegających na:

- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;
- 2) dostępie do statku powietrznego osób nieskontrolowanych, a zwłaszcza postronnych;
- 3) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa, pasażerów, bagażu, ładunków lotniczych, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 4) mieszaniu się pasażerów przylatujących i odlatujących w tym samym czasie;
- 5) mieszaniu się osób postronnych z osobami poddanymi kontroli bezpieczeństwa;
- 6) nieuprawnionym dostępie osób nieskontrolowanych do bagażu rejestrowanego i podręcznego odlatujących i przylatujących pasażerów oraz ładunków i przesyłek pocztowych.

**§ 139.** 1. Jeśli infrastruktura lub lokalizacja lotniska, o którym mowa w § 138, nie pozwala na skuteczne stosowanie poszczególnych przepisów niniejszego rozporządzenia, zarządzający lotniskiem występuje do Prezesa Urzędu z propozycją działań zastępczych, które mogą zostać zatwierdzone przez Prezesa Urzędu na podstawie oceny analizy ryzyka.

2. Statki powietrzne lotnictwa ogólnego operujące z lub do małego portu lotniczego, są parkowane w odległości co najmniej 30 m od statków powietrznych realizujących operacje handlowe.

## **Rozdział 26**

### **Finansowanie ochrony lotnictwa cywilnego**

**§ 140.** Koszty związane z ochroną lotnictwa cywilnego są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentami są minister właściwy do spraw transportu, minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Obrony Narodowej oraz ze środków finansowych zarządzających lotniskami cywilnymi, przewoźników lotniczych, a także środków finansowych i rzeczowych przekazanych na ten cel przez krajowe i zagraniczne osoby fizyczne i prawne.

Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa który stanowi wypełnienie 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.)

Celem projektu jest dostosowanie przepisów obecnie obowiązującego Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa cywilnego do zmienionego upoważnienia ustawowego przy uwzględnieniu doświadczeń wynikających z dotychczas zrealizowanych postanowień niniejszego aktu prawnego.

W projekcie rozporządzenia zostały zawarte regulacje zgodne z ratyfikowaną przez Rzeczpospolitą Polską Konwencją o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisaną w dniu 7 grudnia 1944r. w Chicago (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.) oraz postanowieniami Aneksu 17 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) z uwzględnieniem szczegółowych wytycznych Doc. 8973/6 ICAO w omawianym zakresie.

W projektowanym rozporządzeniu uwzględniono także postanowienia Rozporządzenia Rady i Parlamentu Unii Europejskiej Nr 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w zakresie ochrony lotnictwa, Rozporządzenia Komisji Europejskiej Nr 1217 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiającego wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki do implementacji powszechnych podstawowych norm ochrony lotnictwa oraz zalecenia dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego zawarte w Dokumencie Nr 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), określającym zakres działań państw członkowskich ECAC w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia i taką możliwość dopuszcza art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 190, poz. 1606, z późn. zm.). Dotychczas obowiązujące rozporządzenie zostało zachowane w mocy do dnia 2 lipca 2007 r.

**W rozdziale 1 (przepisy ogólne) projektowanego załącznika do rozporządzenia wskazuje się, że Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego określa warunki i tryb współpracy organów administracji publicznej z zarządzającymi lotniskami oraz podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, wymagania wynikające z przepisów międzynarodowych oraz interes publiczny. Ponadto rozdział 1 zawiera objaśnienia pojęć i terminów, które występują w treści rozporządzenia oraz reguluje organizację systemu ochrony lotnictwa cywilnego precyzując, jakie zadania w tym zakresie realizują poszczególne podmioty. Rozdział ten zawiera także objaśnienia pojęć i terminów stosowanych na potrzeby niniejszego rozporządzenia.**



**W rozdziale 2 (służba ochrony lotniska)** zawarto regulacje dotyczące obowiązku tworzenia służby ochrony lotniska oraz zadań przez nią wykonywanych.

**W rozdziale 3 (metody i środki ochrony lotniska)** projektu wskazuje się metody i środki podejmowane w celu ochrony lotniska i znajdujących się na nim obiektów. Do metod tych należą, w szczególności, wydzielenie strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej na lotnisku oraz wprowadzenie systemu kart identyfikacyjnych, uprawniających do wstępu i wjazdu na teren strefy zastrzeżonej lotniska.

**W rozdziale 4 (metody i środki ochrony statków powietrznych)** określono zasady służące ochronie statków powietrznych, tak aby uniemożliwić nieautoryzowany dostęp do nich, m. in. w celu przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji.

**W rozdziale 5 (metody i środki ochrony pasażerów i bagażu kabinowego)** projektu reguluje się metody i środki ochrony realizowane w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu kabinowego. Wskazano podmioty wykonujące kontrolę bezpieczeństwa pasażerów, w tym pasażerów niepełnosprawnych, a także ich bagażu. Określono również metody, przy pomocy których jest przeprowadzana kontrola bezpieczeństwa oraz określono urządzenia, jakie wykorzystuje się w tym celu. Zawarto również regulacje dotyczące kontroli bezpieczeństwa dyplomatów oraz poczty dyplomatycznej a także określono osoby wyłączone z kontroli bezpieczeństwa. Zapewnienie ciągłości nadzoru Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa w ruchu krajowym nie oznacza konieczności stałego przebywania funkcjonariuszy Straży Granicznej na stanowisku kontroli bezpieczeństwa.

**W rozdziale 6 (metody i środki ochrony bagażu rejestrowanego)** określono metody i środki ochrony stosowane podczas procedury łączenia pasażera z bagażem rejestrowanym. Wskazano również obowiązek weryfikacji dokumentu tożsamości pasażera przez przewoźnika zarówno podczas odprawy biletowo bagażowej jak i na etapie opuszczania poczekalni przedodlotowej lub podczas wsiadania na pokład statku powietrznego.

**Rozdział 7 (przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera)** zawiera regulacje dotyczące przedmiotów, których przewóz jest zabroniony w transporcie lotniczym. Zawarto w nim przepisy wskazujące jakie przedmioty zabronione są do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska oraz przewozu w bagażu kabinowym i rejestrowanym pasażera.

**W rozdziale 8 (metody i środki ochrony przewozu broni palnej w transporcie lotniczym)** zawarto regulacje dotyczące przewozu broni palnej na pokładzie statku powietrznego. Zgodnie z jego postanowieniami niedopuszczalny jest przewóz broni palnej w kabinie pilota i miejscu dostępnym dla członków załogi. Określone zostały także warunki bezpieczeństwa, po spełnieniu których można umieścić broń w luku bagażowym statku powietrznego.

**Rozdział 9 (metody i środki ochrony przewozu ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych)** określa metody i środki ochrony stosowane przy przewozie ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty. Przesądzono, jakich ładunków nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa. Wskazano podmioty, które wykonują kontrolę bezpieczeństwa oraz metody, jakie stosuje się do tej kontroli. Wprowadzono zasady

*dotyczące zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy i uznanego nadawcy, tak aby implementować te instytucje z prawa wspólnotowego do naszego porządku prawnego.*

**Rozdziały 10 i 11 (metody i środki ochrony przewozu poczty oraz metody i środki ochrony przewozu poczty służbowej i materiałów przewoźnika)** regulują metody i środki, przy użyciu których chroni się pocztę, pocztę służbową i materiały przewoźnika lotniczego.

**W rozdziale 12 (metody i środki ochrony towarów dostępnych na lotnisku i zaopatrzenia pokładowego)** zawarto regulacje dotyczące sposobu postępowania w celu ochrony towarów dostępnych na lotnisku, zaopatrzenia pokładowego i działalności związanej ze sprzątnięciem statków powietrznych.

**Rozdział 13 (metody i środki ochrony działalności związanej ze sprzątnięciem pokładów statków powietrznych oraz lotnisk)** zawiera przepisy dotyczące ochrony działalności związanej ze sprzątnięciem pokładów statków powietrznych oraz lotnisk.

**Rozdział 14 (Metody i środki ochrony stosowane wobec pasażerów niebezpiecznych, naruszających warunki przewozu lub bezpieczeństwa lotniska)** reguluje sposób postępowania przy przewozie pasażerów niebezpiecznych oraz osób naruszających warunki przewozu lub bezpieczeństwa lotniska. W rozdziale tym wskazano środki bezpieczeństwa, jakie podejmuje się w sytuacji, gdy na pokładzie statku powietrznego ma być przewożona osoba uznana za niebezpieczną.

**Rozdział 15 (Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego)** zawiera postanowienia dotyczące wymagań bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego. Wymagania te są wyrażone przy wskazaniu technicznych parametrów, jakimi sprzęt ten się charakteryzuje i dlatego też przedstawione zostały w załączniku do Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego i oznaczone klauzulą „Zastrzeżone” zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. Nr 11, poz. 95).

**W rozdziale 16 (Metody i środki ochrony statków powietrznych lotnictwa ogólnego)** zostały podjęte rozstrzygnięcia dotyczące metod i środków ochrony stosowanych w odniesieniu do statków lotnictwa ogólnego.

**W przepisach rozdziału 17 (Metody i środki ochrony odprawy poza lotniskiem)** został uregulowany sposób dokonywania odprawy pasażerów i ich bagażu poza terenem lotniska.

**Rozdział 18 (Kontrola jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego)** zawiera postanowienia dotyczące kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

**W przepisach rozdziału 19 (Ocena zagrożenia i obieg informacji w systemie ochrony lotnictwa cywilnego)** został wskazany podmiot odpowiedzialny za ocenę informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa lotnictwa, którym jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ponadto określa się środki bezpieczeństwa, stosowane w sytuacji zagrożenia oraz uwarunkowania dotyczące wprowadzenia wart ochronnych na pokłady statków powietrznych.

**Rozdział 20 (Metody i środki przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym)** określa metody i środki przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym. Zawarte w nim zostały, w szczególności, regulacje dotyczące czynności podejmowanych przez poszczególne podmioty wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa.

**Przepisy rozdziału 21 (Warunki i tryb przekazywania informacji o sytuacji kryzysowej)** zawierają postanowienia wskazujące, jakie obowiązki spoczywają na osobach, które weszły w posiadanie informacji o akcie bezprawnej ingerencji. Ponadto reguluje się sposób przekazywania informacji o sytuacji kryzysowej zarówno państwowym, których obywatele zostali poszkodowani lub zatrzymani w wyniku aktu bezprawnej ingerencji, jak i środkom masowego przekazu, oraz wskazuje podmioty, które są uprawnione do przekazywania tych informacji.

**W rozdziale 22 (Aktualizacja programów ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą)** wskazuje się tryb dokonywania zmian, mających na celu aktualizację, w programach ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.

**Rozdział 23 (Współpraca między Rzeczpospolitą Polską a innymi państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)** określa działania podejmowane na rzecz realizacji współpracy pomiędzy Prezesem ULC, a innymi państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

**Rozdział 24 (Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego)** zawiera postanowienia dotyczące szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

**Rozdział 25 (Metody i środki ochrony stosowane w odniesieniu do małych portów lotniczych)** zawiera metody i środki ochrony stosowane w odniesieniu do lotnisk spełniających wspólnotowe kryteria zaliczające lotnisko do grupy tzw. małych portów lotniczych.

**Rozdział 26 (Finansowanie ochrony lotnictwa cywilnego)** określa sposób finansowania ochrony lotnictwa cywilnego. Sformułowanie „koszty związane z ochroną lotnictwa cywilnego” obejmują koszty wynikające z przedmiotowego rozporządzenia oraz z przepisów wspólnotowych. Na podstawie przepisu § 140 każdy z wymienionych podmiotów jest zobowiązany do ponoszenia tej części kosztów, które odnoszą się do jego działalności. W związku z powyższym nie występuje sytuacja, w której środki budżetowe byłyby przekazywane przedsiębiorcom, co mogłoby prowadzić do tzw. nadkompensaty (przekazania środków w wysokości przekraczającej koszty podejmowanych działań związanych z ochroną). Mając powyższe na uwadze w przepisie nie zawarto mechanizmów zapobiegających powstaniu problemu niedozwolonej pomocy publicznej, który byłby złamaniem przepisów komunikatu Komisji z dnia 9 grudnia 2005 r. pn. „Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych” (Dz. Urz. UE C 312 z 9.12.2005 r.)

#### **Ocena Skutków Regulacji:**

1. Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) przewoźnicy lotniczy;
- 3) podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- 3) zasoby ludzkie wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego RP;

4) osoby korzystające z komunikacji lotniczej.

## 2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostało przekazane do konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Adviser Trade Service Consulting Sp. z o.o.
- 2) Aeroklub Polski
- 3) Agencja Ruchu Lotniczego
- 4) AOPAPOLAND
- 5) Aviation Security Training Center Sp. z o.o.
- 6) Centralwings
- 7) EUROLOTS.A.
- 8) Exin Sp. z o.o.
- 9) GTL LOT Usługi lotniskowe, Sp. z o.o.
- 10) Krajowa Rada Lotnictwa
- 11) LOT Catering Sp. z o.o.
- 12) LOT Ground Services Sp. z o.o.
- 13) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
- 14) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.
- 15) NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”
- 16) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”
- 17) NSZZ Pracowników Umysłowych P.P. „Porty Lotnicze”
- 18) NSZZ Solidarność
- 19) OPZZ Konfederacja Pracy
- 20) PETROLOT Sp. z o.o.
- 21) PLL LOT SA
- 22) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego
- 23) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
- 24) Sky Express
- 25) Sky Taxi
- 26) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.
- 27) White Eagle Aviation S.A.
- 28) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL - Świdnik S.A.
- 28) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.
- 29) Związek Regionalnych Portów Lotniczych
- 30) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego
- 31) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego

- 32) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego
- 33) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych
- 34) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych
- 35) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego
- 36) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.
- 37) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie
- 38) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych
- 39) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego
- 40) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych ARL.

W pracach nad projektem rozporządzenia uwzględniono znaczącą część opinii zgłoszonych do omawianego dokumentu w ramach konsultacji społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem tych, które znajdowały podstawę formalno – prawną do ich regulowania w rozporządzeniu Rady Ministrów bądź wskazywały na oczywiste uchybienia projektu. Przykładem powyższego była uwaga generalna zgłoszona przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” aby nie upoważniać zarządzającego lotniskiem (a w konsekwencji także organu zarządzania ruchem lotniczym, podmiotu zapewniającego meteorologiczną osłonę lotnictwa oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą) do wydawania zarządzeń i poleceń porządkowych odnoszących się do wszystkich osób znajdujących się na terenie należącym do tego podmiotu w celu realizacji ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. PPL przypomniał, że Port Lotniczy Warszawa – Okęcie był stroną postępowania sądowego zakończonego prawomocnym wyrokiem, który podważył uprawnienie zarządzającego lotniskiem do wydawania zarządzeń porządkowych, obowiązujących osoby postronne, niezatrudnione na lotnisku.

Na ile to możliwe uwzględniano również opinie pozwalające na uelastycznianie systemów ochrony lotnictwa cywilnego – o ile wnioski te pozostawały w zgodzie z duchem i literą prawa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Kilku konsultantów zwróciło uwagę, że dana kwestia uregulowania jest w rozporządzeniu WE nr 2320/2002, a nie została powtórzona w niniejszym rozporządzeniu. Jednak przepisy unijne mają charakter powszechnie obowiązujący tzn. że regulacje zawarte w rozporządzeniach wspólnotowych stosuje się wprost i bezpośrednio.

Konsultanci społeczni zwracali przede wszystkim uwagę na zastosowanie proponowanych rozwiązań w praktyce. Ich sugestie oraz propozycje w tym zakresie wpłynęły znacząco na kształt Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

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

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

Projektowane rozporządzenie w sposób pełny odpowiada rosnącym wymaganiom wobec poziomowi ochrony lotnictwa cywilnego stawianym przez Unię Europejską, zwłaszcza wobec rosnącego zagrożenia terrorystycznego. Zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego stało się jednym z najistotniejszych elementów regulacji zagadnień lotnictwa cywilnego w państwach wspólnoty europejskiej. Rozwiązania zawarte w

projekcie KPOLC nie nakładają na zarządzających lotniskami dodatkowych wymagań sprzętowych odnośnie kontroli bezpieczeństwa w porównaniu do aktualnie funkcjonującego KPOLC, w związku z tym nie generują nowych kosztów w tym zakresie. Jediną większą pozycję finansową stanowi wprowadzenie poprawnego systemu przepustkowego, ale brak jest możliwości oszacowania kosztów z tym związanych. Zależy to od wielkości lotniska, szybkości jego rozwoju oraz aktualnie posiadanego systemu przepustkowego, który albo będzie podlegał niewielkim modyfikacjom albo całkowitej wymianie, w zależności od jego rodzaju.

Koszty związane z prowadzeniem nadzoru przez Straż Graniczną nad kontrolą bezpieczeństwa w krajowej komunikacji lotniczej będą sfinansowane w ramach wydatków zaplanowanych w ustawie budżetowej na rok 2007 z dnia 25 stycznia 2007 r., w części 42 – Sprawy wewnętrzne.

Szacunkowe skutki finansowe dla budżetu państwa związane z prowadzeniem nadzoru przez Straż Graniczną nad kontrolą bezpieczeństwa w krajowej komunikacji lotniczej dokonywaną przez służby podległe zarządzającemu lotniskiem określa się na:

- koszty zatrudnienia i wyposażenia funkcjonariuszy Straży Granicznej: - 5.239.630 PLN;
- koszty miesięcznego wynagrodzenia funkcjonariuszy Straży Granicznej – 341.000 PLN;
- koszty eksploatacji pomieszczeń przeznaczonych dla Straży Granicznej: - 502.699,8 PLN.

Koszty miesięcznego wynagrodzenia odpowiadają orientacyjnemu wynagrodzeniu 110 funkcjonariuszy Straży Granicznej, którzy będą wykonywać obowiązki w w.w. zakresie na 11 lotniskach międzynarodowych, obsługujących regularne krajowe połączenia lotnicze, uwzględniając przeciętne uposażenie zasadnicze, wraz z dodatkami i nagrodami, oszacowane miesięcznie na ok. 3.100 PLN .

Powyższe koszty zatrudnienia dodatkowych funkcjonariuszy oraz koszty utrzymania pomieszczeń służbowych przydzielonych Straży Granicznej w krajowych portach lotniczych zostały naliczone w skali roku.

Trudne do oszacowania są koszty dla budżetu wojewodów, gdyż w systemie ochrony lotnictwa cywilnego ich rola (na gruncie niniejszego rozporządzenia) ogranicza się jedynie do działania w sytuacji kryzysowej (przekazywanie przez zarządzającego lotniskiem informacji o zaistniałym akcie bezprawnej ingerencji na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego do centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody). Nikt nie jest w stanie stwierdzić kiedy taka sytuacja będzie miała miejsce, gdyż działanie wojewody ma charakter doraźny.

Należy zaznaczyć, iż utrzymanie stałego wysokiego poziomu inwestycji w zakresie bezpieczeństwa działalności lotniczej, w szczególności w zakresie wyposażenia lotnisk w urządzenia niezbędne do przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa jest warunkiem koniecznym do realizacji Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, jak również wykonania wiążących Rzeczpospolitą Polską zobowiązań międzynarodowych.

#### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie znacząco na rynek pracy, jednakże nastąpi

zwiększenie 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.

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

Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

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

7. Zgodność projektu z prawem UE

Przedmiot regulacji jest objęty prawem wspólnotowym wynikającym z Rozporządzenia Rady i Parlamentu Unii Europejskiej Nr 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w zakresie ochrony lotnictwa, Rozporządzenia Komisji Europejskiej Nr 1217 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiającego wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki do implementacji powszechnych podstawowych norm ochrony lotnictwa, z którymi jest zgodna i spełnia określone w nim 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.).

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

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