

**ROZPORZĄDZENIE
PREZESA RADY MINISTRÓW**

z dnia 2008 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia,
wydawania i ochrony materiałów zawierających informacje niejawne**

Na podstawie art. 53 ust. 4 ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 196, poz. 1631, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 września 2005 r. w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia, wydawania i ochrony materiałów zawierających informacje niejawne (Dz. U. Nr 200, poz. 1650) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 w ust. 2 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie usług transportowych.”;

2) po § 3 dodaje się § 3a w brzmieniu:

„§ 3a. Materiały zawierające informacje niejawne, których przewóz, w szczególności z uwagi na ich gabaryty lub fakt bycia towarem niebezpiecznym w przewozie, nie może być zrealizowany przez przewoźników określonych w § 2 ust. 2 pkt 1-5, mogą być przewożone przez przewoźników, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 6.”;

3) w § 20 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Materiały niejawne określone w § 3a mogą być przesyłane za pośrednictwem przewoźnika, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 6, z uwzględnieniem zasad zabezpieczenia i pakowania określonych w § 6 ust. 2.”.

§ 2.

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

PREZES RADY MINISTRÓW

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 149 poz. 1078, Nr 218, poz. 1592, Nr 220, poz. 1600 oraz z 2007 r. Nr 25, poz. 162.

UZASADNIENIE

Projektowana zmiana ma na celu zlikwidowanie przeszkód natury prawnej napotkanych przy organizowaniu międzynarodowych przewozów uzbrojenia i sprzętu wojskowego (UiSW). W wyniku przeprowadzonej analizy prawnej stwierdzono, że polskie przepisy, regulujące kwestie przewozu materiałów niejawnych, są niewystarczające w odniesieniu do UiSW zawierającego elementy niejawne, a w szczególności do UiSW będącego dodatkowo towarem niebezpiecznym w przewozie.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że przy realizacji międzyrządowych umów dostawy (ang. *Letter of Offer and Acceptance /LOA/*) zawieranych w ramach amerykańskiego systemu zakupów FMS (ang.: *Foreign Military Sales /FMS/*), resort obrony narodowej organizuje m.in. międzynarodowe przewozy UiSW. Dostawy te obejmowały dotychczas między innymi import z USA i czasową wysyłkę do Stanów Zjednoczonych Ameryki lub innych krajów (w celu recertyfikacji) – rakiet okrętowych typu: „SM-1” oraz „Harpoon” zawierających podzespoły oznaczone jako „poufne”.

Podobnie, jednostki realizujące obsługę samolotu wielozadaniowego F-16, będą wysyłać niebawem do Stanów Zjednoczonych Ameryki, w celu naprawy lub recertyfikacji, pociski raketowe typu „AIM-9X” i „AMRAAM” oraz inne podzespoły zawierające elementy niejawne, w tym oznaczone jako „tajne”. Należy zaznaczyć, że w/w rakiet okrętowe i lotnicze, zawierają nie tylko podzespoły oznaczone jako „niejawne”, ale są również towarem niebezpiecznym w przewozie (są przewożone wraz z silnikiem i głowicą bojową), a każdy pocisk waży kilkaset kilogramów.

W konsekwencji przewozy UiSW do Stanów Zjednoczonych Ameryki powinny być realizowane w ramach przewozów wielkogabarytowych drogą morską lub powietrzną, przy możliwości wykorzystania drogi lądowej.

Niezależnie od powyższego, problem ten dotyczy również innych obszarów działania sił zbrojnych, w tym misji realizowanych poza granicami kraju.

Wykorzystanie własnego parku transportowego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do przewozu międzynarodowego niejawnych towarów niebezpiecznych i wielkogabarytowych, jest ograniczone z dwóch powodów:

- 1) poza nielicznymi i niewielkimi samolotami transportowymi Sił Powietrznych, Siły Zbrojne RP praktycznie nie dysponują obecnie drogowymi i morskimi środkami transportu międzynarodowego, którymi można by dowieźć towar do węzłowych morskich portów przeładunkowych w Europie Zachodniej, mających połączenia ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki za pomocą wojskowych oceanicznych statków transportowych;
- 2) środki transportowe którymi dysponują Siły Zbrojne, są sprzętem wojskowym i jako takie mają specjalny status prawny, w związku z czym na ich użycie za granicą jest konieczna zgoda dyplomatyczna krajów, przez lub nad terytorium których są one przemieszczane, oraz dodatkowa zgoda na przewóz ładunku niebezpiecznego. Zawsze istnieje ryzyko odmowy udzielenia takiej zgody, lub innych ograniczeń wynikających z kolizji z przepisami prawa międzynarodowego.

W tym kontekście właściwym rozwiązaniem jest stworzenie odpowiednich warunków prawnych dla polskich przewoźników cywilnych (zwłaszcza morskich, ale także lądowych), sprzyjających utrzymywaniu przez nich środków przewozowych o charakterystykach wymaganych przez resort obrony narodowej.

Należy podkreślić, że standardowy zakres czynności zleczanych firmie celno-spedycyjnej powinien obejmować:

- 1) dokonywanie odpraw celnych towarów posiadających elementy niejawne (w tym kryptograficzne);
- 2) organizowanie specjalistycznego transportu międzynarodowego nietypowych wyrobów (np. przywóz lub wywóz w/w rakiet, drogą lądową lub morską, do/z najbliższego transatlantyckiego portu morskiego na terenie Europy Zachodniej), w sytuacji gdy występuje brak możliwości zastosowania transportu wojskowego, ze względu na szczególne wymagania techniczne stawiane środkom transportu;
- 3) przechowanie w magazynie celnym towarów kategorii „*sensitive*” lub „*protected*” (tzn. o ograniczonym do nich dostępie, z uwagi na zastosowaną technologię lub możliwość użycia ich do celów terrorystycznych, np. noktowizorów trzeciej generacji lub broni strzeleckiej), które w normalnym trybie są przewożone transportem wojskowym, ale z powodu zaistniałego zbiegu okoliczności musiały być przechowane na lotnisku po wyładunku, do czasu dokonania odprawy celnej.

Potrzeba dokonania przedmiotowych zmian koresponduje również z przyjętą w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej koncepcją wdrażania systemu kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi, zgodnie z którą działania outsourcingowe dotyczyć powinny m.in. transportu lotniczego, drogowego i morskiego. Kontraktowanie usług poza wojskiem powinno przede wszystkim obejmować usługi transportowe realizowane na potrzeby zabezpieczenia działań poza granicami kraju, w tym polskich kontyngentów wojskowych („Doktryna Transportu i Ruchu Wojsk Sił Zbrojnych RP (DD/4.4)”, wprowadzona do użytku w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej rozkazem Nr 210/Log./DO Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 5 marca 2007 r.- rozdz. 4 pkt 4.2: „Pozyskiwanie cywilnych środków transportowych na potrzeby sił zbrojnych” na str. 31-32; rozdz. 5: „Transport morski” na str. 35-37 i rozdz. 6: „Transport powietrzny” na str. 39-41; oraz projekt „Koncepcji wdrażania systemu kontraktowania usług poza Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej”).

Rozwiązania te korespondują z przepisami dotyczącymi przewozów materiałów wojskowych obowiązującymi w Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (par. 80 dokumentu AC/35-D/2003-Rev3 z 05.12.2006 r. pt. „Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa przemysłowego”), które preferują statki/okręty pływające pod banderą kraju Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oraz prawem Stanów Zjednoczonych Ameryki (*Section 901(b) of the Merchant Marine Act of 1936*, z późn. zm. - 46 USC 1241) zgodnie z którym materiały wojskowe - finansowane w ramach programu pomocy wojskowej udzielanej przez rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki krajom trzecim (*Foreign Military Finance Program*) mają być przewożone statkiem morskim zarejestrowanym w Stanach Zjednoczonych Ameryki, albo (w ilości nie przekraczającej 50%) statkiem pływającym pod banderą kraju, któremu taka pomoc została udzielona.

Tymczasem, w obecnym stanie prawnym, rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 29 września 2005 r. w sprawie trybu i sposobu przyjmowania, przewożenia, wydawania i ochrony materiałów zawierających informacje niejawne (Dz.U. Nr 200, poz. 1650) praktycznie uniemożliwia dokonywanie przewozów UiSW stanowiących materiały niejawne. Wynika to z ograniczonego kręgu podmiotów uprawnionych do ich dokonywania, do których, zgodnie z treścią § 2 ust. 2, należą:

1) poczta specjalna podlegająca ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, działająca w jednostkach organizacyjnych Policji przy przesyłaniu materiałów zawierających informacje niejawne, stanowiące tajemnicę państwową, do adresatów zamiejscowych na terenie kraju;

2) właściwa komórka organizacyjna Ministerstwa Spraw Zagranicznych zapewniająca przewóz materiałów zawierających informacje niejawne poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej;

3) właściwa jednostka organizacyjna podległa Ministrowi Obrony Narodowej, zapewniająca przewożenie materiałów zawierających informacje niejawne;

4) państwowe przedsiębiorstwo użyteczności publicznej "Poczta Polska" oraz inne podmioty prowadzące działalność w zakresie usług pocztowych;

5) przedsiębiorcy prowadzący działalność w zakresie ochrony osób i mienia.

Co więcej, z § 20 i 21 rozporządzenia wynika, że spośród przewoźników wymienionych w § 2 ust. 2 rozporządzenia, są tylko dwie grupy uprawnione do wywozu materiałów niejawnych za granicę:

1) właściwa komórka organizacyjna Ministerstwa Spraw Zagranicznych – w przypadku informacji stanowiących tajemnicę państwową, jeżeli zawarte umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej (jest też możliwy wywóz osobisty w razie braku możliwości skorzystania z przewoźnika Ministerstwa Spraw Zagranicznych, w razie konieczności pilnego wywozu za granicę materiałów w ramach wynikających z umów międzynarodowych rozmów, konferencji lub innych kontaktów);

2) państwowe przedsiębiorstwo użyteczności publicznej "Poczta Polska" oraz inne podmioty prowadzące działalność w zakresie usług pocztowych – w przypadku informacji stanowiących tajemnicę służbową.

Nowelizacja rozporządzenia dopuści możliwość dokonywania przewozu UiSW, stanowiącego informacje niejawne, przez firmy przewozowe, organizujące przewozy przedmiotowego UiSW, posiadające poświadczenia bezpieczeństwa przemysłowego w zakresie transportu, magazynowania lub obsługi celno-spedycyjnej wyrobów zawierających elementy niejawne.

Podsumowując należy podkreślić, że zaproponowane zmiany w przedmiotowej regulacji będą miały pozytywny wpływ na bezpieczeństwo realizacji zadań wynikających z międzyrządowych umów dostawy uzbrojenia i sprzętu wojskowego oraz na bezpieczeństwo zadań realizowanych przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej poprzez:

1) umożliwienie dokonywania wysyłek za granicę dużej części UiSW o charakterze niejawnym, będącego zarazem towarem niebezpiecznym w przewozie lub nadgabarytowym

- co spowoduje udrożnienie kanałów transportowych, niedostępnych lub trudno dostępnych dla wojskowego parku przewozowego;
- 2) umożliwienie wykorzystania transportu morskiego - co zminimalizuje uzależnienie przewozów przedmiotowego UiSW od woli władz państw trzecich;
- 3) poszerzenie bazy mobilizacyjnej, która obejmować będzie dodatkowo jednostki transportowe należące do firm polskich.

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronach internetowych Ministerstwa Obrony Narodowej, stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. Nr 169, poz. 1414).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt aktu prawnego.

Projektowane rozporządzenie będzie oddziaływać głównie na przedsiębiorców świadczących usługi transportowe.

2. Konsultacje społeczne.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie został poddany konsultacjom społecznym.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa ani dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Regulacja będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy poprzez rozszerzenie możliwości dokonywania przez polskie przedsiębiorstwa przewozów niektórych kategorii materiałów niejawnych.

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

Projektowane rozporządzenie będzie miało wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw. Otworzy ona możliwość

dokonywania usług przewozowych przez polskich cywilnych przewoźników drogowych, morskich i powietrznych, w dziedzinie materiałów niejawnych, które są wielkogabarytowe lub niebezpieczne w przewozie. Długoterminowym skutkiem będzie zbudowanie właściwego potencjału transportowego przez polskich przewoźników.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Zakres projektu rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

*Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym*