

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2011 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie
ochrony lotnictwa cywilnego**

Na podstawie art. 189 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm. ²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) programów ochrony lotnisk, przewoźników lotniczych, podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz zarejestrowanego agenta;”;

2) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, jako organ nadzoru lotniczego wykonuje obowiązki określone w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Krajowym Programem”, stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803 oraz z 2009 r. Nr 94, poz. 769 i Nr 123, poz. 1020).”;

3) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Obowiązki zarządzających lotniskami oraz przedsiębiorstw lotniczych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określają przepisy § 2 ust. 1 pkt 9-12 Krajowego Programu.”;

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

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

4) w § 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy, inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym oraz zarejestrowany agent opracowują i wprowadzają do stosowania programy ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji, zwane dalej „programami ochrony”, podlegające zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.”;

5) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego są realizowane w oparciu o przepisy wydane na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.”;

6) w załączniku tytuł SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ TOWARÓW otrzymuje brzmienie:
„SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ TOWARÓW ORAZ ZAREJESTROWANEGO AGENTA”.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I
ADMINISTRACJI**

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 189 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Zmiany, o których mowa w projekcie rozporządzenia mają na celu wskazanie dla zarejestrowanego agenta, który jest podmiotem obowiązany do opracowania i wprowadzenia do stosowania programu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji konkretnego rodzaju programu ochrony. Dodatkowo związane są z potrzebą wykonania w krajowym porządku prawnym poniższych regulacji Unii Europejskiej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002;
- 2) rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady;
- 3) rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) decyzji Komisji z dnia 13 kwietnia 2010 r. K (2010) 774 ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Powyższe wpływa także na możliwość skutecznego stosowania w tym zakresie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803, z późn. zm.), zwanego dalej „Krajowym Programem”. Rozporządzenie to w § 61 ust. 2 pkt 1 załącznika stanowi, że „podmiot występujący do Prezesa Urzędu z wnioskiem o nadanie statusu zarejestrowanego agenta jednocześnie dołącza do wniosku 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)”. Niniejszy obowiązek wynika również wprost z pkt 6.3.1.2 lit. a załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

Nowelizowane rozporządzenie w obowiązującym brzmieniu nie obejmuje swoim zakresem zarejestrowanych agentów i nie zawiera w związku z tym w załączniku szczegółowych wymagań dotyczących zakresu danych objętych programem ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji zarejestrowanego agenta. Stąd potrzeba odpowiedniej zmiany. Nowelizacja podyktowana jest również faktem dużego zainteresowania podmiotów, które nie prowadzą lotniczej działalności gospodarczej jednak są zainteresowane uzyskaniem statusu zarejestrowanego agenta. Chodzi tutaj przede wszystkim o duże firmy transportowe i spedycyjne, które zajmują się obsługą dużych ilości ładunków, w tym dostarczaniem ich na lotniska - szczególnie zagraniczne (w innych państwach Unii Europejskiej). W związku z faktem, że firmy te nie prowadzą lotniczej działalności gospodarczej, to nie posiadają programów ochrony

opracowanych zgodnie z Krajowym Programem i rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, ani nie mają możliwości opracowania takich programów w obecnym stanie prawnym. Projektowana nowelizacja umożliwi wspomnianym podmiotom - firmom transportowym i spedycyjnym - uzyskiwanie statusu zarejestrowanego agenta, tym samym stworzy dla tych podmiotów nowe możliwości rynkowe takie jak:

- 1) możliwość zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa przywożonych do portów lotniczych ładunków w państwach Unii Europejskiej;
- 2) obniżenie kosztów działalności (brak konieczności dodatkowej kontroli bezpieczeństwa ładunku w porcie lotniczym);
- 3) przyspieszenie procesu obsługi ładunku (związane ze zwolnieniem z kontroli bezpieczeństwa);
- 4) wzrost wiarygodności na rynku przewozu frachtu lotniczego. Projekt

jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

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

Ocena Skutków Regulacji

Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczymi

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- 3) firmy transportowe i spedycyjne;
- 4) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

W związku ze zmianą przedmiotowego rozporządzenia wskazany zostanie konkretny zakres przedmiotowy programów ochrony, które zarejestrowani agenci są obowiązani opracować i wprowadzić. Przedkładane przez podmioty gospodarcze programy ochrony będą poddawane szczegółowej analizie przed ich uzgodnieniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy wykorzystaniu aktualnych zasobów osobowych.

Konsultacje społeczne - projektowane rozporządzenie było przedmiotem konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- 1) Air Italy Polska sp. z o.o.
- 2) Air Cargo Service Lodz sp. z o.o.
- 3) Airnet Service sp. z o.o.
- 4) Aviation Support.
- 5) Deutsche Lufthansa S.A.
- 6) Excel Handling sp. z o.o.
- 7) Enter Air sp. z o.o.
- 8) EUROLOT S.A.
- 9) Exin Sp. z o.o.
- 10) GDN Airport Services sp. z o.o.
- 11) GTL LOT Usługi lotniskowe, Sp. z o.o.
- 12) KRK Airport Services sp. z o.o.
- 13) LOT Services Sp. z o.o.
- 14) Menzies Aviation (Polska) 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) PLL LOT SA.
- 21) Polska Izba Spedycji i Logistyki.
- 22) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.
- 23) Sprint Air S.A.
- 24) Sprintair Cargo sp. z o.o.
- 25) Swissport Poland sp. z o.o.
- 26) SZZ Airport Services sp. z o.o.
- 27) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.
- 28) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o.
- 29) Związek Regionalnych Portów Lotniczych.
- 30) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa - Okęcie;
- 31) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego.
- 32) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych uwagi zgłosił jedynie PLL LOT S.A. Uwagi nie dotyczyły przedmiotu nowelizacji rozporządzenia. Miały one głównie charakter precyzujący zagadnienia związane z tematyką szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego dotyczące spójności z obowiązującymi przepisami. Te uwagi, które miały ewidentnie charakter legislacyjny (np. odwołanie się do nieobowiązującego aktualnie Krajowego Programu (chodzi o 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) zostały uwzględnione.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego - projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wpływ na rynek pracy - projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw - projektowana regulacja pozytywnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Umożliwi polskim przedsiębiorcom z branży transportowej szybsze i łatwiejsze przekazywanie skontrolowanych ładunków do transportu lotniczego, co znacznie skróci czas oczekiwania na wykonanie procedur w zakresie ochrony lotnictwa dokonywanych w portach lotniczych, gdzie ładunek będzie nadawany do dalszego transportu. W dłuższej perspektywie czasu niniejsza regulacja może przyczynić się do obniżenia kosztów działalności gospodarczej.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny - projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów mających wpływ na sytuację i rozwój regionów.