

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie ma na celu wykonanie upoważnienia zawartego w art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, zmienionego ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), na podstawie którego minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dotyczące:

- 1) organizacji ochrony, działań zapobiegawczych i działań w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
- 2) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą oraz innych organów i służb publicznych,
- 3) dokumentowania stwierdzonych przez Straż Graniczną poważnych uchybień i naruszeń przepisów oraz informowania o nich Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”,
- 4) wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym osób, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych, prowadzoną przez podmioty, o których mowa w art. 186b ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze,
- 5) współdziałania, o którym mowa w art. 186b ust. 2, 3 i 6 ustawy – Prawo lotnicze,
- 6) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa,
- 7) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186g ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze,
- 8) sposobu analizy ryzyka w przypadku odstąpienia od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcia alternatywnych środków w zakresie ochrony,
- 9) wymogów w zakresie wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających do spraw ochrony lotnictwa cywilnego
- z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej dotyczących zasad ochrony lotnictwa cywilnego.

Projektowane rozporządzenie zawiera przepisy dostosowane do obecnie obowiązującego prawa unijnego, obejmującego przede wszystkim:

- 1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 300/2008”;
- 2) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 2015/1998”;
- 3) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 272/2009”;
- 4) rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych

podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. UE L 338 z 19.12.2009, str. 17, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem 1254/2009”.

Niniejszy akt prawny w znaczącej mierze powtarza rozwiązania zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 631), które ma zastąpić.

Potrzeba wprowadzenia proponowanych rozwiązań podyktowana jest koniecznością podniesienia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego, zrealizowania w krajowym porządku prawnym nowych przepisów unijnych i międzynarodowych.

II. Przedstawienie rzeczywistego stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Z uwagi na zmianę upoważnienia do wydania niniejszego rozporządzenia, konieczne jest opracowanie nowego aktu prawnego, który zastąpi aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego. Potrzeba wprowadzenia proponowanych rozwiązań podyktowana jest koniecznością podniesienia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego, zrealizowania w krajowym porządku prawnym nowych przepisów unijnych i międzynarodowych. Nowy Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) został opracowywany z uwzględnieniem doświadczeń zebranych w trakcie stosowania obecnych przepisów oraz zmian wprowadzonych w ustawie. – Prawo lotnicze.

III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym oraz zakres regulacji

W rozdziale 1 załącznika do rozporządzenia znajdują się objaśnienia kluczowych pojęć i terminów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz wykaz skrótów. Poprzez uściślenie pojęć oraz odesłanie do właściwych przepisów europejskich, umieszczone definicje ułatwiają adresatom norm właściwe stosowanie prawa.

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

W stosunku do aktualnie obowiązujących przepisów, w rozdziale 1 załącznika wprowadzono następujące zmiany:

1. W § 1 ust. 1 dodano pkt 12 zawierający skrót PKB oznaczający punkt kontroli bezpieczeństwa.
2. W całym rozdziale zmieniono odniesienia do „obserwacji pasażerów przylatujących i odlatujących statkami powietrznymi na odniesienia do „obserwacji osób przebywających na terenie lotniska”. Uzasadnieniem zmiany jest okoliczność, iż na etapie prowadzonej obserwacji służby ochrony nie są w stanie stwierdzić, czy dana osoba jest pasażerem, czy też przebywa na lotnisku z innych powodów (np. towarzyszy pasażerom, odbiera osoby przylatujące itp.).
3. W § 2 ust. 1 pkt 2 dodano przepis wskazujący służby podległe i nadzorowane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych jako odpowiedzialne za koordynację działań w zakresie obserwacji osób przebywających na lotnisku. Wprowadzenia takiego zapisu wynika z potrzeby zapewnienia efektywności prowadzonych obserwacji w sytuacji wielości służb mogących je prowadzić.

4. W przepisach określających zakres zadań ministra właściwego do spraw finansów publicznych i Prezesa Urzędu dodano analogiczne zapisy dotyczące wymiany informacji o podmiotach posiadających równocześnie status zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy i upoważnionego przedsiębiorcy (AEO). Obowiązek takiej współpracy wynika z zapisów punktów 6.3.1.8 i 6.4.1.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Dotychczas obowiązki te realizowane były na podstawie porozumienia.
5. Na Prezesa Urzędu nałożono obowiązek współpracy z właściwymi służbami i zarządzającymi portami lotniczymi w zakresie systemu działań dotyczących obserwacji osób przebywających na terenie lotniska w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego. Dotychczas współpraca taka realizowana była na zasadzie spotkań roboczych. Jednakże, w związku z rozbudową systemu ochrony, istnieje potrzeba większej formalizacji działań w tym zakresie.
6. W rozporządzeniu wprost wskazano, że osoby odpowiedzialne za ochronę i szkolenia w podmiotach, oprócz poświadczenia bezpieczeństwa powinny posiadać również szkolenia z zakresu ochrony informacji niejawnych. Dotychczasowa regulacja pozostawała niejasna w tym zakresie, tymczasem, jedynie spełnienie łączne obu tych wymagań umożliwia osobom odpowiedzialnym za ochronę i szkolenia uzyskanie dostępu do informacji niejawnych.
7. W części dotyczącej zadań zarządzających lotniskami dodano zapis dotyczący promocji kultury ochrony. Zmiana ta wynika z przepisów znowelizowanego rozporządzenia 2015/1998.
8. Analogicznie do dotychczasowych regulacji odnoszących się do zarządzających lotniskami, wprowadzono przepisy wskazujące na zadania zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy, zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego w zakresie zapewnienia przedstawicielom ULC warunków do wykonywania na ich terenie obowiązków służbowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
9. Wprowadzono obowiązek informowania Prezesa Urzędu o tonażu obsługiwanych ładunków lub poczty, co ma wzmocnić nadzór nad zarejestrowanymi agentami i znanymi nadawcami.

Rozdział 2 załącznika do rozporządzenia określa zadania, tryb działania i skład zespołu ochrony lotniska (pojęcie zespołu zostało zdefiniowane w § 1 ust. 1 pkt 18). Obowiązek utworzenia zespołu wynika z postanowień Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją chicagowską”, (standard 3.2.3). Przepisy rozdziału zapewniają Prezesowi Urzędu stały nadzór nad działalnością zespołu, a przez to wgląd w aktualną sytuację na danym lotnisku. Głównym instrumentem nadzoru jest obowiązek przesyłania Prezesowi Urzędu protokołów z posiedzeń zespołu. Z tego względu na zarządzającego lotniskiem nałożony został obowiązek regularnego, nie rzadziej niż raz na kwartał, zwoływania posiedzeń zespołu. Ponadto dokonano korekty brzmienia w § 3 ust. 2 pkt 6 załącznika, w którym zamiast odwoływać się do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. poz. 1088), przywołano art. 67 ust. 3 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze.

W rozdziale 3 załącznika do rozporządzenia określono warunki przewozu broni i amunicji w transporcie lotniczym. Przewóz broni i amunicji w transporcie lotniczym jest możliwy, natomiast podlega szczególnym warunkom i zasadom. Warunki te określone są w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2019 r. poz. 284, z późn. zm.) oraz w

regulacjach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Broń palna i gazowa traktowana jest jako przedmiot zabroniony do przewozu w kabinie statku powietrznego (zarówno w części przeznaczonej dla pasażerów jak i w kabinie pilotów), stąd konieczne jest stworzenie procedur zapewniających przede wszystkim separację pasażera i przewożonej przez niego broni palnej lub gazowej, bezpieczny transport broni na terenie lotniska do/z statku powietrznego oraz przewóz broni w luku bagażowym statku powietrznego w bezpiecznych warunkach.

W rozdziale 4 załącznika do rozporządzenia zawarto regulacje dotyczące oceny stopnia zagrożenia terrorystycznego, analiz ryzyka oraz przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym. Oceny zagrożenia terrorystycznego dla lotnictwa cywilnego dokonuje Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie informacji własnych lub otrzymanych od służb i instytucji (organy administracji publicznej, w tym szczególnie służby i instytucje odpowiedzialne za szeroko rozumiane bezpieczeństwo państwa – Policja, Straż Graniczna, Agencja Wywiadu i inne), a także wszelkich innych podmiotów i źródeł. Przypisanie zadania dokonania oceny stopnia zagrożenia Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wynika z faktu, iż organ ten jest odpowiedzialny za ochronę antyterrorystyczną kraju. W tym kontekście podkreślić należy, że akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest postacią zamachu terrorystycznego. Rozdział reguluje również kwestię organizacji sztabu prowadzącego działania w przypadku wstąpienia sytuacji kryzysowej. W skład sztabu wchodzi zarządzający portem lotniczym i przedstawiciele różnorodnych służb i podmiotów, m.in. przedstawiciele służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska. Współdziałanie zarządzającego lotniskiem i tych służb odbywa się na podstawie umowy określającej zasady współpracy. Informacje o zawarciu takiej umowy powinny być umieszczone w programie ochrony lotniska. W stosunku do aktualnego stanu prawnego w rozdziale 4 KPOLC dodano także regulacje dotyczące obiegu informacji o zagrożeniach dla lotnictwa cywilnego oraz cyklicznej analizy ryzyka wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Regulacje te wynikają z konieczności lepszej implementacji standardów 3.1.3 i 3.1.3 bis Załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej.

Rozdział 5 załącznika do rozporządzenia zawiera przepisy dotyczące aktualizacji programów ochrony. Nowym rozwiązaniem jest wprowadzenie obowiązku bieżącej aktualizacji programów ochrony. Wymóg ma na celu zapewnienie, że programy ochrony opisują rzeczywisty stan ochrony. Dotychczasowym wymóg aktualizacji programów ochrony nie rzadziej niż co 2 lata, nie zapewniał tego w wystarczającym stopniu. Ponadto do katalogu podmiotów zobowiązanych do cyklicznego aktualizowania programów ochrony dodano znanego nadawcę. Potrzeba tej zmiany wynika z faktu, że od marca 2018 r. znani nadawcy mają obowiązek opracowywania własnych programów ochrony.

W rozdziale 6 załącznika do rozporządzenia uregulowano kwestie związane ze współpracą międzynarodową w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom.

W rozdziale 7 załącznika do rozporządzenia doprecyzowano regulacje określone w art. 188 ust. 1c ustawy – Prawo lotnicze. Zastosowanie dodatkowych i alternatywnych środków ochrony jest możliwe na podstawie przepisów rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 1254/2009 w przypadku, gdy zapewniają one równoważny poziom ochrony na podstawie lokalnej analizy ryzyka. Szczególne procedury ochrony lub zwolnienia z obowiązku wykonywania określonych czynności wprowadzane są na wniosek zarządzającego lotniskiem, zawierający proponowane działania zastępcze – po ich przeanalizowaniu, zbadaniu

konsekwencji oraz zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu. Odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na podstawie lokalnej analizy ryzyka wprowadza się na okres nie dłuższy niż 5 lat. Lokalna analiza ryzyka na lotnisku lub jego części uwzględnia m.in. informacje dotyczące zagrożenia terrorystycznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Analiza ryzyka jest przeprowadzana przez przyporządkowanie wartości liczbowych dla szacowanego zagrożenia, skuteczności stosowanych środków zapobiegawczych (podatność) oraz ryzyka, przy uwzględnieniu metodyki zalecanej przez międzynarodowe lub krajowe organizacje bądź służby właściwe w obszarze ochrony lotnictwa.

W rozdziale 8 załącznika do rozporządzenia określono z uwzględnieniem przepisów rozdziału 1 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części C załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 wymogi dotyczące projektowania portów lotniczych, kontroli dostępu do poszczególnych stref (kontrolowanego dostępu, zastrzeżonych i części krytycznych tych stref), sprawdzania przeszłości osób uzyskujących dostęp do strefy zastrzeżonej, kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów (pracowników portu lotniczego, załóg statków powietrznych itp.), nadzoru, patrolowania oraz ochrony fizycznej portu lotniczego.

W stosunku do obecnie obowiązujących przepisów w rozdziale 8 dodano regulacje dające możliwość zarządzającym lotniskami ustalenia w programie ochrony procedurę zapewniającą dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, w tym zwolnienie z kontroli dostępu, uczestników konwoju wizyty państwowej. Dotychczas jednak brakowało jednoznacznego wymogu, aby procedura taka była umieszczana w programie ochrony, a tym samym wraz z nim zatwierdzana. Ponadto do pracowników i funkcjonariuszy (posiadających kartę identyfikacyjną portu lotniczego) zwolnionych z kontroli bezpieczeństwa dodano funkcjonariuszy pełniących służbę w ramach Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej oraz zmieniono nazwę formacji z Biura Ochrony Rządu na Służbę Ochrony Państwa, a także Służby Celnej na Służbę Celno-Skarbową.

Ponadto zrezygnowano z 7-dniowego terminu na poinformowanie Prezesa Urzędu o planowanych zmianach przebiegu stref na lotnisku. Ma to zapewnić większą elastyczność działań zarządzających lotniskami.

Projekt zawiera regulacje dotyczące ewidencji wydawanych przez zarządzającego lotniskiem czasowych kart identyfikacyjnych portu lotniczego. W projekcie szczegółowo uregulowano zawartość ewidencji, formę jej prowadzenia i czas przechowywania danych. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego umożliwia dostęp bez eskorty do stref zastrzeżonych portu lotniczego. Z tego względu zarządzający lotniskiem musi mieć szczegółowe informacje pozwalające na ocenę, czy istnieje powód wydania takiej karty oraz czy w razie posłużenia się nią niezgodnie z wymogami, np. w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji, dane pozwalają jednoznacznie zidentyfikować posiadacza karty oraz umożliwić jego ściganie przez właściwe organy państwa. Odnośnie kart identyfikacyjnych członków załogi wprowadzono wymóg ich zgodności z normami Załącznika 9 do Konwencji chicagowskiej, co stanowi realizację zobowiązań Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa-strony Konwencji chicagowskiej, jak również przyczyni się do ujednoczenia wzorów kart identyfikacyjnych, a przez to podniesie poziom ochrony lotnisk.

Zmodyfikowano także przepisy dotyczące zwolnień z kontroli bezpieczeństwa osób innych niż pasażerowie. Ujęcie w osobnych punktach pracowników służby ochrony lotniska zatrudnionych bezpośrednio przez zarządzającego (wewnętrzna służba ochrony zarządzającego) i pracowników służby ochrony lotniska zatrudnionych przez podwykonawcę wprowadzało niejasność odnośnie zasad zwolnień poszczególnych grup.

W rozdziale 8 załącznika do rozporządzenia wprowadzono również zwolnienie z kontroli bezpieczeństwa zwierząt służbowych należących do służb państwowych, będących pod ich przewodnictwem, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

Zmiana rozporządzenia 2015/1998 (ze stycznia 2019 r.) wprowadziła nowe zasady dotyczące sprawdzenia przeszłości, obowiązujące od 31 grudnia 2020 r. W związku z tym szczegółowe uregulowania dotyczące sprawdzenia przeszłości zostaną dodane do ustawy – Prawo lotnicze, nad którym obecnie prowadzone są prace legislacyjne. Proponowane brzmienie § 32 ma zapobiec powstaniu luki prawnej do czasu wejścia w życie przepisów ustawowych.

Rozdział 9 załącznika do rozporządzenia dotyczy stref wydzielonych, do których zastosowanie mają przepisy rozporządzenia 1254/2009 (tzn. kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony). Ponadto Komisja Europejska po kontroli zasugerowała uzupełnienie § 37 Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego o ust. 2 dotyczący zapewnienia przez zarządzającego lotniskiem (na którym ustanowiono strefy wydzielone) oddzielenia statków zaparkowanych w tych strefach od statków powietrznych zaparkowanych w strefach operacyjnych, zastrzeżonych i częściach krytycznych strefy zastrzeżonej lotniska.

Rozdział 10 załącznika do rozporządzenia zawiera wymogi dotyczące ochrony statku powietrznego. Ochrona ta jest zapewniana przez przewoźnika lotniczego zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz dodatkiem 3–B załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 11 załącznika do rozporządzenia określa sposób prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego z uwzględnieniem rozdziału 4 rozporządzenia 300/2008, części A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 4 do rozporządzenia 2015/1998. Rozdział ten odnosi się także do kontroli bezpieczeństwa dyplomatów oraz ich bagażu i poczty dyplomatycznej. Zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa podlega jedynie poczta dyplomatyczna spełniająca wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych sporządzonej w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. poz. 232). W rozdziale uregulowano również sposób informowania pasażerów o przedmiotach zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej i przewozu w bagażu kabinowym, a także możliwość wydania na podstawie pkt 4.4.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998 zgody na wniesienie przedmiotu zabronionego do strefy zastrzeżonej i jego przewóz w bagażu kabinowym.

W rozdziale 11 załącznika do rozporządzenia, stosownie do obowiązków wynikających z członkostwa Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim, wprowadzono możliwość zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa korespondencji służbowej NATO.

Ponadto, uregulowano kwestię przewozu materiałów biomedycznych poprzez obowiązek ustalenia w programie ochrony zarządzającego portem lotniczym stosownej procedury. Powyższe rozwiązanie jest zgodne z przepisami rozporządzenia 2015/1998 i umożliwi sprawniejszy transport materiałów, które często mogą przyczynić się do ratowania ludzkiego życia.

Rozdział 12 załącznika do rozporządzenia reguluje kwestie związane z kontrolą bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego.

W rozdziale 13 załącznika do rozporządzenia określa się metody i środki ochrony ładunków i poczty z uwzględnieniem rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części F

załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. W rozdziale tym dodano regulacje dotyczące zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa poczty dyplomatycznej przewożonej jako ładunek lub poczta, analogiczne do regulacji dotyczących bagażu rejestrowanego.

Rozdział 14 załącznika do rozporządzenia reguluje środki kontroli w zakresie ochrony w tym kontroli bezpieczeństwa materiałów i poczty służbowej przewoźnika (wszelkie dokumenty i materiały przewożone wewnątrz w ramach działalności przewoźnika lotniczego), zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Za realizację środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do materiałów i poczty służbowej przewoźnika lotniczego odpowiada przewoźnik lotniczy.

Rozdział 15 załącznika do rozporządzenia reguluje kwestię zaopatrzenia pokładowego statku powietrznego, które podlegają środkom w zakresie ochrony, w szczególności kontroli bezpieczeństwa na zasadach określonych w rozdziale 8 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz załącznika 8 do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 16 załącznika do rozporządzenia dotyczy zaopatrzenia portu lotniczego i określa środki w zakresie ochrony, w szczególności kontroli bezpieczeństwa jakim zgodnie z postanowieniami rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Rozdział określa również sposób wyznaczania znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego.

W rozdziale 17 załącznika do rozporządzenia opisano środki ochrony podczas lotu, które są realizowane zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 18 załącznika do rozporządzenia zawiera regulacje dotyczące sprzętu służącego do ochrony. W rozdziale tym wprowadzono nowe zapisy dotyczące posiadania instrukcji obsługi wykorzystywanego sprzętu służącego do ochrony lotnictwa cywilnego. Zapisy te zagwarantować mają właściwe używanie sprzętu.

Rozdział 19 załącznika do rozporządzenia zawiera regulacje dotyczące psów do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW). PWMW wykorzystywane podczas kontroli bezpieczeństwa spełniają wymogi określone w częściach A i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

W rozdziale 20 załącznika do rozporządzenia wprowadzono kryteria i sposób wyznaczania unijnego podmiotu zatwierdzającego, związane z wymogiem określonym w pkt 11.6. załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

W rozdziale 21 załącznika do rozporządzenia wprowadzono regulacje dotyczące współdziałania Prezesa Urzędu ze Strażą Graniczną w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami.

Rozdział 22 załącznika do rozporządzenia reguluje kwestie cyberbezpieczeństwa, w związku z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1583 z dnia 25 września 2019 r. zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do środków w zakresie cyberbezpieczeństwa (Dz. Urz. UE

L 246 z 26.09.2019, str. 15). Zgodnie z dodanym powyższym rozporządzeniem pkt 1.7.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 „*Jeżeli określony w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy i podmioty podlegają odrębnym wymogom w zakresie cyberbezpieczeństwa wynikającym z innych przepisów unijnych lub krajowych, właściwy organ może zastąpić zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia zgodnością z elementami zawartymi w innych przepisach unijnych lub krajowych.*”. Z uwagi na powyższe zachodzi potrzeba określenia w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, które przepisy z zakresu cyberbezpieczeństwa mają stosować podmioty objęte równocześnie zakresem ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1560, z późn. zm.) i rozporządzenia 2015/1998.

Ze względu na zmiany między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym rozporządzenie zawiera stosowne przepisy przejściowe i dostosowujące.

Programy ochrony, o których mowa w art. 188 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r – Prawo lotnicze, zatwierdzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność.

W zakresie kart identyfikacyjnych członka załogi, kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek dla pojazdów wskazano, że jeśli te dokumenty zostały wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, to zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

Wnioski złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, dotyczące wydania czasowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego, jednorazowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego, czasowej przepustki dla pojazdu, jednorazowej przepustki dla pojazdu, oraz o przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zespołu składającego się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych, o którym mowa w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 300/2008, i jego przewodnika, są rozpatrywane na podstawie przepisów dotychczasowych.

W zakresie postępowań w toku prowadzonych w przedmiocie aktualizacji programów ochrony do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zastosowanie znajdują przepisy dotychczasowe.

Ponadto w przepisach przejściowych zawarto wymóg dla osoby ubiegającej się o czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego, kartę identyfikacyjną członka załogi, unijnego podmiotu zatwierdzającego oraz osoby podejmującej obowiązki, o których mowa w pkt 11.1.1 oraz 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, przechodzących sprawdzenie przeszłości zgodnie z regulacjami wynikającymi z rozporządzenia 2015/1998. Do dnia 30 grudnia 2020 r. sprawdzenie przeszłości nie obejmuje danych wywiadowczych i innych istotnych informacji, mogących mieć wpływ dla oceny, czy powyższe osoby i podmioty są uprawnione do otrzymania upoważnienia do dostępu bez eskorty do strefy zastrzeżonej lub podjęcia obowiązków, o których mowa w pkt 11.1.1 oraz 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Natomiast od dnia 31 grudnia 2020 r. sprawdzenie przeszłości zostanie rozszerzone o dodatkowy element obejmujący dane wywiadowcze i inne informacje.

W przepisach przejściowych uregulowano także kwestię dotyczącą wyznaczenia unijnego podmiotu zatwierdzającego. Jeżeli takie zatwierdzenie zostało dokonane na podstawie przepisów dotychczasowych, to zachowa ono swoją ważność przez okres 5 lat od dnia wyznaczenia.

Przepisy przejściowe regulują również sytuację związaną z wyznaczeniem znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego i znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego na

podstawie przepisów dotychczasowych. Takie wyznaczenie zachowa ważność przez okres, na jaki zostało dokonane, jednak nie dłużej niż przez 2 lata od dnia wyznaczenia.

Ponadto, przepisy przejściowe przewidują, że zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znani nadawcy oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, nie będący operatorami usług kluczowych, dostosują swoje programy ochrony do wymogów wynikających z rozdziału 23 załącznika do rozporządzenia w terminie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

Przepis o wejściu w życie rozporządzenia przewiduje, że Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem § 32 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 załącznika do rozporządzenia. Wspomniane regulacje (dane i informacje, o których mowa w pkt 11.1.3 lit. d załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz wskazane odstępy czasu między sprawdzeniami przeszłości) są związane z nowelizacją rozporządzenia 2015/1998, która miała miejsce w styczniu 2019 r. Zmiany do wskazanego rozporządzenia UE będą stosowane od dnia 31 grudnia 2020 r., stąd w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego należało uwzględnić tę kwestię w przepisie o wejściu w życie.

IV. Informacje związane z procedowaniem projektu

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nie jest wymagane przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin prac Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.