

P O P R A W K A

do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 2113)

W projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) uchyla się art. 22a;”

b) po pkt 11 dodaje się pkt 11a i 11b w brzmieniu:

„11a) uchyla się art. 25;

11b) w dziale II po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Opłata lotnicza

Art. 26a. 1. Opłacie lotniczej podlegają:

- 1) czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
- 2) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,

- 3) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, świadectwa, upoważnienia, zaświadczenia i inne dokumenty określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych,
 - 4) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy
– chyba że są objęte obowiązkiem opłaty pobieranej przez EASA.
2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, są ustalane w przepisach wydanych na podstawie ust. 11, w wysokości:
- 1) za czynności wykonywane w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z:
 - a) zezwolenia – do 60 000 zł,
 - b) certyfikatu – do 60 000 zł,
 - c) licencji – do 5 000 zł,
 - d) świadectwa – do 48 000 zł,
 - e) zaświadczenia – do 6 000 zł,
 - f) promesy – do 36 000 zł,
 - g) innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych – do 48 000 zł;
 - 2) za wydawane przez Prezesa Urzędu:
 - a) koncesje – do 7 500 zł,
 - b) zezwolenia – do 7 500 zł,
 - c) licencje – do 1 800 zł,
 - d) świadectwa – do 2 400 zł,
 - e) promesy – do 4 000 zł,
 - f) upoważnienia – do 2 500 zł,

- g) zaświadczenia – do 240 zł,
 - h) inne dokumenty określone w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych – do 1 800 zł;
- 3) za przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy – do 4 800 zł.
3. Wysokość stawek opłat, o których mowa w ust. 2, podlega waloryzacji w każdym roku o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w poprzednim roku kalendarzowym, publikowany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku gdy wskaźnik ten ma wartość ujemną, stawki opłat nie ulegają zmianie.
4. Stawkę opłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, ustala się jako koszty określone w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006, str. 3).
5. Opłaty za czynności określone:
- 1) w ust. 1 pkt 1, 3 i 4 – są pobierane od podmiotów występujących o dokonanie czynności lub wydanie dokumentów wymienionych w tych przepisach albo przystępujących do egzaminów albo podmiotów, których czynność dotyczy;
 - 2) w ust. 1 pkt 2 – są pobierane od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
6. Prezes Urzędu określa, na zasadzie wzajemności, z wyjątkiem przewoźników lotniczych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym

Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w stosunku do obcego przewoźnika lotniczego opłatę lotniczą za zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego w wysokości stawki zerowej, w przypadku gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia tego przewoźnika taką opłatę przewidują, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.

7. Nie pobiera się opłat lotniczych od pracowników Urzędu, w przypadku gdy uzyskiwane przez nich kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych są niezbędne do realizowania przez nich zadań na zajmowanym stanowisku. Przepis ten stosuje się także do członków Komisji.
8. Do ulgi w opłatach lotniczych za egzaminy, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni:
 - 1) młodzież, która nie ukończyła 21 lat – ulga w wysokości 25 % stawki opłaty lotniczej;
 - 2) młodzież ucząca się, która nie ukończyła 25 lat – ulga w wysokości 50 % stawki opłaty lotniczej;
 - 3) żołnierze odbywający zasadniczą służbę wojskową – ulga w wysokości 50 % stawki opłaty lotniczej;
 - 4) osoby niepełnosprawne – ulga w wysokości 50 % stawki opłaty lotniczej.
9. Ściągnięcie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.
10. Opłaty lotnicze, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
11. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych,

kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, nakładem pracy oraz potrzebą realizacji zadań przez Prezesa Urzędu oraz zobowiązań międzynarodowych, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz opłat lotniczych, o których mowa w ust. 1, wysokość lub sposób ustalania poszczególnych stawek opłat lotniczych oraz terminy i tryb ich wnoszenia, a w przypadku opłat za czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 2, również uwzględniając nakład pracy i koszty realizacji zadań przez Prezesa Urzędu przy wykonywaniu nadzoru nad zapewnieniem służb żeglugi powietrznej;
- 2) rodzaje specjalności personelu lotniczego i uprawnienia objęte zwolnieniem z opłat, o których mowa w ust. 7, uwzględniając również kwalifikacje lub uprawnienia do wykonywania czynności lotniczych realizowanych przez pracowników Urzędu i członków Komisji na zajmowanym stanowisku.

Art. 26b. W zakresie nieuregulowanym w ustawie do opłat, o których mowa w art. 26a, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.¹⁾). Uprawnienia organów podatkowych określone w tych przepisach przysługują Prezesowi Urzędu.”;”;

c) pkt 58 otrzymuje brzmienie:

„58) w art. 103 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W stosunku do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu samolotu mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 18 godzin na dobę w locie długodystansowym. W tych rozkładach czas pracy nie może przekroczyć przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy.”;

d) po pkt 58 dodaje się pkt 58a w brzmieniu:

„58a) po art. 103 dodaje się art. 103a – 103d w brzmieniu:

„Art. 103a. 1. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć 1.900 godzin w ciągu okresu rozliczeniowego wynoszącego rok kalendarzowy.

2. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego rozpoczyna się w chwili, gdy pracodawca wymaga od członka załogi podjęcia pracy, i kończy się w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.

3. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się okres pełnienia czynności lotniczych.

4. Do czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego wlicza się, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 103c, okresy gotowości oraz przerw w pełnieniu czynności lotniczych.

5. Czas pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:
 - 1) 160 godzin czasu pracy w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres;
 - 2) 40 godzin czasu pracy w ciągu każdych kolejnych 7 dni.
6. Czas pracy członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:
 - 1) 190 godzin czasu pracy w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres;
 - 2) 60 godzin czasu pracy w ciągu każdych kolejnych 7 dni;
 - 3) 15 godzin 30 minut czasu pracy w ciągu kolejnych 24 godzin.
7. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, dla członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca nie może przekroczyć:
 - 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
 - 2) 90 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.
8. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, dla członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:
 - 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
 - 2) 80 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

Art. 103b. 1. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, niezależnie od urlopu wypoczynkowego, przysługuje:

- 1) co najmniej 7 dni wolnych od pracy w każdym miesiącu kalendarzowym;
 - 2) co najmniej 96 dni wolnych od pracy w każdym roku kalendarzowym.
2. Do okresów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, wlicza się dni ustawowo wolne od pracy albo, w przypadku określonym w art. 151¹¹ Kodeksu pracy, inne dni wolne od pracy zapewnione przez pracodawcę oraz okresy wypoczynku określone w przepisach wydanych na podstawie art. 103c liczone w wymiarze godzinowym.
3. Pracodawca ustala rozkład czasu pracy członków załóg statków powietrznych. Rozkład czasu pracy uwzględniający okresy wypoczynku, o których mowa w ust. 1, jest przygotowywany na okres miesiąca kalendarzowego oraz ogłaszany w sposób przyjęty u danego pracodawcy najpóźniej do 25 dnia miesiąca poprzedniego.
4. Członkom załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a, przysługuje w każdym tygodniu co najmniej 24 godziny nieprzerwanego wypoczynku.

Art. 103c. Minister właściwy do spraw transportu w celu zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz zapobieżenia skutkom skumulowanego zmęczenia członków załóg określi, w drodze rozporządzenia, w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych, o których mowa w art. 103a:

- 1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych;
- 2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych;

- 3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych;
- 4) ograniczenia czasu lotu;
- 5) formy pełnienia gotowości oraz warunki ich wliczania do czasu pracy.

Art. 103d. W sprawach dotyczących czasu pracy członków załóg statków powietrznych nieuregulowanych w przepisach art. 103 – 103c stosuje się przepisy Kodeksu pracy.”;”;

e) po pkt 75 dodaje się pkt 75a w brzmieniu:

„75a) uchyla się art. 129 i 129a;”;

f) po pkt 115 dodaje się pkt 115a i 115b w brzmieniu:

„115a) po art. 186a dodaje się art. 186b – 186e w brzmieniu:

„Art. 186b. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje:

- 1) zarządzający lotniskiem w zakresie, w szczególności kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego:
 - a) w związku z przewozem lotniczym,
 - b) w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 2) zarejestrowany agent w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 300/2008/WE”.
2. Zadania, o których mowa w ust. 1, są wykonywane pod nadzorem Prezesa Urzędu, który w zakresie

wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, współdziała ze Strażą Graniczną.

3. Straż Graniczna w zakresie współdziałania w nadzorze, o którym mowa w ust. 2, jest uprawniona do samodzielnego podejmowania działań, polegających na:
 - 1) obserwowaniu i rejestrowaniu funkcjonowania punktu kontroli bezpieczeństwa;
 - 2) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska;
 - 3) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
 - 4) niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach Prezesa Urzędu;
 - 5) dokonywaniu kontroli posiadania certyfikatów, o których mowa w ust. 10, związanych z kwalifikacjami pracowników służby ochrony lotniska dokonujących kontroli bezpieczeństwa;
 - 6) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie.
4. Zarządzający lotniskiem realizuje zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, przez służbę ochrony lotniska. Zarejestrowany agent realizuje zadania, o których mowa

w ust. 1 pkt 2, przez specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną.

5. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania zarządzającego lotniskiem w zakresie:
 - 1) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
 - 3) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
 - 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - a) osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
 - b) osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - c) osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,
 - d) osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
 - 5) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 6) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
6. Służba ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 5, współdziała z właściwymi służbami lub organami.
7. W przypadku konieczności realizacji zadań przekraczających kompetencje służby ochrony lotniska, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia Straż Graniczną lub Policję.

8. Pracownicy służby ochrony lotniska realizujący zadania, o których mowa w ust. 5 pkt 1 – 5, oraz pracownicy specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej realizujący zadania na rzecz zarejestrowanego agenta, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, są obowiązani posiadać licencję pracownika ochrony fizycznej, a w przypadku realizacji zadań, o których mowa w ust. 5 pkt 6, licencję pracownika zabezpieczenia technicznego, w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.
9. Straż Graniczna posiada prawo do sprawdzania poprawności przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa przez podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2.
10. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby wpisane do prowadzonego przez Prezesa Urzędu wykazu operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany lub uznany przez Prezesa Urzędu.
11. W szkoleniu na uzyskanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa może wziąć udział osoba, co do której ustalono brak negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.
12. Podmiot wykonujący albo zamierzający wykonywać zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, kierując osobę na szkolenie w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej z wnioskiem o ustalenie braku negatywnych przesłanek do

wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5.

13. Komendant oddziału Straży Granicznej ustala istnienie negatywnych przesłanek na zasadach i w trybie określonych w art. 188a ust. 6 i 7 i przedstawia Prezesowi Urzędu informację co do istnienia negatywnych przesłanek do wykonywania przez osobę, o której mowa w ust. 11, kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, powiadamiając jednocześnie o tym podmiot, który wystąpił z wnioskiem, o którym mowa w ust. 12.
14. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby do wykazu operatorów kontroli bezpieczeństwa jest:
 - 1) brak negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5;
 - 2) pozytywne ukończenie szkolenia w celu uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;
 - 3) uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w pkt 2.
15. Komendant Główny Straży Granicznej, w uzasadnionych przypadkach związanych z koniecznością zapewnienia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego, może, na wniosek Prezesa Urzędu, skierować funkcjonariuszy Straży Granicznej do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
16. Koszty związane z wykonywaniem przez Straż Graniczną kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w sytuacjach, o których mowa w ust. 15, ponosi zarządzający lotniskiem.

17. Czynności nadzoru, o których mowa w ust. 2, mogą wykonywać osoby posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, wpisane do wykazu, o którym mowa w ust. 10.
18. Prezes Urzędu może uznać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) lub inną międzynarodową organizację lotniczą za ważny na równi z polskim certyfikatem operatora kontroli bezpieczeństwa, chyba że wymagania stawiane przy jego wydaniu były łagodniejsze od stawianych w Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim wystąpieniu do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do wykonywania przez tę osobę kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.
19. Przy ustalaniu braku negatywnych przesłanek do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym art. 188a ust. 4 – 7 stosuje się odpowiednio.
20. Wydanie albo uznanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 186c. 1. Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2, w drodze decyzji administracyjnej, po sprawdzeniu spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz po uzyskaniu od komendanta oddziału Straży Granicznej

informacji o braku negatywnych przesłanek dotyczących istnienia zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa, lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego. Prezes Urzędu prowadzi rejestr zarejestrowanych agentów.

2. Wyznaczenia dokonuje się na wniosek, do którego dołącza się:
 - 1) program ochrony podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 1, uwzględniający wymogi, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE;
 - 2) oświadczenie, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie zobowiązuje się do przestrzegania wymagań 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, że podmiot ubiegający się o wyznaczenie poddaje się czynnościom audytorskim realizowanym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 2.
3. Prezes Urzędu weryfikuje informacje, o których mowa w ust. 2, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
4. Komendant oddziału Straży Granicznej ustala przesłanki, o których mowa w ust. 1, na zasadach i w trybie odpowiednio art. 188a ust. 6 i 7 i przekazuje w tym zakresie informację Prezesowi Urzędu.
5. Prezes Urzędu wykreśla, w drodze decyzji administracyjnej, zarejestrowanego agenta z rejestru,

jeżeli stwierdzi, że utracił on zdolność do wyznaczenia oraz nie spełnia wymogów nałożonych na niego w zakresie ochrony.

Art. 186d. 1. Pracownik służby ochrony lotniska przy wykonywaniu zadań z zakresu kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz ochrony osób i mienia w granicach chronionych obszarów, obiektów i urządzeń, w tym na pograniczu strefy ogólnodostępnej ze strefą zastrzeżoną lotniska, niezależnie od uprawnień określonych w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, ma prawo do:

- 1) niedopuszczenia do wejścia na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie osoby nieposiadającej wymaganych uprawnień oraz niedopuszczenia do wjazdu na obszar lub do obiektu podlegającego ochronie pojazdu nieposiadającego wymaganych uprawnień;
 - 2) dokonywania kontroli manualnej i przeglądania zawartości bagażu;
 - 3) sprawdzania przedmiotów wprowadzanych do strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 4) korzystania z urządzeń technicznych, środków chemicznych oraz psów do wykrywania urządzeń, przedmiotów lub substancji, których posiadanie jest zabronione bądź które mogą stanowić przedmiot niebezpieczny.
2. Kontrolą manualną jest zespół czynności kontroli bezpieczeństwa wykonywanych ręcznie bez ingerencji w wewnętrzne powłoki ciała oraz w sposób powodujący w jak najmniejszym stopniu naruszenie intymności, w celu wykrycia w odzieży lub na ciele oraz w przedmiotach osobistych kontrolowanej osoby

zabronionych przedmiotów, urządzeń lub substancji. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola ta może być przeprowadzana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.

3. Za zgodą kontrolowanej osoby kontrola manualna może także obejmować dokonanie oglądu powierzchni jej ciała przez pracownika służby ochrony lotniska tej samej płci, w warunkach gwarantujących zachowanie intymności. Za zgodą kontrolowanej osoby czynność ta może być dokonana przez pracownika służby ochrony lotniska odmiennej płci niż kontrolowana osoba.
4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się odpowiednio do zadań i uprawnień zarejestrowanego agenta, o którym mowa w art. 186b ust. 1 pkt 2.

- Art. 186e. 1. Organy administracji publicznej, służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu informacje o wszelkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na poziom ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.
2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu w szczególności informacje o zdarzeniach noszących znamiona aktu bezprawnej ingerencji lub mogących być próbą dokonania takiego aktu.
 3. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego Straży Granicznej wydanej w terminie określonym przez Prezesa Urzędu, może w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym wprowadzić dodatkowe środki ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
5. Decyzję, o której mowa w ust. 3, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

115b) art. 187 otrzymuje brzmienie:

„Art. 187. 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) 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,
- 4) sposobów współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 6,
- 5) wymogów, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa,

6) sposobów przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186e ust. 1 i 2 – z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz przepisów Unii Europejskiej dotyczących zasad ochrony lotnictwa cywilnego.”;”;

g) w pkt 116 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania ochrony są realizowane zgodnie z programami ochrony poszczególnych lotnisk, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanego agenta oraz innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą.”;”;

h) po pkt 116 dodaje się pkt 116a i 116b w brzmieniu:

„116a) po art. 188 dodaje się art. 188a – 188d w brzmieniu:

„Art. 188a. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także przejścia do tych stref.

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

1) Policją;

2) Strażą Graniczną;

3) Służbą Celną;

4) Prezesem Urzędu.

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

4. W celu umożliwienia dostępu osób, o których mowa w pkt 1.2.4 załącznika do rozporządzenia nr 300/2008/WE, do strefy zastrzeżonej lotniska, zarządzający lotniskiem w ramach sprawdzenia

przeszłości tych osób, zgodnie z art. 3 pkt 15 tego rozporządzenia, występuje do komendanta oddziału Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania takiego dostępu.

5. Przesłanki, o których mowa w ust. 4, polegają w szczególności na:
 - 1) zaistnieniu przypadku określonego w art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2005 r. Nr 234, poz. 1997, z późn. zm.²⁾);
 - 2) zaistnieniu zagrożenia dla obronności lub bezpieczeństwa państwa, lub bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zdrowia publicznego;
 - 3) cofnięciu poświadczenia bezpieczeństwa upoważniającego do dostępu do informacji niejawnych lub wszczęcia postępowania w sprawie cofnięcia takiego poświadczenia;
 - 4) powzięciu wiadomości o wszczęciu postępowania karnego przeciwko osobie w sprawie:
 - a) przestępstwa o charakterze terrorystycznym, umyślnego przestępstwa przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, obronności, bezpieczeństwu w komunikacji, prawom osób wykonujących pracę zarobkową, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, wymiarowi sprawiedliwości,
 - b) umyślnego przestępstwa skarbowego.

6. Komendant oddziału Straży Granicznej dokonuje ustaleń w zakresie istnienia przesłanek, o których mowa w ust. 4, i udziela informacji w terminie 21 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem.
7. Organy władzy publicznej, administracji publicznej oraz służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne są obowiązane do udzielania, na wniosek komendanta oddziału Straży Granicznej, informacji, o której mowa w ust. 4, o osobie ubiegającej się o dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.
8. Strefy kontrolowanego dostępu 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.

9. Strefy, o których mowa w ust. 8, wyznacza właściciel urządzeń lub obiektów położonych w tej strefie po:
 - 1) zawarciu umowy z właścicielem lub innym posiadaczem terenu, na którym znajdują się urządzenia lub obiekty;
 - 2) uzyskaniu zgody:
 - a) zarządzającego lotniskiem, na rzecz którego jest prowadzona działalność,
 - b) Straży Granicznej,
 - c) Policji,
 - d) Służby Celnej,
 - e) Prezesa Urzędu.
10. Za ochronę stref, o których mowa w ust. 8, odpowiada właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 8.

Art. 188b. 1. Prezes Urzędu wydaje, na wniosek polskiego przewoźnika lotniczego, certyfikat członka załogi statku powietrznego, zwany dalej „CMC”, osobie:

- 1) wykonującej zadania na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej;
 - 2) posiadającej kwalifikacje konieczne do wykonywania obowiązków członka załogi statku powietrznego;
 - 3) co do której komendant oddziału Straży Granicznej udzielił, na wniosek Prezesa Urzędu, informacji o braku negatywnych przesłanek do jego wydania.
2. CMC uprawnia do przekraczania granicy państwowej w obszarze lotniczego przejścia granicznego w ramach wykonywania obowiązków służbowych członka załogi statku powietrznego oraz potwierdza tożsamość osoby

w nim wskazanej w zakresie danych, jakie ten dokument zawiera.

3. Przy ustalaniu przesłanek, o których mowa w ust. 1 pkt 3, art. 188a ust. 4 – 7 stosuje się odpowiednio.
4. CMC wydaje się na czas określony.
5. Prezes Urzędu cofa CMC w razie ustania okoliczności uzasadniających jego wydanie.
6. Wydanie CMC, odmowa jego wydania oraz cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
7. Prezes Urzędu prowadzi rejestr osób posiadających CMC.

Art. 188c. Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej, wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu nr 300/2008/WE.

Art. 188d. 1. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w imieniu Prezesa Urzędu wykonuje audytor krajowy kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem krajowym”, posiadający certyfikat audytora krajowego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów krajowych.

2. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą wykonuje audytor wewnętrzny kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „audytorem wewnętrznym”, posiadający certyfikat audytora wewnętrznego i wpisany na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów wewnętrznych.

3. Certyfikat audytora krajowego może otrzymać osoba, która spełnia wymagania, o których mowa w pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia nr 300/2008/WE, a także dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, i nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.
4. Certyfikat audytora wewnętrznego może otrzymać osoba, która nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, spełnia dodatkowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2, w tym dotyczące wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu, oraz zdała egzamin certyfikujący przeprowadzony przez Prezesa Urzędu.
5. Prezes Urzędu wydaje albo odmawia wydania certyfikatu audytora krajowego oraz certyfikatu audytora wewnętrznego w drodze decyzji administracyjnej.
6. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów krajowych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 3, oraz spełnianie warunków do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.
7. Warunkiem dokonania przez Prezesa Urzędu wpisu osoby na listę audytorów wewnętrznych jest uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 4, oraz spełnianie warunków do uzyskania tego certyfikatu w momencie wpisu na listę.

8. Prezes Urzędu skreśla audytora krajowego z listy audytorów krajowych oraz audytora wewnętrznego z listy audytorów wewnętrznych, w przypadku gdy przestał on spełniać warunki, o których mowa odpowiednio w ust. 6 lub 7.”;

116b) art. 189 otrzymuje brzmienie:

„Art. 189. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, o którym mowa w art. 187, a także biorąc pod uwagę rodzaje lotnisk, szczególne wymagania dotyczące programów ochrony, o których mowa w art. 188.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym dodatkowe wymagania, jakie powinien spełniać audytor krajowy i audytor wewnętrzny, dotyczące w szczególności wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu przez audytora krajowego i audytora wewnętrznego, szczególne warunki uzyskania certyfikatu audytora krajowego i audytora wewnętrznego, sposób prowadzenia list audytorów oraz zakres i sposób przeprowadzenia egzaminów certyfikujących, z uwzględnieniem przepisów Unii Europejskiej w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określający:
- 1) rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - 2) kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - 3) wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - 4) organizację szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - 5) sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu,
 - 6) warunki, sposób i tryb weryfikacji spełniania wymagań przez osoby kierowane na szkolenia związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu,
 - 7) warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa,
 - 8) zakres danych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 186b ust. 10, i sposób jego prowadzenia,
 - 9) sposób prowadzenia nadzoru Prezesa Urzędu nad realizacją szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego
- mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.”;”;

i) po pkt 118 dodaje się pkt 118a w brzmieniu:

„118a) po art. 190 dodaje się art. 190a w brzmieniu:

„Art. 190a. Obcy przewoźnik lotniczy występujący do Prezesa Urzędu o wydanie upoważnienia lub zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych, zgodnie z przepisami niniejszego działu, jeżeli nie ustanowi pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany wskazać w Rzeczypospolitej Polskiej pełnomocnika do doręczeń.”;

j) pkt 119 otrzymuje brzmienie:

„119) art. 191 otrzymuje brzmienie:

„Art. 191. 1. Polski przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze w zakresie i na warunkach określonych w certyfikacie i koncesji, z zastrzeżeniem ust. 2 i 4.

2. Wykonywanie przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim przez polskiego przewoźnika lotniczego wymaga uzyskania upoważnienia, wydanego przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji administracyjnej.

3. Wykonywanie przewozów na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz na trasach do i z Konfederacji Szwajcarskiej przez polskiego przewoźnika lotniczego nie wymaga uzyskania upoważnienia.

4. Jeżeli wymagają tego umowy międzynarodowe lub prawo państwa trzeciego, w którego granicach mają być wykonywane przewozy lotnicze, Prezes Urzędu dokonuje wyznaczenia, niezależnie od upoważnienia, o którym mowa w ust. 2, polskich przewoźników lotniczych uprawnionych do wykonywania przewozów na

określonych trasach lub obszarach tego państwa, informując o tym jego właściwy organ.

5. Przy upoważnianiu i wyznaczaniu polskich przewoźników lotniczych uwzględnia się interes publiczny oraz potrzeby rozwoju polskiego transportu.
6. Prezes Urzędu może odmówić udzielenia upoważnienia lub wyznaczenia ubiegającemu się o nie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo ograniczyć je – w szczególności w odniesieniu do oferowanej zdolności przewozowej – w przypadkach gdy:
 - 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów lub przepisów międzynarodowych;
 - 2) jest to uzasadnione w celu uniknięcia poważnego ograniczenia możliwości skutecznego konkutowania polskich przewoźników lotniczych z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określani w ust. 1 i art. 192a;
 - 3) jest to uzasadnione potrzebą umożliwienia opłacalności regularnych przewozów na trasie już obsługiwanej, na której nie ma potrzeby zwiększenia oferowanej zdolności przewozowej;
 - 4) wykonywanie przewozów regularnych na danej trasie zostało już wcześniej powierzone innemu przewoźnikowi lotniczemu na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
7. Jeżeli o upoważnienie do wykonywania przewozów lotniczych na tej samej trasie, o którym mowa w ust. 2, występuje dwóch lub więcej przewoźników lotniczych, w przypadku ograniczonych praw przewozowych, Prezes Urzędu udziela upoważnienia przewoźnikowi, po

przeprowadzeniu konkursu, w którym jako kryteria oceny przyjmuje się w szczególności:

- 1) zdolność do zapewnienia przez przewoźnika lotniczego właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy oraz skutecznego konkurowania z przewoźnikami lotniczymi innymi niż określeni w ust. 1 i art. 192a;
 - 2) wcześniej poniesione nakłady na rozwój połączenia, będącego przedmiotem konkursu, i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne.
8. Prezes Urzędu, na uzasadniony wniosek zainteresowanego przewoźnika lotniczego, może dokonać oceny efektywności wykorzystywania ograniczonych praw przewozowych, cofnąć upoważnienie i przeprowadzić konkurs.
9. Upoważnienie lub wyznaczenie mogą być cofnięte, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy złożył pisemny wniosek do Prezesa Urzędu, informujący o zaprzestaniu korzystania z przyznanych praw przewozowych albo przewoźnik lotniczy:
- 1) nie stosuje się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego,
 - 2) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego następującego po sezonie, w którym upoważnienie zostało mu przyznane,
 - 3) przerwał wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony, i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego
- chyba że udowodni, że niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu.

10. Upoważnienie, które zostało udzielone w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, może ponadto być cofnięte w przypadkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 14.
11. Upoważnienie przyznane bez konieczności przeprowadzenia konkursu, o którym mowa w ust. 7, lub wyznaczenie mogą być ograniczone, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie wypełnia obowiązków wynikających z przepisów dotyczących przewozu lotniczego.
12. Przewoźnik lotniczy jest obowiązany zawiadomić Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, o planowanym zaprzestaniu wykonywania regularnego przewozu na trasie, do obsługi której został upoważniony w wyniku konkursu, o którym mowa w ust. 7, podając jego przyczynę.
13. Upoważnienie, jego odmowa, ograniczenie i cofnięcie następuje w drodze decyzji administracyjnej.
14. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, procedurę konkursową zawierającą szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, o których mowa w ust. 7, a w szczególności informacje, jakie powinien zawierać wniosek o wydanie upoważnienia, dokumenty niezbędne do wydania upoważnienia, szczegółowe kryteria przyznawania ograniczonych praw przewozowych oraz przesłanki cofnięcia upoważnienia, z uwzględnieniem wiążących umów i przepisów międzynarodowych, przepisów Unii Europejskiej w zakresie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych oraz z poszanowaniem zasady niedyskryminacji.”;”;

k) po pkt 119 dodaje się pkt 119a – 119n w brzmieniu:

„119a) po art. 191 dodaje się art. 191a w brzmieniu:

„Art. 191a. 1. Prezes Urzędu odmawia wydania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, do wykonywania przewozów regularnych lub serii przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach, jeżeli przewoźnik lotniczy:

- 1) znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylającym art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 344 z 27.12.2005, str. 15), lub
- 2) zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego wynajętego od innego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie.

2. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, upoważnienie udzielone przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli przewoźnik ten spełnia przesłanki, o których mowa w ust. 1.

3. Prezes Urzędu cofa przewoźnikowi lotniczemu zawieszony upoważnienie, jeżeli po upływie okresu zawieszenia nie ustała jego przyczyna.”;

119b) w art. 192:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Decyzje w sprawie upoważnienia i wyznaczenia, o których mowa w art. 191 ust. 2 i 4, wydaje się na wniosek przewoźnika lotniczego.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Do wniosku o udzielenie upoważnienia do wykonywania serii przewozów nieregularnych, na żądanie Prezesa Urzędu, należy dołączyć umowę zawartą ze zleceniodawcą na wykonywanie przewozu nieregularnego.”;

119c) art. 192a otrzymuje brzmienie:

„Art. 192a. 1. Przewozy regularne lub serię przewozów nieregularnych na określonych trasach lub obszarach między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim może wykonywać, poza polskim przewoźnikiem lotniczym, tylko przewoźnik lotniczy wspólnotowy ustanowiony, w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który uzyska upoważnienie, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenie, o którym mowa w art. 191 ust. 4. Przepisy art. 191 ust. 5 – 14 i art. 192 stosuje się odpowiednio.

2. Przewoźnikiem lotniczym wspólnotowym ustanowionym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest przewoźnik lotniczy, który łącznie spełnia następujące warunki:

- 1) posiada koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE;
- 2) posiada bazę operacyjną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) skutecznie i rzeczywiście wykonuje działalność w dziedzinie transportu lotniczego w ramach

trwałych porozumień, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej a państwami trzecimi (Dz. Urz. UE L 157 z 30.04.2004, str. 193);

- 4) posiada trwałe i stałe struktury organizacyjne w Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 5) stale utrzymuje personel odpowiedzialny za bezpieczeństwo i ochronę w Rzeczypospolitej Polskiej.
3. W celu potwierdzenia faktu ustanowienia przewoźnika lotniczego wspólnotowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik ten jest obowiązany dostarczyć Prezesowi Urzędu następujące dokumenty:
- 1) kopię umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem w sprawie utworzenia bazy operacyjnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub oświadczenie zarządzającego w tej sprawie;
 - 2) imię i nazwisko oraz dane teleadresowe osoby odpowiedzialnej za prowadzenie bieżących spraw operacyjnych oraz za sprawy bezpieczeństwa i ochrony;
 - 3) imię i nazwisko oraz dane teleadresowe osoby upoważnionej do reprezentacji przewoźnika lotniczego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego potwierdzający zarejestrowanie w Rzeczy-

pospolitej Polskiej oddziału spółki przewoźnika lotniczego wspólnotowego;

5) numer identyfikacji podatkowej (NIP) i numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy, o ile takie posiada.

4. Prezes Urzędu odmawia przewoźnikowi lotniczemu, o którym mowa w ust. 1, wydania upoważnienia, o którym mowa w art. 191 ust. 2, oraz wyznaczenia, o którym mowa w art. 191 ust. 4, także w sytuacji, jeżeli przewoźnik nie przedłoży informacji, o których mowa w ust. 3.”;

119d) w art. 193:

a) ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„1. Obcy przewoźnik lotniczy może wykonywać przewozy lotnicze do lub z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w zakresie i na warunkach określonych w zezwoleniu wydanym na wniosek obcego przewoźnika lotniczego przez Prezesa Urzędu, przy uwzględnieniu postanowień umów i przepisów międzynarodowych, z zastrzeżeniem ust. 2 i art. 193a.

1a. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego i Konfederacji Szwajcarskiej może wykonywać przewozy lotnicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wydanego na wniosek tego przewoźnika przez Prezesa Urzędu, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1 i 2.”,

b) w ust. 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w przypadku lotów handlowych na obszarze Europejskiego Obszaru Gospodarczego, wykonywanych przez przewoźników lotniczych posiadających koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie

Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) –
stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”;

119e) po art. 193 dodaje się art. 193a w brzmieniu:

„Art. 193a. W przypadku braku możliwości pozytywnej weryfikacji przewoźnika jako posiadającego koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przewoźnik lotniczy, na żądanie Prezesa Urzędu, przedstawia dokumenty określające jego państwo koncesjonowania. W przypadku niewywiązania się przez przewoźnika z tego obowiązku Prezes Urzędu zabrania, w drodze decyzji administracyjnej, wykonania przewozu lotniczego. Do doręczenia decyzji administracyjnej stosuje się przepisy art. 195 ust. 9. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

119f) w art. 194:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadkach niecierpiących zwłoki Prezes Urzędu może wydać zezwolenie mimo niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 1.”,

b) w ust. 2 uchyla się pkt 5,

c) w ust. 3:

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów i poczty oraz w stosunku do osób trzecich – na żądanie Prezesa Urzędu;”,

– pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:

- „8) upoważnienie do wykonywania przewozów wydane przez właściwy organ obcego państwa – na żądanie Prezesa Urzędu;
- 9) koncesję lub równoważny dokument wydany przez właściwy organ obcego państwa – na żądanie Prezesa Urzędu.”;

119g) art. 195 otrzymuje brzmienie:

„Art. 195. 1. Zezwolenie może być udzielone, jeżeli spełnione są łącznie następujące warunki:

- 1) przemawia za tym interes publiczny;
 - 2) polscy przewoźnicy lotniczy korzystają w państwie obcego przewoźnika lotniczego z podobnych praw lub uzyskują inne wzajemne korzyści;
 - 3) zapewniona jest możliwość obsługi lotów i przewozów w polskich portach lotniczych;
 - 4) warunki wykonywania i sposób organizacji rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych są zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 202 pkt 6.
2. W zezwoleniu określa się jego warunki, ograniczenia oraz termin ważności.
3. Prezes Urzędu może odmówić wydania zezwolenia na wykonywanie przewozu lotniczego, jeżeli:
- 1) jest to konieczne ze względu na ograniczenia wynikające z umów i przepisów międzynarodowych;
 - 2) nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w ust. 1, art. 193 ust. 4 oraz art. 194;
 - 3) występują zaległości płatnicze przewoźnika lotniczego w stosunku do polskich podmiotów,

w szczególności do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, zarządzającego lotniskiem oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym, obejmujące okres co najmniej 3 miesięcy;

- 4) przewoźnik lotniczy narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa;
 - 5) przewoźnik lotniczy zamierza wykonać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 4;
 - 6) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzje, o których mowa w art. 195c ust. 3 i 5.
4. Zezwolenie może zostać przez Prezesa Urzędu cofnięte lub ograniczone w razie stwierdzenia, że przewoźnik lotniczy nie stosuje się do przepisów obowiązujących w zakresie przewozu lotniczego lub w inny sposób narusza warunki lub ograniczenia ustalone w zezwoleniu, a także w przypadku określonym w ust. 3 pkt 3.
5. Prezes Urzędu odmawia wydania zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, lub cofa wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, jeżeli:
- 1) przewoźnik lotniczy znajduje się w wykazie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 2111/2005/WE;
 - 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi tras przy użyciu statku powietrznego przewoźnika lotniczego znajdującego się w wykazie, o którym mowa w pkt 1;

- 3) wprowadził zakaz, o którym mowa w art. 155a ust. 1 pkt 2.
6. Prezes Urzędu może cofnąć wydane zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, jeżeli:
 - 1) przewoźnik lotniczy narusza przepisy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 2) przewoźnik lotniczy zamierza wykonywać przewóz lotniczy na podstawie umowy dotyczącej obsługi trasy przy użyciu statku powietrznego innego przewoźnika, o którym mowa w pkt 1;
 - 3) nie są spełnione warunki, o których mowa w ust. 1;
 - 4) minister właściwy do spraw transportu wydał decyzje, o których mowa w art. 195c ust. 3 i 5.
 7. Prezes Urzędu:
 - 1) ogranicza zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, w odniesieniu do statku powietrznego przewoźnika lotniczego spełniającego przesłankę określoną w ust. 5 pkt 2;
 - 2) może ograniczyć zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 1 – 3, w odniesieniu do statku powietrznego, którego dotyczy naruszenie w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa cywilnego.
 8. Prezes Urzędu zawiesza, na okres do 6 miesięcy, zezwolenie na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 4, jeżeli przewoźnik lotniczy spełnia przesłanki określone w ust. 5. Prezes Urzędu cofa

zawieszone zezwolenie, jeżeli po upływie zawieszenia nie ustały przyczyny zawieszenia.

9. Decyzję o wydaniu, zmianie, odmowie wydania, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu zezwolenia na przewozy, o których mowa w art. 194 ust. 1, doręcza się w formie pisemnej lub za pomocą telefaksu, poczty elektronicznej, przy wykorzystaniu teleksowej łączności lotniczej albo, w uzasadnionych przypadkach, ogłasza się ustnie.”;

119h) po art. 195 dodaje się art. 195a – 195c w brzmieniu:

„Art. 195a. Przewoźnik lotniczy operujący do, z lub w Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu statystycznych danych przewozowych dotyczących wielkości ruchu lotniczego, przewozów pasażerskich, towarowych i poczty w terminie 30 dni od zakończenia badanego okresu, w ujęciu miesięcznym oraz sezonowym, a także na każde żądanie Prezesa Urzędu.

Art. 195b. 1. Prezes Urzędu wydaje, odmawia wydania, ogranicza, cofa zezwolenia i upoważnienia z uwzględnieniem decyzji, o których mowa w art. 195c.

2. Przewozy lotnicze do, z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odbywają się z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z decyzji, o których mowa w art. 195c.

Art. 195c. 1. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, dokonać, na zasadach określonych w art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, podziału ruchu lotniczego między porty lotnicze.

2. Minister właściwy do spraw transportu, nie później niż 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 1, przesyła do Komisji Europejskiej projekt decyzji o podziale ruchu lotniczego lub zmianach w obowiązującym podziale ruchu lotniczego.
3. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 20 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, ograniczyć wykonywanie praw przewozowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu informuje o zamiarze wprowadzenia ograniczeń, o których mowa w ust. 3, przynajmniej 3 miesiące przed dniem wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.
5. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji administracyjnej, na zasadach określonych w art. 21 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub określić ich warunki.
6. Decyzji, o której mowa w ust. 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.
7. Minister właściwy do spraw transportu informuje bez zbędnej zwłoki pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską o działaniach, o których mowa w ust. 5, przedstawiając odpowiednie uzasadnienie.
8. Jeżeli problemy wymagające wydania decyzji, o której mowa w ust. 5, utrzymują się ponad 14 dni, minister właściwy do spraw transportu informuje o tym fakcie pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej i Komisję Europejską oraz może za jej zgodą

przedłużyć decyzję na dalszy okres nieprzekraczający 14 dni.

9. Decyzje, o których mowa w ust. 1 i 3, minister właściwy do spraw transportu wydaje, ogranicza i cofa z uwzględnieniem stanowiska Komisji Europejskiej wydawanego w związku z wprowadzaniem ograniczeniami, a w przypadku decyzji, o której mowa w ust. 3, także z uwzględnieniem stanowiska zainteresowanego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

10. Decyzje, o których mowa w ust. 3 i 5, minister właściwy do spraw transportu uchyla po podjęciu przez Komisję Europejską działań na podstawie odpowiednio art. 20 ust. 3 i art. 21 ust. 2 rozporządzenia nr 1008/2008/WE.”;

119i) w art. 196:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu wydawanego, na wniosek tego przewoźnika, przy zachowaniu zasady wzajemności.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przewoźnik lotniczy z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na takich samych zasadach jak przedsiębiorca polski.”,

d) w ust. 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) określające podmiot reprezentujący przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
- a) nazwisko i adres – w przypadku osoby fizycznej,
 - b) nazwę, siedzibę i adres oraz status – w przypadku osoby prawnej albo spółki prawa handlowego nieposiadającej osobowości prawnej.”;

119j) po art. 196a dodaje się art. 196b w brzmieniu:

„Art. 196b. 1. Przewoźnik lotniczy, działający jako przewoźnik umowny – w rozumieniu Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235) – planujący wykonywanie regularnych przewozów lotniczych na trasach do, z oraz w Rzeczypospolitej Polskiej na zasadach umowy o dzieleniu oznakowania linii, jest obowiązany zawiadomić o tym Prezesa Urzędu.

2. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dołącza następujące dokumenty:

- 1) wyznaczenie do wykonywania przewozów objętych wnioskiem wydane przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego, jeżeli wymaga tego umowa międzynarodowa;
- 2) certyfikat wydany przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego;

- 3) koncesję wydaną przez właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego lub równoważny dokument;
 - 4) dokument ubezpieczenia stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją statków powietrznych, przewozem lotniczym pasażerów, bagażu, towarów lub poczty oraz w stosunku do osób trzecich;
 - 5) umowę o dzieleniu oznakowania linii.
3. Zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się w terminie nie krótszym niż 30 dni roboczych przed dniem zamierzonego rozpoczęcia przewozów.
 4. Przewoźnik lotniczy może rozpocząć przewozy na zasadach określonych w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli w terminie 14 dni od dnia otrzymania wszystkich wymaganych dokumentów Prezes Urzędu nie zakáže, w drodze decyzji administracyjnej, ich wykonywania, z uwagi na przepisy odpowiednich umów międzynarodowych lub niespełnienie warunków określonych w ust. 2.
 5. Prezes Urzędu, kierując się wagą lub zakresem naruszenia, w drodze decyzji administracyjnej, może ograniczyć zakres albo zakazać wykonywania przewozów rozpoczętych na podstawie zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, jeżeli przewoźnik lotniczy nie stosuje się do umów lub przepisów międzynarodowych lub w inny sposób narusza przepisy Unii Europejskiej, dotyczące wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terytorium Unii Europejskiej.

6. Do doręczenia decyzji, o których mowa w ust. 4 i 5, stosuje się przepisy art. 195 ust. 9. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”;

119k) art. 197 i 198 otrzymują brzmienie:

„Art. 197. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu oraz wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może, w drodze rozporządzenia:

- 1) nałożyć obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej,
- 2) określić okres oraz warunki wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w pkt 1
 - z uwzględnieniem polityki państwa w zakresie rozwoju regionalnego oraz zasady niedyskryminacji między wspólnotowymi przewoźnikami lotniczymi.
2. Tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa rozporządzenie nr 1008/2008/WE.
3. Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w ust. 1, jest poprzedzone analizą:
 - 1) sytuacji gospodarczej regionu;
 - 2) dostępności innych środków transportu;
 - 3) istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych;

- 4) zapotrzebowania na połączenia lotnicze, przedłożonego przez wojewodę lub marszałka województwa.
4. W celu realizacji działań, o których mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu występuje do:
 - 1) jednostki samorządu terytorialnego – o przedstawienie analizy sytuacji gospodarczej tej jednostki;
 - 2) Prezesa Urzędu – o przedstawienie analizy istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych na danej trasie.
5. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, do Komisji Europejskiej oraz zainteresowanych państw członkowskich Unii Europejskiej.
6. Prezes Urzędu weryfikuje spełnienie przez przewoźników lotniczych operujących na trasie, na którą nałożono obowiązek użyteczności publicznej, warunków określonych w tym obowiązku w oparciu w szczególności o dostępne publicznie oraz uzyskane od przewoźników lotniczych informacje na temat oferowanych przewozów, potwierdzające spełnienie warunków określonych w tym obowiązku.
7. Jeżeli w okresie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia wprowadzającego obowiązek żaden wspólnotowy przewoźnik lotniczy nie rozpoczął lub nie przekazał do Prezesa Urzędu informacji o planowanym rozpoczęciu wykonywania – zgodnie z warunkami nałożonymi na podstawie ust. 1 – przewozów na trasie, na której nałożono obowiązek użyteczności publicznej, minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu, wojewody i właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może dokonać wyboru

jednego wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi tej trasy na okres do 4 lat na zasadach określonych w art. 16 ust. 9 i 10 oraz art. 17 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, publikując zaproszenie do składania ofert w Biuletynie Informacji Publicznej.

8. W przypadku gdy obsłudze trasy, o której mowa w ust. 7, towarzyszy rekompensata, o której mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia nr 1008/2008/WE, koszty związane z tą rekompensatą są pokrywane przez Prezesa Urzędu, a jeżeli obowiązek użyteczności został nałożony przy pozytywnej opinii, o której mowa w ust. 7, wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wojewoda lub odpowiednio właściwa jednostka samorządu terytorialnego są obowiązani do pokrycia co najmniej 50 % tych kosztów.
9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem prawa Unii Europejskiej dotyczącego stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

Art. 198. 1. Taryfy lotnicze stosowane w przewozach lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim, z którym zawarto umowę międzynarodową regulującą zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, powinny być przedstawiane Prezesowi Urzędu na zasadach określonych w tej umowie.

2. Jeżeli umowy międzynarodowe regulują zasady ustalania taryf przewozu lotniczego, Prezes Urzędu podejmuje działania i wydaje decyzje administracyjne

dotyczące taryf przewoźników lotniczych na zasadach określonych w tych umowach.

3. Taryfy lotnicze i stawki lotnicze za przewozy lotnicze wykonywane między portami lotniczymi położonymi na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej są ustalane zgodnie z rozporządzeniem nr 1008/2008/WE.”;

119l) po art. 201 dodaje się art. 201a w brzmieniu:

„Art. 201a. 1. Przewoźnik lotniczy posiadający koncesję udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne lub serie przewozów nieregularnych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany przedstawić do wiadomości Prezesa Urzędu, odpowiednio na 30 i 14 dni przed każdym sezonem rozkładowym, odpowiednio rozkład lotów albo program lotów, stosowane w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik lotniczy nieposiadający koncesji udzielonej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujący przewozy regularne, jest obowiązany przedstawić Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia przed każdym sezonem rozkładowym rozkład lotów stosowany w przewozach lotniczych do i z oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Rozkład lotów przedstawia się na 30 dni przed każdym sezonem rozkładowym, o ile postanowienia umów między-

narodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze, nie stanowią inaczej. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze.

3. Rozkłady lotów powinny określać trasy, rodzaj przewozów, typy statków powietrznych, ich pojemność, częstotliwość lotów, daty oraz czasy operacji w portach lotniczych.
4. Przewoźnicy, o których mowa w ust. 1 i 2, są obowiązani poinformować Prezesa Urzędu o zaprzestaniu wykonywania przewozów na określonych trasach. Terminy wskazane w ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio.”;

119m) w art. 202:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe warunki i sposób udzielania zezwoleń związanych z przewozem lotniczym, w tym udzielania zezwoleń dla obcych przewoźników lotniczych, upoważnień do wykonywania przewozów i dokonywania wyznaczeń, mając na uwadze także przepisy Unii Europejskiej w zakresie przewozów lotniczych;”;

b) uchyla się pkt 3;

119n) po art. 202 dodaje się art. 202a – 202d w brzmieniu:

„Art. 202a. 1. Przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty międzynarodowe pasażerskie do lub z Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany do przekazywania informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, który będzie lądował na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „informacją”.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do przewoźników lotniczych, którzy wykonują loty pasażerskie między Rzeczpospolitą Polską a innym państwem członkowskim Unii Europejskiej oraz między Rzeczpospolitą Polską a państwem trzecim traktowanym na równi z państwami Unii Europejskiej na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wdrożenie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.
3. Informacja obejmuje następujące dane:
 - 1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu;
 - 2) datę urodzenia;
 - 3) numer i rodzaj dokumentu podróży;
 - 4) obywatelstwo;
 - 5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 6) numer lotu;
 - 7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego;
 - 8) liczbę pasażerów statku powietrznego;
 - 9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku powietrznego w celu odbycia lotu.
4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informację na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej przez pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego. Komendant placówki Straży Granicznej występuje z wnioskiem, w przypadku gdy jest to konieczne do zwalczania nielegalnej migracji lub usprawnienia kontroli granicznej.

5. Wniosek o przekazanie informacji komendant placówki Straży Granicznej sporządza w formie pisemnej lub elektronicznej i przesyła przewoźnikowi lotniczemu, co najmniej na jeden dzień przed planowanym przylotem statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W uzasadnionych przypadkach wniosek może być przekazany później, jednak nie później niż do rozpoczęcia odprawy biletowo-bagażowej przed odlotem.

Art. 202b. 1. Przewoźnik lotniczy, o którym mowa w art. 202a ust. 1, po zakończeniu odprawy biletowo-bagażowej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż w chwili startu statku powietrznego, przekazuje informację, o której mowa w art. 202a ust. 1, komendantowi placówki Straży Granicznej w formie elektronicznej w postaci pliku tekstowego. Informacja powinna być przekazywana w sposób spełniający w zakresie transliteracji wymogi określone w załączniku 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w art. 3 ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczne i organizacyjne przekazywania informacji, w szczególności sposób przekazywania informacji w formie elektronicznej oraz stosowane formaty danych, uwzględniając rozwiązania techniczne i środki komunikacji elektronicznej wykorzystywane przez organy i podmioty, o których mowa w ust. 1, a także kierując się potrzebą zapewnienia sprawnej i bezpiecznej wymiany informacji.

3. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w formie elektronicznej przewoźnik lotniczy przekazuje ją telefaksem w terminie, o którym mowa w ust. 1.
4. W przypadku braku możliwości przekazania informacji w sposób, o którym mowa w ust. 1 – 3, lub w przypadku błędu w przekazaniu informacji, przewoźnik lotniczy, po uzgodnieniu z komendantem placówki Straży Granicznej, może ją przekazać w inny sposób umożliwiający otrzymanie informacji, nie później niż przed rozpoczęciem kontroli granicznej.
5. Przewoźnik lotniczy, nie później niż w chwili wylądowania statku powietrznego, jest obowiązany powiadomić pasażerów o przekazaniu komendantowi placówki Straży Granicznej informacji oraz o prawie pasażera do wglądu do informacji znajdującej się w dyspozycji przewoźnika lotniczego i poprawienia zawartych w niej danych dotyczących jego osoby.

Art. 202c. 1. Komendant placówki Straży Granicznej przechowuje informacje otrzymane w formie elektronicznej w systemie teleinformatycznym placówki Straży Granicznej.

2. Komendant placówki Straży Granicznej usuwa informacje po zakończeniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kontroli granicznej pasażerów danego lotu, jednak nie później niż po upływie 24 godzin od chwili przekazania informacji przez przewoźnika lotniczego.
3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy dane objęte informacją są niezbędne do wykonywania przez Straż Graniczną lub inne organy państwa zadań mających na celu ochronę bezpieczeństwa państwa albo ochronę bezpieczeństwa lub porządku publicznego oraz

na potrzeby prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 209ua.

Art. 202d. Przewoźnik lotniczy, w terminie do 24 godzin od wylądowania statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, usuwa informację przekazaną komendantowi placówki Straży Granicznej.”;”;

l) w pkt 124:

a) po projektowanym art. 209u dodaje się art. 209ua w brzmieniu:

„Art. 209ua. 1. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie wykonywania przewozu lotniczego, który wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 202a:

1) nie przekazał informacji – podlega karze pieniężnej w wysokości 22 500 zł,

2) przekazał informację nieprawdziwą – podlega karze pieniężnej w wysokości 18 000 zł,

3) przekazał informację niepełną – podlega karze pieniężnej w wysokości 13 500 zł

– za każdy lot, w którym odpowiednio nie przekazał informacji, przekazał informację nieprawdziwą lub przekazał informację niepełną.

2. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wymierza na uzasadniony wniosek komendanta placówki Straży Granicznej właściwego ze względu na miejsce przekroczenia granicy państwowej przez pasażerów statku powietrznego. Do wniosku tego komendant dołącza akta sprawy wraz z niezbędnymi dowodami.”;

b) w projektowanym art. 209v ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary, o których mowa w art. 209a – 209ua, nakłada Prezes Urzędu, w drodze decyzji administracyjnej.”;

m) w pkt 125 w lit. f:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„f) dodaje się pkt 13 – 15 w brzmieniu:”;

b) w zmienianym art. 210 w ust. 1 uchyla się pkt 16;

2) po art. 2 dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„Art. 2a. W ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 22 dodaje się art. 22a i 22b w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. Przedsiębiorca ubiegający się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych jest obowiązany:

- 1) przedstawić informację o dotychczasowej działalności, w tym dokumenty finansowe za ostatnie trzy lata oraz za rok, w którym ubiega się on o wykonywanie działalności w zakresie kontroli bezpieczeństwa;
- 2) prowadzić działalność gospodarczą w zakresie usług ochrony osób i mienia przez okres co najmniej pięciu lat;
- 3) przedstawić informację o liczbie zatrudnionych pracowników ochrony posiadających licencję pracownika ochrony fizycznej;
- 4) przedstawić informację o liczbie zatrudnionych pracowników spełniających wymagania określone w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego dla osób wykonujących zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;

- 5) przedstawić informację o planowanych szkoleniach osób, które będą wykonywać zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, oraz przewidywanym terminie ich zakończenia;
- 6) przedstawić dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym przez co najmniej 10 % liczby pracowników niezbędnych dla prawidłowego wykonywania tej kontroli;
- 7) wskazać deklarowany termin, w którym zostaną zatrudnieni pracownicy spełniający wymagania dotyczące osób dokonujących kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w liczbie niezbędnej do wykonywania zadań;
- 8) przedstawić zaświadczenie z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz urzędu skarbowego o niezaleganiu z należnościami z tytułu zobowiązań publicznoprawnych;
- 9) przedstawić oświadczenie o posiadaniu środków finansowych albo zdolności kredytowej w wysokości niezbędnej do realizacji zadań w zakresie kosztów przygotowania pracowników do realizacji zadań;
- 10) przedstawić oświadczenie, że nie toczy się postępowanie w sprawie o cofnięcie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia;
- 11) udokumentować możliwość spełnienia warunków organizacyjnych niezbędnych dla zapewnienia prawidłowego, niezakłóconego wykonywania kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w zakresie liczby pracowników ochrony

posiadających odpowiednie poświadczenia bezpieczeństwa oraz kwalifikacje, którzy mają wykonywać te zadania;

12) przedstawić oświadczenie o zdolności do samodzielnego wykonywania kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;

13) zawrzeć umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.

2. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 13, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, z uwzględnieniem specyfiki prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.

Art. 22b. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych jest obowiązany wykonywać tę działalność samodzielnie bez możliwości powierzania wykonywania czynności z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych innym podmiotom.”;

2) w art. 23a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może upoważnić Komendanta Głównego Straży Granicznej do kontroli działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia

dotyczących prawidłowości dokonywania kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej w portach lotniczych.”;

3) art. 44a otrzymuje brzmienie:

„Art. 44a. Komendant Główny Straży Granicznej, na zasadach określonych w art. 43 oraz w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, sprawuje nadzór nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi w zakresie wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa przeprowadzaną w portach lotniczych. Przepis art. 46 stosuje się odpowiednio.”;

3) po art. 11 dodaje się art. 11a i 11b w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w związku z przewozem lotniczym, o których mowa w art. 186b ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy zmienianej w art. 1, do czasu ich przejęcia przez zarządzających lotniskami, jednak nie dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wykonuje Straż Graniczna na dotychczasowych zasadach w zakresie liczby funkcjonariuszy Straży Granicznej wspólnie ze służbą ochrony lotniska. Przejęcie przez zarządzającego wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa odbywa się na podstawie porozumienia zawartego, nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przez właściwego terytorialnie komendanta oddziału Straży Granicznej i zarządzającego lotniskiem.

2. W okresie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy kontrolę bezpieczeństwa mogą wykonywać także funkcjonariusze Straży Granicznej niespełniający wymagań, o których mowa w art. 186b ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1.

3. Do czasu przejęcia przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, Straż Graniczna jest zwolniona z obowiązku pokrywania kosztów,

o których mowa w art. 74 ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, wynikających z wykonywania przez nią kontroli bezpieczeństwa.

4. Kontrola bezpieczeństwa w utworzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy portach lotniczych i stanowiskach kontrolnych jest prowadzona przez zarządzającego lotniskiem.
5. Osoby wpisane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa prowadzoną przez Prezesa Urzędu wpisuje się do wykazu, o którym mowa w art. 186b ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 11b. Zarządzający lotniskiem, po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy, może powierzyć swoje zadania wykonywane przez służbę ochrony lotniska przedsiębiorcy, który uzyskał koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, działającemu na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.”;

4) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Art. 14. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 25 ust. 3, art. 33 ust. 2, art. 47 ust. 10, art. 53, art. 93 ust. 5, art. 104 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 123 ust. 1, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189, art. 189a, art. 202 oraz art. 209 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 26a ust. 11, art. 33 ust. 2, art. 53a ust. 5, art. 53d, art. 93 ust. 8, art. 104 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1, art. 123 ust. 1f, art. 128, art. 130 ust. 8, art. 133, art. 140 ust. 4 i 5b, art. 163, art. 182, art. 187, art. 189, art. 189a ust. 2, art. 191 ust. 14 i art. 202 oraz art. 209 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.”;

5) w art. 16 dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) art. 1 pkt 11a, 11b i 75a – które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.;

- 5) art. 2a w zakresie art. 22a ustawy, o której mowa w art. 2a – które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.”.

-
- ¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362, Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 157, poz. 1241, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 213, poz. 1652 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 57, poz. 355, Nr 127, poz. 858, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 197, poz. 1306.
- ²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 170, poz. 1218, z 2007 r. Nr 57, poz. 390 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 86, poz. 521, Nr 195, poz. 1199, Nr 216, poz. 1367 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 22, poz. 120, Nr 85, poz. 716, Nr 98, poz. 817, Nr 157, poz. 1241, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857, Nr 164, poz. 1108 i Nr 182, poz. 1228.
- ³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 16 listopada 2010 r.

DPUE - 920 - 56 - 10/kz/ 7
SM-2538

dot.: RM-10-36-09 z 15.11.2010 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

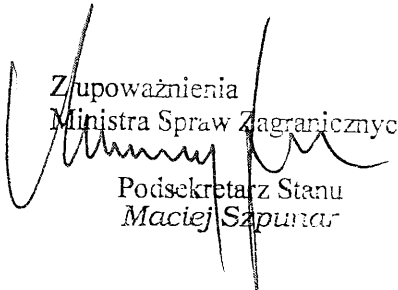
opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu poprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem *poprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze* pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia.....**

w sprawie opłaty lotniczej

Na podstawie art. 26a ust. 11 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. Rozporządzenie określa:

- 1) wykaz opłat lotniczych za:
 - a) wykonywane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, czynności związane z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i jej przepisach wykonawczych oraz przepisach Unii Europejskiej i przepisach międzynarodowych,
 - b) sprawowanie nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej,
 - c) wydawane przez Prezesa Urzędu koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, świadectwa, upoważnienia, zaświadczenia i inne dokumenty określone w przepisach wymienionych w lit. a,
 - d) przeprowadzane przez Prezesa Urzędu egzaminy;
- 2) wysokość lub sposób ustalania stawek opłat lotniczych, o których mowa w pkt 1;
- 3) terminy i tryb wnoszenia opłat lotniczych.

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) certyfikacie AHAC – należy przez to rozumieć certyfikat agenta obsługi naziemnej;
- 2) certyfikacie AMO – należy przez to rozumieć certyfikat organizacji obsługi technicznej statków powietrznych;

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 130, 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.

- 3) certyfikacie AOC - należy przez to rozumieć certyfikat przewoźnika lotniczego;
- 4) certyfikacie AWC – należy przez to rozumieć certyfikat usług lotniczych;
- 5) certyfikacie CAMO – należy przez to rozumieć certyfikat zarządzania ciągłą zdadnością do lotu;
- 6) certyfikacie CAPTO – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji oraz świadectw kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej i informatora lotniskowej służby informacji powietrznej i/lub uprawnień wpisywanych do tych świadectw;
- 7) certyfikacie CTO - należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota wiatrakowcowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu, pilota pionowzlotu zawodowego, pilota pionowzlotu liniowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, dyspozytora lotniczego lub uprawnień wpisywanych do tych licencji;
- 8) certyfikacie FTD - należy przez to rozumieć certyfikat dla urządzenia do szkolenia lotniczego, o którym mowa w europejskich wymaganiach bezpieczeństwa lotniczego JAR – FSTD, wprowadzonych do stosowania na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282 oraz z 2010 r. Nr 93, poz. 598);
- 9) certyfikacie FTO – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji pilota samolotowego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego, pilota śmigłowcowego zawodowego i pilota śmigłowcowego liniowego;
- 10) certyfikacie POA - należy przez to rozumieć certyfikat upoważniający do produkcji wyrobów, części i akcesoriów lotniczych;
- 11) certyfikacie MTO – należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania licencji lub uprawnień wpisywanych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej;

- 12) certyfikacie TRTO - należy przez to rozumieć certyfikat podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego upoważniający do prowadzenia szkolenia członków personelu lotniczego w zakresie wymaganym do uzyskania uprawnień wpisywanych do posiadanej licencji pilota samolotowego, pilota samolotowego zawodowego, pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego, pilota śmigłowcowego zawodowego i pilota śmigłowcowego liniowego;
- 13) ICAO - należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 14) licencji Part - 66 – należy przez to rozumieć licencję mechanika obsługi technicznej statku powietrznego, wydaną zgodnie z Załącznikiem III Część 66 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych takim instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania (Dz. Urz. L 315 z 28.11.2003 r.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2042/2003/WE”;
- 15) IFR – należy przez to rozumieć przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR - Instrument Flight Rules);
- 16) VFR – należy przez to rozumieć przepisy dla lotów z widocznością (VFR - Visual Flight Rules);
- 17) Part – 21 – należy przez to rozumieć Część 21 Załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących;
- 18) Part-66 – należy przez to rozumieć Część 66 Załącznika III do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 19) Part-145 – należy przez to rozumieć Część 145 Załącznika II do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 20) Part-147 – należy przez to rozumieć Część 147 Załącznika IV do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 21) Part M/F – należy przez to rozumieć Część M podsekcję F Załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 22) Part M/G – należy przez to rozumieć Część M podsekcję G Załącznika I do rozporządzenia nr 2042/2003/WE;
- 23) PL-6 – należy przez to rozumieć Załącznik nr 2 „Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników” do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609);
- 24) poświadczeniu ARC - należy przez to rozumieć poświadczenie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego;

- 25) rozporządzeniu 216/2008/WE – należy przez to rozumieć rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. L);
- 26) rozporządzeniu w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy do niektórych rodzajów statków powietrznych – należy przez to rozumieć rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904 oraz z 2007 r. Nr 197, poz. 1436);
- 27) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 3. 1. Szczegółowy wykaz czynności urzędowych, o których mowa w § 1 pkt 1, oraz wysokość lub sposób ustalania poszczególnych stawek opłat lotniczych za czynności urzędowe określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 2, rozdziału 2 i § 18, z tym, że:

1) wykaz czynności urzędowych i wysokość stawki opłaty lotniczej za wydawanie koncesji, zezwoleń, upoważnień, licencji, certyfikatów, świadectw i zaświadczeń określa tabela nr 1 tego załącznika, zwana dalej „tabelą nr 1”;

2) wykaz przeprowadzanych egzaminów i wysokość stawki opłaty lotniczej za nie określa tabela nr 2 tego załącznika, zwana dalej „tabelą nr 2”;

3) wykaz czynności urzędowych i wysokość opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym związanych z utrzymaniem ważności uprawnień określa tabela nr 3 tego załącznika, zwana dalej „tabelą nr 3”.

2. Wysokość stawek opłat lotniczych ustalonych zgodnie z ust. 1 nie może przekroczyć stawek określonych w art. 26a ust. 2 ustawy.

Rozdział 2

Sposób ustalania wysokości opłaty lotniczej za poszczególne czynności urzędowe

§ 4. 1. Wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe, o których mowa w tabeli nr 1 Część II, polegające na wydaniu licencji lub świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy w sytuacji, gdy licencję lub świadectwo kwalifikacji wydaje się z co najmniej jednym uprawnieniem, kategorią lub podkategorią, stanowi wyłącznie równowartość opłaty przewidzianej za wydanie danej licencji lub świadectwa kwalifikacji, niepowiększoną dodatkowo o opłatę lotniczą za uprawnienie, kategorię lub podkategorię, które muszą być wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji.

2. Wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe dotyczące certyfikacji podmiotów w zakresie szkolenia lotniczego o których mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.1, związane z certyfikatem CAPTO, CTO, FTD, FTO, MTO lub TRTO, oraz za sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu CAPTO, CTO, FTD, FTO, MTO lub TRTO, o której mowa w tabeli nr 3 Część IV, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat ustalonych osobno za poszczególne specjalności lub uprawnienia wpisywane do certyfikatu, w zakresie których podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w zakresie lotnictwa cywilnego lub posiadacz certyfikatu FTD będzie prowadzić lub prowadzi działalność szkoleniową.

§ 5. 1. Wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe z zakresu certyfikacji organizacji obsługowych oraz organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.6. ppkt 1 i 2, zwiększa się o 10%, jeśli proces certyfikacji wykaże powyżej 10 niezgodności.

2. Wysokość opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AMO lub posiadaczem certyfikatu CAMO, o którym mowa w tabeli nr 3 część V pkt 1 i 2, zwiększa się o 1% za każdą kolejną niezgodność powyżej dziesięciu niezgodności stwierdzonych w trakcie okresowych i doraźnych kontroli prowadzonych w ramach sprawowania bieżącego nadzoru nad posiadaczem danego certyfikatu.

3. Nie podlegają opłacie lotniczej czynności urzędowe z zakresu certyfikacji organizacji obsługowych oraz organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.6. ppkt 3, jeśli zmiana zakresu certyfikatu polega na ograniczeniu uprawnień z niego wynikających.

§ 6. 1. Wysokość stawki opłaty lotniczej, o której mowa w § 1 pkt 1 lit. b, ustala się jako koszty określone w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 7.12.2006, str. 3), z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przy ustaleniu wysokości stawki opłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1, nie bierze się pod uwagę opłat za czynności określone w tabeli 1 Część III pkt 3.12 oraz pkt 3.14 ppkt 37-40 i tabeli 3 Część I, które nie wchodzą w zakres kosztów, o których w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

§ 7. 1. Wysokość opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC, o której mowa w tabeli nr 3 Część III pkt 8, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty ustalonej odpowiednio za każdy statek powietrzny wpisany do certyfikatu.

2. Wysokość opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC dla usług wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców, o którym

mowa w tabeli nr 3 Część III pkt 9, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty ustalonej za każdy balon lub sterowiec wpisany do certyfikatu.

§ 8. Wysokość opłaty lotniczej za wydanie zezwolenia na prowadzenie pokazów lotniczych, o której mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.14 ppkt 36, stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty ustalonej za każdy dzień wykonywania pokazów lotniczych dla każdego statku powietrznego używanego w pokazach.

§ 9. Prezes Urzędu może, na zasadzie wzajemności, z wyjątkiem przewoźników lotniczych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, określić w stosunku do obcego przewoźnika lotniczego opłatę lotniczą za zezwolenia eksploatacyjne lub ogólne, o których mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. ppkt 8- 9, w wysokości stawki zerowej, w przypadku, gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia tego przewoźnika taką opłatę przewidują, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.

Rozdział 3

Tryb wnoszenia opłat lotniczych

§ 10. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w § 3, wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie danej czynności urzędowej, z wyłączeniem opłaty lotniczej za czynności urzędowe związane z wydaniem zezwolenia pojedynczego:

1) o którym mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. pkt 10, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zezwolenia obejmującego dziesiąty i kolejne loty w danym sezonie rozkładowym,

2) o którym mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.14 ppkt 5, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zgody

- pod rygorem niewydania zezwolenia albo zgody na kolejne loty w danym sezonie rozkładowym.

2. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe związane z wydaniem zezwolenia ogólnego lub zezwolenia pojedynczego, o których mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. ppkt 7 i 10, wnosi się tylko za pierwsze wydanie przewoźnikowi jednego z tych dokumentów w danym sezonie rozkładowym.

3. W przypadku udzielenia przewoźnikowi zarówno zezwolenia ogólnego i pojedynczego, o których mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. ppkt 7 i 10 opłatę lotniczą wnosi się tylko za to zezwolenie, które zostało wydane jako pierwsze.

4. Opłatę lotniczą ustaloną zgodnie z § 5 ust.1, stanowiącą 10 % opłaty należnej za czynności urzędowe z zakresu certyfikacji organizacji obsługowych oraz organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.6. ppkt 1 i

2, w przypadku wykazania w procesie certyfikacji powyżej 10 niezgodności, wnosi się najpóźniej w terminie 30 dni od zakończenia procesu certyfikacji, który wykazał te niezgodności.

5. Opłata lotnicza, za czynności, o których mowa w § 3 pkt 3, jest opłatą roczną, którą wnosi się za każdy posiadany certyfikat osobno, zgodnie z § 13 - 17.

§ 11. Z zastrzeżeniem § 18, opłata lotnicza za sprawowanie bieżącego nadzoru, o którym mowa w tabeli nr 3 Część I, Część II pkt 1 i 2, Część III pkt 6-10, Część IV, Część V pkt 1-4 i pkt 6, pokrywa koszty związane z przeprowadzaniem okresowych i doraźnych kontroli mających na celu w szczególności utrzymanie ważności certyfikatu.

§ 12. 1. Opłatę lotniczą, za sprawowanie bieżącego nadzoru, o której mowa w tabeli nr 3 Część I, Część II pkt 1 i 2, Część III pkt 6-10, Część IV, Część V pkt 1-4 i pkt 6 oraz Część VI za pierwszy rok posiadania certyfikatu, wnosi się w dwunastym miesiącu posiadania certyfikatu, najpóźniej do 30. dnia tego miesiąca.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, za każdy następny rok posiadania certyfikatu, wnosi się po upływie kolejnych dwunastu miesięcy liczonych od dnia uiszczenia tej opłaty za poprzedni rok sprawowania bieżącego nadzoru, nie później niż do 30. dnia tego miesiąca, w którym przypada płatność.

3. W przypadku wydania certyfikatu na okres krótszy niż 12 miesięcy opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się najpóźniej do 30. dnia ostatniego pełnego miesiąca ważności certyfikatu, w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych, na jakie certyfikat został wydany.

4. W przypadku cofnięcia certyfikatu, uiszczona opłata, o której mowa w ust. 1, podlega zwrotowi zgodnie z § 21 ust. 1 w wysokości proporcjonalnej do liczby pełnych miesięcy kalendarzowych pozostałych do końca okresu, za jaki nadzór bieżący nad posiadaczem certyfikatu miał być sprawowany.

5. W przypadku zwiększenia opłaty lotniczej, o której mowa w tabeli nr 3 Część V pkt 1 i 2 zgodnie z § 5 ust.2, kwotę zwiększenia równą 1% tej opłaty za każdą kolejną niezgodność stwierdzoną w trakcie kontroli, uiszcza się łącznie z opłatą za bieżący rok posiadania certyfikatu.

6. W przypadku zawieszenia certyfikatu, uiszczona opłata, o której mowa w ust. 1, nie podlega zwrotowi.

7. Przepisy ust. 1-4 stosuje się odpowiednio do rocznej opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru, o którym mowa w tabeli nr 3 Część II pkt 3-6, Część III pkt 1- 5 oraz Część V pkt 5.

§ 13. Opłatę lotniczą, za sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem ARC, o której mowa w tabeli nr 3 Część V pkt 7, wnosi się najpóźniej w dniu wydania poświadczenia ARC.

§ 14. 1. Opłatę lotniczą za sprawowanie bieżącego nadzoru, o której mowa w § 1 pkt 1 lit b, uiszcza się w 12 miesięcznych równych ratach.

2. Raty, o których mowa w ust. 1, uiszcza się w terminie do piątego dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu kalendarzowym, którego rata dotyczy, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Ratę za ostatni miesiąc danego roku kalendarzowego uiszcza się do dnia 20 grudnia tego roku.

§ 15. 1. Opłatę lotniczą za sprawowanie bieżącego nadzoru, o której mowa w tabeli nr 3 Część II pkt 1 i 7 wnosi się w czterech kwartalnych równych ratach.

2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, wnosi się za każdy kwartał roku poprzedniego, w następnym roku kalendarzowym, najpóźniej do ostatniego roboczego dnia kwartału odpowiadającego kwartałowi, za który opłata jest wnoszona.

3. Opłatę lotniczą, o której mowa w ust. 1, ustala się w oparciu o dane zgromadzone w roku poprzednim za kwartał odpowiadający kwartałowi, za który opłata jest wnoszona.

4. W przypadku opłaty, o której mowa w ust. 1, w każdym kolejnym roku sprawowania nadzoru, stosuje się odpowiednio przepisy ust. 2-3.

§ 16. 1. Opłatę lotniczą, o której mowa w § 10 ust. 1 i ust. 5, oraz wpłatę z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, o której mowa w § 19 ust. 2, wnosi się na odpowiedni rachunek bankowy dochodów budżetu państwa Urzędu lub poprzez wpłatę do kasy Urzędu.

2. Uiszczając opłatę wnioskodawca lub podmiot nadzorowany wskazuje rodzaj czynności, za które wnosi opłatę, a w przypadku opłaty z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, o których mowa w § 18 – numer dokumentu obciążającego go tymi kosztami.

§ 17. 1. Opłatę lotniczą za czynności urzędowe, o których mowa w § 1 pkt 1, pobiera się bez względu na ich wynik, z zastrzeżeniem § 21 ust. 3 i 4.

2. Jeżeli wnioskowana czynność urzędowa, o której mowa w ust. 1, nie odbędzie się lub zostanie przerwana z przyczyn, za które odpowiedzialny jest wnioskodawca, zobowiązany jest on do zwrotu kosztów poniesionych przez Urząd.

Rozdział 4

Koszty dodatkowe oraz obniżki i zwroty opłaty lotniczej

§ 18. 1. W przypadku podejmowania czynności urzędowych, o których mowa w § 3 ust. 1 i 2, opłata lotnicza ulega zwiększeniu o sumę kosztów dodatkowych.

2. Za koszty dodatkowe, o których mowa w ust. 1, uważa się dodatkowe wydatki bezpośrednio związane z daną czynnością urzędową, poniesione przez Urząd w szczególności z tytułu:

- 1) kosztów wynagrodzenia powołanych ekspertów lub biegłych;

2) kosztów gromadzenia dowodów, przeprowadzania specjalistycznych badań i ekspertyz naukowych;

3) obejmowania nadzorem nowego typu statku powietrznego, w tym koszty niezbędnych szkoleń w tym zakresie;

4) niezbędnych zagranicznych podróży służbowych pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego określone zgodnie z odrębnymi przepisami;

5) koszty prac zleconych przez Prezesa Urzędu innym jednostkom organizacyjnym i instytucjom.

3. Prezes Urzędu, po zakończeniu przeprowadzania wnioskowanej czynności urzędowej, informuje wnioskodawcę na piśmie o powstaniu dodatkowych kosztów postępowania oraz ich kwocie.

4. Przepisy ust. 1-3 nie dotyczą podejmowania czynności urzędowych związanych z prowadzeniem przez Prezesa Urzędu czynności w celu wydania koncesji, zezwoleń, upoważnień oraz innych dokumentów na wykonywanie przewozu lotniczego i prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej, o których mowa w Tabeli 1 Część I.

§ 19. 1. Obowiązek zwrotu przez wnioskodawcę kosztów dodatkowych powstaje z chwilą doręczenia przez Prezesa Urzędu dokumentu obciążającego wnioskodawcę powstałymi kosztami dodatkowymi.

2. Wpłatę z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, o których mowa w § 18, wnosi się w terminie 30 dni od dnia powstania obowiązku zwrotu tych kosztów.

§ 20. 1. Wykaz rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji objętych zwolnieniem z opłat przewidzianym dla pracowników Urzędu oraz członków Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 dotyczy także wydania, przedłużenia, wznowienia oraz wydania duplikatu licencji albo świadectwa kwalifikacji.

3. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1 dotyczy także wpisania, przedłużenia lub wznowienia każdego z uprawnień, które mogą być wpisane do licencji i świadectw kwalifikacji.

4. Nie pobiera się opłaty lotniczej za egzaminy teoretyczne i praktyczne, do uzyskania licencji i świadectw kwalifikacji, o których mowa w ust. 1.

§ 21. 1. Opłata lotnicza na wniosek podlega zwrotowi w przypadku, gdy została pobrana nienależnie lub w wysokości wyższej od należnej. W przypadku pobrania opłaty wyższej od należnej zwrotowi podlega kwota pobrana nienależnie.

2. Nie jest opłatą pobraną nienależnie opłata wniesiona za czynność urzędową polegającą na wydaniu dokumentu, jeśli strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu. W przypadku nieprzyjęcia prawidłowo sporządzonego dokumentu, opłata lotnicza nie podlega zwrotowi.

3. Opłata lotnicza pobrana za czynności urzędowe, związane z wydaniem koncesji, zezwoleń, upoważnień i innych dokumentów, o których mowa w Części 1.1 i 1.2. Tabeli nr 1, podlega zwrotowi w przypadku umorzenia prowadzonego postępowania z uwagi na jego bezprzedmiotowość.

4. Zwrot opłaty nie przysługuje, jeżeli zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części.

5. Zwrot opłaty z tytułu prowadzenia bieżącego nadzoru nie przysługuje za okres, w którym podmiot zawiesił działalność.

§ 22. Przepisy § 3 - 21 stosuje się do pobierania opłat lotniczych za czynności urzędowe dokonywane przez jednostki organizacyjne albo osoby upoważnione przez Prezesa Urzędu na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy lub art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.– Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn.zm.³⁾).

Rozdział 7

Przepisy końcowe

§ 23. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 24. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia⁴⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY

**W porozumieniu:
MINISTER FINANSÓW**

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524, z 2008 r. Nr 229, poz. 1539, z 2009 r. Nr 195, poz. 1501 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230. Nr 167, poz. 1131 i Nr 182, poz. 230.

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718 oraz z 2005 r. Nr 233, poz. 1983), które utraciło moc na podstawie art. ustawy z dnia 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw.

Tabela nr 1

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawki opłaty lotniczej za koncesje, zezwolenia, licencje, certyfikaty, świadectwa i zaświadczenia

Część I Koncesje i zezwolenia	
1.1. Koncesje	
1	2
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1. W zakresie koncesji na przewóz lotniczy:	
a) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia MTOM i liczby miejsc pasażerskich	6000
b) przyznanie uprawnień do wykonywania regularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych posiadających MTOM <10.000 kg lub liczbę miejsc pasażerskich <20	4000
c) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych bez ograniczenia MTOM i liczby miejsc pasażerskich	5000
d) przyznanie uprawnień do wykonywania nieregularnego przewozu z wykorzystaniem statków powietrznych posiadających MTOW<10.000 kg lub liczbę miejsc pasażerskich <20	2000
e) inne czynności związane z udzieleniem koncesji na przewóz lotniczy, w tym zmiana koncesji	10 % wynikającej w uprawnień stawki lub sumy stawek określonych w ust 1 lit. a-d
2. Wydanie promesy koncesji na przewóz lotniczy	50 % stawki lub sumy stawek określonych w ust 1 lit. a-d, z uwzględnieniem zakresu uprawnień objętych promesą
3. Związane z nadzorem nad koncesjonariuszami:	
a) wyrażenie zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym	2000
b) zmiana decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego	1000

<p>przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - okresu na jaki została wyrażona zgoda - przyznanych decyzją uprawnień <p>c) inne czynności związane ze zmianą decyzji w sprawie wyrażenia zgody na prowadzenie operacji przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego leasingującego od innego przedsiębiorstwa statek powietrzny z załogą zarejestrowany w państwie nie będącym członkiem Konfederacji Szwajcarskiej, państwem członkowskim UE lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym)</p>	200
1.2. Zezwolenia	
1	2
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
<p>1. W zakresie zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego:</p> <p>1) przyznanie uprawnień do zarządzania lotniskiem użytku publicznego</p> <p>2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego</p>	6000
<p>2. Promesa zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego</p>	600
<p>2. Promesa zezwolenia na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego</p>	3000
<p>3. W zakresie zezwolenia na obsługę naziemną na lotnisku użytku publicznego:</p> <p>1) przyznanie uprawnień do wykonywania usług obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego:</p>	
<p>a) w kat 1 – ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników</p>	1000
<p>b) w kat 2 - obsługa pasażerów</p>	1000
<p>c) w kat 3 – obsługa bagażu</p>	600
<p>d) w kat 4 – obsługa ładunków (towarów i poczty)</p>	1000
<p>e) w kat 5 – obsługa płytowa statków powietrznych</p>	1000
<p>f) w kat 6 – obsługa kabinowa statków powietrznych</p>	1000
<p>g) w kat 7 – obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne</p>	6000
<p>h) w kat 8 – obsługa techniczno-administracyjna statków powietrznych</p>	1000
<p>i) w kat 9 – obsługa operacyjna lotu i administracyjna załóg statków powietrznych</p>	1000
<p>j) w kat 10 – transport naziemny</p>	1000
<p>k) w kat 11 – obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych</p>	1000
<p>2) przyznanie uprawnień do wykonywania własnej obsługi naziemnej na danym lotnisku użytku publicznego za każdą z kategorii określonych w ust. 3 pkt 1 lit a-k</p>	1000
<p>3) czynności związane ze zmianą zezwolenia na</p>	

obsługę naziemną na danym lotnisku użytku publicznego	10% stawki lub sumy stawek określonych w ust 3, z uwzględnieniem zakresu przyznanych uprawnień
4. W zakresie zezwolenia na prawa sprzedaży: 1) zezwolenie na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, 2) czynności związane ze zmianą zezwolenia na prowadzenie przez obcego przewoźnika lotniczego sprzedaży przewozów lotniczych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	6000 600
5. Związane z rozpatrzeniem wniosku o wydanie upoważnienia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach, polskiemu przewoźnikowi lotniczemu lub przedsiębiorcy zagranicznym z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, ustanowionemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z traktatami o ustanowieniu Wspólnot Europejskich	2000
6. Związane z rozpatrzeniem wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach przewoźnikowi obcemu z państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przy połączeniach: 1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne) 2) nieregularnych (10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym-zezwolenie ogólne)	2000
7. Związane z rozpatrzeniem wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach obcemu przewoźnikowi z państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, na wykonywanie przewozów do lub z Rzeczypospolitej Polskiej przy połączeniach: 1) regularnych (zezwolenie eksploatacyjne) 2) nieregularnych (10 lub więcej lotów nieregularnych w jednym sezonie rozkładowym-zezwolenie ogólne)	20.000 15.000
8. Związane z rozpatrzeniem wniosku o wydanie przewoźnikowi obcemu, wskazanemu w punkcie 6 i 7 niniejszej tabeli, zezwolenia pojedynczego na wykonywanie do 9 lotów nieregularnych	0
9. Związane z rozpatrzeniem wniosku o zmianę lub dokonanie z urzędu zmiany w upoważnieniu lub zezwoleniu, wskazanych w punktach 5-10 niniejszej tabeli	0
10. Wydanie zezwolenia pojedynczego, upoważniającego do wykonania dziesiątego i kolejnych lotów w danym sezonie rozkładowym dla przewoźnika określonego w pkt 7 niniejszej tabeli.	15.000

Część II Licencje i świadectwa kwalifikacji	
2.1. Licencje i świadectwa kwalifikacji mechaników obsługi technicznej	
1	2
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej po raz pierwszy lub jej przywrócenie	200
2. Każde następne wydanie licencji, o której mowa w pkt 1, bez względu na zakres wpisanych kategorii/podkategorii	100
3. Wpisanie nowego uprawnienia do licencji, o której mowa w pkt 1, za każde uprawnienie	200
4. Uznanie licencji, o której mowa w pkt 1, wydanej przez właściwy organ obcego państwa	1000
5. Wydanie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 po raz pierwszy z wpisaną jedną kategorią/podkategorią w zakresie:	
1) B1.1, B1.3, B2, C	300
2) B1.2, B1.4	200
3) pozostałych kategorii/podkategorii	100
6. Przedłużenie ważności licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, niezależnie od uprawnień wpisanych do licencji	300
7. Przywrócenie licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 bez względu na zakres wpisanych kategorii/podkategorii	200
8. Wpisanie do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, uprawnienia, typu statku powietrznego-lub grupy statków powietrznych:	
1) za każde uprawnienie	100
2) za typ w każdej kategorii/podkategorii	200
3) za każdą grupę	100
9. Wpisanie drugiej i każdej kolejnej kategorii/podkategorii do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66, w zakresie:	
1) B1.1, B1.3, B2, C	200
2) B1.2, B1.4	100
3) innych kategorii/podkategorii	50
10. Wydanie duplikatu licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66 lub wprowadzenie w licencji zmian danych adresowych	50
11. Zniesienie ograniczenia obsługowego w licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
12. Konwersja kwalifikacji krajowych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66	100
13. Wydawanie świadectwa kwalifikacji mechanika	

poświadczania obsługi statków powietrznych po raz pierwszy lub jego przywrócenie	100
14. Każde następne wydanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych	100
15. Wpisane nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	100
16. Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych, za każde uprawnienie	40
17. Uznanie świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych wydanego przez właściwy organ obcego państwa	1000
18. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi statków powietrznych lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	50

2.2. Licencje i świadectwa kwalifikacji pozostałych członków personelu lotniczego

1	2
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1. Wydanie licencji po raz pierwszy lub jej przywrócenie dla:	
1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego	100
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego	200
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	300
2. Każde następne wydanie licencji:	
1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego	50
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego	100
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego, dyspozytora lotniczego	150
3. Wpisane nowego uprawnienia do licencji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności	

<p>uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia :</p> <p>1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota sterowcowego</p> <p>3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego</p> <p>4) pilota samolotowego liniowego, śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>50</p> <p>100</p> <p>200</p> <p>300</p>
<p>4. Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde uprawnienie</p> <p>1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota sterowcowego</p> <p>3) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego</p> <p>4) pilota samolotowego liniowego, śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta- kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>25</p> <p>50</p> <p>100</p> <p>150</p>
<p>5. Uznanie licencji, wydanej przez właściwy organ obcego państwa:</p> <p>1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota pionowzlotu, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, pilota sterowcowego</p> <p>2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, pilota pionowzlotu zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego</p> <p>3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego, pilota pionowzlotu liniowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego</p>	<p>500</p> <p>1000</p> <p>1500</p>
<p>6. Wydanie duplikatu licencji, o której mowa w pkt 1, lub wprowadzenie do niej zmian danych adresowych</p>	<p>50</p>
<p>7. Wydanie świadectwa kwalifikacji po raz pierwszy, lub jego przywrócenie dla:</p> <p>1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, skoczka spadochronowego, operatora bezałogowego statku powietrznego</p>	<p>100</p>

używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe 2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	
8. Każde następane wydanie świadectwa kwalifikacji dla: 1) pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, skoczka spadochronowego, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe 2) informatora służby informacji powietrznej lub informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	80
9. Wpisane nowego uprawnienia do świadectwa kwalifikacji, za każde uzyskane uprawnienie, wznowienie ważności uprawnienia, przywrócenie ważności uprawnienia	100
10. Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji, za każde uprawnienie	40
11. Uznanie świadectwa kwalifikacji wydanego przez właściwy organ obcego państwa	1000
12. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji lub wprowadzenie do niego zmian danych adresowych	50

Część III Certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty

3.1. Certyfikacja podmiotów w zakresie szkolenia lotniczego

Rodzaj czynności rządowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji podmiotu po raz pierwszy i wydanie certyfikatu FTO, TRTO, CTO, CAPTO albo wznowienie ważności tego certyfikatu w zakresie:	Opłata podstawowa 5000 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności lub uprawnienia
1) uprawnienia na klasę samolotów: jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec turystyczny, uprawnienia na klasę balonu	500 za każde wskazane uprawnienie
2) specjalności pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota pionowzlotu, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o masie startowej nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego pilota motolotni	300 za każdą wskazaną specjalność
3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do	

zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego, na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	300 za każde wskazane uprawnienie
4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych	500 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
5) specjalności instruktora	500 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	700 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	750 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego pilota samolotowego w załodze wieloosobowej, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowy z załogą jednoosobową	1500 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
9) specjalności praktykanta kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	2000 za każdą wskazaną specjalność
11) uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	3000 za każde wskazane uprawnienie
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTO, TRTO, CTO lub CAPTO i wydanie nowego certyfikatu w zakresie:	Oplata podstawowa 1500 zwiększona o opłatę za poszczególne wskazane specjalności lub uprawnienia
1) uprawnienia na klasę samolotów: jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec turystyczny, uprawnienia na klasę balonu	300 za każde wskazane uprawnienie
2) specjalności pilota samolotowego, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o masie startowej nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego pilota motolotni	300 za każdą wskazaną specjalność

3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego; na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	300 za każde wskazane uprawnienie
4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych	400 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
5) specjalności instruktora	500 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	700 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	750 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego, pilota samolotowego w załodze wieloosobowej, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca wielosilnikowy z załogą jednoosobową	1500 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
9) uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	3000 za każde wskazane uprawnienie
10) specjalności praktykanta kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	2000 za każdą wskazaną specjalność
3. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu organizacji szkoleniowej lotniczego wydanego przez inne państwo na podstawie wymagań ICAO, w zakresie:	Oplata podstawowa 5000 zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności
1) pilota paralotni, pilota lotni, uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych, uprawnienia do wykonywania lotów nocnych VFR, uprawnienia na motoszybowiec, uprawnienia na klasę balonu, uprawnienia do wykonywania lotów z napędem, uprawnienia do wykonywania lotów na motoparalotni	600 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
2) specjalności pilota samolotowego, pilota sterowcowego, pilota pionowzlotu, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o masie startowej nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota motolotni, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	1200 za każdą wskazaną specjalność

3) uprawnienia do lotów z pasażerem, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego; na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	1800 za każde wskazane uprawnienie
4) specjalności nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych	2400 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
5) specjalności instruktora	3000 za każde wskazane uprawnienie
6) uprawnienia do lotów IFR, uprawnienia pilota doświadczalnego	4200 za każde wskazane uprawnienie
7) specjalności pilota zawodowego, uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), uprawnienia na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	4500 za każdą wskazaną specjalność lub uprawnienie
8) specjalności pilota liniowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową wielosilnikowy	9000 za każdą specjalność lub uprawnienie
9) specjalności praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego	12000
10) uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową.	18000 za każdą specjalność lub uprawnienie
4. Przeprowadzenie procesu certyfikacji urządzenia do szkolenia lotniczego i wydanie certyfikatu po raz pierwszy albo przywrócenie ważności certyfikatu dla:	
1) innych urządzeń szkoleniowych - OTD (<i>Other training devices</i>)	1000
2) urządzeń do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów - BITD (<i>Basic Instrument Training Device</i>)	1500
3) urządzeń do ćwiczenia procedur lotu i nawigacji – FNPT (<i>Flight and Navigation Procedures Trainer</i>)	3000
4) urządzeń do szkolenia lotniczego- FTD (<i>Flight Training Device</i>)	6000
5) pełnych symulatorów lotu - FFS (<i>Full Flight Simulator</i>)	8000
5. Przeprowadzanie procesu certyfikacji na rozszerzenie zakresu certyfikatu FTD dla wszystkich uprawnień/specjalności	2000
6. Wydanie zatwierdzenia symulatora (<i>User Approval</i>)	500 Za każde zatwierdzenie

<p>7. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń, za każdą kategorię/podkategorię:</p> <p>1) B1.1, B1.3, B2 2) B1.2, B1.4 3) inne kategorie/podkategorie</p>	<p>700 600 500</p>
<p>8. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia szkoleń i egzaminowania, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach/podkategoriach:</p> <p>1) B1.1, B1.3, B2 2) B1.2, B1.4 3) inne kategorie/podkategorie</p>	<p>1000 600 500</p>
<p>9. Przeprowadzanie procesu certyfikacji MTO Part-147 po raz pierwszy i wydanie certyfikatu zatwierdzenia albo przywrócenie jego ważności w zakresie do prowadzenia egzaminów, za każdy typ statku powietrznego w poszczególnych kategoriach/podkategoriach:</p> <p>1) B1.2, B1.4 2) innych kategoriach</p>	<p>600 500</p>
<p>10. Przeprowadzenie procesu certyfikacji MTO w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz samolotów i śmigłowców, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 216/2008/WE i wydanie certyfikatu na:</p> <p>1) statek powietrzny jako całość 2) płatowiec 3) silnik 4) awionika</p>	<p>opłata podstawowa 300 zwiększona o opłatę za każdą specjalność</p> <p>1000 500 500 500</p>
<p>11. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO Part-147:</p> <p>1) za każdą kategorię 2) za każdy typ statku powietrznego: - szkolenie i egzaminowanie - egzaminowanie</p>	<p>200 400 400 300</p>
<p>12. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu szkolenia na typ statku powietrznego w MTO (np. u producenta, w organizacji obsługowej), za każdy typ statku powietrznego:</p> <p>1) o MTOM > 5700kg</p>	<p>2000</p>

2) o MTOM \leq 5700kg	1000
12. Rozszerzenie zakresu certyfikatu MTO, za każdą specjalność	300
13. Wpisanie do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie w zakresie	Oплата podstawowa 600 Zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności 150
1) specjalności pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, skoczka spadochronowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, mechanika poświadczającego obsługę techniczną: lotni, paralotni, motolotni, statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, spadochronu	za każdą wskazaną specjalność
2) uprawnienia do wykonywania lotów kontrolowanych VFR, do lotów z pasażerem, do wykonywania lotów z napędem, do wykonywania lotów na motoparalotni	100 za każde wskazane uprawnienie
3) wszystkie uprawnienia wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi technicznej	100 za każde wskazane uprawnienie
4) uprawnienie instruktora	200 za uprawnienie do każdej specjalności
14. Rozszerzenie wpisu do rejestru podmiotów szkolących i wydanie zaświadczenia o wpisie w zakresie:	Oплата podstawowa 400 Zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności 150
1) specjalności pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, skoczka spadochronowego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, mechanika poświadczającego obsługę techniczną: lotni, paralotni, motolotni, statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, spadochronu	za każdą specjalność
2) uprawnienia do wykonywania lotów kontrolowanych VFR, do lotów z pasażerem, do wykonywania lotów z napędem, do wykonywania lotów na motoparalotni	100 za każde uprawnienie

3) wszystkie uprawnienia wpisywane do świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczania obsługi technicznej	100 za każde uprawnienie
4) uprawnienie instruktora	200 za uprawnienie do każdej specjalności

3.2. Rejestracja statków powietrznych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Rezerwacja znaków rozpoznawczych	200
2. Przedłużenie rezerwacji znaków rozpoznawczych	100
3. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie statku powietrznego do rejestru cywilnych statków powietrznych / ewidencji statków powietrznych i wydanie świadectwa rejestracji / ewidencji:	
a) lotni, motolotni, paralotni, balonów, spadochronów	300
b) szybowców, motoszybowców, statków powietrznych kategorii specjalnej	400
c) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej:	
- do 1.000 kg	1000
- od 1.000 kg do 5.700 kg	3000
- od 5.700 kg do 20.000 kg	10000
- powyżej 20.000 kg	20000
4. Wydanie duplikatu lub wymiana świadectwa rejestracji lub świadectwa ewidencji dokonana na wniosek jego posiadacza	200
5. Wydanie zaświadczenia o wykreśleniu statku powietrznego z rejestru lub ewidencji albo wydanie zaświadczenia o niewpisaniu statku powietrznego do rejestru lub ewidencji	500
6. Wydanie wyciągu z rejestru cywilnych statków powietrznych lub z ewidencji statków powietrznych	1000
7. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zgody na wpis do rejestru cywilnych statków powietrznych zgodnie z art. 35 ustawy	1000
8. Zaakceptowanie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego osobie innej niż właściciel	1000
9. Przydział kodu adresowego transpondera MODE-S	200
10. Dokonanie wpisu zastawu cywilnego/rejestrowego w świadectwie rejestracji lub świadectwie ewidencji	1000

3.3. Certyfikacja sprzętu lotniczego (Type Certificate)

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w PLN
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie dokumentu zdatności równoważnego certyfikatowi typu (nie obejmuje opłat wnoszonych na rzecz EASA) dla: 1) samolotów o maksymalnej masie startowej:	

a) do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	1500
b) od 1.000 kg do 5.700 kg	3200
c) od 5.700 kg do 20.000 kg	8000
d) powyżej 20.000 kg	18000
2) wiroplątów	jak dla samolotów
3) sterowców	5000
4) motoszybowców	1500
5) szybowców	1000
6) balonów załogowych	1000
7) statków powietrznych kategorii specjalnej	1500-10000
8) spadochronów	1000
9) silników lotniczych o maksymalnej mocy startowej lub dopuszczalnym ciągu:	
a) do 75 kW	800
b) od 75 kW do 375 kW lub 10.000 N	1200
c) od 375 kW do 750 kW lub od 10.000 N do 50.000 N	3500
d) powyżej 750 kW lub 50.000 N	8000
10) silników do motoszybowców, samolotów ultralekkich lub motolotni	1000
11) śmigieł:	
a) o skoku stałym lub nastawnym na ziemi	600
b) o skoku zmiennym	2000
12) motolotni	1500
13) lotni	1000
14) paralotni	1000
15) wydanie uzupełniającego certyfikatu typu (STC) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej:	
a) do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	300
b) od 1.000 kg do 5.700 kg	1000
c) od 5.700 kg do 20.000 kg	2000
d) powyżej 20.000 kg	5000
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie orzeczenia typu dla następującego sprzętu lotniczego:	
1) urządzenia ratownicze dla konstrukcji ultralekkich, lotni, motolotni i paralotni	200-600
2) zaczepy do holowania szybowców i transparentów	100
3) uprząże do lotni i paralotni	60
3. Zmiany i uzupełnienia certyfikacji sprzętu lotniczego	50 % stawki określonej w pkt 1 lub 2
4. Zatwierdzanie biuletynów zdatości lub dokumentacji technicznej statków powietrznych i wyposażenia istotnych dla bezpieczeństwa lotniczego:	
1) programów prób na ziemi oraz programów prób w locie dla:	
a) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej:	
- do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	200

- od 1.000 kg do 5.700 kg	600
- od 5.700 kg do 20.000 kg	1000
- powyżej 20.000 kg	2000
b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	200
2) instrukcji użytkowania w locie dla:	
a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej:	
- do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	600
- od 1.000 kg do 5.700 kg	1000
- od 5.700 kg do 20.000 kg	2000
- powyżej 20.000 kg	8000
b) motoszybowców i szybowców	400
c) sterowców i balonów załogowych	500
d) statków powietrznych kategorii specjalnej	50-800
e) spadochronów	100
f) motolotni, lotni i paralołtni	100
3) instrukcji obsługi technicznej dla:	
a) samolotów i śmigłowców o maksymalnej masie startowej:	
- do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	400
- od 1.000 kg do 5.700 kg	1000
- od 5.700 kg do 20.000 kg	1500
- powyżej 20.000 kg	3000
b) pozostałych statków powietrznych i silników	300
4) główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej:	
a) do 5.700 kg	500
b) powyżej 5.700 kg	1000
5. Zmiany w dokumentacji technicznej	75 % stawki określonej w pkt 4
6. Szczególne przypadki certyfikacji:	
1) uznanie dokumentów zdatności wydanych przez władze lotnicze innych państw:	
a) dla samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej:	
- do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	300
- od 1.000 kg do 5.700 kg	500
- od 5.700 kg do 20.000 kg	1000
- powyżej 20.000 kg	6000
b) dla pozostałych rodzajów statków powietrznych	300
2) wydanie świadectw zgodności z normą hałasu, wibracji oraz zanieczyszczeniem ziemi, wody i powietrza dla:	
a) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej:	
- do 5.700 kg	500
- powyżej 5.700 kg	2000
b) pozostałych rodzajów statków powietrznych	300

3) wydanie świadectwa zgodności normy hałasu, wibracji oraz zanieczyszczenia ziemi, wody i powietrza dla importowanych statków powietrznych	300
4) certyfikacja statków powietrznych bezpilotowych, wszystkich rodzajów	5000

3.4. Zdarność do lotu statków powietrznych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Przeprowadzenie procesu oceny zdatości do lotu statku powietrznego i wydanie świadectwa zdatości do lotu lub dokumentu równoważnego po raz pierwszy dla: 1) samolotów i wiroplątów o maksymalnej masie startowej: a) do 1.000 kg (w tym ultralekkie) b) od 1.000 kg do 2.730 kg c) od 2.730 kg do 20.000 kg d) powyżej 20.000 kg 2) sterowców i bezpilotowych 3) szybowców 4) motoszybowców 5) balonów załogowych 6) spadochronów osobowych 7) spadochronów ratunkowych	1500 5000 20000 48000 3000 1000 2000 2000 120 200
2. Przedłużanie i odnawianie świadectw zdatości do lotu lub dokumentu równoważnego dla statków powietrznych, wykonanie przeglądu zdatości do lotu i wydanie poświadczenia ARC	75 % opłaty określonej w pkt 1
2a. Wydanie poświadczenia ARC w oparciu o rekomendację organizacji CAMO (wg Part-M podczęść G z przywilejem M.A.711(b)) - obejmuje to inspekcje ULC, zatwierdzanie wszelkiego typu dokumentacji i ich zmian	30% opłaty określonej w pkt 1
3. Wystawienie eksportowego świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego lub dokumentu równoważnego dla elementu wyposażenia: 1) samoloty i wiropląty o maksymalnej masie startowej: a) do 2.730 kg b) od 2.730 kg do 5.700 kg c) od 5.700 kg do 20.000 kg d) powyżej 20.000 kg 2) sterowce 3) motoszybowce 4) szybowce 5) balony załogowe 6) spadochrony osobowe 7) spadochrony ratunkowe	1000 3000 5000 10000 1000 1000 1000 1000 30 80
4. Wystawienie świadectw oględzin dla statków powietrznych będących w próbach: 1) samoloty i wiropląty o maksymalnej masie startowej: a) do 1.000 kg (w tym ultralekkie)	500

b) powyżej 2.730 kg	5000
2) szybowce i motoszybowce	1000
3) inne (w szczególności sterowce, balony)	2000
6. Wydanie duplikatu dokumentów, o których mowa w pkt 1-5	500

3.5. Certyfikacja jednostek produkujących wyroby, części i akcesoria

1 - Rodzaj czynności urzędowej	Zakres prac		
	A1 Samoloty duże A3 Śmigłowce duże B1 Silniki turbinowe	A2 Samoloty małe A4 Śmigłowce małe A5 Autożyra A6 Szybowce A7 Motoszybowce A8 Balony załogowe A9 Sterowce A11 Samoloty klasy VLA A12 Inne B2 Silniki tłokowe B3 APU D2 Wydawanie pozwolenia na lot	B4 Śmigła C1 Akcesoria C2 Części D1 Czynności obsługowe
2 - Wysokość stawki w PLN			
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie Zatwierdzenia Organizacji Produkującej (POA) po raz pierwszy lub wznowienie ważności zatwierdzenia nieważnego dłużej niż 12 miesięcy	60000	40000	20000
2. Rozszerzenie zakresu zatwierdzenia: 1) Rozszerzenie zakresu prac 2) Rozszerzenie o inne typy wyrobów w zatwierdzonym zakresie prac	jak za certyfikację (pkt 1 tabeli)		
	jak za zatwierdzenie zmiany znaczącej (pkt 3 tabeli)		
3. Zatwierdzenie zmian znaczących w organizacji posiadającej zatwierdzenie	25% wartości opłaty jak za certyfikację (pkt. 1 tabeli)		
4. Wydanie zgody na produkcję wyrobów, części lub akcesoriów bez przeprowadzenia procesu certyfikacji i wydania certyfikatu POA	50% wartości opłaty jak za certyfikację (pkt. 1 tabeli)		

3.6. Certyfikacja jednostek obsługi technicznej sprzętu lotniczego i zarządzania ciągłą zdolnością do lotu

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w PLN
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu jednostki obsługi technicznej i napraw sprzętu lotniczego (Approved Maintenance Organization - AMO) po raz pierwszy lub	

wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy, dla jednostki:				
1) spełniającej wymagania PART-145*				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
	20000,00	10000,00	10000,00	7500,00
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	15000,00	7500,00	5000,00	
c) w klasie podzespoły	3000,00 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	3000,00			
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść F*				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		7500,00	7500,00	5000,00
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	10000,00	5000,00	3000,00	
c) w klasie podzespoły	2000,00 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	2000,00			
3) spełniającej wymagania PL-6 rozdział 8*				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		5000,00	5000,00	3000,00
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	6000,00	3500,00	2000,00	
c) w klasie podzespoły	1500,00 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	1500,00			
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (Continuing Airworthiness Management Organisation) CAMO po raz pierwszy lub wznowienie certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy:				
1) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	30000,00	15000,00	15000,00	10000,00
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	20000,00	10000,00	10000,00	7500,00
3) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	15000,00	7500,00	7500,00	5000,00
4) spełniającej wymagania PL-6 ppkt 8.5		7500,00	7500,00	5000,00
3. Rozszerzenie lub zmiana zakresu certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAMO)				
1) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	5000,00	2000,00	2000,00	1000,00
	za każdy dodany typ statku powietrznego			
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	5000,00	2000,00	2000,00	1000,00
	za każdy dodany typ statku powietrznego			

3) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	5000,00	2000,00	2000,00	1000,00
	za każdy dodany typ statku powietrznego			
4) spełniającej wymagania PL-6 ppkt 8.5		1500,00	1500,00	500,00
A1 - samoloty o masie do startu powyżej 5 700 kg A2 - samoloty o masie do startu 5 700 kg I poniżej A3 - śmigłowce A4 - statki powietrzne inne niż kategoria A1, A2 i A3 B1 - silniki turbinowe B2 - silniki tłokowe B3 - silniki pomocnicze APU * w przypadku zatwierdzenia w wielu klasach końcowa opłata jest sumą opłat w poszczególnych klasach				
3.7. Uznawanie certyfikatów wydanych przez nadzory obcych państw				
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość stawki w PLN			
	wielkość jednostki organizacyjnej*			
	M	Ś	D	
1. Uznanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (Air Operation Certificate - AOC), certyfikatu usług lotniczych (Aerial Works Certificate - AWC) lub dokumentu równoważnego	500	1500	4500	
2. Uznanie certyfikatu jednostki wykonującej obsługę techniczną i naprawy sprzętu lotniczego, wyrobów, części i akcesoriów (Approved Maintenance Organization - AMO) lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w części 3.6 niniejszej tabeli pkt 1 ppkt 3			
3. Uznanie certyfikatu jednostki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (Continuing Airworthiness Management Organisation – CAMO) lub dokumentu równoważnego	Opłata lotnicza jak w części 3.6 niniejszej tabeli pkt 2 ppkt 4			
4. Uznanie certyfikatu podmiotu prowadzącego działalność szkoleniową w lotnictwie cywilnym; prowadzącego szkolenia personelu lotniczego następujących specjalności:				
1) FTO	1 500			
2) TRTO	1 000			
3) MTO	300	1000	3000	
4) CTO	200	600	1500	
5) CAPTO	4 000			

5. Uznanie certyfikatu FTD	300	500	1000
3.8. Certyfikacja i rejestracja lotnisk			
Rodzaj czynności urzędowej		Wysokość opłaty lotniczej w PLN	
1		2	
1. Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego:			
a) o literze kodu* A, B		15.000	
b) o literze kodu C, D, E		30.000	
2. Przeprowadzenie postępowania o wydanie promesy zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego i wydanie promesy:			
a) o literze kodu A, B		1.500	
b) o literze kodu C, D, E		3,000	
3. Wydanie promesy na założenie lotniska		1.000	
4. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku publicznego:			
a) o literze kodu A, B		20.000	
b) o literze kodu C, D, E		40.000	
5. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na założenie lotniska użytku wyłącznego:			
a) o literze kodu A, B		2.000	
b) o literze kodu C, D, E		4.000	
6. Wydanie zezwolenia na założenie lotniska		1.000	
7. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku publicznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:			
a) o literze kodu A, B		25.000	
b) o literze kodu C, D, E		50.000	
8. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lotniska użytku wyłącznego do rejestru lotnisk cywilnych i wydanie zaświadczenia o wpisie:			
a) o literze kodu A, B		2.500	
b) o literze kodu C, D, E		5.000	
9. Wydanie zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych		1.000	
10. Przeprowadzenie postępowania o dokonanie zmiany w rejestrze lotnisk cywilnych		300	
11. Wydanie zmienionego zaświadczenia o wpisie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych		100	
12. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowozakładanego lotniska użytku publicznego:			
a) o literze kodu A		8.000	
b) o literze kodu B		16.000	
c) o literze kodu C		24.000	
d) o literze kodu D		32.000	
e) o literze kodu E		40.000	
13. Zatwierdzenie instrukcji operacyjnej nowozakładanego lotniska użytku wyłącznego:			

a) o literze kodu A	500
b) o literze kodu B	1.600
c) o literze kodu C	2.700
d) o literze kodu D	3.800
e) o literze kodu E	5.000
14. Przeprowadzenie postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojedynczej zmiany eksploatacyjnej i technicznej cech lotniska:	
a) o literze kodu A, B	1.300
b) o literze kodu C, D, E	2.600
15. Wydanie zezwolenia na wprowadzenie zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska	100
16. Przeprowadzenie postępowania o wpisanie lądowiska do ewidencji lądowisk	1.000
17. Wydanie zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk	100
19. Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisie lądowiska do ewidencji lądowisk lub o wpisie lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych	300
20. Wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających	5.000
21. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska:	
a) o literze kodu A, B	30.000
b) o literze kodu C, D, E	60.000
22. Przeprowadzenie procesu certyfikacji rozszerzającego zakres uprawnień wynikających z procesu certyfikacji, o wykonywanie operacji w ograniczonej widzialności (LVO) dla:	
1) operacji podejść precyzyjnych w CAT II;	20.000
2) operacji podejść precyzyjnych w CAT III A	30.000
3) operacji podejść precyzyjnych w CAT III B;	40.000
4) operacji podejść precyzyjnych w CAT III C;	60.000
5) operacje startów przy ograniczonej widzialności (LVTO)	20.000
23. Przeprowadzenie procesu certyfikacji lotniska przedłużającego ważność certyfikatu lotniska	50 % stawki określonej w pkt 21
24. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w pkt 22, przedłużającego ważność uprawnień	50 % stawki określonej w pkt 22
25. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był nieważny dłużej niż 12 miesięcy	50 % stawki określonej w pkt 21
26. Przeprowadzenie procesu certyfikacji którym mowa w pkt 22, wznawiającego ważność uprawnień, które były nieważne dłużej niż 12 miesięcy	50 % stawki określonej w pkt 22
27. Przeprowadzenie procesu certyfikacji wznawiającego ważność certyfikatu, który był	25 % stawki określonej w pkt 21

cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	
28. Przeprowadzenie procesu certyfikacji, o którym mowa w pkt 22, wznawiającego ważność uprawnień, które były cofnięte, zawieszono lub nieważne dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	25 % stawki określonej w pkt 22
29. Wydanie certyfikatu lotniska	1.800
* wyjaśnienia do kodów referencyjnych, zwanych w tabeli „kodem”, lotnisk znajdują się w zał. XIV t. 1 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym oraz w § 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów budowlanych dla lotnisk cywilnych	

3.9. Certyfikacja zarobkowego transportu lotniczego

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN		
	M	ŚR	D
1	2		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (Air Operator Certificate - AOC) po raz pierwszy lub wznowienie ważności AOC nieważnego dłużej niż 12 miesięcy, opłata podstawowa zwiększona o opłatę za:	3000	15000	25000
1) przewóz pasażerów i ich bagażu (A-1)	1000	3000	10000
2) przewóz towarów i poczty (A-2)	500	2000	5000
3) przewóz sanitarny i medyczny (A-3)	500	1000	3000
2. Przeprowadzenie procesu wznowienia ważności AOC, który był cofnięty, zawieszony lub nieważny dłużej niż 6 miesięcy, ale nie dłużej niż 12 miesięcy	75% opłaty wyliczonej zgodnie z pkt 1		
3. Przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia specjalnego wpisywanego do AOC i wpisanie do certyfikatu zezwolenia:			
a) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych AWO – od E1 do E5:			
- CAT II- E1	2000		
- CAT IIIA- E2	2000		
- CAT IIIB- E3	2000		
- CAT IIIC- E4	4000		
- wykonywanie startów- E5	1000		
b) na operacje w przestrzeniach MNPS – E6	2000		
c) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS – E7	4.000		
d) na operacje nawigacji obszarowej – RNAV- E8	2000		
e) na operacje w przestrzeniach RVSM - E9	3000		
f) oznaczenie klasy dokładności prowadzonej nawigacji RNP – E10	2000		
g) na przewóz materiałów niebezpiecznych –DGR – E11	4000		
h) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	1500		
i) operacje transportu pilotów morskich - E13	1500		

3.10. Certyfikacja usług lotniczych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu usług lotniczych (Aerial Works	4000

Certificate – AWC) po raz pierwszy lub w okresie powyżej 12 miesięcy od daty ustania ważności certyfikatu albo od daty jego zawieszenia	
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AWC przed upływem 12 miesięcy od wygaśnięcia ważności certyfikatu albo od daty jego zawieszenia	3000
3. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu dla operacji wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu lub jego zawieszenia	2000
4. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu dla operacji wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców w okresie przed upływem 12 miesięcy od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu albo od daty jego zawieszenia	1500

3.11. Certyfikacja obsługi naziemnej w portach lotniczych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN		
	Wielkość jednostki organizacyjnej (określona jako ilość osób zatrudnionych: M: 1-10, ŚR: 11-100 i D: powyżej 100)		
	M	ŚR	D
1	2	3	4
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu AHAC po raz pierwszy lub po upływie 12 miesięcy od daty wygaśnięcia certyfikatu lub jego zawieszenia, opłata podstawowa zwiększona o opłaty za zgłoszone kategorie:	500	1000	2000
1) ogólne usługi administracyjno-gospodarcze wykonywane w interesie użytkownika	250	350	450
2) obsługę pasażerów	400	500	600
3) obsługę bagażu	400	500	600
4) obsługę ładunków (towarów i poczty)	600	1100	1 600
5) obsługę płytową statków powietrznych	400	600	700
6) obsługę kabinową statków powietrznych	300	350	400
7) obsługę w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne	1000	2000	3000
8) obsługę techniczno-administracyjną statków powietrznych	250	350	400
9) obsługę operacyjną lotu i administracyjną załóg statków powietrznych	500	800	1 100
10) transport naziemny pomiędzy statkami powietrznymi i dworcem lotniczym	400	550	700

11) obsługę w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych (catering)	400	800	1 200
2. Przeprowadzenie procesu certyfikacji AHAC w zakresie materiałów niebezpiecznych po raz pierwszy lub wznowienie ważności certyfikatu nieważnego dłużej niż 12 miesięcy (z prawem spedycji drogą lotniczą)	1000	1500	2000

3.12. Certyfikacja służb żeglugi powietrznej

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN		
1	2		
1) Wydanie certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, odpowiednio do służb i organów:			
ACC	20 000 zł		
APP	10 000 zł		
TWR	10 000 zł		
FIS	10 000 zł		
AFIS	2 000 zł		
Łączności /organ	1 000 zł		
Radionawigacji / organ	2 000 zł		
Dozorowania / organ	4 000 zł		
Przetwarzanie danych ATM/ organ	10 000 zł		
AIS	10 000 zł		
Meteorologicznej / organ	10 000 zł		
2) Wydanie zaświadczenia o przedłużeniu certyfikatu	do 50% opłaty wg pkt I. , nie więcej niż 5 000 zł		

3.13. Certyfikacja usług lotniczych

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN		
1	2		
1. Przeprowadzenie procesu certyfikacji i wydanie certyfikatu usług lotniczych (Aerial Works Certificate – AWC) po raz pierwszy lub w okresie powyżej 12 miesięcy od daty ustania ważności certyfikatu albo od daty jego zawieszenia	4000		

3.14. Inne certyfikaty, zaświadczenia, zatwierdzenia oraz dokumenty

Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN		
1	2		
1. Rozszerzenie floty i związana z tym zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC	W zależności od MTOW statku powietrznego		
	<10t	>10t	
	300	600	
2. Zmiana w certyfikacie lub specyfikacji AOC, AWC nie związana z floty	W zależności od wielkości jednostki organizacyjnej		
	M	ŚR	D
	200	300	500
3. Opiniowanie dokumentów wymagających akceptacji lub zatwierdzenia (np.: Instrukcja Operacyjna, Programy Szkolenia itp.)	1000 za każdą weryfikację		
4. Opiniowanie zmian do dokumentów wymagających akceptacji lub zatwierdzenia	1000 za każdą zmianę		
5. Rozpatrzeniem wniosku o wydanie zgody na lot cywilnego statku powietrznego z materiałami	10000		

niebezpiecznymi niedopuszczonymi lub warunkowo dopuszczonymi do przewozu na pokładzie statku powietrznego (w tym lotu tranzytowego) obejmującego wydanie odstępstwa	
6. Akceptacja pilota do przeprowadzania kontroli typu line-check	100
8. Wydanie decyzji w sprawie zwolnień oraz odstępstw od przepisów EU-OPS zgodnie z art. 8 ust 2 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91	10000
9. Zatwierdzenie umowy leasingu statku powietrznego i przejęcie/przekazanie nadzoru od/do nadzoru zagranicznego	2000
10. Zezwolenie na zawarcie umowy leasingu (dry-lease, wet-lease) statku powietrznego	1000
11. Wydanie zgody na wykonywanie lotów w strefach, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące	800
12. Wydanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa	150
13. Wydanie identyfikatora członka załogi (Crew Member Certificate)	50
14. Wydanie certyfikatu centrum medycyny lotniczej	3000
15. Wydanie certyfikatu dla lekarza orzecznika	500
16. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku publicznego:	5000
17. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony lotniska użytku niepublicznego	2500
18. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz regularny	3000
19. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz nieregularny	2000
20. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu świadczącego obsługę naziemną	1000
21. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony służby żeglugi powietrznej lub organu zapewniającego osłonę meteorologiczną	1800
22. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu ochrony podmiotu wykonującego inną działalność gospodarczą	500
23. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony lotniska użytku publicznego	30% kwoty określonej w pkt 16
24. Zatwierdzenie programu ochrony podmiotu zapewniającego meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego	2000
25. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego agenta	1800
26. Zatwierdzenie programu ochrony zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego	1800
27. Wyznaczenie znanego nadawcy ładunków i poczty	1000

28. Inspekcja (wizja lokalna) w siedzibie zarejestrowanego agenta/zarejestrowanego dostawcy/znanego nadawcy (w zakresie ładunków i poczty)	1000
29. Ponowne wyznaczenie znanego nadawcy w zakresie ładunków i poczty	500
30. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony innego lotniska	150
31. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty regularne	30% kwoty określonej w pkt 18
32. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zmiany lub aktualizacji programu ochrony przewoźnika wykonującego loty nieregularne	30% kwoty określonej w pkt 19
33. Zatwierdzenie zmiany lub aktualizacji programu ochrony innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą	150
34. Przeprowadzenie procesu zatwierdzenia programu szkolenia z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	200
35. Wydanie opinii o możliwości lokalizacji inwestycji ze względu na dopuszczalną wysokość zabudowy*	1000
36. Wydanie zezwolenia na przeprowadzenie pokazu lotniczego	Oplata podstawowa 150 zwiększona o 50 za każdy dzień wykonywania pokazów dla każdego statku powietrznego używanego w pokazach
37. Wydanie zaświadczenia o wpisie do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych dla każdego z nw.:	
1) urządzenia łączności (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):	
a) naziemne radiostacje lotnicze	500
b) system łączności głosowej VCS	2 000
c) system transmisji danych G/G	2 000
2) urządzenie radionawigacyjne (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się):	
a) ILS, MLS	3 000
b) VOR/DVOR	2 000
c) NDB	1 000
d) DME	500
e) D/GPS (GBAS)	2 000
3) urządzenia dozorowania (w urządzeniach połączonych opłaty sumują się)	
a) radar pierwotny dozorowania (PSR)	3 000
b) radar wtórny dozorowania (MSSR)	2 000
c) radar kontroli płyty lotniska	1 000
d) system multilateracyjny WAM	5 000
e) system multilateracyjny LAM	2 000
4) system przetwarzania i zobrazowania danych	5 000
5) wzrokowe pomoce nawigacyjne (systemy świetlne)	900
6) automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych	
a) AWOS dla I kat. precyzyjnego podejścia	1 000
b) AWOS dla II kat. precyzyjnego podejścia	1 500
c) AWOS dla III kat. precyzyjnego podejścia	2 000
d) AWOS dla potrzeb AFIS	500
38. Wydanie zaświadczenia o zmianie wpisu w Rejestrze każde z urządzeń / systemów wymienionych w pkt I.	200
39. Wydanie duplikatu zaświadczenia o wpisu w Rejestrze	

40.	każde zaświadczenie	100
	Wydanie zaświadczenia o wpisie do rejestru radiobikonów za każdy radiobikon	50

* O ile przepisy prawa nie nakładają obowiązku na organy publiczne uzgodnienia lokalizacji z Prezesem Urzędu

Tabela nr 2

Wykaz egzaminów na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz wysokość stawek opłaty lotniczej związanej z egzaminami

Część I Egzaminy	
1.1. Egzamin teoretyczny oraz teoretyczno-praktyczny na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego oraz egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 ICAO Licencjonowanie Personelu	300
2. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:	
1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, radiooperatora pokładowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej	300
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	600
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego	1.000
3. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego lub egzaminu teoretyczno-praktycznego kandydata na mechanika lotniczego obsługi technicznej Part-66:	
1) za egzamin z każdego modułu Part-66: od M1 do M17	200
2) za każdy egzamin powtórkowy z niezaliczonego modułu Part-66	300
3) za egzamin teoretyczno-praktyczny na typ statku powietrznego o MTOM ≤ 5700kg	300
4. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji:	

1)zawodowej, liniowej	300
2)do pozostałych licencji	150
5. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji	200
6. Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	150
7. Przeprowadzenie cząstkowego egzaminu teoretycznego na uznanie licencji albo egzaminu wskazanego w decyzji o zawieszeniu lub ograniczeniu licencji albo świadectwa kwalifikacji	100 ³⁾
8. Przeprowadzenie komisyjnego egzaminu teoretycznego, za każdy przedmiot	300 ⁴⁾
1.2. Egzamin praktyczny na licencje i świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na licencję:	
1) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego, radiooperatora pokładowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej, informatora służby informacji powietrznej	1000
2) pilota samolotowego zawodowego, pilota śmigłowcowego zawodowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, dyspozytora lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	2000
3) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego	3000
2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do licencji:	
1) zawodowej, liniowej	1000
2) do pozostałych licencji	500

³⁾ Wartość opłaty lotniczej za egzamin z jednego przedmiotu.

⁴⁾ Wartość opłaty lotniczej za komisyjny egzamin teoretyczny z jednego przedmiotu.

3. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na świadectwo kwalifikacji dla: pilota lotni, pilota paralotni, pilota motolotni, pilota motoparalotni, pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg, operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe, skoczka spadochronowego, pilota wiatrakowca ultralekkiego, mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego, informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	300
4. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na członków personelu lotniczego oraz członków personelu lotniczego na dodatkowe uprawnienie w zakresie wykonywanych czynności lotniczych, za każde nowe uprawnienie wpisywane do świadectwa kwalifikacji	100
5. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do licencji, za każde przedłużane uprawnienie:	
1) pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	100
2) pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota wiatrakowcowego, pilota wiatrakowcowego zawodowego, pilota sterowcowego, nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego	200
3) pilota samolotowego zawodowego, pilota sterowcowego zawodowego, mechanika lotniczego obsługi technicznej, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego	300
4) na typ samolotu z załogą wieloosobową, na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	400
5) pilota samolotowego liniowego, pilota śmigłowcowego liniowego	500
6. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego na przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego do świadectwa kwalifikacji, za każde przedłużane uprawnienie: 1) informatora służby informacji powietrznej 2) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej	200
Część II	
Zaświadczenia oraz poświadczenie zgodności dokumentu z oryginałem	
2.1. Zaświadczenia i poświadczenia	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Wydanie zaświadczenia o zdany egzaminie na licencję	60
2. Wydanie zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo kandydata w egzaminach	30

3. Poświadczenie zgodności duplikatu, odpisu, wyciągu, wypisu lub kopii, od każdej pełnej lub zaczętej strony	5
---	---

Tabela nr 3

Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawek opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym

Część I	
Nadzór nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Opłata za sprawowanie nadzoru instytucji posiadającej certyfikat w zakresie poniższych obszarów:	
1) ACC	20 000 zł
2) APP	10 000 zł
3) TWR	10 000 zł
4) FIS	10 000 zł
5) AFIS	2 000 zł
6) Łączności /organ	1 000 zł
7) Radionawigacji / organ	2 000 zł
8) Dozorowania / organ	4 000 zł
9) Przetwarzanie danych ATM/ organ	10 000 zł
10) AIS	10 000 zł
2.	Opłata za sprawowanie nadzoru instytucji posiadającej certyfikat w zakresie służby meteorologicznej organ służby
	5 000 zł

Część II	
Nadzór nad eksploatacją lotnisk i lądowisk oraz działalnością zarządzających lotniskami	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad bezpieczną eksploatacją posiadacza certyfikatu lotniska:	
a) o kodzie A	5.000
b) o kodzie B	15.000
c) o literze kodu C	30.000
d) o literze kodu D	40.000
e) o literze kodu E	60.000
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad bezpieczną eksploatacją:	
a) lotniska innego niż wskazany w pkt 1	5.000
b) lądowisk	3.000
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru z zakresu ochrony nad lotniskiem użytku publicznego o literze kodu A i B, które obsłużyło:	
a) do 500 tysięcy pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprzeczającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	30.000
b) powyżej 500 tysięcy pasażerów odlatujących do 5 milionów pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprzeczającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	35.000
c) powyżej 5 milionów pasażerów odlatujących w	40.000

ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	
4. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad lotniskiem użytku publicznego o literze kodu referencyjnym C i D, które obsłużyło:	
a) do 500 tysięcy pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	40.000
b) powyżej 500 tysięcy pasażerów odlatujących do 5 milionów pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	50.000
c) powyżej 5 milionów pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	55.000
5. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad lotniskiem użytku publicznego o literze kodu E i F, które obsłużyło:	
a) do 500 tysięcy pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	40.000
b) powyżej 500 tysięcy pasażerów odlatujących do 5 milionów pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	55.000
c) powyżej 5 milionów pasażerów odlatujących w ostatnim roku kalendarzowym oprędzającym rok, za który naliczona jest opłata lotnicza	60.000
6. Sprawowanie nadzoru bieżącego z zakresu ochrony nad lotniskiem użytku wyłącznego	1.000
Część III	
Nadzór nad rynkiem przewozów lotniczych oraz inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, w tym nad posiadaczami certyfikatu AOC, AWC i AHAC	
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1	2
1. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat AOC, wykonującym przewóz regularny i przewożącym do 1 miliona pasażerów rocznie:	
a) wykorzystującym tylko statki powietrzne o MTOM poniżej 15.000 kg	2000
b) wykorzystującym od 1 do 5 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	3000
c) wykorzystującym powyżej 5 do 20 statków powietrznych o MTOM powyżej 15.000 kg	5000
d) wykorzystującym powyżej 20 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	10000
2. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat AOC wykonującym przewóz regularny i przewożącym powyżej 1 miliona pasażerów rocznie	
a) wykorzystującym tylko statki powietrzne o MTOM < 15.000 kg	4000
b) wykorzystującym od 1 do 5 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	8000
c) wykorzystującym powyżej 5 do 20 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	11000
d) wykorzystującym powyżej 20 statków powietrznych o MTOM powyżej 15.000 kg	17000

3. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat AOC wykonującym przewóz nieregularny i przewożącym do 1 miliona pasażerów rocznie	
a) wykorzystującym tylko statki powietrzne o MTOM < 15.000 kg	1000
b) wykorzystującym od 1 do 5 statków powietrznych o MTOM powyżej 15.000 kg	2000
c) wykorzystującym powyżej 5 do 20 statków powietrznych o MTOM >15.000 kg	4000
d) wykorzystującym powyżej 20 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	9000
4. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat AOC wykonującym przewóz nieregularny i przewożącym powyżej 1 miliona pasażerów rocznie	
a) wykorzystującym tylko statki powietrzne o MTOM poniżej 15.000 kg	3000
b) wykorzystującym od 1 do 5 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	5000
c) wykorzystującym powyżej 5 do 20 statków powietrznych o MTOM > 15.000 kg	8000
d) wykorzystującym powyżej 20 statków powietrznych o MTOM >15.000 kg	14000
5. Sprawowanie nadzoru z zakresu ochrony nad podmiotem wykonującym inną działalność gospodarczą w lotnictwie cywilnym, bez względu na ilość kategorii usług, w zakresie których świadczona jest ta działalność	1500
6. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AOC i wpisanymi do niego zezwoleniami specjalnymi:	Opłata podstawowa w wys. 100% opłaty określonej w tab. nr 1 pkt 3.9. ppkt 1 zwiększona o opłatę za za każde zezwolenie wpisane do certyfikatu:
a) na operacje w każdych warunkach meteorologicznych AWO - od E1 do E5	5000
b) na operacje w przestrzeniach MNPS – E6	4000
c) na operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi – ETOPS - E7	15000
d) na operacje nawigacji obszarowej – RNAV - E8	2500
e) na operacje w przestrzeniach RVSM - E9	3000
f) na przewóz materiałów niebezpiecznych - DGR – E11	4000
g) na śmigłowcowe operacje przybrzeżne – E12	5000
h) na operacje transportu pilotów morskich – E13	5000
7. Przeprowadzenie procesu uznania certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwa obce z wyłączeniem państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej	4000
8. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC	Opłata podstawowa 2000 zwiększona o 200 za każdy statek powietrzny wpisany do certyfikatu mający poniżej 495 kg MTOW i zwiększona o 500 za każdy statek wpisany do certyfikatu mający powyżej 495 kg MTOW

9. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AWC dla usług wykonywanych przy użyciu balonów lub sterowców	Opłata podstawowa 1000 zwiększona o 100 za każdy balon lub sterowiec wpisany do certyfikatu
10. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu AHAC w zakresie:	
a) obsługi ładunków (towarów poczty) – kat. 4 (ogólne usługi administracyjno – gospodarcze wykonywane w interesie użytkowników) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:	
- do 1 mln pasażerów lub do 25 ton ładunku	1000
- od 1 do 2 mln pasażerów lub od 25 do 50 ton ładunku	2000
- od 2 do 5 mln pasażerów lub od 50 do 125 tys. ton ładunku	5000
- od 5 do 10 mln pasażerów lub od 125 do 250 tys. ton ładunku	10000
- powyżej 10 mln pasażerów lub powyżej 250 tys. ton ładunku	20000
b) obsługi dotyczącej zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne – kat. 7 (obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo, smary i inne materiały techniczne) w portach lotniczych, w których ruch roboczy wynosi:	
- do 1 mln pasażerów lub do 25 ton ładunku	5000
- od 1 do 2 mln pasażerów lub od 25 do 50 ton ładunku	10000
- od 2 do 5 mln pasażerów lub od 50 do 125 tys. ton ładunku	20000
- od 5 do 10 mln pasażerów lub od 125 do 250 tys. ton ładunku	50000
- powyżej 10 mln pasażerów lub powyżej 250 tys. ton ładunku	60000
Część IV	
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu FTO, TRTO, CTO, CAPTO, FTD oraz MTO lub zatwierdzenia	
1	2
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu FTO, TRTO, CTO, AMO lub CAPTO szkolącym:	Opłata podstawowa 1000 za jeden rok zwiększona o opłatę za poszczególne specjalności
1) skoczka spadochronowego, pilota paralotni, pilota lotni, w zakresie uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych, tłokowych, lądowych, w zakresie uprawnień do wykonywania lotów VFR, lotów nocnych VFR, w zakresie uprawnień na motoszybowiec, na klasę balonu, w zakresie uprawnień do wykonywania lotów z napędem (dotyczy lotni i paralotni), do wykonywania lotów na motoparalotni	400 za każdą specjalność lub uprawnienie
2) pilota, pilota ultralekkiego statku powietrznego, pilota śmigłowca o masie startowej nie większej niż 600 kg, pilota wiatrakowca ultralekkiego, pilota motolotni, pilota balonu wolnego, pilota szybowcowego	800 za każdą specjalność

3) w zakresie uprawnienia do lotów z pasażerem, w zakresie uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego, na gaz, uprawnienia do zarobkowego wykonywania czynności dowódcy balonu wolnego na ogrzane powietrze	1200 za każde uprawnienie								
4)-nawigatora lotniczego, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego, w zakresie uprawnienia na klasę samolotów wielosilnikowych, tłokowych, lądowych	1600 za każdą specjalność lub uprawnienie								
5) instruktora	2000 za każdą specjalność lub uprawnienie								
6)w zakresie uprawnienia do lotów IFR, w zakresie uprawnienia pilota doświadczalnego, skoczka spadochronowego doświadczalnego	2800 za każde uprawnienie								
7)-pilota zawodowego, w zakresie uprawnienia na typ samolotu z załogą jednoosobową (wpisywany do licencji), na typ śmigłowca jednosilnikowy z załogą jednoosobową	3000 za każdą specjalność lub uprawnienie								
8)-pilota liniowego (szkolenie modułowe), informatora służby informacji powietrznej, informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, dyspozytora lotniczego, w zakresie uprawnienia na typ śmigłowca z załogą jednoosobową wielosilnikowy	6000 za każdą specjalność lub uprawnienie								
9)praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego	8000								
10) pilota liniowego (szkolenie zintegrowane)	9800								
11)w zakresie uprawnienia na typ samolotu z załogą wieloosobową, w zakresie uprawnienia na typ śmigłowca z załogą wieloosobową	12000 za każde uprawnienie								
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu organizacji szkoleniowej Part-147 szkolącego na kategorię/podkategorię									
1) B1.2; B1.4; B.2 za każdą kategorię/podkategorię	900								
2) - B1.1; B1.3 w zakresie ogólno-lotniczym, za każdą kategorię/podkategorię	1000								
5) B1.1; B1.3 za każdy typ	1300								
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad organizacjami szkoleniowymi mechaników lotniczych obsługi technicznej, innych niż organizacje Part-147	400								
Część V									
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu AMO, POA, CAMO oraz poświadczenia ARC									
1	2								
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN								
1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu obsługi technicznej i napraw (AMO):									
1) spełniającej wymagania PART-145*									
a) w klasie statki powietrzne	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">A1</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">A2</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">A3</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">A4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">20000,00</td> <td style="text-align: center;">10000,00</td> <td style="text-align: center;">10000,00</td> <td style="text-align: center;">7500,00</td> </tr> </table>	A1	A2	A3	A4	20000,00	10000,00	10000,00	7500,00
A1	A2	A3	A4						
20000,00	10000,00	10000,00	7500,00						
b) w klasie silniki	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">B1</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">B2</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">B3</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> </table>	B1	B2	B3					
B1	B2	B3							

	15000,00	7500,00	5000,00	
c) w klasie podzespoły	3000,00 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	3000,00			
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść F*				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		7500,00	7500,00	5000,00
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	10000,00	5000,00	3000,00	
c) w klasie podzespoły	2000,00 za każdą kategorię			
d) w klasie badania nieniszczące	2000,00			
3) spełniającej wymagania PL-6 rozdział 8*				
a) w klasie statki powietrzne	A1	A2	A3	A4
		5000,00	5000,00	3000,00
b) w klasie silniki	B1	B2	B3	
	6000,00	3500,00	2000,00	
c) w klasie podzespoły	1500,00			
d) w klasie badania nieniszczące	1500,00			
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczami certyfikatu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO):				
1) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(a)	A1	A2	A3	A4
	30000,00	15000,00	15000,00	10000,00
2) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(b)	20000,00	10000,00	10000,00	7500,00
3) spełniającej wymagania PART M Podczęść G w zakresie uprawnień określonych w pkt M.A.711(c)	15000,00	7500,00	7500,00	5000,00
4) spełniającej wymagania PL-6 ppkt 8.5		7500,00	7500,00	5000,00
3. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu POA (Zatwierdzenia Organizacji Produkującej)	50% wartości opłaty jak za certyfikację (tab. nr 1 pkt 3.5.)			
4. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego projektowania, produkcji i obsługi	500			
5. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad budową w pojedynczym egzemplarzu: lotni, sprzętu paralotniowego lub sprzętu spadochronowego, motolotni lub ultralekkiego statku powietrznego	500			
6. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu dotyczącego obsługi sprzętu spadochronowego, motolotni lub ultralekkich statków powietrznych	300			
7. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad statkiem powietrznym posiadającym poświadczenie ARC wydane lub przedłużone przez odpowiednio certyfikowaną organizację CAMO (wg Part-M podczęść G z przywilejem M.A.711(b))	30% opłaty określonej w tab. nr 1 pkt 3.5. ppkt 1			
Część VI				
Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrów medycyny lotniczej i lekarzy orzeczników				
1	2			
Rodzaj czynności urzędowej	Wysokość opłaty lotniczej w PLN			

1. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością centrum medycyny lotniczej	1000
2. Sprawowanie bieżącego nadzoru nad działalnością lekarza orzecznika	200

Licencje:

- 1) pilota samolotowego;
- 2) pilota samolotowego zawodowego;
- 3) pilota samolotowego liniowego;
- 4) pilota samolotowego w załodze wieloosobowej;
- 5) pilota śmigłowcowego;
- 6) pilota śmigłowcowego zawodowego;
- 7) pilota śmigłowcowego liniowego;
- 8) pilota wiatrakowcowego;
- 9) pilota wiatrakowcowego zawodowego;
- 10) pilota sterowcowego;
- 11) pilota sterowcowego zawodowego;
- 12) pilota pionowzlotu;
- 13) pilota pionowzlotu zawodowego;
- 14) pilota pionowzlotu liniowego;
- 15) pilota balonu wolnego
- 16) pilota szybowcowego
- 17) nawigatora lotniczego
- 18) mechanika pokładowego
- 19) radiooperatora pokładowego
- 20) mechanik lotniczego obsługi technicznej;
- 21) kontrolera ruchu lotniczego
- 22) praktykanta kontroler ruchu lotniczego
- 23) dyspozytora lotniczego

Świadectwa kwalifikacji:

- 1) pilota lotni
- 2) pilota paralotni
- 3) pilota motolotni i motoparalotni
- 4) pilota statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 495 kg
- 5) operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe
- 6) skoczka spadochronowego
- 7) mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego
- 8) informatora służby informacji powietrznej
- 9) informatora lotniskowej służby informacji powietrznej

UZASADNIENIE

1. Cel wydania rozporządzenia

Projektowane rozporządzenie w sprawie opłaty lotniczej ma na celu wypełnienie delegacji ustawowej z art. 26a ust. 11 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Regulacja ta ma na celu określenie wysokości stawek opłat za czynności urzędowe realizowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które określone są w ustawie, przepisach wykonawczych do ustawy, prawie wspólnotowym oraz przepisach międzynarodowych, a w szczególności zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, użytkowników lotnisk i lądowisk.

W celu umożliwienia podejmowania przez władzę lotniczą czynności nadzorczych w stosunku do podmiotów działających w sektorze lotniczym oraz zapewnienia ich funkcjonowania zgodnie z obowiązującymi regulacjami, podmioty te muszą ponosić koszty funkcjonowania organów publicznych – lotniczej władzy nadzorczej. Podobnie jak w innych sektorach gospodarki, w tym innych rodzajach transportu, podmioty występujące do organów publicznych o dokonanie różnego rodzaju czynności urzędowych ponoszą koszty dokonania tych czynności. Niedopuszczalnym byłoby bowiem przeniesienie tych kosztów wyłącznie na ogólnie pojęty budżet państwa, a tym samym spowodowanie, że do prawidłowego funkcjonowania sektora lotniczego dokładałyby podmioty nie związane z tym sektorem np. emeryci, nauczyciele czy górnicy.

W toku ponownych uzgodnień międzyresortowych, do zaproponowanych rozwiązań w projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze, już wcześniej kierunkowo przyjętych przez Radę Ministrów, bardzo wiele zastrzeżeń zgłosiło Ministerstwo Finansów. Konsultanci społeczni natomiast generalnie sprzeciwili się wzrostowi ilości tytułów opłaty lotniczej i drastycznemu wzrostowi ich stawek.

Mając na uwadze uwagi MF oraz środowiska lotniczego, resort infrastruktury zaproponował inne rozwiązanie, które wydawało się wychodzić naprzeciw zgłaszanym zastrzeżeniom, przy jednoczesnym zapewnieniu dochodów dla budżetu państwa, które rekompensowałyby wydatki ponoszone przez budżet na funkcjonowanie lotniczej władzy nadzorczej. Przedstawiony model był przedmiotem kilkuletnich analiz prowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i Ministerstwo Infrastruktury równoległe do zaproponowanego wcześniej w przedłożeniu rządowym modelu opartego na bezpośrednim obciążeniu podmiotów wykonujących działalność lotniczą. Oba modele miały swoje plusy i minusy, jednakże, z uwagi na znane stanowisko środowiska lotniczego co do modelu pierwszego, wydawało się, że model drugi, gdzie dochody budżetu państwa będą generowane z opłaty lotniczej, która zostanie podzielona na dwa źródła: opłata lotnicza za czynności urzędowe od podmiotów lotniczych, generalnie zachowująca poziom aktualnie obowiązujący i opłata w bilecie od pasażera odlatującego z RP, tzw. „opłata za nadzór” w maksymalnej wysokości do 4 zł, będzie optymalny.

Jednakże na skutek stanowiska resortu finansów, które wyraziło wątpliwość w zakresie wprowadzania stosunkowo niewielkiej opłaty od pasażera, jednakże o charakterze podatkowym, z projektu zostały usunięte przepisy kreujące tę opłatę. Pozostała jedynie regulacja dotycząca opłaty lotniczej za czynności urzędowe Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, których maksymalne stawki zostały zwiększone jedynie o ok. 10% w stosunku do obowiązujących aktualnie, ponieważ stawki te nie były waloryzowane od 2003 r., tj. wejścia w życie rozporządzenia w sprawie opłaty lotniczej. Zwiększenie wysokości maksymalnych stawek nie uwzględnia całkowitej inflacji z okresu 2003-2010 r. z uwagi na wskazane powyżej bardzo negatywne nastawienie środowiska lotniczego w stosunku do ponoszonych przez nie obciążeń publicznoprawnych.

Niniejszy projekt rozporządzenia uwzględnia powyższe założenia.

2. Zakres regulacji

§ 1 projektowanego rozporządzenia określa zakres regulacji rozporządzenia *w sprawie opłaty lotniczej*. Zakres ten jest zgodny z zakresem ustawowym zawartym w art. 26a ust. 1. Projektowane rozporządzenie określa wykaz opłat lotniczych za konkretne czynności urzędowe Prezesa Urzędu, w tym również za przeprowadzanie egzaminów. W rozporządzeniu określono także wysokość stawek opłaty lotniczej i sposób jej ustalania, tryb wnoszenia tej oraz rodzaje specjalności personelu lotniczego i uprawnienia, które są zwolnione z opłat.

Rozdział pierwszy projektu zawiera przepisy ogóle dotyczące całości rozporządzenia. Zawarty tu został m. in. katalog definicji pojęć i skrótów używanych w treści normatywnej projektu jak i w załącznikach do niego. W rozdziale tym opisano również układ poszczególnych tabel załącznika nr 1 do rozporządzenia wraz ze wskazaniem, jakie rodzaje czynności urzędowych za które należna jest opłata lotnicza, zostały ujęte w poszczególnych tabelach. I tak, załącznik nr 1 do projektowanego rozporządzenia składa się z trzech tabel, przy czym, zgodnie z projektowanym § 3, tabela nr 1 zawiera wykaz czynności urzędowych i wysokość stawek opłaty lotniczej za wydawanie koncesji, zezwoleń, promes, licencji, certyfikatów, upoważnień świadectw i zaświadczeń oraz innych dokumentów wydawanych przez Prezesa Urzędu, tabela nr 2 zawiera wykaz przeprowadzanych egzaminów i wysokość stawki opłaty lotniczej za nie, a tabela nr 3 zawiera wykaz czynności urzędowych i wysokość opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad lotnictwem cywilnym.

Rozdział drugi projektu określa sposób ustalania wysokości opłaty lotniczej za poszczególne czynności urzędowe. Regulacje te, zamieszczone odpowiednio w przepisach § 4-7 określają sposób ustalania wysokości opłaty lotniczej za poszczególne czynności urzędowe, do których prawodawca nie przypisał jednej konkretnej stawki opłaty. Te regulacje mają istotne znaczenie w przypadku tych czynności urzędowych, za których dokonanie wysokość opłaty jest ustalana jako suma opłat. W przepisach tych znajduje się również odesłanie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 7.12.2006, str. 3). Zastosowanie takiej regulacji była konieczne w przypadku określania wysokości opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej. Przywołane rozporządzenie wskazuje bowiem

kwotę stanowiącą wpłatę czynioną przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej jako zwrot kosztów poniesionych przez Urząd w związku ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej obliczonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej.

Należy wskazać, iż w rozdziale tym prawodawca przewidział również w przypadku zezwoleń eksploatacyjnych i ogólnych, o których mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. ppkt 8 - 9, możliwość zastosowania preferencyjnej stawki opłaty lotniczej równej stawce zero. Uprawnienie do określenia takiej stawki prawodawca przekazał w projektowanym rozporządzeniu Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ale jedynie w sytuacji, gdy stawka taka może być zastosowana na zasadzie wzajemności, tj. gdy odpowiednie przepisy w państwie ustanowienia obcego przewoźnika przewidują opłatę za zezwolenie eksploatacyjne lub ogólne, a polscy przewoźnicy nie są zobowiązani do jej uiszczenia.

Rozdział trzeci projektu, tj. § 10 - § 18 określa tryb wnoszenia opłat lotniczych. Przepis § 10 wskazuje w jaki sposób wnosi się opłatę lotniczą za czynności urzędowe prowadzone w celu wydania certyfikatów, świadectw i innych dokumentów oraz utrzymywania ich ważności, za czynności urzędowe związane z wydawaniem koncesji, zezwoleń, upoważnień, licencji, świadectw, certyfikatów, certyfikatów, zaświadczeń i innych dokumentów, jak również za przeprowadzenie egzaminów na licencje i świadectwa kwalifikacji. Zasadą jest, że opłatę lotniczą za ww. czynności wnosi się z chwilą złożenia wniosku o dokonanie danej czynności lotniczej. Wyjątkiem są opłaty lotnicze za wydanie zezwoleń pojedynczych, o którym mowa w tabeli nr 1 Część I pkt 1.2. pkt 10, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zezwolenia obejmującego dziesiąty i kolejne loty w danym sezonie rozkładowym, oraz o którym mowa w tabeli nr 1 Część III pkt 3.14 ppkt 5, którą wnosi się w terminie 7 dni od dnia wpłynięcia wniosku o wydanie zgody pod rygorem niewydania zezwolenia albo zgody na kolejne loty w danym sezonie rozkładowym.

. W przypadku opłaty lotniczej za nadzór bieżący nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, nad eksploatacją lotnisk i lądowisk oraz działalnością zarządzających lotniskami, jak również nad rynkiem przewozów lotniczych i inną działalnością gospodarczą w lotnictwie cywilnym, przepis § 10 odsyła odpowiednio do § 13-§ 17 projektowanego rozporządzenia. Opłata lotnicza za sprawowanie ww. nadzoru ma charakter opłaty rocznej. Projektowane rozporządzenie przewiduje kilka trybów wnoszenia takiej opłaty rocznej w zależności od tego, za jaką czynność ta opłata jest wnoszona. I tak, za przeważającą część czynności urzędowych polegających na sprawowaniu bieżącego nadzoru o których mowa w tabeli nr 3 Część II pkt 2, Część III pkt 6-10, Część IV, Część V pkt 1-4 i pkt 6 oraz Część VI za pierwszy rok posiadania certyfikatu, opłata lotnicza wnoszona jest za cały rok z dołu. Inaczej jest już np. w przypadku opłaty lotniczej za sprawowanie bieżącego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, gdyż tą wnosi się w 12 miesięcznych równych ratach, a raty te uiszcza się w terminie do piątego dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu kalendarzowym, którego rata dotyczy, przy czym ratę za ostatni miesiąc danego roku kalendarzowego uiszcza się do 20 grudnia tego roku.

W przypadku natomiast np. poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (ARC), projekt zakłada, iż obowiązek uiszczenia opłaty lotniczej za nadzór nad statkiem powietrznym, który posiada poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) powstaje najpóźniej z dniem wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) wydawane są co roku. Należy zaznaczyć, iż posiadanie i coroczne odnawianie tego dokumentu jest warunkiem koniecznym do korzystania z uprawnień wynikających ze świadectwa zdatności do lotu

Przepisy projektowanego rozporządzenia wskazują, że opłata lotnicza za wnioskowaną czynność urzędową pobierana jest bez względu na wynik tej czynności. Nie podlega ona zwrotowi nawet, jeśli jej wynik był negatywny dla wnioskodawcy, chyba że zajdzie któraś z okoliczności z § 21 ust. 3 i 4 projektowanego rozporządzenia. Należy zaznaczyć, iż § 17 ust. 1 projektowanego rozporządzenia reguluje sytuację, w której wnioskowana czynność urzędowa odbyła się. Zatem opłata lotnicza, o której mowa w tym przepisie należna jest zawsze, tzn. niezależnie od wyniku przeprowadzonej czynności urzędowej. § 17 ust. 1 i 2 mają rozłączny zakres stosowania. § 17 ust. 2 dotyczy bowiem sytuacji, w której wnioskowana czynność urzędowa w ogóle się nie odbyła z przyczyn leżących po stronie wnioskodawcy, który w takiej sytuacji zobowiązany jest do zwrotu kosztów poniesionych przez ULC (np. kosztów dojazdów inspektorów czy też podjętych czynności urzędowych). Z uwagi na taki charakter tych dwóch regulacji nie będą one mogły być stosowane równocześnie.

Regulacja § 17 pozostaje w bezpośrednim związku z § 21 projektowanego rozporządzenia, który stanowi podstawę do zwrotu opłaty lotniczej nienależnie pobranej lub pobranej w wysokości wyższej od należnej. Jak wynika z dotychczasowego uzasadnienia, omawiany przepis § 21 nie będzie miał zastosowania do § 17 ust. 1, w którym reguluje się obowiązek uiszczenia opłaty lotniczej za przeprowadzoną czynności urzędową nie tylko z wynikiem pozytywnym, ale również czynność urzędową zakończoną negatywnie (w wyniku której wnioskodawca nie uzyskał np. licencji, czy też certyfikatu). Jak bowiem wspomniano powyżej nie jest to opłata pobrana nienależnie. Z opłatą pobraną nienależnie będziemy mieć do czynienia w sytuacji pozostawienia wniosku o dokonanie danej czynności urzędowej bez rozpoznania, bowiem czynność urzędowa, za którą dokonano płatności nie odbyła się, lub też w przypadku pobrania opłaty lotniczej za czynność urzędową nieujętej w załączniku do rozporządzenia, a tym samym nieobciążoną opłatą lotniczą.

§ 21 przewiduje dwie sytuacje, w których nie przysługuje zwrot opłaty lotniczej, a tym samym nie mamy do czynienia z opłatą pobraną nienależnie czy też w nadmiernej wysokości. Mianowicie, opłata lotnicza nie podlega zwrotowi, kiedy strona nie przyjęła prawidłowo sporządzonego dokumentu (§ 21 ust. 2) oraz gdy zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części (§ 21 ust. 5). W pierwszej sytuacji nie można stwierdzić, że uiszczona opłata lotnicza jest opłatą nienależną, gdyż opłatę uiszcza się za konkretną czynność urzędową, która jak należy wnioskować z brzmienia ust. 2 została przeprowadzona, a jej pozytywny wynik został potwierdzony stosownym dokumentem. Nie ma tu znaczenia fakt, iż wnioskodawca nie może korzystać z przyznanych mu na skutek przeprowadzonej czynności urzędowej uprawnień, gdyż nie jest w posiadaniu dokumentu uprawniającego go do tego. W drugim natomiast przypadku należy zwrócić uwagę, że mamy

do czynienia z sytuacją, w której wnioskowana czynność urzędowa odbyła się, ale z jakichś względów proces składający się na jej dokonanie należy powtórzyć. Prawodawca wyraźnie wskazuje w ust. 5 na *konieczność* powtórzenia czynności urzędowej w całości lub w części. Wynika z tego zatem, że przepis ten nie dotyczy sytuacji, gdy wnioskujący jest niezadowolony z rezultatu przeprowadzenia danej czynności urzędowej i chce, aby ją powtórzono. Kiedy zachodzi konieczność powtórzenia czynności urzędowej, o czym jest mowa w omawianej regulacji, należy sadzić, iż odbywa się to w ramach już złożonego wniosku i ze opłata uiszczona wraz z wnioskiem obejmuje również powtarzaną czynność urzędową. Natomiast, kiedy z inicjatywą ponownego dokonania czynności wystąpi wnioskujący, należy sadzić, iż wymagane jest złożenie nowego wniosku o dokonanie czynności urzędowej, co wiąże się z uiszczeniem opłaty lotniczej w wysokości wymaganej dla danej czynności urzędowej.

Projektowany § 21 ust. 3 stanowi, że nie pobiera się opłaty lotniczej za czynności urzędowe związane z wydaniem koncesji, zezwoleń, upoważnień i innych dokumentów na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej w sytuacji, umorzenia postępowania z uwagi na jego bezprzedmiotowość.

Zgodnie z § 16 projektowanego rozporządzenia wskazuje, że wszelkie opłaty lotnicze, w tym opłaty z tytułu zwrotu kosztów dodatkowych, wnosi się na rachunek bankowy dochodów budżetu państwa ULC poprzez wpłatę do Kasy ULC bądź też bezpośrednio na ten rachunek. W sytuacji niedokonana płatności, zarówno opłata lotnicza jak i nieziszczona wpłata z tytułu powstałych kosztów dodatkowych podlega egzekucji na podstawie przepisów o egzekucji w administracji.

Kwestie dotyczące wszelkich kosztów dodatkowych, które mogą powstać przy wykonywaniu czynności urzędowych reguluje rozdział 4 projektowanego rozporządzenia. Zasadą jest, że w przypadku powstania kosztów dodatkowych Prezes Urzędu informuje na piśmie wnioskodawcę o możliwości powstania takich kosztów najpóźniej w dniu podjęcia wnioskowanej czynności urzędowej. Takie koszty dodatkowe mogą powstać w przypadku podejmowaniem czynności urzędowych związanych ze sprawowaniem nadzoru nad rynkiem przewozów lotniczych oraz działalnością zarządzających lotniskami, ze sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją lotnisk i lądowisk, ze sprawowaniem nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz czynności podejmowanych w celu wydania certyfikatów, licencji, świadectw oraz zaświadczeń. Wyłącza się natomiast spod przedmiotowej regulacji czynności urzędowe podejmowane w celu wydania koncesji, zezwoleń, upoważnień i wyznaczeń ujętych w tabeli 1 Część I.

Za koszty dodatkowe uważa się dodatkowe wydatki związane w sposób bezpośredni z wykonywaną czynnością urzędową. Otwarty katalog takich czynności zawiera § 18 ust. 2 i są to w szczególności koszty wynagrodzenia biegłych oraz ekspertów, których powołanie było konieczne do zrealizowania danej czynności (np. ekspertyzy przy prowadzonych procesach certyfikacyjnych), koszty gromadzenia dowodów, przeprowadzanych specjalistycznych badań oraz ekspertyz naukowych, koszty związane z obejmowaniem nadzorem nowego typu statku powietrznego oraz koszty niezbędnych szkoleń w tym zakresie, koszty niezbędnych zagranicznych podróży służbowych inspektorów ULC jak również koszty wszelkich prac

zlecanych w związku z realizowaną czynnością urzędową innym jednostkom organizacyjnym i instytucjom. Koszty dodatkowe to po prostu koszty, które były niezbędne do sfinalizowania wnioskowanej czynności urzędowej. Koszty dodatkowe zwiększają wysokość uiszczanej opłaty lotniczej należnej za daną czynność urzędową. O powstaniu takich dodatkowych kosztów oraz o ich wysokości wnioskodawca jest informowany na piśmie. Z chwilą wystawienia wnioskodawcy dokumentu obciążającego go powstałymi kosztami dodatkowymi, powstaje obowiązek zwrotu tych kosztów. Zgodnie z projektowanym § 19 ust. 2 wnioskodawca zobowiązany jest dokonać zwrotu tych kosztów dodatkowych w terminie 30 dni od dnia powstania obowiązku zwrotu kosztów.

Projektowane rozporządzenie reguluje również kwestię uiszczania opłaty lotniczej za czynności urzędowe dokonane przez upoważnione przez Prezesa Urzędu organy, wyspecjalizowane jednostki organizacyjne albo osoby posiadające odpowiednie licencje lub świadectwa kwalifikacji. Opłaty lotnicze za tak przeprowadzone czynności urzędowe wnosi się zgodnie z regulacją projektowanego rozporządzenia (§ 22 projektu).

Zgodnie z przepisami końcowymi projektowanego rozporządzenia, do spraw wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w *sprawie opłaty lotniczej*, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Taki ograniczony okres stosowania przepisów starych, po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia uzasadnia się koniecznością zlikwidowania dotychczasowych luk prawnych oraz trudności interpretacyjnych dotychczasowego rozporządzenia, zwłaszcza w zakresie terminu i sposobu pobierania opłat rocznych za doraźne i okresowe kontrole posiadaczy certyfikatów. W przypadku takiej bowiem regulacji będzie można zakończyć w pierwszym roku od wejścia w życie projektowanej regulacji wszystkie sprawy wszczęte, lecz dotychczas nie zakończone stosując przepisy dotychczasowe. Po upływie natomiast roku wszystkie sprawy objęte obowiązkiem uiszczenia opłaty lotniczej będą regulowane zgodnie z przepisami projektowanymi przepisami.

Projektowane rozporządzenie wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia jego ogłoszenia. Regulacja ta jest zgodna z art. 4 ust. 1 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).

Ocena skutków regulacji (OSR)

a) **Konsultacje społeczne** – projekt zostanie skonsultowany m.in. z następującymi podmiotami:

- 1) Aeroklub Polski,
- 2) Aviation Security Training Center Sp. z o.o.,
- 3) CML Centrum Medyczne LIM, Warszawa,
- 4) CML Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu Polskiego we Wrocławiu,
- 5) Centrum Medycyny Lotniczej Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa,
- 6) EUROLOT S.A.,
- 7) Exin Sp. z o.o.,
- 8) GDN Airport Services Sp. z o.o.,
- 9) IATA, Warszawa,
- 10) Krajowa Rada Lotnictwa,
- 11) Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- 12) Naczelna Izba Lekarska,
- 13) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.,
- 14) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy Sp. z o.o.,
- 15) Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach – GTL S.A.,
- 16) Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.,
- 17) Port Lotniczy Wrocław S.A.,
- 18) Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność Sp. z o.o.,
- 19) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego,
- 20) Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z o.o.,
- 21) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.,
- 22) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- 23) GTL LOT Usługi lotniskowe Sp. z o.o.,
- 24) LOT Catering Sp. z o.o.,
- 25) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.,
- 26) KRK Airport Services Sp. z o.o.,
- 27) WSK „PZL-Rzeszów” S.A.,
- 28) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-KALISZ” S.A.,
- 29) PZL Mielec Sp. z o.o.,
- 30) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego-Poznań Sp. z o.o.,
- 31) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.,
- 32) Zakład Narzędziowy „PZL-Mielec” Sp. z o.o.,
- 33) NSZZ „Solidarność 80” Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 34) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”,
- 35) NSZZ Pracowników Umysłowych P.P. „Porty Lotnicze”,
- 36) NSZZ „Solidarność”,

- 37) Ogólnopolski Związek Zawodowy Lekarzy,
- 38) OPZZ Konfederacja Pracy,
- 39) PETROLOT Sp. z o.o.,
- 40) POZ Airport Services Sp. z o.o.,
- 41) P.P.H.U. POL TRANS CATERING.
- 42) PLL LOT S.A.,
- 43) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- 44) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego,
- 45) Sky Express Sp. z o.o.,
- 46) Sky Taxi Sp. z o.o.,
- 47) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- 48) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.,
- 49) White Eagle Aviation S.A.,
- 50) WIZZ AIR, Pyrzowice,
- 51) AIG Polska TU S.A.,
- 52) TU ALLIANZ Polska S.A.,
- 53) COMMERCIAL UNION Polska-TU Ogólnych S.A.,
- 54) GENERALI TU S.A.,
- 55) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, Warszawa,
- 56) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL – Świdnik S.A.,
- 57) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.,
- 58) Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- 59) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
- 60) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego,
- 61) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego,
- 62) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych,
- 63) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych,
- 64) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego,
- 65) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.,
- 66) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie,
- 67) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych,
- 68) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego,
- 69) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

Dla ułatwienia przeprowadzenia konsultacji społecznych projekt zostanie udostępniony na stronach internetowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Ministerstwa Infrastruktury.

b) **Wpływ na sektor finansów publicznych** – wprowadzenie niniejszych zmian nie będzie miało negatywnego wpływu na budżet państwa. Aktualnie z budżetu państwa finansowane są w całości wydatki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, które w 2009 r. kształtowały się na poziomie ok. 47,5 mln zł, a w 2010 r. planuje się, że wyniosą ok. 46,5 mln zł.

Jednocześnie dochody w rozdziale 60056 – Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniosą odpowiednio: 2009 r. – ok. 13,7 mln zł (wykonanie), 2010 r. – ok. 13,4 mln zł. W tym odpowiednio w roku 2009 środki finansowe uzyskane z wpłaty z PAŻP to ok. 10,24 mln zł, opłata lotnicza stanowiąca dochód budżetu państwa ok. 1,6 mln zł, inne dochody 1,8 mln zł, a w roku 2010 wpłata z PAŻP ok. 9,4 mln zł, a opłata lotnicza stanowiąca dochód budżetu państwa ok. 2 mln zł, inne dochody 2 mln zł. Pomimo rezygnacji z dodatkowych dochodów budżetu państwa z tytułu opłaty od pasażera, zachowane zostaną wpływy z tytułu opłaty lotniczej za czynności urzędowe wykonywane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w tym za nadzór nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej (PAŻP). Uwzględniając niniejsze plan dochodów na 2011 r. przedstawia się w sposób następujący: wpłata z PAŻP - 10.369 tys. zł, dochody z tytułu opłaty lotniczej ok. 5,75 mln zł (uwzględniając wzrost tytułów do pobierania opłaty lotniczej oraz aktualizację stawek opłat lotniczych o 10% w stosunku do obowiązujących).

Dodatkowo wskazać należy, że w roku 2011 do dochodów budżetu państwa z tytułu opłat lotniczych włączone zostały wpływy z części opłat lotniczych, gromadzone na rachunku dochodów własnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W roku 2009 na rachunku dochodów własnych zgromadzono z tego tytułu środki finansowe w kwocie ponad 4,2 mln zł, natomiast w 2010 zaplanowano ponad 3,3 mln zł. A zatem wpływy finalne z opłat lotniczych w latach 2009-2011 przedstawiają się odpowiednio: 5,8 mln zł (wykonane), 5,3 mln zł (planowane) oraz 5,75 mln zł (planowane).

- c) **Wpływ na rynek pracy** – przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.
- d) **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja w połączeniu ze zmianami w prawie krajowym wynikającymi z wejścia w życie rozporządzenia 1794/2006/WE nie wpłynie na przedsiębiorstwa transportu lotniczego oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej.
- e) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – projekt nie będzie mieć wpływu na sytuację i rozwój regionalny.
- f) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – regulacja w połączeniu ze zmianami w prawie krajowym wynikającymi z wejścia w życie rozporządzenia 1794/2006/WE będzie miała neutralny wpływ na ogół podmiotów działających na rynku przewozów lotniczych, w szczególności przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej ze względu na fakt, że wyższe opłaty lotnicze zostaną zrekompensowane obniżonymi stawkami opłat nawigacyjnych pobieranych przez PAŻP. Może mieć jednak wpływ na wielkość kosztów ponoszonych przez poszczególnych przedsiębiorców.
- g) **Zgodność regulacji z prawem UE** – projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE i ma na celu dostosowanie rozporządzenia m.in. do przepisów wspólnotowych dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
- h) **Notyfikacja** – projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾²⁾

z dnia 2011 r.

**w sprawie pełnienia czynności lotniczych przez członków załóg statków powietrznych w
przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa
medycznego**

Na podstawie art. 103c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.³⁾) w związku z art. 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.⁴⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa w odniesieniu do członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego:

- 1) maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych;
- 2) przerwy w pełnieniu czynności lotniczych;
- 3) okresy wypoczynku należne w związku z pełnieniem czynności lotniczych;
- 4) ograniczenia czasu lotu;
- 5) formy pełnienia gotowości oraz warunki ich wliczania do czasu pracy.

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⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotyczącej Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz. Urz. WE, L 302 z 1.12.2000 r.. Dane dotyczące ogłoszenia powyższego aktu dotyczą jego ogłoszenia w Polskim wydaniu specjalnym Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 75).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113, Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672, z 2008 r. Nr 93, poz. 586, Nr 237, poz. 1654, Nr 223, poz. 1460, z 2009 r. Nr 6 poz. 33, Nr 99, poz. 825, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 958, Nr 219, poz. 1704 i Nr 58, poz. 485 oraz z 2010 r. Nr 105, poz. 655.

§ 2. Na potrzeby rozporządzenia użyte określenia oznaczają:

- 1) śmigłowcowy przewóz lotniczy – przewóz lotniczy wykonywany przy użyciu śmigłowców;
- 2) lot szkolny – lot wykonywany w ramach szkolenia lotniczego;
- 3) lot medyczny – lot z pacjentem, personelem medycznym, transport i dostarczenie komórek, produktów leczniczych lub wyrobów medycznych, tkanek lub narządów przeznaczonych do zastosowania u ludzi;
- 4) lot związany z udziałem w akcji ratowniczej – lot mający na celu ewakuację osób z miejsc zagrożenia, przewóz specjalistów, sprzętu ratowniczego oraz lot w celu poszukiwania osób zaginionych;
- 5) członek załogi statku powietrznego – członek załogi lotniczej statku powietrznego oraz członek personelu pokładowego statku powietrznego;
- 6) członek załogi lotniczej statku powietrznego - licencjonowany członek załogi lotniczej zobowiązany do operowania statkiem powietrznym w okresie pełnienia czynności lotniczych;
- 7) członek personelu pokładowego statku powietrznego – członek załogi statku powietrznego nie będący członkiem załogi lotniczej statku powietrznego, pełniący podczas lotu statku powietrznego obowiązki związane z bezpieczeństwem pasażerów oraz inne obowiązki wyznaczone przez użytkownika lub dowódcę statku powietrznego;
- 8) członek załogi statku powietrznego w służbie ratownictwa medycznego – osoba wyznaczona na lot w celu pełnienia opieki medycznej nad osobą przewożoną śmigłowcem służby ratownictwa medycznego oraz do pomocy pilotowi podczas wykonywania zadania, podlegająca okresowym szkoleniom;
- 9) operacyjny członek załogi statku powietrznego – członek załogi, który wykonuje swoje obowiązki na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu lub jego części;
- 10) czas dojazdu w służbie ratownictwa medycznego – czas dojazdu członka załogi statku powietrznego z miejsca zakwaterowania do wyznaczonego mu przez pracodawcę miejsca pracy i z powrotem albo czas pomiędzy miejscem odpoczynku wyznaczonym mu przez pracodawcę poza lotniskiem a miejscem pracy i z powrotem;
- 11) czas dojazdu w śmigłowcowym przewozie lotniczym:
 - a) czas przemieszczenia się z domu do wyznaczonego miejsca zgłoszenia się i z powrotem,
 - b) czas na transfer miejscowy z miejsca wypoczynku do miejsca podjęcia obowiązków i z powrotem;
- 12) przemieszczanie w celu zajęcia stanowiska – przemieszczenie przez operatora, nieoperacyjnego członka załogi statku powietrznego z miejsca na miejsce, z wyłączeniem czasu dojazdu, w służbie ratownictwa medycznego;

- 13) czas powiadamiania - ustalony przez pracodawcę okres od chwili powiadomienia pracownika przebywającego na dyżurze o konieczności zgłoszenia się do pracy lub służby do chwili przystąpienia pracownika do pracy lub służby;
- 14) gotowość - określony przedział czasu, w trakcie którego operator wymaga od członka załogi gotowości do odbioru przydziału lotu, przemieszczania w celu zajęcia stanowiska lub podjęcia innych obowiązków bez przerywania okresu wypoczynku, w śmigłowcowym przewozie lotniczym, lotnictwie usługowym oraz służbie ratownictwa medycznego;
- 15) rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w obszarze lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 4-8 z późn. zm; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdział 7 tom 1 str. 348-352);
- 16) służba – każde zadanie, jakie członek załogi statku powietrznego w śmigłowcowym przewozie lotniczym oraz w służbie ratownictwa medycznego zobowiązany jest wykonać w związku z działalnością posiadacza certyfikatu AOC;
- 17) okres służby – okres, który rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi podjęcia służby i kończy się w chwili, gdy członek załogi statku powietrznego jest wolny od wszelkich obowiązków,
- 18) przerwa – okres wolny od wszelkich obowiązków, liczony jako okres służby, krótszy od okresu wypoczynku;
- 19) okres służby z przerwą – służba składająca się z odcinków służby rozdzielonych przerwą;
- 20) okres pełnienia czynności lotniczych – czas, w którym osoba pracuje na pokładzie statku powietrznego jako członek jego załogi; okres pełnienia czynności lotniczych rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi statku powietrznego zgłoszenia się do lotu lub serii lotów, kończy się wraz z zakończeniem ostatniego lotu, w czasie którego pełni on obowiązki operacyjnego członka załogi;
- 21) czas blokowy śmigłowca czas liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania;
- 22) lot w pasie strefowej zmiany czasu – lot, w którym różnica czasu lokalnego między portem startu i portem lądowania wynosi co najmniej 4 godziny;
- 23) WOCL - (Window of Circadian Low):
 - a) w służbie ratownictwa medycznego – okno niżu dobowego – okres między godziną 02.00 a godziną 05.59; w granicach pierwszych trzech stref czasowych odnosi się do czasu w porcie macierzystym;
 - b) w śmigłowcowym przewozie lotniczym – okno niżu dobowego – okres między godziną 02.00 a godziną 05.59;
- 24) port macierzysty – miejsce wskazane przez operatora członkowi załogi statku powietrznego, z którego członek załogi statku powietrznego zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby w śmigłowcowym przewozie lotniczym i w którym w

zwykłych warunkach operator nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi statku powietrznego;

- 25) baza macierzysta – miejsce wskazane przez operatora członkowi załogi statku powietrznego w służbie ratownictwa medycznego, z którego członek załogi statku powietrznego zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby;
- 26) doba lokalna – okres 24 godzin rozpoczynający się o godz. 00:00 czasu miejscowego, w;
- 27) noc lokalna – okres 8 godzin między godziną 22:00 a godziną 08:00 czasu miejscowego;
- 28) okres wypoczynku - nieprzerwany i określony okres czasu, w trakcie którego członek załogi statku powietrznego jest wolny od wszystkich obowiązków i pozostawania w gotowości w porcie lotniczym;
- 29) ustawa – ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 30) Prezes Urzędu – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 3. Członek załogi statku powietrznego nie może przystąpić do wykonywania czynności, jeżeli jego stan fizyczny lub psychiczny uniemożliwia mu pełnienie obowiązków w wymaganym przez pracodawcę zakresie lub może zagrażać bezpieczeństwu lotu.

§ 4. Okres pełnienia czynności lotniczych w trakcie lotów szkolnych nie może przekroczyć 10 godzin w ciągu jednej doby

Rozdział 2

Śmigłowiec przewóz lotniczy

§ 5. Czas zgłoszenia się do lotu członków załóg śmigłowców w załodze jedno lub dwuosobowej, nie może być krótszy niż 30 minut przed planowanym czasem lotu.

§ 6. 1. Operator zapewnia, by całkowita liczba okresów służby wyznaczonej członkowi załogi statku powietrznego w śmigłowiecym przewozie lotniczym nie przekraczała:

- 1) 160 godzin służby w ciągu każdego kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres;
- 2) 40 godzin służby w ciągu każdego kolejnych 7 dni.

2. Operator zapewnia, by całkowite czasy blokowe lotów, do których dany członek załogi statku powietrznego jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi statku powietrznego, nie przekraczały:

- 1) 800 godzin blokowych w roku kalendarzowym,
- 2) 80 godzin blokowych w ciągu każdego kolejnych 28 dni.

§ 7. 1. Podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych wynosi 10 godzin dla załogi jednoosobowej i 12 godzin dla załogi dwuosobowej.

2. Dzienny okres pełnienia czynności lotniczych skraca się o 30 minut dla każdego odcinka począwszy od szóstego, przy czym maksymalne całkowite skrócenie wynosi 2 godziny.

3. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych rozpoczyna się w WOCL, czas o którym mowa w ust. 1, skraca się o 100 % czasu jego zajęcia przy maksymalnym skróceniu o 2 godziny. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych kończy się lub w całości zawiera się w WOCL, okres pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 3, skraca się o 50 % czasu jego zajęcia.

4. Podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych może zostać wydłużony maksymalnie o 1 godzinę.

5. Wydłużenie nie jest dopuszczalne w wypadku podstawowego okresu pełnienia czynności lotniczych obejmującego 6 odcinków lub więcej.

6. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych obejmuje 2 godziny w WOCL, wydłużenia ogranicza się maksymalnie do wykonania dwóch odcinków.

7. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych obejmuje ponad dwie godziny w WOCL, wydłużenia ogranicza się do maksymalnie dwóch odcinków.

8. Maksymalna liczba wydłużeń wynosi dwa w ciągu każdych kolejnych 7 dni.

9. Jeśli operator planuje, że w okresie pełnienia czynności lotniczych wprowadzi wydłużenia, minimalny okres wypoczynku przed i po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 2 godziny albo tylko okres wypoczynku po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 4 godziny. Jeśli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach pełnienia czynności lotniczych, okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma kolejnymi operacjami następują po sobie.

10. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych obejmujący wydłużenie rozpoczyna się między godziną 22:00 a 04:59, operator ogranicza okres pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi statku powietrznego odpowiednio do 8 godzin i 45 minut w załodze jednoosobowej i do 10 godzin i 45 minut w załodze dwuosobowej.

§ 8. Czas przerwy członka załogi śmigłowca wykonującego w szczególności loty widokowe, szkoleniowe, dowozy do i z platformy wiertniczej, ze średnią ilością 6 lub więcej lądowań w ciągu godziny wynosi co najmniej 30 minut na każde 3 godziny służby.

§ 9. 1. Minimalny okres wypoczynku, jaki operator ma obowiązek zapewnić członkowi załogi statku powietrznego przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się w porcie macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby albo 12 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

2. Minimalny okres wypoczynku, jaki operator ma obowiązek zapewnić członkowi załogi statku powietrznego przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się poza portem macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby albo 10 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; w przypadku minimalnego okresu

wypoczynku poza portem macierzystym operator zapewnia możliwość 8 godzin snu, uwzględniając potrzeby wynikające z podróży oraz inne potrzeby fizjologiczne.

§ 10. 1. W trakcie operacji lotniczej, jaka rozpoczyna się z chwilą zgłoszenia, ograniczenia okresu pełnienia czynności lotniczych, okresy służby i wypoczynku członków załóg statków powietrznych określone w niniejszym rozdziale można modyfikować w wypadku nieprzewidzianych okoliczności z uwzględnieniem poniższych warunków:

1) podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w § 26 ust.1 i 4, nie może być wydłużony o więcej niż 2 godziny, chyba że liczba członków załogi lotniczej statku powietrznego została zwiększona, w którym to przypadku maksymalny okres pełnienia czynności lotniczych można wydłużyć o nie więcej niż 3 godziny;

2) jeśli na końcowym odcinku w granicach okresu pełnienia czynności lotniczych nieprzewidziane okoliczności wystąpią po starcie i spowodują przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia, lot można kontynuować do planowanego lub zapasowego miejsca przeznaczenia;

3) w przypadku powyższych okoliczności okres wypoczynku przypadający po okresie pełnienia czynności lotniczych można skrócić, jednak nigdy poniżej minimalnego okresu wypoczynku określonego w § 21 ust. 1 i 2;

2. W razie wystąpienia szczególnych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych członków załogi statku powietrznego, dowódca skraca okres pełnienia czynności lotniczych lub zwiększa czas wypoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu.

§ 11. 1. Dowódca składa operatorowi meldunek w przypadku wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych według jego uznania lub kiedy okres wypoczynku jest skrócony.

2. Jeśli wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenie okresu wypoczynku przekracza 1 godzinę, kopię meldunku, wraz ze stanowiskiem operatora, operator przesyła do Prezesa Urzędu nie później niż w ciągu 28 dni od dnia zaistnienia tych zdarzeń.

3. Meldunki dowódcy statku powietrznego dotyczące podjętych przez niego decyzji w sprawie wydłużenia okresów pełnienia czynności lotniczych, wydłużonych godzin lotu oraz skróconych okresów wypoczynku operator zachowuje przez co najmniej 6 miesięcy od takiego wydarzenia.

§ 12. 1. Członek załogi statku powietrznego pozostaje w gotowości w porcie lotniczym od momentu zgłoszenia się w ustalonym przez operatora punkcie do zakończenia zgłoszonego okresu gotowości.

2. Gotowość w porcie lotniczym jest wliczana w całości do okresu służby.

3. Jeśli po okresie gotowości w porcie lotniczym następuje bezpośrednio okres pełnienia czynności lotniczych, to okres ten nie może przekroczyć dozwolonego limitu okresu pełnienia

czynności lotniczych pomniejszonego o okres przebywania na dyżurze. W takim przypadku gotowość w porcie lotniczym będzie dodana do okresu służby, celem obliczenia minimalnego okresu wypoczynku.

4. W przypadku, w którym dyżur w porcie macierzystym nie prowadzi do podjęcia czynności lotniczych to czas wypoczynku przysługujący po okresie dyżuru wynosi 11 godzin.

§ 13. 1. Gotowość jest pełniona w porcie macierzystym lub w innym miejscu wyznaczonym przez operatora.

2. W przypadku gotowości w innym miejscu wyznaczonym przez operatora, gdy czas gotowości przekracza 6 godzin albo ponad 4 godziny gotowości przypadają między godzinami 22:00 a 6:00 czasu lokalnego, operator zapewnia odpowiednie warunki pełnienia gotowości.

3. Gotowość pełniona w innym miejscu wyznaczonym przez operatora wlicza się do okresu służby w wymiarze 50% czasu jego trwania, z wyłączeniem 4 pierwszych godzin, a od czasu powiadomienia w 100%, jeżeli w trakcie pełnienia dyżuru tej gotowości, członek załogi statku powietrznego ma możliwość odpoczynku w pozycji leżącej. W przeciwnym przypadku czas gotowości w miejscu wyznaczonym przez pracodawcę wlicza się w pełnym wymiarze do okresu służby.

4. W przypadku pełnienia gotowości w innym miejscu wyznaczonym przez operatora, minimalny czas powiadamiania o pracy z gotowości wynosi 2 godziny.

5. Maksymalny czas trwania dyżuru w porcie macierzystym lub w innym miejscu wyznaczonym przez operatora nie może przekroczyć 12 godzin.

§ 14. Operator zapewnia członkowi załogi statku powietrznego możliwość spożycia posiłku i napoju, w celu uniknięcia pogorszenia jakości jego pracy, w szczególności jeśli czas wykonywania czynności lotniczych przekracza 6 godzin.

§ 15. 1. Operator zapewnia, by rejestry członka załogi zawierały:

- 1) czasy blokowe;
- 2) czas, długość i zakończenie każdego okresu służby lub okresu pełnienia czynności lotniczych;
- 3) okresy wypoczynku i dni wolne od służby.

2. Kopie tych rejestrów udostępnia się członkowi załogi na jego żądanie.

3. Jeśli rejestry prowadzone przez operatora zgodnie z ust. 1 nie obejmują wszystkich okresów pełnienia czynności lotniczych, okresów służby i wypoczynku, zainteresowany członek załogi statku powietrznego prowadzi własny rejestr:

- 1) czasów blokowych;
- 2) czasu, długości i zakończenia każdego okresu służby lub okresu pełnienia czynności lotniczych;
- 3) okresów wypoczynku i dni wolnych od służby.

4. Członek załogi statku powietrznego przedstawia na żądanie każdego operatora prowadzone przez siebie rejestry przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych.

5. Rejestry są przechowywane przez 15 miesięcy kalendarzowych począwszy od dnia ostatniego stosownego wpisu lub dłużej, jeśli jest to wymagane przez przepisy odrębne.

Rozdział 3

Służby ratownictwa medycznego

§ 16. 1. Operator zapewnia, by całkowita liczba okresów służby wyznaczonej członkowi załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego nie przekraczała:

- 1) 190 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres;
- 2) 60 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni;
- 3) 15 godzin 30 minut czasu pracy w ciągu kolejnych 24 godzin.

2. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, dla członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca, nie może przekroczyć:

- 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
- 2) 90 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

3. Czas lotu, liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do momentu jego zatrzymania, dla członka załogi w śmigłowcowej służbie ratownictwa medycznego nie może przekroczyć:

- 1) 800 godzin w ciągu roku kalendarzowego;
- 2) 80 godzin w ciągu kolejnych 28 dni.

3. Czas zgłoszenia się do lotu członków załóg (śmigłowców) statków powietrznych w załodze jedno lub wieloosobowej, nie może być krótszy niż 30 minut przed planowanym czasem lotu.

4. Podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego wynosi 12 godzin.

5. Podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego będzie skracany o 30 minut dla każdego odcinka począwszy od trzeciego, przy czym maksymalne całkowite skrócenie wynosi 2 godziny.

6. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego rozpoczyna się w WOCL, Podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 4 zostanie skrócony o 100 % czasu jego zajęcia przy maksymalnym całkowitym skróceniu o dwie godziny. Jeśli okres pełnienia czynności lotniczych kończy się lub w całości zawiera się w WOCL, podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 2, zostanie skrócony o 50 % czasu jego zajęcia.

7. Jeśli planuje się, że okres pełnienia czynności lotniczych wykorzystywać będzie wydłużenia, minimalny okres wypoczynku członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego przed i po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 2 godziny lub tylko okres wypoczynku po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o 4 godziny. Jeśli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach pełnienia czynności lotniczych, okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma kolejnymi operacjami następują po sobie.

§ 17. 1. Okres pełnienia czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego, może być przedłużony w ciągu kolejnych 24 godzin za zgodą dowódcy statku powietrznego o:

- 1) 2 godziny – w przypadku udziału w akcji ratowniczej;
- 2) 3 godziny – w przypadku lotu z chorymi lub rannymi do punktu opieki medycznej lub w celu dostarczenia krwi lub organów ludzkich do przeszczepów .

2. Przekroczenie okresu pełnienia czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 1 może nastąpić jedynie w dwóch kolejnych dniach z zachowaniem tygodniowej normy czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.

§ 18. 1. Minimalny okres wypoczynku, jaki należy zapewnić członkowi załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się w porcie macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby albo 12 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

2. Minimalny okres wypoczynku, jaki należy zapewnić przed rozpoczęciem okresu pełnienia czynności lotniczych rozpoczynającego się poza portem macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby albo 10 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; w przypadku minimalnego okresu wypoczynku poza portem macierzystym operator zapewnia możliwość 8 godzin snu, uwzględniając potrzeby wynikające z podróży oraz inne potrzeby fizjologiczne.

§ 19. 1. Dowódca składa operatorowi meldunek w przypadku wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych według jego uznania lub kiedy okres wypoczynku został skrócony.

2. Jeśli wydłużenie okresu pełnienia czynności lotniczych lub skrócenie okresu wypoczynku przekracza 1 godzinę, kopię meldunku, wraz ze stanowiskiem operatora, operator przesyła do organu nie później niż w ciągu 28 dni od dnia zaistnienia tych zdarzeń.

§ 20. 1. Okres przebywania w bazie macierzystej obejmuje maksymalnie 8 dni, w których pełnione są czynności lotniczej służby ratownictwa medycznego oraz transportu medycznego.

2. Okres przebywania w bazie macierzystej przez członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego, w którym zawarty jest czas wypoczynku krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, nie może trwać dłużej niż 4 dni.

§ 21. Czas pełnienia gotowości przez członka załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego w okresie kolejnych 24 godzin nie może przekraczać 15 godzin i 30 minut na dobę.

§ 22. Członek załogi statku powietrznego służby ratownictwa medycznego ma możliwość spożycia posiłku i napoju, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy, szczególnie jeśli okres pełnienia czynności lotniczych przekracza 6 godzin.

§ 23. Do rejestru członka załogi statku powietrznego w służbie ratownictwa medycznego stosuje się odpowiednio § 15.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 103c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Zmiana przepisów o czasie pracy ogranicza się do szczegółowej regulacji czasu pracy członków załóg statków powietrznych w przewozie lotniczym przy użyciu śmigłowca oraz w śmigłowiec słuźbie ratownictwa medycznego i stanowi implementację Dyrektywy Rady⁵ nr 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w tym zakresie.

Zaproponowana nowelizacja uwzględnia specyfikę pracy członków załóg zaangażowanych w operacje lotnicze z wykorzystaniem śmigłowców, uwzględniając także śmigłowiec słuźbę ratownictwa medycznego, oraz specyficzny charakter wykonywanej przez nią działalności.

Przez słuźbę rozumie się zgodnie z OPS 1.1095 ppkt 1.4 Części Q rozporządzenia 3922/91/WE każde zadanie, jakie członek załogi statku powietrznego zobowiązany jest wykonać w związku z działalnością posiadacza certyfikatu AOC. Jeśli przepisy szczegółowe przedmiotowego rozporządzenia nie stanowią inaczej, organ określa, czy i w jakim stopniu czas pozostawania w gotowości wlicza się do okresu słuźby. W słuźbie zawiera się okres pełnienia czynności lotniczych. W okresie pełnienia czynności lotniczych zawiera się natomiast czas blokowy.

Należy również zauważyć, od momentu wezwania do świadczenia pracy pracownika pełniącego dyżur poza miejscem pracy i pozostającego do dyspozycji pracodawcy, musi być on traktowany jak pracownik pełniący dyżur na terenie zakładu pracy, co oznacza, iż okres rzeczywistego świadczenia pracy przez takiego pracownika powinien być w całości wliczany do czasu pracy. Równocześnie przepis OPS 1.1125 pkt 1.3. rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 nakłada na organ obowiązek określenia stosunku pomiędzy gotowością w porcie lotniczym a następującymi bezpośrednio po niej czynnościami lotniczymi. Również możliwość udzielania odstępstw reguluje już rozporządzenie unijne, w związku z czym nie jest potrzebna regulacja tego zagadnienia na poziomie prawa krajowego.

Podkreślenia wymaga również fakt, iż przedmiotowy projekt rozporządzenia ma na celu doregulowanie szczegółowych kwestii, które nie zostały ujęte w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 i wyznacza jedynie ramy związane z czasem słuźby w przewozie lotniczym.

Przedmiotowy projekt w żaden sposób nie obniża poziomu bezpieczeństwa jak również nie przewiduje limitów mniej korzystnych od tych, które stosowane były dotychczas.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

⁵ Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) - *Dz.U. L 302 z 1.12.2000.*

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

Ocena Skutków Regulacji

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Przewoźnicy lotniczy;
- 2) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 3) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia będzie konsultowany z następującymi podmiotami:

PLL LOT SA;

Euro LOT SA;

Państwowa Agencja Żeglugi Powietrznej;

Aeroklub Polski;

Air Italy Polska Sp. z o.o.;

Blue Jet Sp. z o.o.;

Sprint Air Sp. z o.o.;

Związek Regionalnych Portów Lotniczych;

Związek Zawodowy Personelu Pokładowego;

Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;

Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;

Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT SA;

Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;

Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Linii Lotniczych RP;

EADS PZL "WARSZAWA-OKĘCIE" SA ZUA w Mielcu;

Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego SLE EAA 091.

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

Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Przyczyni się natomiast do zwiększenia bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Rozporządzenie nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia.....2011 r.

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

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

§ 1. 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa, zwany dalej „Krajowym Programem”, określony w niniejszym rozporządzeniu oraz załączniku do rozporządzenia, określający sposoby realizacji ochrony lotnictwa cywilnego, w tym:

- 1) organizację ochrony, działania zapobiegawcze i działania w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji,
- 2) współpracę 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) wykonywanie 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,
- 4) sposoby współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 6,
- 5) wymogi, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu psów podczas kontroli bezpieczeństwa,
- 6) sposoby przekazywania, gromadzenia i postępowania z informacjami, o których mowa w art. 186e ust. 1 i 2.

2. Krajowy Program ustala się zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. WE L 97 z 09.04.2008, str. 72), w tym aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia unijnego.

§ 2. 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;

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

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

- 2) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Konwencji – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.);
- 4) rozporządzeniu 300/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. WE L 97 z 09.04.2008 r., s. 72);
- 5) rozporządzeniu 272/2009 - rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. WE L 91 z 03.04.2009, str. 7);
- 6) rozporządzeniu 1254/2009 – rozumie się przez to Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. WE L 338 z 19.12.2009, str. 17);
- 7) rozporządzeniu 18/2010 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 7 z 12.01.2010, str. 3);
- 8) rozporządzeniu 72/2010 - rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (Dz. Urz. WE L 23 z 27.01.2010, str. 1);
- 9) rozporządzeniu 185/2010 – rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 55 z 05.03.2010, str. 1), wraz z wymogami określonymi w decyzji Komisji (UE) nr K (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a rozporządzenia (WE) 300/2008;
- 10) rozporządzeniu 2096/2005 - rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str. 13);
- 11) KPKJ - rozumie się przez to Krajowy Program Kontroli Jakości, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;
- 12) akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym - rozumie się przez to bezprawny i celowy akt polegający na:
 - a) użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w czasie lotu, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu 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, zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania, w przypadku, gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego,
- e) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
- f) 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;
- 13) podmiocie prowadzącym działalność lotniczą - rozumie się przez to podmiot, który uzyskał certyfikat, koncesję lub zezwolenie na podstawie ustawy;
- 14) czynnościach audytorskich - rozumie się przez to czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu 72/2010 oraz KPKJ;
- 15) 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 (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.³⁾), realizującą zadania na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą poza terenem lotniska;
- 16) kontroli dostępu - rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służbę ochrony w celu zapewnienia, że osoby nieuprawnione nie dostaną się do wyznaczonych obszarów lotniska;
- 17) 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;
- 18) 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;
- 19) locie wysokiego ryzyka - rozumie się przez to lot o podwyższonym prawdopodobieństwie wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, na którym wprowadza się dodatkowe działania, metody i środki ochrony na lotnisku oraz w czasie trwania lotu, w celu zapobieżenia temu aktowi;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 757, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 i Nr 180, poz. 1112, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

- 20) sortowni bagażu - rozumie się przez to miejsce, w którym dokonuje się rozdziału bagażu na poszczególne loty;
- 21) sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym - rozumie się przez to stan zagrożenia w działalności podmiotu lotnictwa cywilnego powstały w wyniku naruszenia przyjętych norm i standardów ochrony lotnictwa cywilnego, który w sytuacji utraty kontroli nad jego przebiegiem może doprowadzić do eskalacji zagrożenia, a szczególności utraty zdrowia, życia ludzi oraz strat materialnych negatywnie wpływających na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, w tym dalszą lotniczą działalność gospodarczą poszczególnych podmiotów;
- 22) poświadczeniu bezpieczeństwa - rozumie się przez to odpowiednie 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.⁴⁾);
- 23) pasażerze potencjalnie uciążliwym – rozumie się przez to pasażera, o którym mowa w art. 3 pkt 18 rozporządzenia 300/2008;
- 24) osobie naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska - rozumie się przez to osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę:
- a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia lub
 - b) utrudnia wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska, lub
 - c) uszkadza elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz w inne obiekty infrastruktury lotniska, jeśli może to zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia, lub
 - d) narusza zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku;
- 25) pasażerze naruszającym warunki przewozu - rozumie się przez to osobę, która od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wylądowaniu poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę:
- a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego lub
 - b) utrudnia członkowi załogi wykonywanie obowiązków lub zmniejsza jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, lub
 - c) uszkadza statek powietrzny, jego wyposażenie lub elementy składowe oraz sprzęt, lub
 - d) narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej.

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

- 1) minister właściwy do spraw transportu w zakresie koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 19 ustawy, zwanej dalej „Radą”;
- 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 lotnictwie cywilnym oraz o wszelkich zagrożeniach, co do których istnieją przesłanki,

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 149, poz. 1078, Nr 220, poz. 1600 i Nr 218, poz. 1592, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 oraz z 2009 r. Nr 178, poz. 1375.

- iż mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
- b) obserwacji przylatujących i odlatujących pasażerów w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - c) planowaniu działań, mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - d) udziale w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,
 - e) rozpoznawaniu i neutralizowaniu urządzeń i materiałów wybuchowych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych,
 - f) udziale w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapewnieniu rozwiązania tej sytuacji przy użyciu dostępnych środków, w tym siły, po wyczerpaniu innych metod zmierzających do likwidacji zagrożenia,
 - g) szkoleniu podległych służb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 3) Minister Obrony Narodowej, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, w zakresie ochrony fizycznej terenów lotnisk współużytkowanych 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 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 w lotnictwie cywilnym zgodnie z Krajowym Programem,
 - c) współpracy z Radą w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - 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 działalność lotniczą tworzących system ochrony lotnisk, w zakresie określonym w Krajowym Programie,
 - i) sprawowania nadzoru nad przeprowadzaniem kontroli lotnisk, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą, w zakresie ochrony lotnictwa,
 - j) sprawowania nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz inne podmioty prowadzące działalność lotniczą, w wyniku zaleceń pokontrolnych inspektorów Urzędu,
 - k) prowadzenia listy osób odpowiedzialnych za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego w organach administracji publicznej i podmiotach prowadzących działalność lotniczą;
- 8) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki, w zakresie:
- a) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a,
 - b) oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;
- 9) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie wykonywania zadań określonych w § 9 rozporządzenia;
- 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 ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 12) zarządzający lotniskiem w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa, odpowiedzialnej za ochronę portu lotniczego i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych w porcie lotniczym i przesyłania informacji dotyczącej danych osobowych i teled adresowych 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 warunków do wykonywania na terenie lotniska obowiązków służbowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - d) opracowania programu ochrony lotniska,
 - e) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony lotniska po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
 - f) umożliwienia podmiotom prowadzącym działalność lotniczą na lub poza terenem lotniska zapoznania się z aktualnym programem ochrony lotniska w zakresie ich dotyczącym,

- g) zorganizowania działań mających na celu ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym i nadzoru nad tymi działaniami, zwanymi dalej „systemem ochrony lotniska”,
 - h) kierowania działalnością zespołu ochrony lotniska, określoną w jego regulaminie,
 - i) określenia potrzeb ochrony lotnictwa przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,
 - j) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a,
 - k) zapewnienia podmiotom korzystającym z terenu lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w ramach posiadanych kompetencji, sił i środków,
 - l) opracowania i wprowadzenia do stosowania instrukcji przepustkowej dla osób i pojazdów oraz nadzoru nad jej realizacją,
 - m) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - n) 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,
 - o) opracowania i przesyłania Prezesowi Urzędu rocznych sprawozdań ze stanu ochrony podmiotu, nie później niż do końca pierwszego kwartału roku kalendarzowego następującego po roku sprawozdawczym,
 - p) wyposażenia aparatów telefonicznych, których numery wskazuje pasażerom do kontaktowania się z nim w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących;
- 13) przewoźnik lotniczy, który uzyskał koncesję na podstawie ustawy wydaną przez Prezesa Urzędu, w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie Prezesowi Urzędu, informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony przewoźnika lotniczego,
 - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony przewoźnika lotniczego po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
 - d) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - e) podjęcia środków technicznych zapewniających, że podczas lotu osoby nieupoważnione nie mają wstępu do kabiny pilotów, zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 i 17 do Konwencji oraz zgodnie z międzynarodową normą określoną w rozdziale 13 pkt. 13.2.3 (b) Załącznika 6 do Konwencji,
 - f) współdziałania ze Strażą Graniczną w zakresie realizacji czynności związanych z wykonywaniem wart ochronnych w trakcie lotów wysokiego ryzyka,
 - g) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 14) inne podmioty prowadzące działalność lotniczą oraz zarejestrowany agent, w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony tego podmiotu,
 - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego podmiotu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,

- d) kontroli obszaru, na którym prowadzą lotniczą działalność gospodarczą oraz stosowania się do wymogów określonych w programie ochrony lotniska,
- e) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
- f) 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) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę organu zarządzania przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony organu zarządzania, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2096/2005,
 - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego organu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
 - d) przekazywania informacji o porwanym w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznym, Prezesowi Urzędu, państwom członkowskim Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz zarządzającemu lotniskiem, do którego zmierza zagrożony statek powietrzny,
 - e) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - f) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 16) instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną w zakresie:
 - a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 12 lit. a,
 - b) opracowania programu ochrony, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 2096/2005,
 - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego organu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
 - d) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
 - e) przekazywania Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a.

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

2. W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 3 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. W posiedzeniach zespołu ma prawo uczestniczyć, na zasadzie obserwatora, przedstawiciel Prezesa Urzędu.

6. Przewodniczący zespołu informuje z odpowiednim wyprzedzeniem Prezesa Urzędu o terminach planowych posiedzeń zespołu.

7. 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.

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

§ 6. Straż Graniczna sprawuje nadzór nad zarządzającym lotniskiem w zakresie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego. Nadzór ten polega na:

- 1) działaniu w punkcie kontroli bezpieczeństwa lub w jego najbliższym sąsiedztwie - w odległości umożliwiającej funkcjonariuszom niezwłoczne stawienie się na stanowisku kontroli bezpieczeństwa w przypadku zgłoszenia takiej potrzeby przez służbę ochrony lotniska - w celu zapewnienia płynności kontroli bezpieczeństwa;
- 2) rozstrzyganiu wątpliwości dotyczących oceny bagażu lub osoby i posiadanych przez nią przedmiotów 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 reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
- 5) niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach Prezesa Urzędu;

- 6) dokonywaniu kontroli dokumentów związanych z kwalifikacjami dokonujących kontroli bezpieczeństwa pracowników służby ochrony lotniska;
- 7) potwierdzaniu zgodności wyposażenia stanowisk kontroli bezpieczeństwa z obowiązującymi w tym zakresie wymogami, w szczególności z Krajowym Programem;
- 8) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska.

§ 7. 1. Broń palną w przewozie lotniczym przewozi się z zachowaniem metod i środków ochrony określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 i Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 195, poz. 1199 oraz z 2009 r. Nr 168, poz. 1323) oraz w Krajowym Programie.

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

3. Przepisów ust. 2, oraz ust. 6 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.

4. Osoba zamierzająca przewieźć broń palną lub amunicję jest obowiązana zgłosić to przewoźnikowi.

5. Przepisu ust. 4 nie stosuje się wobec funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych.

6. Straż Graniczna lub Służba Celna sprawdza, czy:

- 1) osoba, o której mowa w ust. 4, 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;
- 2) przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona.

7. W przypadku przewożenia broni przez osobę, o której mowa w ust. 3:

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

8. Przepisu ust. 7 pkt 1 nie stosuje się wobec funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych.

§ 8. 1. Broń palną oraz amunicję do tej broni przewozi się w luku bagażowym, do którego pasażer nie ma dostępu w czasie lotu, z zastrzeżeniem § 7.

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 na pokład statku powietrznego pod stałym nadzorem Straży Granicznej.
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 § 7 ust. 3, przewozi się na pokładzie statku powietrznego w stanie zabezpieczonym. Broń przewozi się bez naboju w komorze naboju.
6. Przepisu ust. 5 zdanie drugie nie stosuje się wobec funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych.
7. Broń palną i amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się pasażerowi na lotnisku docelowym po przekroczeniu przez niego granicy strefy zastrzeżonej lotniska.
8. Broń palną i amunicję zatrzymaną na lotnisku przechowuje się na zasadach określonych odpowiednio w przepisach o broni i amunicji.
9. Sposób postępowania z bronią przyjętą do przewozu lotniczego oraz sposób przekazania jej właścicielowi na lotnisku docelowym określa przewoźnik lotniczy w swoim programie ochrony.

§ 9. 1. Oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, na podstawie analizy ryzyka prowadzonej z uwzględnieniem informacji uzyskanych od odpowiednich podmiotów, w tym służb i instytucji.

2. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przekazuje niezwłocznie Prezesowi Urzędu wszelkie informacje, mogące mieć wpływ na zagrożenie lotnictwa cywilnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

3. Niezależnie od postanowień ust. 2, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego nie rzadziej niż raz w miesiącu przekazuje Prezesowi Urzędu raport na temat aktualnej oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Prezes Urzędu określa, w szczególności na podstawie informacji, o których mowa w ust. 2-3, loty wysokiego ryzyka oraz metody i środki, które powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

5. Na pokład statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka może być wprowadzona warta ochronna składająca się z funkcjonariuszy Straży Granicznej.

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

7. 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 przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

8. 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.

9. 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.

10. Prezes Urzędu może wprowadzić dodatkowe metody i środki ochrony w portach lotniczych lub u przewoźników lotniczych, na zasadach określonych w Krajowym Programie, w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, w szczególności w sytuacji pojawienia się nowych zagrożeń.

§ 10. 1. W celu przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym podmioty wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego przygotowują plany przeciwdziałania tym sytuacjom oraz organizują szkolenia w tym zakresie.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną oraz po zasięgnięciu opinii użytkowników lotniska, plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym. Plan ten stanowi część programu ochrony lotniska.

3. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym 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.

4. Zarządzający lotniskiem organizuje i zapewnia wyposażenie stałego centrum koordynacji antykryzysowej, zwanego dalej „centrum”, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej.

5. W celu realizacji zadań centrum zarządzający lotniskiem przygotowuje:

1) pomieszczenia:

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

2) miejsca do pracy tłumaczy;

3) dostęp do aktualnych informacji o lotach z danego lotniska.

6. W pomieszczeniach i miejscach, o których mowa w ust. 5, znajdują się w szczególności:

1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów przychodzących;

2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu, projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku oraz dokumentacja przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych;

3) sprzęt radiowo-telewizyjny;

4) plany wnętrz wszystkich typów statków powietrznych operujących z danego lotniska;

5) kopia programu ochrony lotniska;

6) spis niezbędnych telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz instytucji państwowych uczestniczących w systemie reagowania kryzysowego.

§ 11. 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zarządzający lotniskiem zwołuje sztab kryzysowy, 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) przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą,
 - g) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym.
3. Sztab współdziała w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania ich skutkom z organami administracji rządowej oraz organem zarządzania.
4. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska.

§ 12. 1. Osoba kierująca sztabem, 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 w szczególności działania przewidziane w programie ochrony lotniska.

§ 13. 1. Przewoźnik lotniczy opracowuje plan postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

2. Plan, o którym mowa w ust. 1, stanowi część programu ochrony przewoźnika lotniczego.

3. Plan, o którym mowa w ust. 1 opracowuje się przy uwzględnieniu:

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

4. Przewoźnik lotniczy w miejscu, w którym faktycznie wykonuje działalność lotniczą organizuje i zapewnia wyposażenie centrum koordynacji antykryzysowej przeznaczone do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

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

1) organ zarządzania podejmuje następujące czynności:

- a) powiadamia zarządzającego lotniskiem, do którego statek powietrzny kieruje się;
- b) powiadamia właściwego przewoźnika lotniczego;
- c) powiadamia właściwe organy państw, nad terytoriami których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot;
- d) powiadamia służby systemu obrony powietrznej;

- e) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu;
- 2) zarządzający lotniskiem oraz przewoźnik lotniczy powiadamiają niezwłocznie Prezesa Urzędu oraz centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody oraz zwołuje sztab;
- 3) Prezes Urzędu powiadamia ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) służba ochrony podejmuje działania określone w programie ochrony lotniska.

§ 15. 1. Dowódca statku powietrznego zagrożonego aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym przekazuje wszelkimi dostępnymi środkami łączności informacje o zagrożeniu organowi zarządzania, z którym w tym momencie utrzymuje kontakt.

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

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

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

4. Przewoźnik lotniczy i zarządzający portem lotniczym przekazują Prezesowi Urzędu pełną informację o sytuacji kryzysowej zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań w terminie 15 dni od zaistnienia zdarzenia.

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

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

6. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez nią upoważniona udziela informacji o akcie bezprawnej ingerencji środkom masowego przekazu.

§ 16. 1. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, inne podmioty prowadzące działalność lotniczą oraz organy zarządzania aktualizują swoje programy ochrony pod kątem zawartych w nich informacji, w szczególności przy uwzględnieniu istniejącego zagrożenia oraz zmian wpływających na możliwość ich skutecznego stosowania.

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

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

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

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

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

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

§ 19. Wykonywanie czynności kontroli jakości na terenie lotniska w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wykonywane w Rzeczypospolitej Polskiej przez podmioty o których mowa w Art. 27 a. Ustawy oraz zagranicznych przewoźników lotniczych operujących do lub z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a także przez władze lotnicze państw stron Konwencji zamierzające kontrolować podległych im przewoźników lotniczych wymagają zgody Prezesa Urzędu.

§ 20. Koszty związane z ochroną lotnictwa cywilnego są finansowane odpowiednio do przydzielonych zadań 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.

§ 21. Traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803, z późn. zm.).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI**

Rozdział 1

Ochrona lotniska

Wymogi dotyczące projektowania lotnisk i portów lotniczych

- § 1. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy, o których mowa w pkt. 1.1.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz granice między tymi strefami, o których mowa w pkt. 1.1.1.1. załącznika do rozporządzenia 185/2010 wraz z przejściami, które zamieszczane są w programie ochrony lotniska.
2. Strefy, granice i przejścia, o których mowa w ust. 1, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
3. Zmiany czasowe (do 30 dni) stref, granic i przejść, o których mowa w ust. 1, nie wymagają zamieszczania w programie ochrony lotniska.

Kontrola dostępu

- § 2. 1. Dostęp do stref, o których mowa w § 1 ust. 1, kontrolowany jest zgodnie z pkt 1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.
2. Za kontrolę dostępu do stref, o których mowa w § 1 ust. 1, w tym sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu przepustkowego, odpowiada zarządzający lotniskiem.

- § 3. 1. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się dla osób jako karty:

- 1) czasowe,
- 2) jednorazowe.

2. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje zarządzający lotniskiem.

- § 4. 1. Karta identyfikacyjna portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej złożony w formie pisemnej.

2. Na wniosek Prezesa Urzędu, wyznaczonym pracownikom Urzędu przysługują karty identyfikacyjne portu lotniczego, o których mowa w § 3 ust 1.

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

- 1) w przypadku osoby pracującej lub ubiegającej się o zatrudnienie - przez pracodawcę, u którego wnioskodawca jest zatrudniony lub ubiega się o zatrudnienie;
- 2) w przypadku osoby świadczącej pracę na podstawie umowy cywilnoprawnej - przez zleceniodawcę;
- 3) w przypadku funkcjonariuszy służb państwowych lub żołnierzy w szczególności Policji, Straży Granicznej i Służby Celnej oraz osób podejmujących pracę w tych służbach - przez przełożonego.

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

5. W przypadku wniosku o wydanie karty identyfikacyjnej portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 do strefy, o której mowa w pkt 1.1.2 lit c jest on poddawany sprawdzeniu przez Straż Graniczną pod względem oceny czy ubiegający się o kartę identyfikacyjną spełnia wymagania niezbędne do otrzymania dostępu do tej strefy, w tym również sprawdzeniu przeszłości, o którym mowa w pkt 1.2.3.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

6. Sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w pkt 1.2.3.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010 obejmuje weryfikację informacji określonych w pkt 11.1.3 tego załącznika.

7. Zarządzający lotniskiem występuje do Straży Granicznej z wnioskiem o dokonanie czynności, o których mowa w ust. 5. W celu dopuszczenia osoby zainteresowanej, do strefy o której mowa w pkt 1.1.2 lit c i d załącznika I do rozporządzenia 300/2008, zarządzający lotniskiem w ramach sprawdzenia przeszłości tych osób, zgodnie z pkt 1.2.3.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010, występuje do Straży Granicznej o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek do uzyskania takiego dostępu.

8. Straż Graniczna dokonuje ustaleń w zakresie informacji, o których mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 i udziela informacji w terminie 21 dni od dnia wystąpienia o udzielenie informacji przez zarządzającego lotniskiem.

9. Organy władzy publicznej są obowiązane do udzielania, na wniosek Komendanta Głównego Straży Granicznej, informacji, o której mowa w ust. 6, o osobie ubiegającej się o dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, w terminie 10 dni od dnia otrzymania wniosku.

§ 5. 1. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 wydaje się po przeszkoleniu wnioskodawcy zgodnie z postanowieniami pkt 11.2.3.1-11.2.6 załącznika do rozporządzenia 185/2010 przez zarządzającego lotniskiem lub inny podmiot prowadzący szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1, w stosunku do osób mających dostęp do stref, o których mowa w pkt 1.1.2 lit c i d załącznika I do rozporządzenia 300/2008 powtarza się co 2 lata.

§ 6. 1. Karta identyfikacyjna portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Karta, o której mowa w ust. 1 dla funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej nie zawiera imienia i nazwiska – a w jego miejsce wstawia się numer służbowy tego funkcjonariusza.

§ 7. 1. Karta identyfikacyjna portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, w przypadkach wskazanych w pkt 1.2.3.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010 jest zwracana zarządzającemu lotniskiem przez osobę na którą została wystawiona w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.3.5 tego załącznika.

2. W przypadku braku możliwości zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1 karta identyfikacyjna portu lotniczego określona w § 3 ust. 1 pkt 1 jest zwracana niezwłocznie po ustaniu przyczyny uniemożliwiającej zachowanie tego terminu. Osoba odpowiedzialna za dokonanie czynności, o której mowa w ust. 1 jest obowiązana niezwłocznie powiadomić zarządzającego lotniskiem, o braku możliwości zachowania terminu, o którym mowa w ust. 1.

3. W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa w ust. 1 oraz braku powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 zarządzający lotniskiem powiadamia o tym fakcie Straż Graniczną lub Policję, przekazując dane, o których mowa w pkt 1.2.5.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

4. W przypadku, o którym mowa w pkt 1.2.3.6 załącznika do rozporządzenia 185/2010 osoba, na którą została wystawiona karta identyfikacyjna portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, powiadamia o tym fakcie zarządzającego lotniskiem. Przepis ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.

§ 8. 1. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego, o której mowa w § 3 pkt 2, wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej.

2. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego, o której mowa w § 3 pkt 2, wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę kartę i potwierdzeniu celu wizyty.
3. Karta identyfikacyjna portu lotniczego, o której mowa w § 3 pkt 2, zawiera co najmniej:
 - 1) numer karty identyfikacyjnej;
 - 2) datę jej ważności;
 - 3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref lotniska, do których jej posiadacz ma dostęp;
 - 4) zabezpieczenie jej przed podrobieniem lub przerobieniem;
 - 5) napisy: "GOŚĆ" i "VISITOR".
4. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 zwraca się zarządzającemu lotniskiem po zakończeniu czynności służbowych, w chwili opuszczania strefy, o której mowa w pkt 1.1.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 300/2008.

§ 9. 1. Kartę identyfikacyjną członka załogi wydaje przewoźnik lotniczy.

2. Funkcję Karty identyfikacyjnej członka załogi pełni również certyfikat członka załogi (CMC) wydany przez Prezesa Urzędu.
3. Kartę identyfikacyjną członka załogi, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, wydaje się na wniosek członka załogi złożony w formie pisemnej.
4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, przewoźnik lotniczy przekazuje Straży Granicznej celem sprawdzenia czy ubiegający się o kartę identyfikacyjną przewoźnika lotniczego spełnia wymagania niezbędne do otrzymania tej karty, w tym również sprawdzeniu przeszłości, o którym mowa w pkt 1.2.3.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 10. 1. Karta identyfikacyjna członka załogi zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.4.1 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

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

§ 11. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. d załącznika do rozporządzenia 185/2010 rozumie się:

- 1) certyfikat inspektora bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (CASIC) wydawany przez Prezesa Urzędu, zgodnie z przepisami Załącznika 9 do Konwencji;
- 2) legitymację służbową, właściwie upoważnionego pracownika Urzędu.

§ 12. 1. Wjazd pojazdu do stref, o których mowa w pkt 1.1.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 jest dopuszczalny wyłącznie dla pojazdu posiadającego przepustkę uprawniającą do wjazdu do tych stref oraz po dokonaniu kontroli bezpieczeństwa tego pojazdu, łącznie z kontrolą bezpieczeństwa znajdujących się w nim osób i ładunków.

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.

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

§ 13. Osoba kierująca pojazdem, o którym mowa w § 12 ust. 1, powinna:

- 1) posiadać wymagane uprawnienia do kierowania pojazdem;
- 2) posiadać kwalifikacje do prowadzenia pojazdu w strefie operacyjnej lotniska;
- 3) przestrzegać wymagań bezpieczeństwa w strefie operacyjnej lotniska;
- 4) posiadać kartę identyfikacyjną portu lotniczego, o której mowa w § 3 ust. 1, jeżeli jest wymagana;
- 5) zapewnić, aby pojazd był sprawny technicznie.

§ 14. 1. Przepustkę dla pojazdu wydaje się jako przepustkę:

- 1) czasową;
- 2) jednorazową.

2. Przepustkę dla pojazdu wydaje zarządzający lotniskiem .

§ 15. 1. Przepustkę dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 1 wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej złożony w formie pisemnej.

2. Na wniosek Prezesa Urzędu pojazdów służbowemu Urzędowi przysługuje przepustka dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1.

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

§ 16. Przepustka dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 1 zawiera dane, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 17. 1. Przepustkę dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 1 zwraca się podmiotowi wydającemu niezwłocznie, jednak nie dłużej niż przed upływem 7 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia , o którym mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. W razie zaistnienia przypadków, o których mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010 w stosunku do przepustki dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 1, przepisy § 7 stosuje się odpowiednio.

§ 18. 1. Przepustkę dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 2, wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej.

2. Przepustkę dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 2, wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdzeniu celu wizyty.

3. Przepustkę dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 2, zawiera dane o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz napisy : "GOŚĆ" i "VISITOR".

§ 19. Przepustkę dla pojazdu, o której mowa w § 14 ust. 1 pkt 2 zwraca się zarządzającemu lotniskiem po zakończeniu czynności służbowych, w chwili opuszczania strefy, o której mowa w pkt 1.1.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 300/2008.

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

- 1) rodzaje kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek samochodowych oraz ich wzory;

- 2) warunki i tryb występowania o uzyskanie karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki samochodowej;
- 3) tryb przyznawania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki samochodowej;
- 4) sposób użytkowania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki samochodowej;
- 5) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień tej instrukcji;
- 6) sposób postępowania w przypadku utraty karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki samochodowej.

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

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

§ 21. 1. Kontrola bezpieczeństwa osób i pojazdów udających się do stref, o których mowa w pkt. 1.1.2 lit c i d załącznika 1 do rozporządzenia 300/2008 niebędących pasażerami i przenoszonych przez te osoby przedmiotów realizowana jest zgodnie z pkt 1.3 i 1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, częścią A, B i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz z pkt 1.3 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

2. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 wykonuje zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska.

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje osoba wpisana na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadająca certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy lub odpowiedni certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC lub Unii Europejskiej.

§ 22. 1. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 21 ust. 1 nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowania zdrowia lub życia ludzkiego.

2. Z kontroli, o której mowa w § 21 ust. 1, zwolnieni są funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, pracownicy służby ochrony lotniska oraz upoważnieni przez Prezesa Urzędu pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

3. Z zachowaniem postanowień odrębnych przepisów, z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, zwolnione są pojazdy: Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Bankowej oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego - w trakcie realizacji czynności służbowych.

4. Osobę odmawiającą poddaniu się kontroli, o której mowa w § 21 ust. 1, służby ochrony nie wpuszczają do stref, o których mowa w pkt 1.1.2 lit c i d załącznika 1 do rozporządzenia 300/2008.

§ 23. 1. Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzeniu 185/2010, mogą być wnoszone na teren strefy zastrzeżonej lotniska przez personel przewoźnika lotniczego, zarządzającego lotniskiem oraz przedstawiciele innych podmiotów wykonujących czynności służbowe lub 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 zgodnie z postanowieniami instrukcji przepustkowej lotniska.

Nadzór, ochrona fizyczna i patrole

§ 23. 1. Nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne w portach lotniczych prowadzi się zgodnie z pkt 1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010 oraz z pkt 1.5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

2. Za czynności, o których mowa w ust. 1, w szczególności za częstotliwość oraz stosowanie środków określonych w pkt 1.5.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 odpowiedzialny jest zarządzający lotniskiem, w sposób określony w ust. 3.

3. Zarządzający lotniskiem:

1) ustala, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją:

a) system patrolowania strefy zastrzeżonej lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do nich przyległych przez właściwą służbę ochrony,

b) system kontrolowania strefy ogólnodostępnej lotniska, 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 strefy, o których mowa w pkt 1.1.2 załącznika 1 do rozporządzenia 300/2008.

b) ochronę miejsc przejścia ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej lotniska przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego,

c) patrolowanie strefy zastrzeżonej i kontrolowanie strefy ogólnodostępnej lotniska,

d) możliwość doraźnego, szybkiego ograniczenia dostępu do strefy ogólnodostępnej lotniska.

4. Czynności, o których mowa w ust. 3 pkt 2 lit b-d wykonuje służba ochrony lotniska.

Rozdział 2

Strefy wydzielone w portach lotniczych/na lotnisku

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

2. Ochrona portów lotniczych i stref, o których mowa w ust. 1, jest realizowana przez zarządzającego lotniskiem, w porozumieniu z właściwą miejscowo jednostką Policji.

Rozdział 3

Ochrona statku powietrznego

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

§ 26. Ochrona statku powietrznego, o którym mowa w ust. 1, polega na:

1) przeszukaniu statku powietrznego;

2) zabezpieczeniu statku powietrznego.

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

2. Informacje dotyczące przeszukania odlatującego statku powietrznego, o których mowa w pkt 3.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 rejestruje i przechowuje się na terenie lotniska, z którego odleciał statek powietrzny.

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

4. 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 listach kontrolnych przeszukania statku powietrznego.

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

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

Rozdział 4

Pasażerowie i bagaż kabinowy

Przepisy ogólne

§ 29. 1. Pasażerów odlatujących, w tym pasażerów transferowych i tranzytowych oraz ich bagaż kabinowy w tym płyny, aerozole oraz żele poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziału 4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, części A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 4 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

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

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje osoba wpisana na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadająca certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy lub odpowiedni certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC lub Unii Europejskiej.

§ 30. 1. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 29 ust. 1, nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowania zdrowia lub życia ludzkiego.

2. Osobę odmawiającą poddaniu się kontroli, o której mowa w § 29 ust. 1, służby ochrony nie wpuszczają do stref lotniska, o o których mowa w pkt. 1.1.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

§ 31. 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.

Kontrola bezpieczeństwa pasażerów

§ 32. Jeżeli na podstawie kontroli, o której mowa w pkt 4.1.1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010, nie można stwierdzić, czy osoba kontrolowana posiada materiały i przedmioty niebezpieczne, a zachodzi

takie podejrzenie, Straż Graniczna poddaje ją kontroli osobistej w wyznaczonym do tego celu miejscu wykonywanej przez osobę uprawnioną tej samej płci.

§ 33. 1. Sprzęt ułatwiający podróżowanie mający istotny wpływ na zdrowie lub życie pasażera lub zapewniający komfort podróży wykorzystywany przez osoby z ograniczoną możliwością poruszania się (przedmiot lub aparat specjalnego przeznaczenia) poddaje się kontroli manualnej lub, w zależności od potrzeb, kontroli przy użyciu urządzeń rentgenowskich.

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

§ 34. 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.

§ 35. 1. Członkowie misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych, zwani dalej „dyplomatami”, są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 29.

2. Kontroli, o której mowa w § 29 ust. 1, nie poddaje się:

- 1) Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Sejmu, Prezesa Rady Ministrów, Wicemarszałków Senatu, Wicemarszałków Sejmu, członków Rady Ministrów, a także wszystkich tych, 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 Prezesa Rady Ministrów, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz ministra obrony narodowej w czasie wykonywania czynności związanych z zapewnieniem ochrony osób, o których mowa w pkt 1 i 2.

§ 36. 1. W odniesieniu do pasażera potencjalnie uciążliwego oraz pasażera naruszającego warunki przewozu lub osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska stosuje się środki ochrony zgodnie z postanowieniami pkt 4.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 37. 1. O zamiarze przewozu pasażera potencjalnie uciążliwego powiadamia się na piśmie przewoźnika lotniczego.

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

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

4. Przewoźnik lotniczy przekazuje informacje, o których mowa w ust. 3, na lotnisko docelowe w sposób określony w swoim programie ochrony.

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

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

§ 39. 1. Przed wejściem na pokład statku powietrznego pasażer niebezpieczny i jego bagaż są poddawani kontroli bezpieczeństwa o której mowa w § 29 ust. 1.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 29 ust. 3.

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

2. Pasażera potencjalnie uciążliwego wyprowadza się na lotnisku po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

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

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

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

§ 42. W stosunku do pasażera naruszającego warunki przewozu lub osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska przepisy § 36-40 stosuje się odpowiednio.

Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego

§ 43. 1. Z bagażu kabinowego pasażera usuwa się przedmioty umieszczone w wykazie przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera zawartym w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 185/2010.

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

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

- 1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym 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 kabinowego 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:

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

§ 44. Przewoźnik podaje informacje o przedmiotach, o których mowa w § 43 ust. 1, umieszczając je na biletach lotniczych, a zarządzający lotniskiem - w punktach kontroli bezpieczeństwa.

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

Kontrola bezpieczeństwa bagażu dyplomatów

§ 46. 1. Bagaż kabinowy i rejestrowany dyplomatów jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 29 oraz § 47 .

2. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną.

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

Rozdział 5

Bagaż rejestrowany

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

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 29 ust. 2 i 3.

3. Nie dopuszcza się przewozu w bagażu rejestrowanym pasażera przedmiotów, o których mowa w dodatku 5-B załącznika do rozporządzenia 185/2010. Przepisy § 44 stosuje się odpowiednio.

§ 48. Bagaż rejestrowany podlega ochronie przed nieupoważnionym dostępem, zgodnie z pkt 5.2. załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz pkt 5.2. załącznika do rozporządzenia 185/2010, w tym 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 materiałów niebezpiecznych;
- 3) nadzorowanie przemieszczania bagażu w strefie zastrzeżonej;
- 4) nadzorowanie składowania bagażu w strefie zastrzeżonej lotniska;
- 5) poddanie ponownej kontroli bezpieczeństwa bagażu, o którym mowa w § ust. 1 pkt 1, przed jego umieszczeniem w magazynie bagażu zagubionego lub niewłaściwie nadanego;
- 6) kontrolę dostępu do pomieszczeń, w których znajduje się bagaż zagubiony lub niewłaściwie nadany.

§ 49. Przewoźnik lotniczy sprawdza historię bagażu rejestrowanego bez właściciela, w szczególności poprzez upewnienie się, że bagaż został poddany kontroli bezpieczeństwa.

§ 50. 1. Przewoźnik lotniczy sprawdza na podstawie dokumentu 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 odprawy, ilość jednostek i wagę oddanego bagażu rejestrowanego, 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. Zbiorowa odprawa biletowo-bagażowa prowadzona jest dla grup pasażerów odprawiających się na dany rejs, których liczba nie przekracza sześć osób.

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

§ 51. 1. Druki przywieszek, o których mowa w § 50 ust. 3, oraz ich błędne wydruki są zabezpieczone przez przewoźnika lotniczego lub agenta obsługi naziemnej w sposób uniemożliwiający dostęp do tych dokumentów osobom nieupoważnionym.

2. Przywieszka bagażu, o którym mowa w § 50, powinna odróżniać się kolorystyką od przywieszek stosowanych dla oznakowania bagażu rejestrowanego.

§ 52. 1. Dane, o których mowa w § 50 ust. 2, przewoźnik lotniczy przechowuje co najmniej 7 dni od dnia wykonania operacji lotniczej, której one dotyczą.

2. Dane, o których mowa w § 50 ust. 5, przewoźnik lotniczy przechowuje co najmniej 7 dni od dnia uzyskania informacji o odebraniu takiego bagażu przez właściciela.

§ 53. 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 w § 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.

§ 54. 1. W przypadku gdy pasażer:

- 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
- przewoźnik lotniczy dokonuje czynności, o której mowa w pkt 5.3.3.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 6

Metody i środki ochrony przewozu ładunków i poczty

§ 55. 1. Ładunki i poczta podlegają ochronie, w szczególności kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Kontrola bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, przeprowadzana jest przez zarejestrowanego agenta, wykonującego jego zadania przewoźnika lotniczego albo ładunek ten podlega 100 % kontroli bezpieczeństwa realizowanej przez Straż Graniczną lub służbę ochrony lotniska.

3. Czynności kontroli, o której mowa wykonuje osoba, o której mowa w § 29 ust. 3.

4. Przepis § 6 części ogólnej Krajowego Programu w odniesieniu do nadzoru Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty w ruchu krajowym stosuje się odpowiednio.

5. Od kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, można odstąpić w przypadkach, o których mowa w pkt 6.2.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

§ 56. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 55, 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) „Deklarację zobowiązań - zarejestrowany agent”, o której mowa w dodatku 6-A załącznika do rozporządzenia 185/2010;

3) oświadczenie, że poddaje się czynnościom audytorskim, o którym mowa w KPKJ.

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

4. Prezes Urzędu po weryfikacji informacji, o których mowa w ust. 2 i 3, w przypadku braku wykrycia przyczyn uniemożliwiających wyznaczenie podmiotu jako zarejestrowanego agenta, występuje do Straży Granicznej o przekazanie informacji czy istnieją przesłanki wykluczające wyznaczenie podmiotu jako zarejestrowanego agenta ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego. Straż Graniczna udziela odpowiedzi w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez nią wystąpienia.

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

6. Podmiot wpisany do rejestru zarejestrowanych agentów podlega ponownemu sprawdzeniu zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3, jednak nie rzadziej niż w terminie, o którym mowa w pkt 6.3.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

7. Prezes Urzędu usuwa podmiot z rejestru zarejestrowanych agentów, jeżeli stwierdzi na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach zarejestrowanego agenta bądź też na podstawie informacji uzyskanych w inny sposób, że przestał spełniać wymagania określone w ust. 3. Wymóg, o którym mowa w pkt 6.3.1.5 zdanie drugie stosuje się odpowiednio.

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

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

3. Sprawdzenia przeszłości w stosunku do osoby, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 dokonuje zarejestrowany agent.

§ 58. 1. Zarejestrowany agent poddaje kontroli bezpieczeństwa ładunki i pocztę.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, poddaje wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa dostarczone do niego lub otrzymane od znanego nadawcy ładunki i pocztę.

3. Kontrola, o której mowa w ust. 2, obejmuje co najmniej 20 % całkowitej liczby niewzbudzających żadnych podejrzeń ładunków i poczty przekazywanych do przewozu lotniczego.

4. Kontrola, o której mowa w ust. 1, obejmuje 100 % ładunków i poczty przekazywanych do przewozu lotniczego pasażerskim statkiem powietrznym.

§ 59. 1. Straż Graniczna lub służba ochrony lotniska poddaje wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa, najpóźniej przy przekraczaniu granicy strefy, o której mowa w pkt 1.1.2 lit c załącznika I do rozporządzenia 300/2008, ładunki i pocztę, dostarczone do tej strefy przez podmiot, o którym mowa w § 57 ust. 1.

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej 10 % całkowitej liczby niewzbudzających żadnych podejrzeń ładunków i poczty.

§ 60. Wykonanie czynności, o których mowa w § 57 i 58, potwierdza się poprzez oznaczenie ładunków i poczty zgodnie z postanowieniami pkt 6.3.2.6 załącznika do rozporządzenia 185/2010, a także ostemplowanie dokumentacji ładunku i poczty pieczęciami umożliwiającymi identyfikację osoby realizującej kontrolę bezpieczeństwa ładunku i poczty oraz udokumentowanie jej przeprowadzenia w odrębnych rejestrach.

§ 61. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w pkt 6.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010, Prezes Urzędu wyznacza znanego nadawcę

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

- 1) informację o miejscu prowadzenia jego działalności;
- 2) oświadczenie, że zobowiązuje się do wdrożenia i przestrzegania standardów i wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień wytycznych dla znanych nadawców, o których mowa w dodatku 6-B do rozporządzenia 185/2010.

3. Prezes Urzędu korzystając z listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców, o której mowa w załączniku 6-C do rozporządzenia 185/2010, dokonuje wizji lokalnej wskazanych lokalizacji znanego nadawcy celem sprawdzenia spełnienia wymagań w wytycznych, o których mowa w ust. 2 pkt 2.
4. Po wypełnieniu listy kontrolnej, o której mowa w ust. 3 oznacza się ją odpowiednią klauzulą tajności.
5. Listę kontrolną, o której mowa w ust. 3 przechowuje Prezes Urzędu.

§ 62. 1. Po pozytywnej weryfikacji informacji, o których mowa w § 61 ust. 2 i 3, Prezes Urzędu, występuje do Straży Granicznej o przekazanie informacji czy istnieją przesłanki wykluczające wyznaczenie podmiotu jako znanego nadawcy ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa i porządku publicznego. Straż Graniczna udziela odpowiedzi w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez nią wystąpienia.

2. W przypadku spełnienia wymagań, o których mowa w § 61 ust. 2. oraz braku negatywnej opinii Straży Granicznej, Prezes Urzędu wprowadza do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” oraz rejestru znanych nadawców prowadzonego przez Prezesa Urzędu szczegółowe dane dotyczące znanego nadawcy.

3. Zadania Prezesa Urzędu, o których mowa w § 55 ust. 5 oraz w ust. 2, wykonuje Krajowy Koordynator „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”, zwany dalej „Krajowym Koordynatorem”, powoływany i odwoływany przez Prezesa Urzędu spośród pracowników Urzędu.

4. Krajowym Koordynatorem może zostać osoba, która spełnia następujące warunki:

- 1) posiada odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa;
- 2) posiada znajomość i umiejętność stosowania w praktyce krajowych, międzynarodowych i wspólnotowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego ze szczególnym uwzględnieniem ochrony ładunków lub poczty;
- 3) posiada co najmniej pół roku doświadczenia w pracy na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego.

5. Prezes Urzędu odwołuje Krajowego Koordynatora w razie:

- 1) złożenia przez niego rezygnacji;
- 2) niewypełniania obowiązków na skutek długotrwałej choroby, stwierdzonej orzeczeniem lekarskim.

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

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

3. Sprawdzenia przeszłości w stosunku do osoby, o której mowa w pkt 6.4.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 dokonuje znany nadawca.

§ 64. Podmiot wpisany do rejestru znanych nadawców podlega ponownemu sprawdzeniu zgodnie z procedurą określoną w § 61 ust. 2 i 3, jednak nie rzadziej niż w terminie, o którym mowa w pkt 6.4.1.4 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

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

2. Prezes Urzędu usuwa podmiot z rejestru znanych nadawców, jeżeli stwierdzi na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach znanego nadawcy bądź też na podstawie informacji

uzyskanych w inny sposób, że przestał spełniać wymagania określone w § 59 ust. 3. Wymóg, o którym mowa w pkt 6.4.1.5 zdanie drugie stosuje się odpowiednio.

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

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

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

2. Prezes Urzędu może kontrolować bazę danych, o której mowa w pkt 6.5.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarejestrowany agent stwierdzi, na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach, uznanego nadawcy bądź też na podstawie informacji uzyskanych w inny sposób, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego przez przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarejestrowany agent niezwłocznie cofa nadawcy status uznanego nadawcy,.

Rozdział 7

Materiały i poczta służbowa przewoźnika

§ 68. 1. Materiały i poczta służbowa przewoźnika przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego podlegają ochronie, w szczególności kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 29 ust. 3.

§ 69. Transport na pokład statku powietrznego materiałów i poczty służbowej przewoźnika poddanych kontroli bezpieczeństwa odbywa się pod nadzorem przewoźnika lotniczego.

Rozdział 8

Zaopatrzenie pokładowe

§ 70. 1. Zaopatrzenie pokładowe podlega ochronie, w szczególności kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami rozdziału 8 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 8 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 29 ust. 3, które przeszły badania wykluczające ryzyko przeniesienia na inne osoby zakażenia, o których

mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 10 lipca 2006 r. w sprawie wykazu prac, przy wykonywaniu których istnieje możliwość przeniesienia zakażenia na inne osoby (Dz. U. Nr 133, poz. 939).

3. W przypadku kontroli, o której mowa w pkt 8.1.1.2 załącznika do rozporządzenia 185/2010 czynność kontroli bezpieczeństwa wykonuje odpowiednia służba ochrony w porcie lotniczym.

§ 71. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 70, Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, o których mowa w pkt 8.0.2 zdanie drugie załącznika do rozporządzenia 185/2010.

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

- 1) program ochrony podmiotu przez aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, 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 pkt 8.1.3.2 lit. a zdanie drugie załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 2) „Deklarację zobowiązań – zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego”, o której mowa w dodatku 8-A załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 3) oświadczenie że poddaje się czynnościom audytorskim, o których mowa w KPKJ.

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

4. Prezes Urzędu po weryfikacji informacji, o których mowa w ust. 2 i 3, a w przypadku braku wykrycia przyczyn uniemożliwiających wyznaczenie podmiotu zatwierdza zarejestrowanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego.

5. Zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego podlega ponownemu sprawdzeniu, zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3, jednak nie rzadziej niż w terminie, o którym mowa w pkt 8.1.3.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

6. Prezes Urzędu cofa podmiotowi, o którym mowa w ust. 2, status zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego dla danej lokalizacji jeżeli stwierdzi na podstawie kontroli, o której mowa w ust. 3, że nie spełnia on wymagań określonych w pkt 8.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

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

- 1) złoży „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia pokładowego”, o której mowa w dodatku 8-B załącznika do rozporządzenia 185/2010;
- 2) spełni wymagania, o których mowa w pkt 8.1.5 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

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

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

§ 73. 1. Zaopatrzenie pokładowe, transportowane w zamykanych i plombowanych pojazdach lub pojemnikach, o których mowa w pkt 8.1.5.1 lit e załącznika do rozporządzenia 185/2010 podlega wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa w strefie, o której mowa w pkt 1.1.2 lit c przez służbę ochrony lotniska lub Straż Graniczną, przy czym kontrola ta obejmuje co najmniej 10 % całkowitej ilości transportowanego zaopatrzenia.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 68 ust. 2.

3. W przypadku kontroli, o której mowa w ust. 1, czynność ponownego plombowania pojazdów przewożących zaopatrzenie pokładowe wykonują osoby, o których mowa w § 68 ust. 2.

§ 74. Z przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 68 ust. 1 oraz § 71 ust. 1, służba ochrony sporządza w prowadzonych przez siebie księzkach rejestracyjnych adnotacje, przy czym zapisy te powinny uwzględniać terminy, rodzaje towarów oraz informacje dotyczące osoby przeprowadzającej kontrolę bezpieczeństwa

§ 75. 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 dostarczanym zaopatrzeniem pokładowym znajdują się wyłącznie wymienione w załączonych do nich dokumentach przedmioty stanowiące zaopatrzenie pokładowe;
- 4) pisemnym potwierdzeniu w dokumentacji pozostającej na ziemi, że zaopatrzenie zostało poddane właściwemu sprawdzeniu.

Rozdział 9

Zaopatrzenie portu lotniczego

§ 76. 1. Zaopatrzenie portu lotniczego podlega ochronie, w szczególności kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami rozdziału 9 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, części H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 9 załącznika do rozporządzenia 185/2010.

2. Czynności, kontroli o której mowa w § 76 ust. 1 wykonują osoby, o których mowa w § 29 ust. 3. które przeszły badania wykluczające ryzyko przeniesienia na inne osoby zakażenia, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 10 lipca 2006 r. w sprawie wykazu prac, przy wykonywaniu których istnieje możliwość przeniesienia zakażenia na inne osoby (Dz. U. Nr 133, poz. 939).

3. Z przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w oraz § 74 ust. 1, służba ochrony sporządza w prowadzonych przez siebie książkach rejestracyjnych adnotacje, przy czym zapisy te powinny uwzględniać terminy, rodzaje towarów oraz informacje dotyczące osoby przeprowadzającej kontrolę bezpieczeństwa.

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

§ 78. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 74 ust. 1, zarządzający lotniskiem wyznacza znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego, o których mowa w pkt 9.1.3 załącznika do rozporządzenia 185/2010 jeżeli podmiot ten:

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

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

§ 79. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarządzający lotniskiem, któremu znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego zapewnia dostawy stwierdzi, na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach tego znanego dostawcy bądź też na podstawie informacji uzyskanych w inny sposób, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego przez przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zarządzający lotniskiem, któremu znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego zapewnia dostawy niezwłocznie cofa temu dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego.

Rozdział 10

Środki ochrony podczas lotu

§ 80. Środki ochrony podczas lotu realizuje się zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, § 7 i § 8 części ogólne Krajowego Programu, § 36-42 załącznika do Krajowego Programu.

Rozdział 11

Szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

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

Rozdział 12

Sprzęt służący do ochrony lotnictwa cywilnego

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

2. Sprzęt, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu w ramach zatwierdzanych programów ochrony.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (zwany dalej KPOLC) 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 krajowego stanu prawnego do nowych regulacji Unii Europejskiej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, które w pełni stosuje się od dnia 29 kwietnia 2010 r. Nowe regulacje UE w tym zakresie to:

- 1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 2320/2002;
- 2) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady;
- 3) rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony;
- 4) rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa;
- 6) rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) decyzja Komisji Europejskiej K (2010) z dnia ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) 300/2008 (dokument będzie miał status ograniczonego dostępu, zostanie przekazany przez Komisję Europejską za pośrednictwem Stałych Przedstawicielstw przy UE do końca marca br.);

Z uwagi na bardzo rozległy zakres nowelizacji koniecznym jest opracowanie zupełnie nowego aktu prawnego, który zastąpi dotychczas obowiązujące rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803, z późn. zm.). Jednocześnie nowy akt prawny został opracowywany z uwzględnieniem zebranych doświadczeń w trakcie stosowania obecnych przepisów. Ponadto jest on podzielony na część ogólną i część szczegółową – ta ostatnia jest w formie załącznika do rozporządzenia.

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

Z uwagi na to, że od dnia 29 kwietnia 2010 r. w pełni stosuje się regulacje unijne, o których mowa na wstępie konieczne jest by rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa weszło w życie jak najszybciej, przynajmniej po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia. Jednocześnie zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 200 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2005r. Nr 190, poz. 1606, z późn. zm.) zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Część ogólna

Definicje

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

Zakres odpowiedzialności

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

Zespół Ochrony Lotniska

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

Nadzór Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem

Zarządzający lotniskiem zgodnie z art. 187 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wykonuje czynności kontroli bezpieczeństwa w ruchu krajowym pod nadzorem Straży Granicznej. W niniejszym rozdziale określone zostały szczegółowe kryteria i zasady prowadzenia nadzoru przez funkcjonariuszy Straży Granicznej nad pracownikami służby ochrony lotniska w zakresie prowadzonej przez nich kontroli bezpieczeństwa.

Przewóz broni palnej

Przewóz broni palnej w transporcie lotniczym jest możliwy, natomiast podlega szczególnym warunkom i zasadom. Warunki te określone są w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 i Nr 96, poz. 959 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711) oraz w regulacjach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego. Broń palna traktowana jest jako przedmiot zabroniony do przewozu w kabinie statku powietrznego (zarówno w części przeznaczony dla pasażerów jak i w kabinie pilotów), stąd konieczne jest stworzenie procedur zapewniających przede wszystkim separację pasażera i przewożonej przez niego broni palnej, bezpieczny transport broni na terenie lotniska do/z statku powietrznego oraz przewóz broni w luku bagażowym statku powietrznego w bezpiecznych warunkach.

Ocena stopnia zagrożenia

Ocena ta dotyczy zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Oceny tej dokonuje Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, na podstawie analizy ryzyka z uwzględnieniem informacji otrzymanych od właściwych podmiotów (zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą – np. agentów obsługi naziemnej, organu zarządzania ruchem lotniczym, podmiotu zapewniającego meteorologiczną osłonę lotnictwa oraz innych podmiotów branży lotniczej), 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). Ocena stopnia zagrożenia dokonywana jest według schematu: ZAGROŻENIE=RYZYKO+PODATNOŚĆ.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w szczególności na podstawie informacji otrzymanych od Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego określa loty wysokiego ryzyka. W odniesieniu do takich lotów Prezes Urzędu może wprowadzić dodatkowe metody i środki ochrony w portach lotniczych i u przewoźników lotniczych – jako że są to kluczowe podmioty zaangażowane w przewóz lotniczy. Celem dodatkowych metod i środków ochrony jest zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, których prawdopodobieństwo w takiej sytuacji (lotów wysokiego ryzyka) jest wyższe. Również na pokład statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka może być wprowadzona warta ochronna złożona z funkcjonariuszy Straży Granicznej. Decyzję w tej sprawie podejmuje Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej. Warty ochronne wykonywane są przez funkcjonariuszy Straży Granicznej. Straż Graniczna jest organem ustawowo powołanym do wykonywania tych zadań, jednocześnie szczegółowe zasady wykonywania wart ochronnych są określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz. U. Nr 266, poz. 2243).

Podmioty wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego opracowują plany przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym (m. in. porwanie statku powietrznego, akt sabotażu, zagrożenie bombowe na pokładzie statku powietrznego, lub na terenie portu lotniczego itp.).

Aktualizacje programów ochrony

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

Współpraca międzynarodowa

Współpraca międzynarodowa dotyczy relacji z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w zakresie ochrony przed aktami

bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom. Za współpracę tą odpowiada Prezes Urzędu.

Koszty Ochrony

Ochrona lotnictwa cywilnego jest finansowana z następujących źródeł:

- 1) części budżetu państwa, której dysponentami są minister właściwy do spraw transportu, minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Obrony Narodowej;
- 2) środków finansowych zarządzających lotniskami cywilnymi, przewoźników lotniczych;
- 3) środków finansowych i rzeczowych przekazanych na ten cel przez krajowe i zagraniczne osoby fizyczne i prawne.

Część szczegółowa (załącznik)

Rozdział 1 Ochrona portu lotniczego

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

Rozdział 2 Strefy wydzielone w portach lotniczych

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

Rozdział 3 ochrona statku powietrznego

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

Rozdział 4 pasażerowie i bagaż kabinowy

Rozdział ten określa zasady prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego z uwzględnieniem rozdziału 4 rozporządzenia 300/2008, części A załącznika do

rozporządzenia 272/2009 oraz rozdziału 4 do rozporządzenia 185/2010. Rozdział ten odnosi się także do kontroli bezpieczeństwa dyplomatów oraz ich bagażu.

Rozdział 5 bagaż rejestrowany

Bagaż rejestrowany jest poddawany kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziału 5 załącznika do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 6 metody i środki ochrony przewozu ładunków i poczty

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

Rozdział 7 materiały i poczta służbowa przewoźnika

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

Rozdział 8 zaopatrzenie pokładowe

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

Rozdział 9 zaopatrzenie portu lotniczego

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

Rozdział 10 środki ochrony podczas lotu

Środki ochrony w trakcie lotu (odnoszą się do zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji w trakcie lotu – ze strony uciążliwych pasażerów, szkolenia personelu pokładowego oraz wart ochronnych), realizowane są zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 do rozporządzenia 300/2008 oraz rozporządzenia 185/2010.

Rozdział 11 szkolenie

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

Rozdział 12 sprzęt służący do ochrony

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

Ocena Skutków Regulacji:

Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) przewoźnicy lotniczy;
- 3) podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- 4) zasoby ludzkie wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego RP;
- 5) osoby korzystające z komunikacji lotniczej.

Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie będzie przekazane do konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Ad Astra Executive Charter sp. z o. o.
- 2) Air Italy Polska sp. z o. o.
- 3) Air Cargo Service Lodz sp. z o. o.
- 4) Airnet Service sp. z o. o.
- 5) Aeroklub Polski
- 6) AOPA POLAND
- 7) Austrian Airlines S. A.
- 8) Aviation Security Training Center Sp. z o.o.
- 9) Blue Jet sp. z o. o.
- 10) Deutsche Lufthansa S. A.
- 11) Excel Handling sp. z o. o.
- 12) Enter Air sp. z o. o.
- 13) EUROLOT S.A.
- 14) Exin Sp. z o.o.
- 15) FLYJET sp. z o. o.
- 16) FLYLAL CHARTERS sp. z o. o.
- 17) General Aviation sp. z o. o.
- 18) GDN Airport Services sp. z o. o.
- 19) GTL LOT Usługi lotniskowe, Sp. z o.o.
- 20) HiFlyer Polska sp. z o. o.
- 21) IBEX – U.L. sp. z o. o.
- 22) Impel Airport Services sp. z o. o.
- 23) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej
- 24) Jet Air sp. z o. o.
- 25) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego
- 26) Krajowa Rada Lotnictwa

- 27) KRK Airport Services sp. z o. o.
- 28) LOT Catering Sp. z o.o.
- 29) LOT Services Sp. z o.o.
- 30) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
- 31) Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe HELISECO Sp. z o.o.
- 32) Lotniczy Catering Service sp. z o. o.
- 33) Lotos Tank sp. z o. o.
- 34) Menzies Aviation (Polska) sp. z o. o.
- 35) NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”
- 36) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”
- 37) NSZZ Pracowników Umysłowych P.P. „Porty Lotnicze”
- 38) NSZZ Solidarność
- 39) OPZZ Konfederacja Pracy
- 40) PETROLOT Sp. z o.o.
- 41) PLL LOT SA
- 42) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
- 43) Polskie Centrum Kształcenia Lotniczego
- 44) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
- 45) Sprint Air S. A.
- 46) Sprintair Cargo sp. z o. o.
- 47) Sky Taxi sp. z o. o.
- 48) Swissport Poland sp. z o. o.
- 49) SZZ Airport Services sp. z o. o.
- 50) Warsaw Airport Services Sp. z o.o.
- 51) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o. o.
- 52) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL – Świdnik S.A.
- 53) Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa II” S.A.
- 54) Związek Regionalnych Portów Lotniczych
- 55) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego
- 56) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego
- 57) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego
- 58) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych
- 59) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych
- 60) Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa Cywilnego
- 61) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.
- 62) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie
- 63) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych
- 64) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego
- 65) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych ARL

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Projektowane rozporządzenie w sposób pełny odpowiada rosnącym wymaganiom wobec poziomu ochrony lotnictwa cywilnego stawianym przez Unię Europejską, zwłaszcza wobec ciągle realnego zagrożenia terrorystycznego. Zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego stało się jednym z najistotniejszych elementów regulacji zagadnień lotnictwa cywilnego w państwach Unii Europejskiej. W związku z tym wdrożenie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego spowoduje konieczność poniesienia znaczących wydatków na zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa działalności lotniczej.

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.

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.

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.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

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

Zgodność projektu z prawem UE

Przedmiot regulacji jest objęty prawem wspólnotowym wynikającym z następujących aktów prawnych UE

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 300/2008 z dnia 1 marca 2008 r. *w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie 2320/2002;*
- 2) rozporządzenia Komisji (WE) 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 (zmienionego przez rozporządzenie Komisji 297/2010);*
- 3) rozporządzenia Komisji (UE) 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. *ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm*

ochrony lotnictwa cywilnego (zmienionego przez rozporządzenia Komisji 357/2010, 358/2010 oraz 573/2010);

- 4) rozporządzenia Komisji (UE) 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 *ustanawiającego kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony;*
- 5) rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 6) rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa;
- 7) decyzji Komisji z 13 kwietnia 2010 r. K(2010)774 *ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 (zmienionej decyzjami Komisji K(2010)2604 oraz K(2010)3572).*

z którymi jest zgodna i spełnia określone w nich 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 zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia.....

w sprawie programów ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą

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. Rozporządzenie określa szczegółowe wymagania dotyczące programów ochrony lotnisk, przewoźników lotniczych, instrukcji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanego agenta oraz innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą.

§ 2. 1. Zarządzający lotniskiem, przewoźnicy lotniczy, inne podmioty prowadzące działalność lotniczą, 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 Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”.

2. Obowiązku opracowania programu ochrony nie stosuje się do podmiotów wykonujących obsługę naziemną w zakresie określonym w art. 176 pkt 1, 8 i 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze oraz w § 2 ust. 2 załącznika 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, z późn. zm.).

3. Prezes Urzędu zatwierdza program ochrony, jeżeli spełnia on wymagania dotyczące szczegółowego zakresu danych objętych tym programem.

4. Szczegółowe wymagania dotyczące zakresu danych objętych programem ochrony opracowywanym przez poszczególne podmioty określa załącznik do rozporządzenia.

5. Szczegółowe wymagania dotyczące zakresu danych objętych programem ochrony lotniska stosuje się odpowiednio do pozostałych programów ochrony.

§ 3. Traci moc rozporządzenie 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).

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

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

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY LOTNISKA PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Cele programu i odpowiedzialność za jego wprowadzenie.
- 1.2 Krajowe i międzynarodowe uregulowania prawne.
- 1.3 Zespół Ochrony Lotniska:
 - 1.3.1 Warunki powoływania.
 - 1.3.2 Członkostwo.
- 1.4 Organizacja służby ochrony lotniska, włącznie z obowiązkami i zakresem odpowiedzialności.
- 1.5 Wyznaczenie i zadania osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony lotniska.
- 1.6 Służby stanowiące system ochrony lotniska.
- 1.7 Przewoźnicy lotniczy operujący z danego lotniska.

2. Charakterystyka fizyczna i urządzenia lotniska

- 2.1 Charakterystyka fizyczna, plan urządzeń i instalacji lotniska.
- 2.2 Opis stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej lotniska.
- 2.3 Terminale pasażerskie, włącznie ze strefami sterylnymi, stanowiskami odprawy biletowo-bagażowej i punktami kontroli bezpieczeństwa.
- 2.4 Stosowany sprzęt ochrony.
- 2.5 Terminale cargo i komory symulacyjne - jeśli istnieją.
- 2.6 Centrum wysyłki poczty lotniczej.
- 2.7 Lokalizacja tarasów widokowych i skrytek bagażowych - jeśli istnieją.
- 2.8 Opis stref ruchu włącznie z płytą postojową, drogami startowymi i drogami kołowania.
- 2.9 Ogrodzenie oraz zamknięte i strzeżone wejścia i wyjścia.
- 2.10 Obiekty kontroli ruchu lotniczego oraz ich wyposażenie.
- 2.11 Urządzenia radiowe i nawigacji lotniczej.
- 2.12 Lokalizacja miejsc parkingowych statków powietrznych izolowanych ze względów bezpieczeństwa.
- 2.13 Centrum Telekomunikacyjne oraz Centrum Koordynacji Antykryzysowej.
- 2.14 Magazyny paliw.
- 2.15 Stanowisko rozpoznania i neutralizacji materiałów oraz urządzeń wybuchowych.
- 2.16 Zasilanie centralne i awaryjne.
- 2.17 Inne newralgiczne rejonu lotniska oraz urządzenia i instalacje.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 Kontrola dostępu do strefy zastrzeżonej i innych stref i urządzeń, ważnych ze względu na ochronę lotniska, włącznie z wydawaniem kart identyfikacyjnych dla osób i pojazdów.
- 3.2 Kontrola kluczy i zamków.
- 3.3 Ochrona części terminala przeznaczonych dla przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników mających dostęp do strefy operacyjnej lotniska.
- 3.4 Nadzór nad tarasami widokowymi i miejscami dla osób towarzyszących lub odwiedzających lotnisko.
- 3.5 Ochrona statków powietrznych na płycie postojowej i w strefie manewrowej.
- 3.6 Procedury ochrony w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu, włącznie z procedurami dotyczącymi lotów zagrożonych:
 - 3.6.1 Kontrola bezpieczeństwa za pomocą urządzeń technicznych.
 - 3.6.2 Przeszukanie ręczne.
 - 3.6.3 Inne metody kontroli bezpieczeństwa.
 - 3.6.4 Postępowanie z bronią oraz przedmiotami zabronionymi do przewozu.
- 3.7 Procedury kontroli personelu udającego się do stref zastrzeżonych lotniska.
- 3.8 Opis techniczny używanego sprzętu ochrony, takiego jak:

- 3.8.1 Urządzenia rentgenowskie.
- 3.8.2 Urządzenia do wykrywania materiałów wybuchowych.
- 3.8.3 Bramki do wykrywania metali.
- 3.8.4 Ręczne wykrywacze metali.
- 3.8.5 Komory symulacyjne.
- 3.8.6 Urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych.
- 3.8.7 Urządzenia do wykrywania materiałów radiacyjnych.
- 3.9 Postępowanie z osobami uprzywilejowanymi oraz ich bagażem i eskortą.
- 3.10 Łączenie bagażu rejestrowanego z pasażerami posiadającym kartę pokładową, włącznie z pasażerami transferowymi i tranzytowymi.
- 3.11 Kontrola i nadzór nad obsługą bagażu.
- 3.12 Procedury ochrony związane z bagażem rejestrowanym odprawionym poza portem lotniczym.
- 3.13 Oddzielenie pasażerów przylatujących od odlatujących.
- 3.14 Oddzielenie pasażerów lotnictwa ogólnego i innych nieskontrolowanych pasażerów przylatujących od skontrolowanych w strefie sterylnej lub stosowanie dodatkowych procedur ochrony.
- 3.15 Postępowanie z pasażerami potencjalnie niebezpiecznymi przewożonymi z/bez eskorty.
- 3.16 Procedury ochrony w odniesieniu do ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych, poczty lotniczej oraz zaopatrzenia pokładowego i innych dostaw.
- 3.17 Kontrola i nadzór nad strefą terminali, strefą operacyjną lotniska, ogrodzeniem, włącznie z wszystkimi przejściami na lotnisku.
- 3.18 Sprawdzanie bezpośredniego otoczenia lotniska.
- 3.19 Postępowanie i unieszkodliwianie niebezpiecznych i podejrzanych przedmiotów lub materiałów wybuchowych znalezionych na lotnisku.
- 3.20 Procedury ochrony związane z działalnością obiektów kontroli ruchu lotniczego:
 - 3.20.1 Ochrona oraz kontrola dostępu do obiektów kontroli ruchu lotniczego.
 - 3.20.2 Procedury ochrony związane z przekazywaniem informacji o porwanym statku powietrznym za pomocą systemu AFTN.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Kryteria zatrudnienia pracowników ochrony.
- 4.3 Odpowiednie szkolenie personelu:
 - 4.3.1 Podstawowe szkolenie personelu z zakresu świadomości bezpieczeństwa
 - 4.3.2 Podstawowe szkolenie pracowników ochrony.
 - 4.3.3 Specjalistyczne szkolenia pracowników ochrony.
 - 4.3.4 Okresowe szkolenie utrwalające.
- 4.4 Inspekcje, przeglądy, testy i badania.
- 4.5 Nadzór nad efektywnością wszystkich procedur ochrony.
- 4.6 Testowanie i ocena programu ochrony lotniska.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Zorganizowanie Centrum Koordynacji Antykryzysowej i powołanie sztabu kryzysowego na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowej.
- 5.2 Plan postępowania na wypadek porwania.
- 5.3 Plan postępowania na wypadek sabotażu.
- 5.4 Plan postępowania na wypadek zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.5 Procedury alarmowe w przypadku niespodziewanych sytuacji wysokiego ryzyka.
- 5.6 Działania i procedury w sytuacji zagrożenia bombowego.
- 5.7 Ewakuacja i przeszukanie statku powietrznego będącego obiektem ataku lub groźby.
- 5.8 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Diagramy organizacyjne.
- Lista przedstawicieli przewoźników lotniczych operujących z lotniska.
- Wykaz użytkowników portu lotniczego.
- Mapa lotniska i strefy zewnętrznej.

- Szczegółowa mapa strefy operacyjnej i ogólnodostępnej.
- Szczegółowy plan terminali.
- Plany i szkice stref szczególnie podatnych na zagrożenie.
- Dodatkowe procedury ochrony obowiązujące w porcie lotniczym.
- Procedury ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą na terenie portu lotniczego.
- Wzór informacji o porwanym statku powietrznym za pomocą systemu AFTN.
- Programy szkoleniowe.
- Procedury powiadamiania o zdarzeniu.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu i odpowiedzialność za jego wprowadzenie.
- 1.3 Krajowe uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja służby ochrony przewoźnika lotniczego, włącznie z obowiązkami i zakresem odpowiedzialności.
- 1.5 Wyznaczenie i zadania osoby odpowiedzialnej za ochronę przewoźów.
- 1.6 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 1.6.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 1.6.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 1.6.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 1.7 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 1.8 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 1.9 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 1.10 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

2. Procedury ochrony

- 2.1 Sprawdzenie statku powietrznego przed odlotem.
- 2.2 Procedury łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerami posiadającymi karty wstępu na pokład statku powietrznego oraz pasażerami transferowymi i tranzytowymi.
- 2.3 Kontrola pasażerów i ich bagażu (rejestrowany i kabinowy).
- 2.4 Kontrola załóg latających i ich bagażu (rejestrowany i kabinowy).
- 2.5 Procedury ochrony związane z pasażerami oraz ich bagażem odprawianym poza lotniskiem.
- 2.6 Procedury ochrony związane z przewozem ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.
- 2.7 Autoryzacja odmowy transportu pasażerów, bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.
- 2.8 Procedury ochrony związane z przewozem bagażu rejestrowanego bez właściciela.
- 2.9 Postępowanie wobec pasażerów potencjalnie niebezpiecznych eskortowanych, bądź nie, przez uzbrojoną eskortę oraz wobec pasażerów naruszających warunki przewozu (tzw. pasażerów uciążliwych).
- 2.10 Postępowanie wobec pasażerów z ograniczoną zdolnością poruszania się.
- 2.11 Postępowanie wobec pasażerów uprzywilejowanych.
- 2.12 Przewożenie broni lub przedmiotów niebezpiecznych w przeznaczonych do tego miejscach na pokładzie samolotu oraz zabezpieczenie ich na lotniskach przeznaczenia w porozumieniu z władzami lotniska.
- 2.13 Kontrola dostępu i ochrona zaparkowanych statków powietrznych oraz ich plombowanie.
- 2.14 Kontrola zaopatrzenia pokładowego.
- 2.15 Postępowanie z pocztą i materiałami przewoźnika.
- 2.16 Procedury ochrony związane z rejsami tranzytowymi.
- 2.17 Procedury związane z czynnościami sprzątająco-porządkowymi na pokładzie statku powietrznego.
- 2.18 Wymagania dotyczące personelu przewoźnika.

3. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 3.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 3.2 Odpowiednie przeszkolenie:
 - 3.2.1 Podstawowe szkolenie personelu i załóg latających.

- 3.2.2 Okresowe szkolenie utrwalające.
- 3.3 Inspekcje, przeglądy, testy i badania.
- 3.4 Nadzór nad efektywnością wszystkich przedsięwzięć kontroli i ochrony.
- 3.5 Testowanie i ocena programu ochrony przewoźnika lotniczego.

4. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 4.1 Powołanie Centrum Koordynacji Kryzysowej w siedzibie przewoźnika.
- 4.2 Plan postępowania na wypadek porwania:
 - 4.2.1 Statku powietrznego znajdującego się na ziemi.
 - 4.2.2 Statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.
- 4.3 Plan postępowania na wypadek sabotażu:
 - 4.3.1 Statku powietrznego znajdującego się na ziemi.
 - 4.3.2 Statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.
- 4.4 Plan postępowania w sytuacji zagrożenia środkami masowego rażenia (chemiczne, biologiczne, radiacyjne):
 - 4.4.1 Statku powietrznego znajdującego się na ziemi.
 - 4.4.2 Statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.
- 4.5 Procedury stosowane w trakcie lotu w przypadku znalezienia lub przypuszczenia, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się podejrzany przedmiot.
- 4.6 Procedury alarmowe w przypadku zaistnienia niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka.
- 4.7 Działania i procedury stosowane w przypadku zagrożenia bombowego.
- 4.8 Ewakuacja i przeszukanie statku powietrznego znajdującego się na ziemi będącego obiektem zagrożenia.
- 4.9 Informowanie o incydentach mających miejsce na ziemi i w powietrzu.

Załączniki:

- Diagramy organizacyjne.
- Program szkolenia.
- Wzory list kontrolnych posiadanych statków powietrznych.
- Wzory raportów o zaistniałym incydencie na pokładzie.
- Lista przeszukania samolotu.
- Lista kontroli samolotu w przypadku zagrożenia oraz postoju tranzytowego.
- Wykaz przedmiotów niedopuszczonych do przewozu na pokładzie statku powietrznego oraz przedmiotów i materiałów zabronionych do przewozu statkiem powietrznym.
- Wykaz osób wyłączonych z kontroli bezpieczeństwa.
- Plany wnętrz wszystkich posiadanych typów statków powietrznych.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓLWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PODMIOTU PROWADZĄCEGO DZIAŁALNOŚĆ LOTNICZĄ WYMIENIONĄ W ART. 176 PKT 2, 3, 5, 6 I 10 USTAWY Z DNIA 3 LIPCA 2002 R. - PRAWO LOTNICZE PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu i odpowiedzialność za jego wprowadzenie.
- 1.3 Krajowe uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja służby ochrony podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą, włącznie z obowiązkami i zakresem odpowiedzialności.
- 1.5 Wyznaczenie i zadania osoby odpowiedzialnej za ochronę przedsiębiorstwa.
- 1.6 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 1.6.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 1.6.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 1.6.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 1.7 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 1.8 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 1.9 Zasady ruchu pojazdów po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów, miejsca postoju pojazdów.
- 1.10 Ogródenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.

- 1.11 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 1.12 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych.
- 1.13 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

2. Procedury ochrony

- 2.1 System przepustkowy:
 - 2.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 2.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 2.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 2.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 2.3 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 2.4 Procedury ochrony związane z separacją pasażerów.
- 2.5 Procedury ochrony związane z obsługą statku powietrznego.
- 2.6 Procedury ochrony związane z obsługą pasażerów i ich bagażu (oznakowanie bagażu).
- 2.7 Kontrola bezpieczeństwa personelu przedsiębiorstwa, udającego się do stref zastrzeżonych lotniska.
- 2.8 Procedury kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego oraz innych materiałów przedsiębiorstwa.
- 2.9 Procedury łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerami posiadającymi karty wstępu na pokład statku powietrznego oraz pasażerami transferowymi i tranzytowymi.
- 2.10 Procedury ochrony związane z obsługą towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.
- 2.11 Procedury ochrony związane z przewozem bagażu rejestrowanego bez właściciela (manifest bagażowy).
- 2.12 Procedury postępowania wobec pasażerów potencjalnie niebezpiecznych eskortowanych, bądź nie, przez uzbrojoną eskortę oraz wobec pasażerów naruszających warunki przewozu (tzw. pasażerów uciążliwych).
- 2.13 Procedury postępowania wobec pasażerów z ograniczoną zdolnością poruszania się.
- 2.14 Procedury postępowania wobec pasażerów uprzywilejowanych.
- 2.15 Procedury ochrony związane z przewozem broni, amunicji lub przedmiotów niebezpiecznych transportem lotniczym.
- 2.16 Procedury związane z czynnościami sprzątająco-porządkowymi na pokładzie statku powietrznego.

3. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 3.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 3.2 Odpowiednie przeszkolenie personelu:
 - 3.2.1 Podstawowe szkolenie personelu i załóg latających.
 - 3.2.2 Okresowe szkolenie utrwalające.
- 3.3 Inspekcje, przeglądy, testy i badania.
- 3.4 Nadzór nad efektywnością wszystkich przedsięwzięć kontroli i ochrony.
- 3.5 Testowanie i ocena programu ochrony podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą.

4. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 4.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu.
- 4.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 4.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 4.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 4.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 4.3 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 4.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 4.5 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 4.6 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Diagramy organizacyjne.
- Program szkolenia.

- Wzory raportów o zaistniałym incydencie na terenie poczekalni odlotowej.
- Wykaz przedmiotów niedopuszczonych do przewozu na pokładzie statku powietrznego oraz przedmiotów i materiałów zabronionych do przewozu statkiem powietrznym.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

**SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM
OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO
OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ W ZAKRESIE ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO STATKÓW
POWIETRZNYCH**

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne międzynarodowe i krajowe.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów po terenie lotniska.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca postoju pojazdów przeznaczonych do transportu zaopatrzenia pokładowego oraz sposób ich izolowania w przypadku zagrożenia.
- 2.7 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 2.8 Opis pomieszczeń produkcyjnych.
- 2.9 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych.
- 2.10 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Kontrola dostaw towarów i produktów na teren obiektów przedsiębiorstwa.
- 3.4 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 3.5 Procedury ochrony przy załadunku zaopatrzenia pokładowego i przewozie na pokład statku powietrznego:
 - 3.5.1 Procedury ochrony przy załadunku zaopatrzenia pokładowego.
 - 3.5.2 Procedury ochrony stosowane przy przewozie zaopatrzenia pokładowego pojazdami:
 - a) transport spoza terenu lotniska,
 - b) transport na terenie lotniska.
 - 3.5.3 Procedury ochrony stosowane przy załadunku zaopatrzenia pokładowego na statek powietrzny.
- 3.6 Procedury ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego powrotnego.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3 Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.

4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu skierowanego przeciwko urządzeniom bądź środkom transportu zaopatrzenia pokładowego.
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.6 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Instrukcja dotycząca zasad plombowania sprzętu, wózków i kontenerów posiłkowych.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ W ZAKRESIE ZAOPATRZENIA STATKÓW POWIETRZNYCH W PALIWO, SMARY I INNE MATERIAŁY TECHNICZNE

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i zróżnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów (np. autocystern) po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca postoju pojazdów przeznaczonych do transportu paliwa i smarów oraz sposób ich izolowania w przypadku zagrożenia.
- 2.7 Opis urządzeń nalewczych i zbiorników stałych.
- 2.8 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 2.9 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych.

2.10 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Procedury bezpieczeństwa przy napełnianiu autocystern, przewożeniu paliwa i tankowaniu statków powietrznych:
 - 3.3.1 Procedury bezpieczeństwa przy napełnianiu autocystern.
 - 3.3.2 Procedury ochrony stosowane przy transporcie paliwa:
 - a) spoza terenu lotniska,
 - b) na terenie lotniska.
 - 3.3.3 Procedury bezpieczeństwa stosowane przy tankowaniu i/lub roztankowaniu statków powietrznych.
- 3.4 Wymagania dotyczące personelu wykonującego czynności tankowania/roztankowania statków powietrznych.
- 3.5 Procedury ochrony dotyczące zaopatrzenia statków powietrznych w materiały techniczne.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3 Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu skierowanego przeciwko urządzeniom bądź środkom transportu zaopatrzenia paliwowego.
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Procedury postępowania w przypadku wycieku paliwa na terenie obiektów i/lub na lotnisku.
- 5.6 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.7 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Plan rozmieszczenia zbiorników i urządzeń paliwowych oraz usytuowanie bram.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Strefy bezpieczeństwa podczas tankowania statku powietrznego.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ TOWARÓW ORAZ ZAREJESTROWANEGO AGENTA

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca postoju pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów oraz sposób ich izolowania w przypadku zagrożenia.
- 2.7 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 2.8 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych.
- 2.9 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 3.4 Procedury ochrony przy odbiorze, przewozie oraz załadunku i rozładunku towarów na pokład statków powietrznych:
 - 3.4.1 Procedury ochrony przy odbiorze towarów.
 - 3.4.2 Przeszukanie oraz kontrola bezpieczeństwa towarów oraz procedury ochrony zastosowane do skontrolowanych towarów.
 - 3.4.3 Procedury ochrony stosowane przy transporcie towarów:
 - a) spoza terenu lotniska,
 - b) na terenie lotniska.
 - 3.4.4 Procedury ochrony stosowane przy przewozie oraz załadunku/rozładunku towarów na pokład statków powietrznych.
- 3.5 Procedury ochrony stosowane w przypadku towarów przeładunkowych.
- 3.6 Procedury ochrony stosowane w przypadku towarów transportowanych statkiem powietrznym przeznaczonym tylko do przewozu towarów.
- 3.7 Towary wyłączone z kontroli bezpieczeństwa.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3 Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.

4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu skierowanego przeciwko urządzeniom bądź środkom przewozu towarów.
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.6 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ POCZTY ORAZ PRZESYŁEK POCZTOWYCH

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i zróżnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów przeznaczonych do przewozu poczty oraz przesyłek pocztowych po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca postoju pojazdów przeznaczonych do przewozu poczty oraz przesyłek pocztowych oraz sposób ich izolowania w przypadku zagrożenia.
- 2.7 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 2.8 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych.
- 2.9 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 3.4 Procedury ochrony przy przygotowywaniu, pakowaniu poczty i przesyłek pocztowych oraz przewozie, załadunku i rozładunku na pokład statków powietrznych:
 - 3.4.1 Procedury ochrony przy przygotowywaniu, pakowaniu poczty i przesyłek pocztowych.
 - 3.4.2 Procedury ochrony stosowane przy transporcie poczty i przesyłek pocztowych:
 - a) spoza terenu lotniska,
 - b) na terenie lotniska.
 - 3.4.3 Procedury ochrony stosowane przy przewozie oraz załadunku/rozładunku na pokład statków powietrznych.
- 3.5 Procedury ochrony stosowane w przypadku poczty przeladunkowej oraz pozostałej poczty.
- 3.6 Procedury ochrony w przypadku poczty priorytetowej.
- 3.7 Poczta wyłączona z kontroli bezpieczeństwa.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1. Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2. Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3. Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu skierowanego przeciwko urządzeniom bądź środkom przewozu poczty oraz przesyłek pocztowych:
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu:
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.6 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI PODMIOTU PROWADZĄCEGO USŁUGI SPRZĄTAJĄCO-PORZĄDKOWE

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca postoju pojazdów przeznaczonych do usług sprzątająco-porządkowych.
- 2.7 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 3.4 Procedury ochrony dotyczące dostaw i kontroli towarów do obiektów, ich magazynowanie oraz przewóz na pokład statku powietrznego.
- 3.5 Procedury ochrony związane z prowadzonymi usługami sprzątająco-porządkowymi na pokładzie statku powietrznego.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3 Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu skierowanego przeciwko urządzeniom bądź środkom transportu firmy sprzątająco-porządkowej.
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.

- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.6 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓLWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKRESU DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PODMIOTU PROWADZĄCEGO DZIAŁALNOŚĆ LOTNICZĄ WYMIENIONĄ W ART. 160 UST. 3 PKT 7 USTAWY Z DNIA 3 LIPCA 2002 R. - PRAWO LOTNICZE, PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca postoju pojazdów przeznaczonych do prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej.
- 2.7 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 2.8 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych.
- 2.9 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.
- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 3.4 Procedury ochrony wynikające z prowadzonej lotniczej działalności gospodarczej.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3 Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.

4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu.
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Sposób postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.6 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

SZCZEGÓŁOWY ZAKRES DANYCH OBJĘTYCH PROGRAMEM OCHRONY PAŃSTWOWEGO ORGANU ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM

1. Zagadnienia ogólne

- 1.1 Definicje.
- 1.2 Cel programu.
- 1.3 Uregulowania prawne.
- 1.4 Organizacja ochrony przedsiębiorstwa.
- 1.5 Wyznaczenie osoby odpowiedzialnej za sprawy ochrony przedsiębiorstwa oraz zakres jej uprawnień, obowiązków i odpowiedzialności.

2. Charakterystyka fizyczna obiektów

- 2.1 Usytuowanie obiektów (położenie przedsiębiorstwa względem stref lotniska):
 - 2.1.1 W strefie ogólnodostępnej (poza lotniskiem).
 - 2.1.2 W strefie zastrzeżonej (na terenie lotniska, w bliskim sąsiedztwie np. płyty postojowej).
 - 2.1.3 Na pograniczu stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej.
- 2.2 Granice stref obiektów i różnicowanie dostępu do nich przez personel przedsiębiorstwa.
- 2.3 Urządzenia wykorzystywane do ochrony obiektów.
- 2.4 Zasady ruchu pojazdów po terenie lotniska oraz wyznaczonych drogach obiektów.
- 2.5 Ogrodzenie obiektów oraz przejścia eksploatacyjne i awaryjne.
- 2.6 Lokalizacja miejsca do kierowania akcją w sytuacji kryzysowej oraz zapewnienie środków łączności.
- 2.7 Lokalizacja miejsca składowania i unieszkodliwiania materiałów niebezpiecznych
- 2.8 Źródła zasilania zasadnicze i awaryjne.

3. Procedury ochrony i kontroli

- 3.1 System przepustkowy:
 - 3.1.1 Kontrola dostępu osób do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.2 Kontrola dostępu pojazdów do stref zastrzeżonych i wybranych urządzeń obiektów.
 - 3.1.3 Rodzaje i ilość przepustek.

- 3.2 Sposób wydawania i przechowywania kluczy do pomieszczeń.
- 3.3 Ochrona wydzielonych rejonów obiektu.
- 3.4 Procedury ochrony związane z działalnością obiektów kontroli ruchu lotniczego.
- 3.5 Procedury ochrony związane z przekazywaniem informacji o porwanym statku powietrznym za pomocą systemu AFTN.

4. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu

- 4.1 Sprawdzanie wiarygodności zatrudnianego personelu w zakresie bezpieczeństwa.
- 4.2 Szkolenia dla zatrudnionych pracowników z zakresu ochrony i bezpieczeństwa (podstawowe i okresowe).
- 4.3 Inspekcje, przeglądy i testy (nadzór wewnętrzny nad systemem ochrony obiektów):
 - 4.3.1 Inspekcje dotyczące systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.2 Przeglądy systemu ochrony obiektów.
 - 4.3.3 Testy systemu ochrony obiektów.

5. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

- 5.1 Działania podejmowane w przypadku wtargnięcia na teren obiektów przedsiębiorstwa osób nieupoważnionych lub zaistnienia sabotażu.
- 5.2 Procedury postępowania w przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby/próbie popełnienia sabotażu na terenie obiektu:
 - 5.2.1 Technika przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym lub próbie popełnienia sabotażu.
 - 5.2.2 Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
 - 5.2.3 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym lub innym zagrożeniu terrorystycznym.
- 5.3 Sposób postępowania w przypadku zagrożenia środkami masowego rażenia.
- 5.4 Procedury postępowania w przypadku znalezienia podejrzanych przedmiotów, pakunków lub niebezpiecznych urządzeń na terenie obiektów.
- 5.5 Procedury ewakuacji Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym, uwzględniające konieczność reorganizacji ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej z zachowaniem zasad bezpieczeństwa tego ruchu.
- 5.6 Obieg informacji w przypadku zaistnienia zagrożeń.
- 5.7 Informowanie o incydentach.

Załączniki:

- Plan/mapa usytuowania obiektów przedsiębiorstwa w otoczeniu miasta lub lotniska, z uwzględnieniem stref dostępu.
- Wzory przepustek: osobowych, samochodowych, materiałowych.
- Instrukcja o systemie przepustkowym.
- Kwestionariusz rozmowy z osobą powiadamiającą o zagrożeniu bombowym.
- Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren obiektów.
- Pozostałe załączniki w zależności od potrzeb.

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie programów ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie programów ochrony”, stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego 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.).

Rozporządzenie ma na celu określenie podmiotów, które są obowiązane do opracowania i wprowadzenia do stosowania programów ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji oraz wykonanie 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. uzupełniające 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. ustanawiające 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 KPOLC. 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.

Obowiązujące zawiera w załączniku szczegółowe wymagania dotyczących zakresu danych objętych programem ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji. Regulacje zawarte w rozporządzeniu są wynikiem dużego zainteresowania podmiotów, które nie prowadzą lotniczej działalności gospodarczej jednak są żywotnie 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 w trybie rozporządzenia KPOLC i rozporządzenia w sprawie programów ochrony, ani nie mają możliwości opracowania takich programów w obecnym kształcie stanu prawnego. Projektowana regulacja 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 (zyska na czasie związany ze zwolnieniem z kontroli bezpieczeństwa);
- 4) wzrost wiarygodności na rynku przewozu frachtu lotniczego.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera 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. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

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, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ocena Skutków Regulacji

Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) podmioty prowadzące działalność lotniczą;
- 3) firmy transportowe i spedycyjne.

Konsultacje społeczne – projektowane rozporządzenie będzie 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

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. Może dać nowe możliwości polskim przedsiębiorcom z branży transportowej polegające na szybszym i łatwiejszym przekazywaniu 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.

Zgodność z prawem UE - przedmiot regulacji jest objęty prawem wspólnotowym, z którym jest zgodny i spełnia określone w nim postanowienia.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

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

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „Krajowym Programem Kontroli Jakości”, określa metody kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności:

- 1) organizację i funkcjonowanie systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 2) metodologię prowadzenia kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 3) dodatkowe wymagania jakie powinien spełnić audytor krajowy i audytor wewnętrzny dotyczące w szczególności wiedzy i umiejętności przeprowadzania audytu;
- 4) szczegółowe warunki uzyskania certyfikatu audytora krajowego i audytora wewnętrznego;
- 5) sposób prowadzenia listy audytorów;
- 6) zakres i sposób przeprowadzenia egzaminów certyfikujących audytorów.

2. Krajowy Program Kontroli Jakości ustala się zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. WE L 97 z 09.04.2008, str. 72).

§ 2. Ilekroć w Krajowym Programie Kontroli Jakości jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) rozporządzeniu 300/2008 - rozumie się przez to rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002;

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

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

- 3) KPOLC- rozumie się przez to Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 187 ustawy;
- 4) KPS – rozumie się przez to Krajowy Program Szkolenia, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;
- 5) podmiocie prowadzącym działalność lotniczą - rozumie się przez to podmiot, który uzyskał certyfikat, koncesje lub zezwolenie na podstawie ustawy oraz o którym mowa w art. 2;
- 6) lotnisku współużytkowanym - rozumie się przez to lotnisko, o którym mowa w art. 60 ust. 3 ustawy;
- 7) ocenie stanu ochrony - rozumie się przez to działania kontrolne, mające na celu określenie stopnia i zakresu zgodności stosowanych metod i środków z metodami i środkami określonymi w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 8) ochronie lotnictwa cywilnego - rozumie się przez to działania, o których mowa w art. 3 pkt 2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008;
- 9) kontroli - rozumie się przez to każdą procedurę lub proces stosowany na poziomie krajowym w celu kontrolowania zgodności stanu ochrony z postanowieniami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 10) wewnętrznym audycie ochrony - rozumie się przez to każdą procedurę lub proces stosowany na poziomie podmiotu prowadzącego działalność lotniczą w celu kontrolowania zgodności stanu ochrony podmiotu z obowiązującymi przepisami, obejmujący audyty ochrony, inspekcje ochrony, przeglądy ochrony, testy ochrony oraz ćwiczenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 11) uchybieniu - rozumie się przez to uchybienie, o którym mowa w pkt 1.1.1.6 załącznika II do rozporządzenia 300/2008;
- 12) audytor krajowy – oznacza każdą certyfikowaną osobę przeprowadzającą w imieniu Prezesa Urzędu kontrolę jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na poziomie krajowym;
- 13) audytor wewnętrzny – oznacza każdą certyfikowaną osobę przeprowadzającą czynności kontrolne na poziomie podmiotu prowadzącego działalność lotniczą,
- 14) audycie ochrony - rozumie się przez to audyt, o którym mowa w pkt 1.1.1.11 załącznika II do rozporządzenia 300/2008;
- 15) inspekcji ochrony - rozumie się przez to szczegółową weryfikację wybranych elementów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w celu ustalenia czy są one zgodne z przepisami prawa, a także w celu stwierdzenia ewentualnych nieprawidłowości;
- 16) przeglądzie ochrony - rozumie się przez to weryfikację wybranych elementów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przeprowadzaną w celu ustalenia potrzeb tej ochrony, obejmującą identyfikację nieprawidłowości, które umożliwiłyby dokonanie aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, pomimo zastosowanych metod, środków i procedur ochrony lotnictwa cywilnego bądź innych zalecanych działań zastępczych adekwatnych do zidentyfikowanego stanu zagrożenia;
- 17) badaniu systemu ochrony - rozumie się przez to prowadzenie badania w przypadku:
 - a) aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - b) niewłaściwego funkcjonowania środków ochrony oraz norm lub zalecanych praktyk wynikających z przepisów międzynarodowych- w celu wyjaśnienia przyczyny ich zaistnienia;

- 18) teście ochrony – rozumie się przez to sprawdzenie środków w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, polegające na symulacji przez audytorów krajowych zamiaru popełnienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w celu zbadania skuteczności zastosowania istniejących środków w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 19) wewnętrzny test ochrony – oznacza sprawdzenie skuteczności stosowania środków ochrony w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą, z wyłączeniem użycia przedmiotów zabronionych do przewozu w transporcie lotniczym;
- 20) ćwiczeniu w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego - rozumie się przez to przygotowany z wyprzedzeniem zespół działań zmierzających do oceny stopnia przygotowania systemu zarządzania lotniskiem, systemu zarządzania przewoźnika oraz systemów zarządzania innymi podmiotów prowadzących działalność lotniczą do reagowania na akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym - w przypadku prowadzenia działań antykryzysowych i likwidacji skutków sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
- 21) protokole kontroli - rozumie się przez to dokument sporządzany przez przewodniczącego zespołu, z przeprowadzonych czynności kontrolnych;
- 22) certyfikacji – rozumie się przez to formalną ocenę i formalne potwierdzenie przez Prezesa Urzędu lub w jego imieniu, że osoba posiada odpowiednie kompetencje do sprawowania funkcji audytora krajowego lub audytora wewnętrznego.

§ 3. 1. Krajowy Program Kontroli Jakości ma na celu zapewnienie skutecznego stosowania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Skuteczne stosowanie, o którym mowa w ust. 1, zapewnia się poprzez:

- 1) sprawdzanie efektywności stosowanych procedur, metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) wskazywanie procedur, metod i środków działania gwarantujących skuteczność systemu ochrony lotnictwa cywilnego i usunięcie stwierdzonych w tym systemie uchybień;
- 3) wskazywanie zmian niezbędnych w przepisach z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego oraz w programach ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą;
- 4) stosowanie środków egzekucyjnych, o których mowa w pkt 2.3 załącznika II do rozporządzenia 300/2008.

§ 4. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy oraz inne podmioty prowadzące działalność lotniczą, są obowiązani do wprowadzenia procedur wewnętrznej kontroli jakości w zakresie swojej odpowiedzialności w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, wynikającej z programu ochrony danego podmiotu oraz z przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 5. Krajowy Program Kontroli Jakości jest realizowany poprzez następujące metody kontroli:

- 1) audyt ochrony;
- 2) inspekcję ochrony,
- 3) test ochrony;
- 4) przegląd ochrony;

5) badanie systemu ochrony.

Rozdział 2

Organizacja systemu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 6. Za działania podejmowane w ramach Krajowego Programu Kontroli Jakości odpowiadają:

- 1) minister właściwy do spraw transportu - w zakresie współpracy z Prezesem Urzędu, przy wykonywaniu zadań związanych z przygotowaniem i realizacją programu;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych - w zakresie wykonywania, przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
 - a) zgłaszaniu Prezesowi Urzędu kandydatów na audytorów krajowych,
 - b) realizowaniu na lotnisku, w tym na lotnisku lotnictwa służb porządku publicznego wykorzystywanego przez lotnictwo cywilne, czynności audytorskich w zakresie kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego przez Straż Graniczną i Policję - w porozumieniu z Prezesem Urzędu lub z zarządzającym lotniskiem,
 - c) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o ujawnionych uchybieniach w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Minister Obrony Narodowej - w zakresie wykonywania, przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
 - a) zgłaszaniu Prezesowi Urzędu kandydatów na audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - b) realizowaniu, na lotnisku wojskowym wykorzystywanym przez lotnictwo cywilne, czynności kontrolnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego - w porozumieniu z Prezesem Urzędu lub z zarządzającym lotniskiem,
 - c) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o ujawnionych uchybieniach w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego - w zakresie wykonywania, przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
 - a) zgłaszaniu Prezesowi Urzędu kandydatów na audytorów krajowych,
 - b) realizowaniu na lotniskach, czynności kontrolnych w zakresie kontroli jakości ego - w porozumieniu z Prezesem Urzędu lub z zarządzającym lotniskiem,
 - c) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji o ujawnionych uchybieniach w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) Prezes Urzędu - w zakresie niezastrzeżonym dla ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej, a w szczególności w zakresie:
 - a) nadzorowania wykonywania czynności kontrolnych zgodnie z postanowieniami Krajowego Programu Kontroli Jakości we wszystkich podmiotach prowadzących działalność lotniczą,

- b) certyfikowania audytorów krajowych i audytorów wewnętrznych,
 - c) określania terminu usunięcia nieprawidłowości w systemie ochrony, stwierdzonych w czasie przeprowadzanych kontroli,
 - d) opracowywania, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem ABW, ramowego rocznego harmonogramu audytów ochrony, inspekcji ochrony, testów ochrony w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w terminie do końca listopada każdego roku kalendarzowego, określającego nazwę kontrolowanego podmiotu oraz rodzaj planowanej metody kontroli; harmonogram ten sporządza się zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. Nr 11, poz. 95, z późn. zm.³⁾) oraz oznacza się klauzulą „zastrzeżone”,
 - e) prowadzenia aktualnej listy audytorów krajowych,
 - f) prowadzenia aktualnej listy audytorów wewnętrznych,
 - g) ustalania liczby osób wchodzących w skład zespołu kontrolującego - w zależności od rodzaju przeprowadzonej kontroli oraz podmiotu kontrolowanego,
 - h) wyznaczania przewodniczącego oraz członków zespołu, o którym mowa w § 15,
 - i) gromadzenia informacji dotyczących zespołu kontrolującego uwzględniających w szczególności stopień przygotowania do realizowania czynności kontrolnych osób wchodzących w jego skład,
 - j) koordynowania działań naprawczych nałożonych na kontrolowany podmiot zarówno na poziomie krajowym jak i międzynarodowym,
 - k) przygotowania rocznego sprawozdania z przeprowadzonych kontroli w terminie do dnia 30 stycznia każdego roku kalendarzowego,
 - l) zapewnienia poufności planowanych działań oraz wyników przeprowadzonych kontroli;
- 6) zarządzający podmiotem prowadzącym działalność lotniczą - w zakresie:
- a) zgłaszania do Prezesa Urzędu, kandydatów na audytorów wewnętrznych kontroli jakości w zakresie ochrony tego podmiotu,
 - b) opracowania rocznego harmonogramu wewnętrznych audytów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, oznaczenia tego harmonogramu klauzulą „zastrzeżone” zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych i przesłania do Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie do końca października każdego roku kalendarzowego,
 - c) przygotowania rocznego sprawozdania z przeprowadzonych wewnętrznych audytów w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku kalendarzowego,
 - d) podjęcia działań zmierzających do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w czasie audytu, a jeśli ich usunięcie jest niezbędne dla zapewnienia ochrony kontrolowanego podmiotu - poprzez zastosowanie działań zastępczych adekwatnych do zidentyfikowanego stanu zagrożenia, a następnie zmierzających do jego bezzwłocznej

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 149, poz. 1078, Nr 220, poz. 1600 i Nr 218, poz. 1592, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 oraz z 2009 r. Nr 178, poz. 1375.

likwidacji,

- g) na wniosek przewodniczącego zespołu kontrolowanego - zwołania zespołu ochrony lotniska, o którym mowa w § 4 Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, w celu przedstawienia wyników przeprowadzonej kontroli oraz omówienia czynności, o których mowa w lit. a.

§ 7. Koordynację działań podmiotów, o których mowa w § 6, w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego zapewnia Prezes Urzędu.

§ 8. Zadania Prezesa Urzędu, o których mowa w § 6 pkt 4 lit. h-1, § 8, § 15 pkt 5 i 7, § 24 ust. 2 i § 26, wykonuje Krajowy koordynator do spraw audytu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, powoływany i odwoływany przez Prezesa Urzędu.

Rozdział 3

Audytorzy krajowi kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 9. 1. Czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w imieniu Prezesa Urzędu, wykonują audytorzy krajowi, posiadający certyfikat audytora krajowego i wpisani na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów krajowych, zwaną dalej „listą”.

2. Na listę wpisywani są audytorzy krajowi wyznaczeni przez Prezesa Urzędu na wniosek.

3. Audytorów krajowych certyfikuje Prezes Urzędu, po spełnieniu wymogów, o których mowa w § 11, z zastrzeżeniem ust. 3.

4. Ustala się następujące wymogi dla audytorów krajowych:

1) grupa I – audytorzy którzy spełniają wymagania, o których mowa w § 10 ust. 1;

2) grupa II – audytorzy którzy spełniają wymagania, o których mowa w § 10 ust. 1 pkt 1-3, oraz pkt 6.

§ 10. 1. Audytorzy krajowi ubiegający się o certyfikację oraz o wpis na listę, o których mowa w § 9 ust. 1 powinni spełniać wymagania, o których mowa w pkt 15.2 załącznika II do rozporządzenia 300/2008, a ponadto:

1) posiadać obywatelstwo polskie lub obywatelstwo innego państwa Unii Europejskiej;

2) nie być skazani prawomocnym wyrokiem sądu za umyślnie popełnione przestępstwo lub przestępstwo skarbowe, potwierdzone kopią informacji o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego, opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed jej złożeniem;

3) posiadać poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”;

4) posiadać co najmniej dwuletnie doświadczenie na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;

5) posiadać znajomość krajowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem KPOLC oraz znajomość przepisów dotyczących sposobu prowadzenia kontroli,

2. Wniosek, o którym mowa w § 10 ust. 2, powinien zawierać udokumentowane potwierdzenie spełniania przez audytora krajowego wymagań, o których mowa w § 10 ust. 1.
3. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, Prezes Urzędu może wyznaczyć na audytora krajowego osobę niespełniającą wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 4, jeżeli wymaga tego uzasadniony interes lotnictwa cywilnego, a kwalifikacje i wiedza tej osoby dają rękojmię należytego wypełniania zadań.
4. Wyznaczenie, o którym mowa w ust. 3, następuje na okres 2 lat.

§ 11. 1. Potwierdzenie posiadania znajomości krajowych uregulowań prawnych, o których mowa w § 11 ust. 1 pkt 5-6, następuje w drodze egzaminu certyfikującego przeprowadzonego przez komisję egzaminacyjną powołaną przez Prezesa Urzędu.

2. W skład Komisji, o której mowa w ust. 1, wchodzi, co najmniej trzech członków – audytorów krajowych.
3. Tryb działania Komisji, sposób powoływania i odwoływania członków, wymagane kwalifikacje określa regulamin ustalony przez Prezesa Urzędu.

§ 12. 1. Audytorzy krajowi w celu utrzymania uprawnień oraz zdobycia nowych kwalifikacji podlegają nie rzadziej niż raz na dwa lata okresowym szkoleniom, o których mowa w pkt 15.3 załącznika II do rozporządzenia 300/2008:

2. Zakres przedmiotowy szkolenia, o którym mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej jedno z następujących zagadnień:

- 1) instruktora ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) zarządzania ochroną lotnictwa cywilnego;
- 3) ochrony portu lotniczego, technologii i technik stosowanych w ochronie lotnictwa cywilnego;
- 4) ochrony przewoźnika lotniczego;
- 5) ochrony ładunków towarowych, poczty lub zaopatrzenia pokładowego, zaopatrzenia portu;
- 6) sprzętu wykorzystywanego w ochronie portu lotniczego;
- 7) technik i metodologii prowadzenia czynności kontrolnych;
- 8) znajomości czynników wpływających na ludzkie zachowanie;
- 9) szkolenie audytorów ochrony lotnictwa cywilnego Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Unii Europejskiej.

§ 13. 1. Jeżeli audytor krajowy przez okres 12 miesięcy od daty certyfikacji albo przeprowadzenia poprzedniej kontroli nie brał udziału w audycie krajowym (w słowniczku jest audyt ochrony) lub w audycie Unii Europejskiej (w słowniczku jest audyt ochrony), ICAO lub ECAC, albo nie uczestniczył w szkoleniu, o którym mowa w § 12 ust. 1, nie może wykonywać czynności audytorskich do czasu zdania egzaminu przed Prezesem Urzędu.

2. Egzamin, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza Komisja egzaminacyjna, określona w § 11.

§ 14. 1. Czynności kontrolne wykonywane są przez audytorów krajowych działających w zespołach co najmniej dwuosobowych, stosownie do zakresu kontroli i przewidywanego czasu jego trwania.

2. Do zespołu kontrolującego nie może być wyznaczony audytor krajowy, który:

- 1) złożył, w formie pisemnej, rezygnację Prezesowi Urzędu;
- 2) przestał spełniać wymagania, o których mowa w § 10;
- 3) nie dopełnił obowiązków wynikających z rozporządzenia;
- 4) został odwołany przez Prezesa Urzędu.

3. Zespołem, o którym mowa w ust. 1, kieruje przewodniczący zespołu będący audytorem krajowym, o którym mowa w § 9 ust. 3

§ 15. Do właściwości przewodniczącego zespołu należy kierowanie czynnościami kontrolnymi, a w szczególności:

- 1) przygotowanie dokumentacji do kontroli, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa;
- 2) przydzielenie zadań dla poszczególnych członków zespołu, z uwzględnieniem posiadanych przez nich kwalifikacji;
- 3) nadzorowanie przebiegu czynności kontrolnych i przeprowadzenie końcowego spotkania z zarządzającym kontrolowanym podmiotem;
- 4) rozstrzygnięcie o przekształceniu prowadzonego przeglądu ochrony w inspekcję ochrony - w przypadku stwierdzenia więcej niż jednego uchybienia mającego negatywny wpływ na zapewnienie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 5) rozstrzygnięcie w przypadku wystąpienia różnic zdań wśród członków zespołu zarówno w trakcie trwania kontroli, jak również podczas sporządzania protokołu kontroli oraz niezwłoczne informowanie o takich sytuacjach Prezesa Urzędu;
- 6) przygotowywanie protokołu kontroli w uzgodnieniu z członkami zespołu kontrolującego;
- 7) niezwłoczne zgłaszanie do zarządzającego kontrolowanym podmiotem oraz do Prezesa Urzędu nieprawidłowości mających istotny wpływ na zapewnienie ochrony w danym podmiocie;
- 8) zapewnienie poufności prowadzonych czynności kontrolnych oraz wyników przeprowadzonej kontroli;
- 9) w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości żądania powtórzenia środków ochrony lub prawidłowego ich stosowania;
- 10) nadzorowanie wykonania programu naprawczego;
- 11) stosowania środków egzekucyjnych, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 4.

§ 16). Do zakresu działania członka zespołu kontrolnego należy wykonywanie czynności kontrolnych, a w szczególności:

- 1) zapoznanie się z dokumentacją przed planowaną kontrolą;
- 2) wykonywanie zadań przydzielonych przez przewodniczącego zespołu kontrolującego;
- 3) przygotowanie pisemnego materiału z przeprowadzonych czynności kontrolnych oraz udział w przygotowaniu protokołu kontroli;
- 4) zapewnienie poufności prowadzonych czynności kontrolnych oraz wyników przeprowadzonej kontroli.

§ 17. 1. Audytorom krajowym w trakcie wykonywania czynności przysługują uprawnienia, o których mowa w pkt 16 załącznika II do rozporządzenia 300/2008 oraz uprawnienia, o których mowa w rozdziale 3 ustawy.

2. W celu wykonywania czynności kontrolnych, o których mowa w § 5, audytorzy mogą wystawiać dokumenty legalizujące upoważniające do wejścia do strefy zastrzeżonej lotniska.

Rozdział 4

Metodologia prowadzenia audytu

§ 18. 1. Metodologia prowadzenia czynności kontrolnych obejmuje zarówno czynności zapowiedziane jak i niezapowiedziane.

2. Do wykonywania czynności kontrolnych stosuje się przepisy art. 27-30 ustawy, z zastrzeżeniem przepisów załącznika II do rozporządzenia 300/2008.

3. W przypadku lotnisk współużytkowanych czynności kontrolne przeprowadza się odpowiednio w porozumieniu ze służbami podległymi Ministrowi Obrony Narodowej lub ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.

4. Podczas przeprowadzania kontroli uwzględnia się:

- 1) wyniki krajowych kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) wyniki kontroli w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przeprowadzonych przez audytorów Unii Europejskiej, ICAO oraz ECAC;
- 3) wytyczne Rady do spraw Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego;
- 4) uwagi zarządzającego lotniskiem, przewoźnika lotniczego lub innego podmiotu prowadzącego działalność lotniczą odnośnie do prawidłowości funkcjonowania podmiotu kontrolowanego;
- 5) konsekwencje zaistniałych uchybień w systemie ochrony podmiotu kontrolowanego;
- 6) uwagi instytucji i służb państwowych odnośnie do procedur ochrony w zakresie lotnictwa cywilnego.

§ 19. Metodę prowadzenia czynności kontrolnych ustala się przy uwzględnieniu następujących czynników:

- 1) analizy poziomu zagrożenia podmiotu kontrolującego;
- 2) terminu ostatnio przeprowadzonej kontroli wewnętrznej w podmiocie kontrolowanym;
- 3) wniosków pokontrolnych sformułowanych podczas ostatnio przeprowadzonej kontroli;
- 4) poziomu wdrożenia przez podmiot kontrolowany przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) natężenia ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym, częstotliwości operacji lotniczych oraz ilości zatrudnionego personelu w podmiocie kontrolowanym.

§ 20. 1. Ustala się następujące terminy przeprowadzania poszczególnych metod kontroli, o których mowa w § 5:

- 1) dla audytu ochrony - nie rzadziej niż cztery razy w danym roku kalendarzowym;
- 2) dla inspekcji ochrony - nie rzadziej niż cztery razy w danym roku, z uwzględnieniem oceny stanu zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 3) dla przeglądu ochrony - w zależności od potrzeb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w tym w ramach prowadzonych certyfikacji;
- 4) dla testu ochrony - nie rzadziej niż cztery razy w danym roku kalendarzowym;
- 5) dla badania systemu ochrony - w zależności od potrzeb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Testy ochrony oraz inspekcje ochrony przeprowadza się bez obowiązku uprzedniego informowania podmiotu kontrolowanego o zamiarze ich przeprowadzenia.

§ 21. 1. Zakres czynności kontrolnych obejmuje w szczególności:

- 1) w przypadku audytu ochrony - czynności o których mowa w pkt 6.2 załącznika II do rozporządzenia 300/2008, a ponadto:
 - a) analizę dokumentacji przed audytem,
 - b) przeprowadzanie wywiadów z osobami dysponującymi informacjami niezbędnymi dla realizacji audytu,
 - c) obserwację infrastruktury, statków powietrznych oraz innego wyposażenia i sprzętu wykorzystywanego do prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej oraz ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
 - d) obserwację stosowanych procedur ochrony lotnictwa cywilnego,
 - e) utrwalanie obrazu i dźwięku na wszelkich możliwych nośnikach danych;
- 2) w przypadku inspekcji ochrony – czynności, o których mowa w pkt 7.1-7.4 załącznika II do rozporządzenia 300/2008 oraz czynności, o których mowa w pkt 1;
- 3) w przypadku testów ochrony – czynności, o których mowa w pkt 8 załącznika II do rozporządzenia 300/2008, czynności, o których mowa w pkt 1, a ponadto:
 - a) wprowadzanie do stref lotniska próbek symulujących materiały wybuchowe i inne zabronione substancje, bez wiedzy testowanych osób,
 - b) wprowadzanie przedmiotów zabronionych do przewozu w transporcie lotniczym lub ich imitacji, a w przypadku broni palnej bojowej, materiałów i urządzeń wybuchowych - ich egzemplarze trwale zabezpieczonych przed użyciem, bez wiedzy testowanych osób,
 - c) symulowanie zachowań naruszających zasady ochrony lotnictwa cywilnego, bez wiedzy testowanych osób.

2. Testy ochrony, o których mowa w ust. 1 pkt 2, prowadzi się w sposób zapewniający:

- 1) ich zgodność z obowiązującym prawem;
- 2) bezpieczeństwo osób postronnych i personelu;
- 3) bezpieczeństwo statku powietrznego, obiektów oraz urządzeń należących do testowanego podmiotu;
- 4) uniknięcie zakłóceń operacyjnych oraz minimalizację niedogodności dla osób, które nie są poddawane testowaniu;

- 5) zachowanie poufności.
3. W przypadku przeprowadzania testów ochrony czynności testowe wykonują audytorzy krajowi zgłoszeni przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Obrony Narodowej oraz Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, spełniający co najmniej wymagania, o których mowa w § 9.

Rozdział 5

Sprawozdania i działania korygujące

§ 22. Na podstawie przeprowadzonych czynności kontrolnych przewodniczący zespołu opracowuje, w porozumieniu z pozostałymi członkami zespołu, protokół kontroli, o którym mowa w art. 28 ust. 5.

§ 23. 1. W protokole kontroli przyznaje się następujące kategorie ocen stanu ochrony:

- 1) kategoria 1 - oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są w pełni zgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) kategoria 2 - oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są zgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, jednakże pełna skuteczność ich stosowania wymaga wprowadzenia zmian w sposobie ich realizacji;
- 3) kategoria 3 - oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są niezgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, jednakże stwierdzone drobne uchybienia nie mają bezpośredniego wpływu na ochronę kontrolowanego podmiotu;
- 4) kategoria 4 - oznacza, że stosowane metody i środki ochrony są niezgodne z wymaganiami przepisów z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, a stwierdzone poważne uchybienia mają bezpośredni wpływ na ochronę kontrolowanego podmiotu;
- 5) kategoria 5 - oznacza, że wymagane zgodnie z przepisami prawa metody i środki ochrony nie znajdują zastosowania w podmiocie kontrolowanym;
- 6) kategoria 6 - oznacza, że wymagane zgodnie z przepisami prawa metody i środki ochrony nie zostały potwierdzone z przyczyn obiektywnych.

2. W odniesieniu do poszczególnych metod kontroli przyznaje się następujące kategorie oceny stanu ochrony podmiotu kontrolowanego:

- 1) w przypadku audytu ochrony - kategorie 1-6;
- 2) w przypadku inspekcji ochrony - kategorie 1-6;
- 3) w przypadku przeglądu ochrony - kategorie 1-4;
- 4) w przypadku testu ochrony - kategorie 1-4 i 6;
- 5) w przypadku badania systemu ochrony - kategorie 1-6.

3. Kategorię oceny stanu ochrony podmiotu kontrolowanego przyznaje zespół kontrolujący.

4. Protokół, o którym mowa w § 24, sporządza się zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych oraz oznacza się klauzulą „zastrzeżone”.

5. Działania korygujące, o których mowa w ust. 1 pkt 3, w zależności od stopnia stwierdzonych uchybień, klasyfikuje się jako:

- 1) pilne, których realizację podmiot kontrolowany rozpoczyna z chwilą stwierdzenia uchybienia

- przez zespół kontrolujący;
- 2) planowe, których realizację podmiot kontrolowany rozpoczyna z chwilą zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu programu naprawczego.

§ 24. 1. Rozstrzygnięcia zespołu podejmowane są większością głosów jego członków.
2. W przypadku równej liczby głosów członków, decydujący jest głos przewodniczącego zespołu.

§ 25. 1. W przypadku otrzymania kategorii oceny 2-4 podmiot kontrolowany jest obowiązany do przygotowania programu naprawczego oraz przesłania go do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania protokołu kontroli.
2. W programie naprawczym, o którym mowa w ust. 1, podmiot jest obowiązany w szczególności do określenia terminu usunięcia poszczególnych nieprawidłowości. W programie naprawczym uwzględnia się możliwości wykonania przewidywanych działań naprawczych oraz sposób ich realizacji.
3. Termin, o którym mowa w ust. 2, może ulec skróceniu przez Prezesa Urzędu w przypadku, gdy będzie tego wymagał uzasadniony interes ochrony lotnictwa cywilnego.
4. Wzór programu naprawczego, o którym mowa w ust. 2, stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 26. 1. Po zatwierdzeniu programu naprawczego Prezes Urzędu wyznacza termin kontroli sprawdzającej realizację działań korygujących podjętych przez podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą.
2. Do prowadzenia kontroli sprawdzającej stosuje się przepisy art. 27-30 ustawy.

Rozdział 6

Organizacja wewnętrznej kontroli jakości

§ 27. 1. Czynności wewnętrznej kontroli jakości wykonują audytorzy wewnętrzni posiadający certyfikat audytora wewnętrznego i wpisani na prowadzoną przez Prezesa Urzędu listę audytorów wewnętrznych, zwaną dalej „listą wewnętrzną”.
2. Na listę wewnętrzną wpisywani są audytorzy wewnętrzni wyznaczeni przez Prezesa Urzędu na wniosek:
3. Audytorów wewnętrznych certyfikuje Prezes Urzędu, po spełnieniu wymogów, o których mowa w § 28.

§ 28. 1. Audytorem wewnętrznym może zostać osoba, która spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada obywatelstwo polskie;
- 2) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za umyślnie popełnione przestępstwo lub przestępstwo skarbowe, potwierdzone kopią informacji z Krajowego Rejestru Karnego, opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed jej złożeniem;
- 3) posiada poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”;

- 4) ukończyła szkolenie, o którym mowa w § 8 KPS;
- 5) posiada doświadczenie i znajomość funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących działalność lotniczą, uzyskane w wyniku co najmniej dwuletniego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;
- 6) posiada znajomość krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) posiada praktyczne umiejętności przeprowadzania audytu oraz stosowania przepisów;
- 8) posiada znajomość zadań i procedur związanych z prowadzeniem audytu oraz znajomość uprawnień audytorów.

2. Do wniosku, o którym mowa w § 27 ust. 2, dołącza się certyfikat, o którym mowa w § 27 ust. 3 potwierdzający spełnianie przez audytora krajowego wymagań, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Potwierdzenie posiadania uprawnień, o których mowa w ust. 1 pkt 6-8 następuje w drodze egzaminu certyfikującego przeprowadzonego przez komisję, o której mowa w § 11 ust. 1.

4. Jeżeli audytor wewnętrzny przez okres 12 miesięcy od daty wyznaczenia albo przeprowadzenia poprzedniego audytu nie brał udziału w wewnętrznym audycie nie może wykonywać czynności audytorskich do czasu zdania egzaminu, o którym mowa w ust. 3.

§ 29. 1. Audytor wewnętrzny podlega szkoleniom zgodnie z przepisami KPS właściwymi dla tej kategorii osób.

2. Wewnętrzne czynności kontrolne wykonywane są przez audytorów wewnętrznych działających samodzielnie lub w zespołach, stosownie do zakresu audytu i przewidywanego czasu jego trwania.

3. Zespołem, o którym mowa w ust. 1, kieruje przewodniczący zespołu.

§ 30. Ustala się następujące terminy przeprowadzenia wewnętrznych czynności kontroli jakości przez podmioty prowadzące działalność lotniczą:

- 1) w przypadku audytu ochrony - nie rzadziej niż raz w danym roku kalendarzowym;
- 2) w przypadku inspekcji ochrony - nie rzadziej niż cztery razy w danym roku kalendarzowym, z uwzględnieniem oceny stanu zagrożenia lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 3) w przypadku przeglądu ochrony - w zależności od potrzeb kontrolowanego podmiotu;
- 4) w przypadku testu ochrony - nie rzadziej niż cztery razy w danym roku kalendarzowym;
- 5) w przypadku ćwiczenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego - nie rzadziej niż raz w roku kalendarzowym.

§ 31. 1. Wewnętrzny test ochrony przeprowadza się w taki sposób aby sprawdzić skuteczność stosowania środków ochrony, w podmiocie prowadzącym działalność lotniczą.

2. Podmiot prowadzący lotniczą działalność lotniczą sporządza wewnętrzny raport końcowy, w którym przedstawia się wyniki z przeprowadzonego wewnętrznego audytu ochrony.

3. Raport, o którym mowa w ust. 2, podmiot prowadzący działalność lotniczą przekazuje Prezesowi

Urzędu w terminie 10 dni roboczych od dnia zakończenia czynności audytorskich.

4. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości mających istotny wpływ na zapewnienie ochrony w danym podmiocie prowadzącym działalność lotniczą, przewodniczący wewnętrzny zespół audytorski niezwłocznie informuje zarządzającego tym podmiotem oraz Prezesa Urzędu.

Rozdział 7

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 32. Uprawnienia wewnętrznych audytorów uzyskane na podstawie przepisów dotychczasowych obowiązują przez okres 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 33. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 25, poz. 208).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Załącznik do
rozporządzenia Ministra Infrastruktury:
z dnia..... (poz. ...).

WZÓR
PROGRAM NAPRAWCZY

z dnia
(DD/MM/RR)

.....
(pełna nazwa podmiotu)
opracowany w wyniku przeprowadzonego audytu kontroli jakości
(.....)
(metoda audytu)
przeprowadzonego w terminie
(DD/MM/RR)

ZALECENIA POKONTROLNE	DODATKOWE KOMENTARZE I UWAGI	PROPOZYCJE DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH	CZAS ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA REALIZACJI ZALECENIA
1	2	3	4
<p>(Przykład) W wyniku zalecenia pokontrolnego nr 14 „Fragmenty najstarszego ogrodzenia w rejonie Terminala 2 zastępować nowym zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 122, poz. 1273, z późn. zm.). Do czasu postawienia nowego ogrodzenia, odcinki starego ogrodzenia, które nie spełniają wymogów ICAO, a które przewidziane są do wymiany na nowe ogrodzenie, w jak najszybszym</p>	<p>Port Lotniczy akceptuje zalecenia pokontrolne ULC w przedmiotowym zakresie.</p>	<p>Zostanie podjęta natychmiastowa modernizacja i budowa ogrodzenia w otoczeniu terminala oraz Ośrodka Szkolenia Lotniczego. Przedmiotowe prace zostaną zlecone na podstawie podpisanej umowy pomiędzy Zarządzającym Portem Lotniczym a przedstawicielem podmiotu wykonującego budowę ogrodzenia. Do czasu pełnej modernizacji ogrodzenia zostaną wzmoczone dodatkowe</p>	<p>Czas rozpoczęcia prac nastąpi w dniu 01.09.2005 r. Termin zakończenia prac nastąpi do dnia 01.12.2005 r.</p>

czasie „doraźnie” zabezpieczać w celu tymczasowego zapewnienia poziomu bezpieczeństwa”.		patrole SOL w rejonie stref najbardziej zagrożonych.	
---	--	--	--

.....
(imię, nazwisko oraz podpis
kierownika komórki organizacyjnej
sporządzającej Program Naprawczy)

- Uwaga 1: Tekst zawarty w wierszu 3, w kolumnach 1, 2, 3 i 4 jest przykładowy.
- Uwaga 2: W kolumnie 1 wszystkie zalecenia pokontrolne zawarte w protokole kontroli z przeprowadzonych czynności kontrolnych powinny być zawarte w przedmiotowym Programie Naprawczym.
- Uwaga 3: Propozycje działań naprawczych prezentowane przez podmiot kontrolowany powinny być opisane w sposób szczegółowy z uwzględnieniem wszelkich podejmowanych działań.
- Uwaga 4: Wszystkie propozycje działań naprawczych powinny zawierać informacje o czasie ich rozpoczęcia oraz przewidywanym terminie zakończenia. Powyższe terminy mogą być również prezentowane etapowo, jednakże z uwzględnieniem ich czasu rozpoczęcia oraz zakończenia.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego jest wypełnieniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 189 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze nie odnosiła się do kwestii związanych z kontrolą jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji i tym samym nie regulowała metod i środków kontroli jakości, jakie powinny być stosowane w celu egzekwowania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

W projekcie rozporządzenia zostały zawarte regulacje zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. WE L 97 z 09.04.2008, str. 72) oraz aktami wykonawczymi do tego rozporządzenia. W projektowanym rozporządzeniu uwzględniono także postanowienia Aneksu 17 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) z uwzględnieniem szczegółowych wytycznych zawartych w Doc. 8973/6 ICAO.

Elementem decydującym o skutecznym stosowaniu metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego jest stworzenie procedur kontroli jakości, zapewniających odpowiedni poziom realizacji postanowień 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.).

Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego opisuje strukturę, zakres odpowiedzialności, procesy oraz procedury, które promują i tworzą środowisko oraz kulturę egzekwowania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, ich stałego ulepszania i doskonalenia. Przedmiotowe rozporządzenie kreuje jednocześnie mechanizm kontroli wewnętrznej w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, umożliwiając kierownikom jednostek organizacyjnych stałe monitorowanie i doskonalenie ich stanu ochrony.

W rozdziale 1 projektowanego rozporządzenia wskazuje się, że Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określa zadania i kompetencje podmiotów uczestniczących w systemie ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto rozdział ten precyzuje metody audytu, w oparciu o które będzie realizowane przedmiotowe rozporządzenie, a także zawiera objaśnienia pojęć i terminów stosowanych na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

Rozdział 2 projektu reguluje organizację systemu kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego z uwzględnieniem szczegółowego zakresu odpowiedzialności tworzących go podmiotów.

W rozdziale 3 projektu wskazuje się na kwalifikacje audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem warunków, jakie muszą spełniać,

zarówno w kontekście odbytych szkoleń specjalistycznych, jak i posiadanych umiejętności praktycznych. Ponadto, w niniejszym rozdziale określa się warunki utrzymania funkcji audytora, jak również elementy dyskwalifikujące daną osobę w zakresie możliwości prowadzenia dalszych działań audytorskich.

Ponadto zawarte są regulacje dotyczące zadań, zakresu odpowiedzialności oraz uprawnień audytorów. W niniejszym rozdziale wskazano także katalogi zadań, odpowiedzialności oraz uprawnień jakie posiadają audytorzy na etapie przygotowania, jak i w trakcie prowadzenia czynności audytorskich.

W rozdziale 4 projektu wskazano metodologię prowadzenia audytu. W ramach przedmiotowego rozdziału omówiono zasady typowania podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą do objęcia ich czynnościami audytorskimi, mechanizm ustalania terminów oraz procedury informowania podmiotu audytowanego o wszelkich działaniach z zakresu prowadzonej kontroli. Zawarto tu również zakres czynności realizowanych w trakcie prowadzenia różnych metod audytu. Ponadto sprecyzowano poszczególne kategorie ocen stanu ochrony przyznawanych audytowanym podmiotom w ramach przygotowywanych Raportów Końcowych z przeprowadzonych czynności audytorskich.

W rozdziale 5 projektu reguluje się zasady sporządzania Raportu Końcowego z przeprowadzonych czynności audytorskich oraz opis podejmowanych przez audytowany podmiot działań korygujących w zależności od stopnia stwierdzonych uchybień.

Rozdział 6 to kwestie związane z wewnętrznym audytem ochrony, m.in. terminy jego przeprowadzania.

W rozdziale 7 zawarte są regulacje dotyczące odpowiedzialności poaudytowej podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, wynikającej ze stwierdzonych niedociągnięć i uchybień w systemie ochrony. W przedmiotowym rozdziale wskazuje się również katalog przepisów, które mają zastosowanie w przypadku najpoważniejszych stwierdzonych uchybień w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Ocena Skutków Regulacji:

Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

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

Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie będzie przedmiotem konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 2) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 3) PLL LOT S.A.;

- 4) EuroLOT S.A.;
- 5) AirPolonia Sp. z o.o.;
- 6) LOT Catering Sp. z o.o.;
- 7) Petrolot Sp. z o.o.;
- 8) LOT Ground Services Sp. z o.o.

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Projektowane rozporządzenie w sposób pełny odpowiada rosnącym wymaganiom wobec poziomu ochrony lotnictwa cywilnego, zwłaszcza wobec rosnącego zagrożenia terrorystycznego. Zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego stało się jednym z najistotniejszych elementów regulacji zagadnień lotnictwa cywilnego. W związku z tym wdrożenie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego spowoduje konieczność poniesienia znaczących wydatków na zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa działalności lotniczej. Wydatki, o których mowa, związane będą w szczególności z koniecznością zakupu: samochodu terenowego do realizowania audytów i pokrycia kosztów jego eksploatacji (jednorazowo ok. 150 tys. PLN oraz ok. 15 tys. PLN – eksploatacja roczna pojazdu); 2 walizek testowych do sprawdzania skuteczności działania operatorów urządzeń rentgenowskich (jednorazowo ok. 5 tys. PLN); sprzętu fotograficznego do dokumentowania czynności audytorskich (kamera + aparat fotograficzny = ok. 8 tys. PLN); biletów lotniczych dla audytorów realizujących testy ochrony (ok. 25 tys. rocznie).

Ze względu na brak możliwości całkowitego sfinansowania powyższego zapotrzebowania w 2004 r., przewiduje się przeniesienie części wydatków na realizację Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na rok 2005 - w odniesieniu do zakupu samochodu terenowego.

Koszt zatrudnienia jednego pracownika realizującego czynności audytorskie w skali roku wynosi ok. 30.000 PLN.

Jednocześnie należy podkreślić, iż działalność Komisji, o której mowa w § 12 ww. regulacji, nie wpłynie na dodatkowe wydatki po stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ponieważ jest to Komisja o charakterze doraźnym, do jej ewentualnego zwołania dochodziłoby jedynie w przypadkach konieczności potwierdzenia kwalifikacji audytorów. Ponadto obsługę administracyjną Komisji przewiduje się po stronie Prezesa Urzędu w ramach posiadanych środków i etatów przeznaczonych na ochronę lotnictwa cywilnego.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Wprowadzenie do stosowania Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego spowoduje również wzrost zatrudnienia o 5 osób w komórce organizacyjnej Urzędu Lotnictwa Cywilnego odpowiedzialnej za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, której pracownicy będą przeprowadzać audyty podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w tym m.in. zarządzających lotniskami i przewoźników lotniczych.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki

Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wpłynie pozytywnie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Jego ścisłe stosowanie zapewni funkcjonowanie podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w oparciu o obowiązujące przepisy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Podmioty te będą mogły w związku z tym uzyskiwać certyfikaty wymagane ustawą Prawo lotnicze, a tym samym m.in. korzystać ze zniżek w polisach ubezpieczeniowych.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Projekt rozporządzenia wpłynie pozytywnie na sytuację i rozwój regionów poprzez utrzymanie wysokiego standardu stosowanych metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego na gruncie europejskim, jak i międzynarodowym. Podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, które realizować będą przepisy ochrony lotnictwa cywilnego w stopniu odpowiednim do wymogów przedmiotowego rozporządzenia, będą miały gwarancje kontynuowania działalności gospodarczej na rynku europejskim.

Zgodność projektu z prawem UE

Przedmiot regulacji jest zgodny z prawem UE

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2011 r.

w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

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

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „Krajowym Programem Szkolenia”, określa sposób organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności:

- 1) rodzaje i zakres programów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) kategorie osób podlegających szkoleniom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) wymagania dla instruktorów prowadzących szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) organizację szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) sposób przeprowadzania egzaminu kończącego szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego i zakres tego egzaminu;
- 6) warunki, sposób i tryb weryfikacji spełniania wymagań przez osoby kierowane na szkolenia związane z prowadzeniem kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu;
- 7) warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa;
- 8) zakres danych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 186b ust. 10, i sposób jego prowadzenia;
- 9) sposób prowadzenia nadzoru Prezesa Urzędu nad realizacją szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego – rozumie się przez to Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 187 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) cyklu szkoleniowym – rozumie się przez okres obejmujący dwa lata kalendarzowe, w czasie którego prowadzone są szkolenia dla osób, o których mowa w § 5 pkt 6, trwający co najmniej 10 miesięcy, jednak nie dłużej niż 12 miesięcy;
- 3) certyfikacie – rozumie się przez to zaświadczenie potwierdzające ukończenie szkolenia oraz posiadanie wymaganych umiejętności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) podmiocie prowadzącym szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego - rozumie się przez to podmiot, który spełnia wymagania formalne do przeprowadzenia szkoleń w zakresie

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

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

- ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w rozporządzeniu;
- 5) pomocy dydaktycznej – rozumie się przez to zaplecze dydaktyczne organizatora szkolenia uwzględniające w szczególności wyposażenie specjalistyczne sal i obiektów przeznaczonych do szkolenia praktycznego, wyposażenie audiowizualne obiektów szkoleniowych, komputerowe prezentacje multimedialne i filmy szkoleniowe, rysunki, wykresy, modele, przykłady rozwiązań praktycznych oraz literaturę specjalistyczną;
 - 6) szkoleniu z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego – rozumie się przez to szkolenie organizowane w ramach służb podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej, organów podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, w podmiotach prowadzących szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w zakresie określonym w niniejszym rozporządzeniu;
 - 7) operatorze kontroli bezpieczeństwa – rozumie się przez to pracownika służby ochrony lotniska, specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej lub funkcjonariusza Straży Granicznej wykonującego czynności kontroli bezpieczeństwa realizowane w sytuacjach określonych w przepisach prawa wspólnotowego lub Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego i zgodnie z wymogami określonymi w tych przepisach;
 - 8) Prezes Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 3. 1. Krajowy Program Szkolenia ma na celu stworzenie warunków umożliwiających osobom:

- 1) zatrudnionym w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą i jednocześnie posiadającym samodzielny dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
- 2) zatrudnionym w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wykonującym obowiązki w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wynikające z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego,
- 3) innym niż te, o których mowa w pkt 1 i 2, a wykonującym obowiązki dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony wynikające z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego

- zdobycie i utrzymanie odpowiednich kwalifikacji w zakresie wykonywanych czynności służbowych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. W celu zdobycia kwalifikacji, o których mowa w ust. 1, stosuje się następujące etapy postępowania:

- 1) selekcja zatrudnionego personelu dla zapewnienia skutecznej realizacji Krajowego Programu Szkolenia;
- 2) zapoznanie personelu z przepisami i procedurami oraz sprzętem wykorzystywanym w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, mające na celu podniesienie świadomości osób zatrudnionych w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą o zagrożeniach aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 3) szkolenie teoretyczne i praktyczne zapewniające aktualną wiedzę i motywację do realizacji zadań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 4. Prezes Urzędu, może uznać każde szkolenie dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego, w tym przeprowadzane przez Wspólnotę Europejską, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz inne międzynarodowe organizacje lotnicze, za równoważne odpowiedniemu szkoleniu określone w rozporządzeniu jeżeli zakres merytoryczny tego szkolenia będzie odpowiadał odpowiedniemu szkoleniu określone w rozporządzeniu.

Rozdział 2

Selekcja w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 5. Selekcji w zakresie wymagań, o których mowa w § 6 ust. 1, przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych, podlegają następujące kategorie osób:

- 1) kategoria 1 – osoby kierujące ochroną lotnictwa cywilnego w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- 2) kategoria 2 – audytorzy wewnętrzni kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa;
- 3) kategoria 3 – instruktorzy ochrony lotnictwa cywilnego, zwani dalej „instruktorami”;
- 4) kategoria 4 – operatorzy kontroli bezpieczeństwa;
- 5) kategoria 5 – pracownicy służby ochrony lotniska nie wykonujący obowiązków operatorów kontroli bezpieczeństwa, a realizujący inne zadania w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz pracownicy specjalistycznej uzbrojonej formacji ochronnej nie wykonujący obowiązków operatorów kontroli bezpieczeństwa, a realizujący inne zadania w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- 6) kategoria 6 – członkowie załóg statków powietrznych;

- 7) kategoria 7 – pracownicy podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wykonujący zadania w zakresie obsługi naziemnej pasażerów i bagażu;
- 8) kategoria 8 – pracownicy podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wykonujący zadania w zakresie obsługi naziemnej ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty;
- 9) kategoria 9 – pracownicy podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wykonujący zadania w zakresie sprzątania pokładów statków powietrznych, zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych, w tym zaopatrzenia w paliwo;
- 10) kategoria 10 – pracownicy podmiotów wyznaczonych jako zarejestrowani agenci, znani nadawcy lub organ pocztowy wykonujący zadania związane z obsługą ładunków, przesyłek kurierskich, ekspresowych i poczty przeznaczonych do transportu drogą lotniczą;
- 11) kategoria 11 – kontrolerzy ruchu lotniczego;
- 12) kategoria 12 – funkcjonariusze i pracownicy cywilni Służby Celnej, Straży Granicznej i Policji pełniący służbę na terenie lotniska;
- 13) kategoria 13 – żołnierze, funkcjonariusze i pracownicy cywilni służb podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej, pełniący służbę na lotniskach współużytkowanych i posiadający dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska.

§ 6. 1. Osoby zaliczone do kategorii osób, o których mowa w § 5, powinny spełniać następujące wymagania, w szczególności:

- 1) posiadać obywatelstwo polskie lub obywatelstwo innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 2) posiadać pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) nie być skazanym prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione umyślnie;
- 4) posiadać nienaganną opinię służbową.

2. Szczególne wymagania dla kandydatów do pracy w służbie ochrony lotniska oraz w specjalistycznej uzbrojonej formacji ochrony kandydujących do wykonywania zadań w zakresie ochrony lotnictwa, określają przepisy o ochronie osób i mienia oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

3. Przepisu ust. 1, nie stosuje się do żołnierzy, funkcjonariuszy i pracowników Służby Celnej, służb podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej oraz organów podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

§ 7. Podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą wprowadza do akt osobowych osób zaliczonych do kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 1-11, informacje dotyczące odbytych szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności potwierdzone przez pracodawcę lub osobę przez niego upoważnioną za zgodność z oryginałem kopie uzyskanych certyfikatów i dyplomów.

Rozdział 3

Rodzaje i zakres szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 8. W zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, wyróżnia się następujące rodzaje szkoleń:

- 1) świadomości ochrony lotnictwa;
- 2) kierunkowe;
- 3) specjalistyczne:
 - a) podstawowe,
 - b) doskonalące.

§ 9. 1. Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa podlegają wszystkie kategorie osób, o których mowa w § 5.

2. Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa podlegają ponadto osoby, którym wydawane są przepustki, o których mowa w § 18 ust. 1 Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

3. Szkolenie świadomości ochrony lotnictwa ma na celu zapoznanie uczestników szkolenia z aktualnymi zagrożeniami w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposobami przeciwdziałania tym zagrożeniom.

4. Program szkolenia świadomości ochrony lotnictwa obejmuje w szczególności:

- 1) genezę i istotę terroryzmu międzynarodowego;
- 2) zagrożenia w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) przegląd obowiązujących uregulowań prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) cele i organizację systemu ochrony lotnictwa cywilnego;

- 5) informacje na temat rodzajów przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym i rejestrowanym pasażera, mogących stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego;
- 6) informacje na temat zasad kontroli dostępu do strefy operacyjnej i zastrzeżonej lotniska, kontroli bezpieczeństwa pasażerów i personelu udającego się do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 7) zasady poruszania się w strefie zastrzeżonej lotniska i częściach krytycznych strefy zastrzeżonej;
- 8) sposób reagowania w przypadku wystąpienia:
 - a) sytuacji mogącej stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego,
 - b) aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 9) dane kontaktowe służb ochrony oraz zasady ich powiadamiania o zagrożeniach.

5. Szkolenie świadomości ochrony lotnictwa prowadzi się ponadto zgodnie z pkt 12.3. załącznika do rozporządzenia 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, (Polskie wydanie specjalne, rozdział 7, tom 7, s. 181).

6. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza z zastrzeżeniem § 18 ust. 1 Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego pracodawca, podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą lub prowadzący szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w terminie do 1 miesiąca od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia pełnienia służby na danym lotnisku.

7. Koszty szkolenia, o którym mowa w ust. 1, ponosi pracodawca.

§ 10. 1. Szkoleniu kierunkowemu podlegają wszystkie kategorie osób, o których mowa w § 5.

2. Szkolenie kierunkowe, obejmujące znajomość zagadnień poszczególnych modułów szkoleniowych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia, prowadzi się w zakresie i z częstotliwością zależną od kategorii osób szkolonych, przy czym:

- 1) dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 1 i 3 – nie rzadziej niż raz na rok;
- 2) dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 6 – nie rzadziej niż raz na 2 lata;
- 3) dla pozostałych kategorii osób – nie rzadziej niż raz na 3 lata.

3. Zakres szkolenia kierunkowego w odniesieniu do zawarcia w nim poszczególnych modułów szkoleniowych jakim podlegają kategorie osób, o których mowa w § 5 pkt 1-3 uzależnia się od zakresu merytorycznych obowiązków, które mają realizować te kategorie osób.

4. Zakres tematyczny modułów szkoleń kierunkowych dla poszczególnych kategorii osób, o których mowa w § 5, określa załącznik do rozporządzenia.

5. Szkolenia kierunkowe, dla wszystkich kategorii osób z wyłączeniem kategorii osób, o której mowa w § 5 pkt 6, przeprowadza pracodawca, podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą lub podmiot prowadzący szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w najskrótszym możliwym terminie, nieprzekraczającym 9 miesięcy od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia pełnienia służby na danym lotnisku.

6. Szkolenie kierunkowe dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 6, przeprowadza pracodawca, podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą lub podmiot prowadzący szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed dopuszczeniem tych kategorii osób do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego.

7. Koszt szkolenia, o którym mowa w ust. 1, ponosi pracodawca.

§ 11. 1. Szkoleniu specjalistycznemu - podstawowemu, o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. a, podlegają kategorie osób, o których mowa w § 5 pkt 2-4.

2. Szkoleniu specjalistycznemu - podstawowemu, mogą podlegać kategorie osób, o których mowa w § 5 pkt 1, 5 - 13, w zależności od potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem nowych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego lub stosowania nowych technik i narzędzi zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego.

3. Dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 2 - 4, szkolenie specjalistyczne - podstawowe, o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. a, przeprowadza się przed podjęciem pracy na danym stanowisku pracy.

§ 12. 1. Szkoleniu specjalistycznemu - doskonalącemu, o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. b, podlegają kategorie osób, o których mowa w § 5 pkt 4.

2. Dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, szkolenia specjalistyczne – doskonalące, o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. b, przeprowadza się po raz pierwszy w terminie nie dłuższym niż 30 miesięcy od dnia zatwierdzenia, o którym mowa w § 26 ust. 5, a następnie w terminie nieprzekraczającym 30 miesięcy od ukończenia ostatniego szkolenia o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. b.

§ 13. 1. Program szkolenia specjalistycznego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 2, obejmuje w szczególności:

- 1) szczegółowe omówienie przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz metod i środków stosowanych dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
 - 2) podstawy prawne i organizację systemu kontroli jakości w Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 3) obowiązki i uprawnienia audytorów kontroli jakości;
 - 4) metodologię w zakresie planowania, prowadzenia i raportowania wykonywanych czynności kontroli jakości;
 - 5) standardy dotyczące czynności audytorskich.
2. Program szkolenia specjalistycznego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 3, obejmuje w szczególności:
- 1) rolę instruktora ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 2) podstawowe zasady dydaktyki, prawidłowości procesu uczenia się, nauczania i instruowania;
 - 3) środki dydaktyczne i formy szkolenia;
 - 4) metodologię przygotowania, organizacji i prowadzenia szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 5) przygotowanie materiałów i pomocy dydaktycznych;
 - 6) metodyka oceny opanowania przekazanej podczas szkolenia wiedzy i umiejętności;
 - 7) zasady opracowywania pytań i zadań do egzaminów końcowych;
 - 8) kontrola jakości procesów szkoleniowych.
3. Program szkolenia specjalistycznego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, obejmuje w szczególności:
- 1) międzynarodowe i krajowe regulacje prawne w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
 - 2) system kontroli dostępu do strefy operacyjnej oraz strefy zastrzeżonej lotniska;
 - 3) kontrolę manualną osób i bagażu kabinowego i rejestrowanego;
 - 4) kontrolę bezpieczeństwa bagażu kabinowego i rejestrowanego, w tym przy użyciu urządzenia rentgenowskiego;
 - 5) kontrolę bezpieczeństwa osób, w tym przy użyciu stacjonarnego i ręcznego wykrywacza metali;
 - 6) kontrolę bezpieczeństwa ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
 - 7) umiejętność zachowania się w przypadku wykrycia przedmiotów, o których mowa w § 9 ust. 4 pkt 5;
 - 8) kształtowanie umiejętności prawidłowej analizy i interpretacji obrazów rentgenowskich bagażu i ładunków pod względem wykrywania przedmiotów, o których mowa w § 9 ust. 4 pkt 5.
4. Kształtowanie umiejętności o których mowa w ust. 3 pkt 8, powinno odzwierciedlać zakres zadań dotyczących kontroli bezpieczeństwa, realizowanych przez osoby zaliczone do kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4.
5. Szkolenie specjalistyczne przeprowadza pracodawca, podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą lub podmiot prowadzący szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.
6. Koszty szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 3, pokrywa pracodawca.

§ 14. 1. Szkolenia, o których mowa w § 8, są realizowane w szczególności w następujących formach:

- 1) zajęcia stanowiskowe;
 - 2) wykłady i ćwiczenia;
 - 3) seminaria tematyczne;
 - 4) kształcenie z zastosowaniem multimedialnych systemów komputerowych.
2. Szkolenia, o których mowa w § 8 ust. 3 lit. a, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, są prowadzone przynajmniej przy użyciu technik, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4.
3. Szkolenia, o których mowa w § 8 ust. 3 lit. b, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, są prowadzone przynajmniej przy użyciu technik, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 4.

§ 15. 1. Zajęcia stanowiskowe polegają na wykonywaniu pomocniczych czynności oraz obserwacji czynności realizowanych na stanowisku pracy, do objęcia którego przeznaczona jest osoba szkolona.

2. Osoba uczestnicząca w zajęciach stanowiskowych podlega ocenie instruktora, pod kierunkiem którego była szkolona.

3. Ocena, o której mowa w ust. 2, wydana w formie pisemnej ma charakter opisowy i powinna zawierać jednoznaczne sformułowanie oceniające czy osoba szkolona może przystąpić do samodzielnej pracy na danym stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego.

§ 16. 1. Wykłady i ćwiczenia polegają na przekazaniu wiedzy teoretycznej oraz praktycznym zweryfikowaniu zakresu jej zrozumienia i umiejętności praktycznego zastosowania przez osobę podlegającą szkoleniu.

2. Wykłady mają formę ustnego przekazu informacji, a w zależności od potrzeb mogą być prowadzone z wykorzystaniem środków multimedialnych.

3. Ćwiczenia mają formę zajęć praktycznych, realizowanych w oparciu o przygotowane wzorce formularzy, pomoce dydaktyczne oraz zagadnienia problemowe wymagające pracy zespołowej, z uwzględnieniem tematyki prowadzonego wykładu.

§ 17. Seminaria tematyczne stanowią wspomaganie procesu szkolenia w szczególności w odniesieniu do szkoleń kierunkowych lub specjalistycznych.

Rozdział 4

Organizacja szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposób oceny ich uczestników

§ 18. 1. Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadzają instruktorzy, wpisani przez Prezesa Urzędu na listę instruktorów ochrony lotnictwa cywilnego, zwaną dalej „listą”.

2. Na listę wpisywani są instruktorzy wyznaczeni przez Prezesa Urzędu na wniosek:

- 1) ministra właściwego do spraw wewnętrznych;
- 2) Ministra Obrony Narodowej;
- 3) podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą;
- 4) podmiotu prowadzącego szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 19. 1. Instruktorzy ubiegający się o wpis na listę, powinni spełniać następujące wymagania:

- 1) nie być karani za przestępstwo popełnione umyślnie, potwierdzone kopią informacji o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego, opatrzoną datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed jej złożeniem;
- 2) posiadać poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”;
- 3) posiadać udokumentowaną znajomość krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego;
- 4) posiadać doświadczenie i wiedzę w zakresie funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą uzyskane w wyniku co najmniej rocznego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;
- 5) posiadać kwalifikacje w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, potwierdzone ukończeniem krajowego lub zagranicznego szkolenia dla instruktorów, lub co najmniej jednego z następujących szkoleń:
 - a) audytor lub inspektor kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - b) zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego,
 - c) zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego w sytuacjach kryzysowych,
 - d) ochrona portu lotniczego,
 - e) ochrona przewoźnika,
 - f) ochrona ładunków towarowych lub zaopatrzenia pokładowego.

2. W przypadku prowadzenia szkolenia o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. a i b, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, oprócz wymagań, o których mowa w ust. 1, instruktorzy powinni posiadać co najmniej 3 letnie doświadczenie w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu w transporcie lotniczym oraz posiadać certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa, o którym mowa w § 26 ust. 2.

3. Wniosek, o którym mowa w § 18 ust. 2, powinien zawierać udokumentowane potwierdzenie spełnienia przez instruktora wymagań, o których mowa w ust. 1.

4. W odniesieniu do instruktorów zgłoszonych przez podmiot, o którym mowa w § 18 ust. 2 pkt 1, nie ma zastosowania wymóg udokumentowania spełnienia wymagania, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.

5. Prezes Urzędu, na wniosek:

- 1) ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
- 2) Ministra Obrony Narodowej,
- 3) służb podległych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej oraz organów podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
- 4) ministra właściwego do spraw finansów publicznych,
- 5) podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą,
- 6) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego,

7) podmiotów prowadzących szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

- może, na czas nie przekraczający 12 miesięcy, wpisać na listę osobę nie spełniającą wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 2-5, jeżeli doświadczenie oraz wiedza fachowa tej osoby dają rękojmię należytego wypełniania zadań.

6. Instruktorzy, wpisani na listę w sposób, o którym mowa w ust. 5, powinni spełnić wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 2-5, w terminie 12 miesięcy od dnia wpisania na listę.

7. W razie upływu terminu, o którym mowa w ust. 6, instruktor zostaje skreślony z listy.

8. W przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 7, instruktor nie może zostać powtórnie wpisany na listę w sposób, o którym mowa w ust. 5.

§ 20. Prezes Urzędu skreśla instruktora z listy w przypadku:

- 1) rezygnacji złożonej w formie pisemnej Prezesowi Urzędu;
- 2) zaprzestania spełniania jednego z wymogów, o których mowa w § 19 ust. 1;
- 3) wniosku ministra właściwego do spraw wewnętrznych lub Ministra Obrony Narodowej o skreślenie podległych im pracowników, funkcjonariuszy i żołnierzy;
- 4) upływu terminu, o którym mowa w § 19 ust. 6.

§ 21. Do zadań instruktorów należy w szczególności:

- 1) właściwy dobór środków metodycznych, stosowny do celu, treści i rodzaju szkolenia, a także ich dostosowanie do poziomu wiedzy i umiejętności uczestników szkolenia;
- 2) przygotowanie pomocy dydaktycznych;
- 3) dbałość o właściwą formę szkolenia oraz wysoki poziom prowadzonych szkoleń;
- 4) stosowanie aktywizujących form szkolenia w postaci dyskusji oraz ćwiczeń grupowych;
- 5) bieżąca ocena postępów osób szkolonych prowadzona między innymi w formie pytań sprawdzających opanowanie materiału szkoleniowego;
- 6) opracowanie i stosowanie obiektywnych metod pomiaru efektywności szkoleń;
- 7) przestrzeganie zasad sprawiedliwego i obiektywnego ocenienia uczestników szkolenia;
- 8) współudział w przygotowaniu rocznego sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń;
- 9) zapewnienie poufności indywidualnych ocen uczestników szkolenia.

§ 22. 1. Podmioty i organy, o których mowa w § 19 ust. 5, wyznaczają, w porozumieniu z Prezesem Urzędu, wewnętrznych koordynatorów szkolenia.

2. Podmioty i organy, o których mowa w § 19 ust. 5, określają wymagania, jakie powinni spełniać wewnętrzni koordynatorzy szkolenia, przy czym nie mogą oni spełniać wymagań niższych niż te, o których mowa w § 6 ust. 1.

§ 23. 1. Do właściwości wewnętrznego koordynatora szkolenia należy:

- 1) prowadzenie dokumentacji z realizowanych szkoleń;
- 2) sprawowanie nadzoru nad realizacją Krajowego Programu Szkolenia w podmiocie lub organie, który wyznaczył danego koordynatora;
- 3) opracowywanie rocznego ramowego planu szkoleń;
- 4) przygotowywanie rocznego sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń, uwzględniającego w szczególności dane dotyczące liczby przeprowadzonych szkoleń, ich rodzaju oraz liczby uczestników wraz z informacją o liczbie osób, które zaliczyły oraz niezaliczyły poszczególnych szkoleń;
- 5) reagowanie na uchybienia stwierdzone w czasie prowadzonego szkolenia, jeżeli ich usunięcie jest niezbędne dla zapewnienia wysokiej jakości procesu szkoleniowego.

2. Do właściwości wewnętrznego koordynatora szkolenia w podmiotach i organach, o których mowa w § 19 ust. 5 pkt 1 – 4, należy ponadto wydawanie lub nadzór nad wydawaniem certyfikatów ukończenia szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego dla osób zatrudnionych lub wykonujących obowiązki w tych podmiotach.

3. Wewnętrzny koordynator szkolenia przekazuje Prezesowi Urzędu:

- 1) roczny ramowy plan szkoleń – w terminie do 2 listopada każdego roku kalendarzowego na rok następny;
- 2) roczne sprawozdanie z przeprowadzonych szkoleń – w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku za rok poprzedni;
- 3) informację o planowanym szkoleniu – w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem wyznaczenia terminu szkolenia;
- 4) wyniki kontroli wewnętrznej w zakresie szkoleń – niezwłocznie po jej przeprowadzeniu.

4. Roczny ramowy plan szkoleń dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 6 może zostać przekazany bez dochowania terminu, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, jednak nie później niż 60 dni przed rozpoczęciem cyklu szkoleniowego opracowanego dla tej kategorii osób.

5. Przepisów ust. 3 pkt 3 i 4, nie stosuje się do wewnętrznych koordynatorów szkolenia, o których mowa w ust. 2.

§ 24. 1. Programy szkoleń w organach, o których mowa w § 19 ust. 5 pkt 1 - 4, formy i metody prowadzenia szkoleń, sposób prowadzenia ewidencji kategorii osób szkolonych, wyników szkolenia oraz sprawozdawczości, uwzględniają specyfikę tych organów.

2. Organizator szkolenia przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu program szkolenia.

3. Warunkiem zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2, jest przekazanie Prezesowi Urzędu dokumentacji w formie multimedialnej i papierowej, uwzględniającej wszystkie zagadnienia:

- 1) o których mowa w § 9 ust. 4 – w przypadku szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 1;
- 2) przewidziane dla poszczególnych modułów szkoleniowych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia, z uwzględnieniem zakresu i specyfiki prowadzonej przez podmiot lotniczej działalności gospodarczej – w przypadku szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 2;
- 3) o których mowa w § 13 ust. 1 – w przypadku szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 3, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 2;
- 4) o których mowa w § 13 ust. 2 – w przypadku szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 3, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 3;
- 5) o których mowa w § 13 ust. 3 – w przypadku szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 3, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4.

4. Prezes Urzędu może wydać decyzję polecającą uzupełnienie programu szkolenia, uwzględniając w szczególności nowe zagrożenia dla lotnictwa cywilnego lub wprowadzenie do przepisów dotyczących ochrony lotnictwa nowych technik i technologii w zakresie środków ochrony.

§ 25. 1. Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 1, następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzanego w formie pisemnej.

2. Zaliczenie szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 2 i 3, następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzanego w formie:

- 1) ustnej,
- 2) pisemnej, lub
- 3) sprawdzianu umiejętności praktycznych.

3. Zaliczenie szkolenia o którym mowa w § 8 pkt 3, dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, następuje poprzez złożenie egzaminu w formie, o której mowa w ust. 2 pkt 1 lub 2 oraz pkt 3.

4. W odniesieniu do szkoleń, o których mowa w § 8 pkt 3 lit. a, egzamin dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Prezesa Urzędu w drodze decyzji.

5. Komisja, o której mowa w ust. 4, jest powołana spośród osób wyróżniających się kwalifikacjami, wiedzą i doświadczeniem w zakresie ochrony lotnictwa.

6. Członkowie Komisji, o której mowa w ust. 4, są powoływani na okres roku z możliwością ponownego powołania.

7. Prezes Urzędu może odwołać członka Komisji, o której mowa w ust. 4, w każdej chwili, w przypadku stwierdzenia:

- 1) utraty wymaganych kwalifikacji;
- 2) rażącego naruszenia obowiązków;
- 3) skazania prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione umyślnie.

8. W celu zaliczenia szkoleń, o których mowa w § 8, jego uczestnik powinien uzyskać minimalny wynik 70% możliwych do uzyskania punktów za udzielenie poprawnych odpowiedzi oraz pozytywnie zaliczyć sprawdzian umiejętności praktycznych, jeżeli ten sprawdzian jest częścią egzaminu.

9. W przypadku prowadzenia sprawdzianu umiejętności praktycznych jako części egzaminu zaliczającego szkolenie, o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. a, wymagane minimum uzyskanych punktów pozwalające na uzyskanie oceny pozytywnej jest ustalane przez Prezesa Urzędu w odstępach czasu nie dłuższych niż 9 miesięcy od dnia ostatniego ustalenia tego minimum.

10. Minimalny poziom punktów niezbędny do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych jest ogłaszany przez Prezesa Urzędu w formie obwieszczenia i publikowany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

11. W przypadku nie zaliczenia szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 2, jego uczestnik powtarza zaliczenie w terminie ustalonym przez prowadzącego szkolenie, jednakże nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

12. Ponowne nie zaliczenie szkolenia, o którym mowa w § 8 pkt 2, powoduje:

- 1) konieczność powtórzenia i zaliczenia szkolenia;
- 2) uniemożliwienie wykonywania obowiązków służbowych do momentu zaliczenia szkolenia.

13. W przypadku nie zaliczenia szkolenia specjalistycznego - podstawowego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, ponowne zaliczenie tego szkolenia następuje w terminie wyznaczonym przez Prezesa Urzędu, nie przekraczającym 2 miesięcy od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

14. W przypadku nie zaliczenia szkolenia specjalistycznego - podstawowego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 2 i 3, jego uczestnik powtarza zaliczenie w terminie ustalonym przez prowadzącego szkolenie, jednakże nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

15. Ponowne nie zaliczenie szkolenia, o którym mowa w ust. 13 i 14, powoduje konieczność powtórzenia i zaliczenia szkolenia.

16. W przypadku nie zaliczenia szkolenia specjalistycznego - doskonalącego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, jego uczestnik powtarza zaliczenie w terminie ustalonym przez prowadzącego szkolenie, nie przekraczającym 1 miesiąca od dnia złożenia poprzedniego egzaminu.

17. Ponowne nie zaliczenie szkolenia specjalistycznego - doskonalącego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, powoduje uniemożliwienie wykonywania obowiązków operatora kontroli bezpieczeństwa.

§ 26. 1. W przypadku zaliczenia szkolenia uczestnik szkolenia otrzymuje certyfikat.

2. Certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa w przypadku szkolenia specjalistycznego - podstawowego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, wydaje Prezes Urzędu.

3. Warunkiem wydania przez Prezesa Urzędu certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, jest ukończenie z wynikiem pozytywnym szkolenia specjalistycznego - podstawowego, obejmującego zagadnienia określone w § 13 ust. 3, oraz zdanie egzaminu, o którym mowa w § 25 ust. 3, sprawdzającego wiedzę oraz umiejętności praktyczne.

4. W przypadku pozostałych szkoleń certyfikat wydaje organizator szkolenia.

5. Zatwierdzenie operatorów kontroli bezpieczeństwa następuje przez wpisanie na listę, o której mowa w § 6 ust. 3 Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz wydanie certyfikatu, o którym mowa w ust. 2.

§ 27. W odniesieniu do osób, które posiadają zaświadczenia ukończenia szkolenia zagranicznego właściwego dla kategorii osób, o których mowa w § 5 pkt 4, Prezes Urzędu może odstąpić od obowiązku odbycia szkolenia krajowego pod warunkiem pozytywnego zdania egzaminu, o którym mowa w § 25 ust. 3.

Rozdział 5

Nadzór nad realizacją Krajowego Programu Szkolenia

§ 28. Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad realizacją postanowień Krajowego Programu Szkolenia, w szczególności w zakresie:

- 1) sposobu i poziomu przekazywania wiedzy;
- 2) wyników szkolenia pod kątem uzyskanej wiedzy i zdobytych umiejętności;
- 3) kwalifikacji osób prowadzących szkolenia;
- 4) wyposażenia technicznego, przy którego użyciu odbywa się szkolenie;
- 5) pomocy dydaktycznych;
- 6) dokumentacji ze zrealizowanych szkoleń.

§ 29. W ramach nadzoru, o którym mowa w § 28, Prezes Urzędu przeprowadza kontrole, obejmujące w szczególności:

- 1) przegląd wyników i dokumentacji szkoleniowej;
- 2) wizytacje w trakcie przeprowadzania szkoleń i egzaminów;
- 3) rozmowę z uczestnikami szkolenia.

§ 30. Przepisy § 28 i 29 stosuje się odpowiednio do jednostek podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych i Ministrowi Obrony Narodowej.

§ 31. W zakresie nieuregulowanym w niniejszym rozdziale, stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640, z 2005 r. Nr 197, poz. 1638 oraz z 2007 r. Nr 18, poz. 111).

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 32. 1. Programy szkoleń świadomości ochrony lotnictwa oraz szkoleń specjalistycznych opracowane na podstawie przepisów dotychczasowych podlegają dostosowaniu do wymogów określonych w rozporządzeniu w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

2. Programy szkoleń podstawowych i doskonalących opracowane na podstawie dotychczasowych przepisów przestają obowiązywać z dniem wejścia w życie rozporządzenia.

§ 33. 1. Instruktorzy wyznaczeni na podstawie przepisów dotychczasowych przedkładają Prezesowi Urzędu dokumentację potwierdzającą wypełnienie wymogów formalnych, o których mowa w § 19 rozporządzenia, w terminie 3 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

2. W przypadku nie przedłożenia dokumentacji, o której mowa w ust. 1, lub w przypadku nie spełnienia wymogów, o których mowa w § 19 rozporządzenia, osoba traci status instruktora, po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1.

§ 34. Osoby objęte zakresem niniejszego rozporządzenia, są obowiązane do odbycia szkoleń, o których mowa w § 8 pkt 2, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 35. Wymagane minimum uzyskanych punktów, o którym mowa w § 25 ust. 9, pozwalające na uzyskanie oceny pozytywnej jest ustalane po raz pierwszy przez Prezesa Urzędu w terminie 3 miesięcy licząc od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 36. Traci moc rozporządzenie z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

ZAKRES TEMATYCZNY MODUŁÓW SZKOLEŃ KIERUNKOWYCH DLA POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII OSÓB

Moduły szkoleń kierunkowych Kategorie Osób	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	X		X	X	X		X		
5	X		X	X	X		X		
6		X	X						
7		X		X					
8					X				
9				X					
10					X				
11	X						X		X
12	X					X			
13	X								

ZAKRES TEMATYCZNY MODUŁÓW SZKOLEŃ KIERUNKOWYCH

MODUŁ 1

Metody i środki ochrony lotniska

- 1) Regulacje prawne dotyczące ochrony lotniska;
- 2) Informacje o lotnisku;
- 3) System ochrony lotniska;
- 4) Zadania służb ochrony na lotnisku (w tym patrolowanie);
- 5) Zakres odpowiedzialności służb uczestniczących w ochronie lotniska;
- 6) Zasady funkcjonowania i zakres odpowiedzialności zespołu ochrony i ułatwień lotniska;
- 7) Położenie stref ogólnodostępnych, operacyjnych, zastrzeżonych i części krytycznych stref zastrzeżonych;
- 8) System kontroli dostępu (w tym patrolowanie);
- 9) Sprzęt wykorzystywany do zapewnienia ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 10) Zarządzenie kryzysowe;
- 11) Informowanie służb ochrony i organów państwowych o aktach bezprawnej ingerencji oraz o wydarzeniach mogących skutkować wystąpieniem aktu bezprawnej ingerencji.

MODUŁ 2

Metody i środki ochrony przewoźnika lotniczego

- 1) Regulacje prawne dotyczące ochrony przewoźnika lotniczego;
- 2) Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w zakresie ochrony przewozów;
- 3) Środki ochrony stosowane przed odlotem statku powietrznego;
- 4) Procedury odprawy biletowo-bagażowej i odprawy pokładowej;
- 5) Procedury łączenia pasażera z bagażem rejestrowanym;
- 6) Obsługa naziemna pasażerów tranzytowych i transferowych oraz ich bagażu;
- 7) Ochrona materiałów przewoźnika;
- 8) Ochrona bagażu rejestrowanego;
- 9) Zasady postępowania w stosunku do pasażerów niebezpiecznych i naruszających warunki przewozu;
- 10) Zasady przewozu broni oraz innych materiałów niebezpiecznych;
- 11) Metody postępowania z przedmiotami zabronionymi do przewozu w transporcie lotniczym;
- 12) Procedury w przypadku zagrożenia bombowego;
- 13) Przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym w przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 14) Informowanie o zaistniałych sytuacjach kryzysowych w lotnictwie cywilnym.

MODUŁ 3

Ochrona statku powietrznego

- 1) Procedury ochrony w zakresie możliwości przebywania w pobliżu i na pokładzie statku powietrznego;
- 2) Procedury związane z plombowaniem i rozplombowaniem statku powietrznego;
- 3) Procedury sprawdzenia i przeszukania statku powietrznego;
- 4) Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym i rejestrowanym pasażera, mogących stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego;
- 5) Procedury w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego przewoźnika, poczty służbowej;
- 6) Dodatkowe procedury ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji wysokiego ryzyka;
- 7) Informowanie o incydentach.

MODUŁ 4

Procedury ochrony związane z obsługą kabinową oraz wytwarzaniem i dostarczaniem zaopatrzenia pokładowego i innych dostaw

- 1) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 2) Ochrona pomieszczeń wytwarzania zaopatrzenia pokładowego, składowania środków czystości wykorzystywanych do obsługi kabinowej i sprzątania stref zastrzeżonych lotniska – system kontroli dostępu i kontroli bezpieczeństwa;
- 3) Ochrona pomieszczeń wytwarzania i magazynowania innych dostaw przewoźnika;
- 4) Przedmioty niebezpieczne mogące stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego;
- 5) Procedury postępowania załogi z zaopatrzeniem pokładowym;
- 6) Stosowanie zabezpieczeń zaopatrzenia pokładowego (plomby);
- 7) Procedury przewozu i załadunku zaopatrzenia pokładowego.

MODUŁ 5

Metody i środki ochrony ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty

- 1) Procedury przyjmowania ładunków do przewozu drogą lotniczą;
- 2) Ochrona zawartości ładunku przewożonego drogą lotniczą;
- 3) Obsługa naziemna ładunków;
- 4) Obsługa przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty. Zarejestrowany agent i znany nadawca;
- 5) Ochrona pomieszczeń do przechowywania ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 6) Procedury ochrony transportu naziemnego;
- 7) Metody kontroli bezpieczeństwa (np. urządzenia rentgenowskie);
- 8) Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym i rejestrowanym pasażera, mogących stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego;
- 9) Metody postępowania z przedmiotami zabronionymi, o których mowa w pkt 8;

- 10) Informowanie o incydentach.

MODUŁ 6

Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi w lotnictwie cywilnym

- 1) Definicja i klasyfikacja aktów bezprawnej ingerencji oraz sytuacji kryzysowych w lotnictwie cywilnym;
- 2) Zakres odpowiedzialności za przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym oraz w sytuacji wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 3) Sposób zorganizowania i funkcjonowania centrum koordynacji antykryzysowej;
- 4) Tryb informowania o zaistnieniu sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
- 5) Zasady współpracy ze służbami biorącymi udział w opanowaniu sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
- 6) Ocena zagrożenia bombowego oraz sposób postępowania;
- 7) Zarządzanie kryzysowe w sytuacji aktu bezprawnej ingerencji skierowanego wobec statku powietrznego oraz obiektów lotniskowych;
- 8) Środki ochrony urządzeń o szczególnym znaczeniu dla wykonywanych operacji lotniczych;
- 9) Lokalizacja miejsc parkingowych statków powietrznych izolowanych ze względów bezpieczeństwa;
- 10) Ćwiczenia w zakresie przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym.

MODUŁ 7

Środki ochrony w trakcie sytuacji podwyższonego zagrożenia

- 1) Dodatkowe środki ochrony w budynku terminala oraz innych obszarach strefy ogólnodostępnej i zastrzeżonej lotniska;
- 2) Kontrola dostępu do poszczególnych stref zastrzeżonych lotniska;
- 3) Dodatkowe procedury ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji wysokiego ryzyka w obrębie stref zastrzeżonych;
- 4) Ochrona statku powietrznego;
- 5) Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego;
- 6) Kontrola bagażu rejestrowanego;
- 7) Ochrona ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 8) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 9) Informowanie o incydentach.

MODUŁ 8

Zarządzanie, szkolenia i kontrola jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

- 1) Współczesne zagrożenia dla lotnictwa cywilnego;
- 2) Zadania osób odpowiedzialnych za zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- 3) Obowiązujące krajowe i międzynarodowe regulacje prawne w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) Analiza ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) Wewnętrzny i zewnętrzny nadzór nad systemem ochrony podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą;
- 6) System szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 7) Planowanie działań w sytuacjach kryzysowych w lotnictwie cywilnym.

MODUŁ 9

Metody i środki ochrony w zarządzaniu ruchem lotniczym

- 1) Procedury ochrony w zarządzaniu ruchem lotniczym;
- 2) Procedury ochrony związane z przekazywaniem informacji o porwanym statku powietrznym za pomocą systemu AFTN;

- 3) Procedury ewakuacji obiektów Zarządzania Ruchem Lotniczym, uwzględniające konieczność reorganizacji ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa tego ruchu;
- 4) Przekazywanie informacji o zagrożeniu.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 189 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Zasadniczym celem rozporządzenia jest zapewnienie wykonywania w prawie krajowym przepisów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. WE L 97 z 09.04.2008, str. 72) oraz jego aktów wykonawczych. Ponadto celem rozporządzenia jest określenie warunków w jakich realizowane są procesy selekcji oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Rozporządzenie, o którym mowa na wstępie ma na celu określenie zasad potwierdzania przez Władzę Lotniczą kwalifikacji specjalistycznych kategorii osób realizujących zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

W rozdziale 1 określono zakres podmiotowy rozporządzenia, który obejmuje osoby zatrudnione w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą i jednocześnie posiadające samodzielny dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska, osoby zatrudnione w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wykonujące obowiązki w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wynikające z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, oraz pozostałe osoby wykonujące obowiązki dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony wynikające z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego. W stosunku do ww. osób realizowane powinny być opisane w rozporządzeniu procedury selekcji oraz szkolenia.

W celu uniknięcia powielania procesów szkolenia w rozdziale tym zostało zawarte upoważnienie dla Prezesa Urzędu do uznania za równoważne szkoleń innych niż te realizowane na podstawie niniejszego rozporządzenia, a dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto w rozdziale tym zawarte zostały definicje pojęć stosowanych w rozporządzeniu.

Rozdział 2 określa kategorie osób, które powinny podlegać selekcji (w zakresie wymogów określonych w § 6) oraz szkoleniu z uwagi na realizowanie przez te kategorie osób zadań związanych bezpośrednio z zabezpieczeniem lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Rozdział 3 wskazuje rodzaje szkoleń, do których realizacji są zobowiązane podmioty, w których wyróżnić można wskazane w poprzednim rozdziale kategorie osób. Ponadto wskazane zostały minimalne zakresy merytoryczne szkoleń (w przypadku szkolenia świadomości oraz szkoleń specjalistycznych określone odpowiednio w § 9 i 13, w przypadku szkoleń kierunkowych w § 10). Rozporządzenie określa ponadto w tym rozdziale częstotliwość realizacji cyklicznej szkoleń kierunkowych dla poszczególnych kategorii osób. Mając na uwadze wymóg prawa wspólnotowego określony w punkcie 12.2.1. b) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 w przypadku kategorii osób 1 i 3 częstotliwość przedmiotowych szkoleń została określona na 1 rok. W celu jak najlepszego zaadresowania szkoleń i dopasowania ich do specyfiki obowiązków realizowanych przez poszczególne kategorie osób w zależności od podmiotu dla którego realizują zadania, zakres szkoleń kierunkowych pod względem zawartości poszczególnych modułów został uzależniony właśnie od zakresu tych zadań (§ 10 ust. 3). Celem takiego rozwiązania jest zapewnienie, na przykład, w ramach kategorii 1 tego, iż osoby odpowiedzialne za ochronę przewoźnika lotniczego będą podlegały szkoleniom dotyczącym ochrony przewoźnika, a osoby realizujące zadania w ramach tej kategorii na rzecz wielu podmiotów (np. przewoźnik i agent obsługi naziemnej) będą podlegały szkoleniu dotyczącemu ochrony lotnictwa związanemu z działalnością obu podmiotów.

W przypadku szkoleń specjalistycznych dla kategorii osób – operatorzy kontroli bezpieczeństwa - § 13 ust. 4 wprowadza obowiązek uzależnienia zawartości szkolenia w zakresie kształtowania umiejętności oceny obrazów rentgenowskich od obowiązków w ramach kontroli bezpieczeństwa, jakie będzie realizowała ta kategoria osób. Celem takiego rozwiązania jest zapewnienie, by operatorzy kontroli bezpieczeństwa kierowani do realizacji zadań kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego, rejestrowanego i ładunków byli poddawani szkoleniu w zakresie umiejętności interpretacji grup przedmiotów, które będą kontrolować. Rozdział ten zawiera także warunki wydania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa, potwierdzającego ukończenie odpowiedniego szkolenia

specjalistycznego oraz zdanie egzaminu przeprowadzanego przez Prezesa Urzędu. Wymóg certyfikowania tej kategorii osób przez Władzę Lotniczą wynika z przepisów punktu 12.2.3. załącznika do rozporządzenia 2320/2002. Ponadto określono na nie dłuższy niż 30 miesięcy okres czasu w jakim w. w. kategoria osób powinna podlegać szkoleniu specjalistycznemu odświeżającemu.

Rozdział 4 poświęcony zasadom organizacji szkoleń zawiera przepisy określające wymogi warunkujące wyznaczenie osoby jako instruktora ochrony lotnictwa wraz z określeniem ewentualnych dopuszczalnych odstępstw od wypełnienia wszystkich wymogów formalnych. Ponadto § 21 określa zadania spoczywające na instruktorsze jako osobie realizującej procesy szkoleniowe.

Minimalne wymogi kwalifikacyjne określone dla instruktorów ochrony zostały ujednoczone w porównaniu z obowiązującymi dotychczas przepisami. Dotychczasowe regulacje różnicowały bowiem instruktorów w obrębie dwóch grup tj. instruktorów realizujących szkolenia dla podmiotów gospodarczych w imieniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (mechanizm de facto niefunkcjonujący ze względu na występujący konflikt interesów w wyniku którego Urząd Lotnictwa Cywilnego nie realizuje szkoleń dla podmiotów gospodarczych) oraz instruktorów wewnętrznych realizujących szkolenia na rzecz ww. podmiotów. Z uwagi na znaczną dysproporcję wymogów w stosunku do obu tych grup, przy faktycznej jednolitości realizowanych obowiązków szkoleniowych zidentyfikowana została potrzeba ujednoczenia wymogów dla osób prowadzących szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa mająca na celu również zapewnienie zgodności z przepisami wspólnotowymi określającymi ogólne wymogi dla instruktorów.

Przepis § 11 ust. 3 określa m.in. iż instruktorzy mają obowiązek przed podjęciem pracy na tym stanowisku przejść szkolenie specjalistyczne dla instruktorów. Ponadto ww. osoby należą do kategorii 3 zatem są objęte szkoleniami kierunkowymi w najszerszym zakresie (przy uwzględnieniu wykonywanych obowiązków). Z uwagi na powyższe zostało uznane za zasadne wymaganie jako obowiązkowej minimalnej kwalifikacji ukończenie jednego ze szkoleń, o którym mowa w § 19 ust. 1 pkt 5 projektu rozporządzenia.

§ 25 reguluje ponadto procedurę zaliczania szkoleń, w tym szkoleń specjalistycznych podstawowych kończących się egzaminem przeprowadzanym przez Prezesa Urzędu. W związku z planowanym wprowadzeniem procesów certyfikacji operatorów kontroli bezpieczeństwa przy pomocy testów wiedzy teoretycznej oraz z wykorzystaniem programu komputerowego sprawdzającego umiejętność prawidłowej oceny obrazów rentgenowskich bagaży i ładunków, wymóg minimalnej liczby prawidłowych odpowiedzi teoretycznych został ustalony na 70%. W związku z potrzebą wprowadzenia, zwłaszcza w początkowym okresie wdrażania przedmiotowego mechanizmu certyfikacji, elastycznego mechanizmu ustalania minimalnego akceptowalnego pułapu w odniesieniu do sprawdzianu umiejętności praktycznych przyjęto rozwiązanie polegające na określaniu przez Prezesa Urzędu minimalnego pułapu w cyklicznych odstępach czasu i ogłaszanie tego limitu w formie obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Brak ustalania jednoznacznego liczbowego pułapu wynika z konieczności zapewnienia minimalnej elastyczności przy wdrażaniu tego nowego mechanizmu certyfikowania.

Rozdział 4 ponadto reguluje kwestie dotyczące niezaliczenia szkolenia; zawiera regulacje obejmujące konstruowanie harmonogramów szkoleń i prowadzenia sprawozdawczości na potrzeby Prezesa Urzędu oraz określa warunki formalne zatwierdzenia programu szkolenia.

Rozdział 5 formułuje podstawowe kwestie związane z nadzorem Prezesa Urzędu nad realizacją rozporządzenia.

Rozdział 6 zawiera przepisy określające przejście z regulacji określonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 230, poz. 1956) w regulacje określone w przedmiotowym projekcie. W związku z przedsięwziętymi zmianami mającymi na celu usprawnienie systemu realizacji szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określono termin dostosowania, przez podmioty prowadzące przedmiotowe szkolenia, programów szkoleń oraz potwierdzenia spełniania przez instruktorów odpowiednich kwalifikacji zawartych w § 19.

Uwzględniając potrzeby dostosowania merytorycznego i funkcjonalnego obecnie obowiązujących, w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą i podmiotach prowadzących szkoleniową działalność gospodarczą w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, programów szkolenia świadomości ochrony oraz szkoleń specjalistycznych, wprowadzony został termin 6 miesięcy na przeprowadzenie procesu adaptacji zawartości ww. programów do wymogów

określonych w projekcie rozporządzenia.

Z uwagi na zwiększenie wymogów w odniesieniu do instruktorów wewnętrznych w stosunku do obecnie zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu, został wprowadzony okres przejściowy (3 miesiące) pozwalający na przedłożenie odpowiedniej dokumentacji umożliwiającej utrzymanie przez ww. osoby ich statusu instruktora. Ponadto w celu potwierdzenia, iż również instruktorzy wyznaczeni na podstawie § 24 dotychczas obowiązującego rozporządzenia spełniają wymogi określone w § 19 niniejszego rozporządzenia zostali oni objęci wymogiem określonym w §33.

Przedmiot regulacji jest objęty prawem wspólnotowym wynikającym z rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Niniejszy dokument rządowy nie zostanie przedstawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie jest konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.

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

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

Ocena Skutków Regulacji

Podmioty, których dotyczy regulacja zawarta w akcie wykonawczym:

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) przewoźnicy lotniczy;
- 3) podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- 4) podmioty prowadzące szkoleniową działalność gospodarczą;
- 5) zasoby ludzkie wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej.

Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostanie przekazane do konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
- 2) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 3) PLL LOT S.A.;
- 4) EuroLOT S.A.;
- 5) Nowy Przewoźnik Sp. z o.o.;
- 6) LOT Catering Sp. z o.o.;
- 7) Petrolot Sp. z o.o.;
- 8) LOT Ground Services Sp. z o.o.;
- 9) KRK Airport Services Sp. z o.o.;
- 9) NSZZ „Solidarność” 80 Region Mazowsze K.Z. Nr 25 w P.P. „Porty Lotnicze”;

- 10) NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze K.Z. Nr 2937 w P.P. „Porty Lotnicze”;
- 11) NSZZ Pracowników Umysłowych P.P. „Porty Lotnicze”;
- 12) NSZZ Solidarność;
- 13) OPZZ Konfederacja Pracy;
- 14) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
- 15) Związek Zawodowy Naziemnego Personelu Lotniczego;
- 16) Związek Zawodowy Personelu Pokładowego;
- 17) Związek Zawodowy Pilotów Komunikacyjnych;
- 18) Związek Zawodowy Pilotów Liniowych;
- 19) Związek Zawodowy Pracowników PLL LOT S.A.;
- 20) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
- 21) Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
- 22) Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
- 23) Związek Zawodowy Pracowników Technicznych ARL;

Uwagi do projektu rozporządzenia przekazały następujące podmioty:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
- 2) Polskie Linie Lotnicze LOT;
- 3) Nowy Przewoźnik Sp. z o.o.;
- 4) EuroLOT S.A.;
- 5) Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie;
- 6) LOT Ground Services Sp. z o.o.

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Rozporządzenie w sposób pełny odpowiada rosnącym wymaganiom wobec poziomu ochrony lotnictwa cywilnego realizowanego przez poszczególne podmioty wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej, a zwłaszcza wobec utrzymującego się poziomu zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji.

Skutki finansowe, wynikające z wejścia w życie projektowanej regulacji zostaną sfinansowane w ramach wydatków przewidzianych dla odpowiednich części budżetu państwa, w tym części 39-Transport oraz części 42 – Sprawy wewnętrzne, bez konieczności przyznawania dodatkowych środków na ten cel.

Ustanowienie procesu certyfikowania kategorii operatorów kontroli bezpieczeństwa będzie wiązało się z koniecznością poniesienia przez sektor publiczny wydatków związanych z prowadzeniem ww. procesu. Planowane wydatki będą związane głównie z koniecznością wyposażenia Prezesa Urzędu w odpowiednie oprogramowanie komputerowe i pozostałą infrastrukturę (około 30 000 euro). Dochody sektora publicznego związane z realizacją przedmiotowego rozporządzenia wynikać będą z pobierania za wydanie certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa opłaty lotniczej w wysokości 100 zł, zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718, z późn. zm.).

Wpływ regulacji na rynek pracy

Wprowadzenie do stosowania rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Krajowy Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wpłynie pozytywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw przez podniesieniu poziomu wykształcenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego osób zatrudnionych w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą..

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Rozporządzenie nie zawiera przepisów mających wpływ na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2011 r.

w sprawie wprowadzenia procedury konkursowej

Na podstawie art. 191 ust. 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisu ogólne**

§1. Rozporządzenie określa procedurę konkursową zawierającą szczegółowe warunki dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, o której mowa w art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi. (Dz. Urz. WE L Nr 157 z 30.04.2004).

§2. Niniejsza procedura konkursowa, określająca zasady dystrybucji ograniczonych praw przewozowych, zwana dalej „procedurą konkursową”, dotyczy udzielania nowych upoważnień na wykonywanie przewozów lotniczych, a także upoważnień na wykonywanie przewozów lotniczych na trasach już objętych upoważnieniem, gdy prawa przewozowe z nich wynikające nie były wykorzystywane w przeciągu co najmniej dwóch sezonów lotniczych poprzedzających datę wpłynięcia wniosku, inicjującego wszczęcie procedury, w przypadkach:

- 1) ograniczonych praw przewozowych na trasach określonych w odpowiedniej umowie o komunikacji lotniczej między Rzeczypospolitą Polską, zwanej dalej „RP”, a państwem trzecim;
- 2) ograniczonej umową dwustronną liczby przewoźników lotniczych, którzy mogą zostać wyznaczeni do wykonywania przewozów lotniczych na trasach pomiędzy RP a danym państwem trzecim.

§3. 1. Wniosek o wydanie upoważnienia do wykonywania przewozów lotniczych może złożyć przewoźnik lotniczy:

- a) posiadający koncesję na prowadzenie przewozów lotniczych, wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, lub
- b) będący przedsiębiorcą zagranicznym, posiadającym koncesję na prowadzenie przewozów lotniczych, wydaną zgodnie z *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty* oraz ustanowionym na terytorium RP, zgodnie z Traktatem o ustanowieniu Wspólnot Europejskich.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1 lit. b, w przypadku gdy wspólnotowa klauzula wyznaczeniowa nie została włączona do danej umowy o komunikacji lotniczej i prawa przewozowe nie zostały

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

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

takiemu przewoźnikowi zagwarantowane, Prezes ULC może zwrócić się do niego z wnioskiem o przedstawienie pisemnego oświadczenia władz lotniczych danego kraju trzeciego, że zainteresowany przewoźnik otrzyma prawa przewozowe, zgodnie ze swoim wnioskiem, w przypadku rozstrzygnięcia konkursu na jego korzyść.

§ 4. Na stronach internetowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „ULC”, umieszcza się:

- 1) treść niniejszej procedury konkursowej, zgodnie z tekstem opublikowanym w dzienniku urzędowym Unii Europejskiej;
- 2) wykaz zawartych przez RP umów o komunikacji lotniczej, zawierających ograniczone prawa przewozowe;
- 3) program zaplanowanych negocjacji lotniczych między RP a państwami trzecimi;
- 4) informacje, między innymi, o:
 - a) wnioskach zgłoszonych przez przewoźników lotniczych,
 - b) wezwaniach do składania wniosków przez przewoźników lotniczych,
 - c) przydzielonych prawach przewozowych,
 - d) odzyskanych prawach przewozowych.

§ 5. Przewoźnicy wspólnotowi, zainteresowani wykonywaniem przewozów lotniczych na trasach o ograniczonych prawach przewozowych lub na trasach pomiędzy RP a krajami trzecimi, z którymi RP nie zawarła umów lub innych ustaleń dotyczących komunikacji lotniczej, mogą w każdym momencie poinformować Prezesa ULC o swoich planach oraz postulatach. Informacje takie, otrzymane przez Prezesa ULC, będą brane pod uwagę podczas przygotowywania negocjacji dotyczących komunikacji lotniczej z krajami trzecimi.

Rozdział 2 **Postępowanie**

§ 6. Wniosek o wydanie upoważnienia na wykonywanie przewozów lotniczych, w języku polskim lub angielskim, należy wnieść do Prezesa ULC pisemnie, telegraficznie lub za pomocą dalekopisu, telefaksu lub poczty elektronicznej, co najmniej 6 miesięcy przed planowanym rozpoczęciem wykonywania operacji. Wspomniany okres może zostać skrócony w wyjątkowych okolicznościach oraz gdy istnieją ku temu uzasadnione podstawy, za zgodą Prezesa ULC.

§ 7. Wniosek, oparty na rzeczywistych danych i racjonalnych założeniach, powinien zawierać następujące informacje:

- 1) nazwę przewoźnika lotniczego;
- 2) adres jego siedziby w RP lub siedziby w innym państwie członkowskim EOG;
- 3) nazwisko/nazwę i adres pełnomocnika upoważnionego do doręczeń na terytorium RP;
- 4) trasę bądź trasy, o które przewoźnik lotniczy wnioskuje, z wyszczególnieniem nazw konkretnych lotnisk;
- 5) datę planowanego rozpoczęcia przewozów lotniczych;
- 6) liczbę częstotliwości w tygodniu i dni operacji;
- 7) rodzaj przewozu (pasażerski, towarowy, mieszany);
- 8) typ/-y statku/-ów powietrznego/-ych i jego/ich pojemność;
- 9) znaki rejestracyjne statków powietrznych;
- 10) listę zawartych umów leasingu statków powietrznych wraz z załogą (wet-lease), jeżeli takie zostały zawarte, z określeniem terminu ważności tych umów;
- 11) oferowaną zdolność przewozową RT (round trip) w jednym tygodniu (iloczyn pojemności statku powietrznego i częstotliwości w tygodniu, w obie strony);
- 12) prognozowany średni miesięczny współczynnik wykorzystania miejsc w samolocie na danej trasie bądź trasach;
- 13) planowane koszty eksploatacji danego połączenia;
- 14) średnie miesięczne prognozy przewozów;
- 15) przewidywaną rentowność połączenia;

- 16) dostęp pasażerów do oferowanych usług oraz zaplecze dla obsługi pasażerów (sieć sprzedaży biletów, usługi oparte o wykorzystanie Internetu itd.);
- 17) historię wykonywania przewozów na danej trasie, jeżeli dotyczy (w jakim okresie i przez ile sezonów rozkładowych dany przewoźnik lotniczy wykonywał przewozy lotnicze na danej trasie);
- 18) dane historyczne dotyczące regularności, punktualności i bezpieczeństwa pasażerów w przewozach do danego kraju, jeżeli dotyczy, z podziałem na trasy;
- 19) średni współczynnik wykorzystania miejsc w samolocie w ostatnim sezonie rozkładowym – o ile przewoźnik lotniczy wykonywał działalność w tym sezonie;
- 20) średnią proponowaną cenę biletu na danej trasie (RT, gdzie ma zastosowanie) – ostateczną cenę płaconą przez pasażera (wraz z wszystkimi opłatami dodatkowymi, w szczególności opłatą za ubezpieczenie, paliwo, opłatą lotniskową, opłatą manipulacyjną);
- 21) wysokość wcześniej poniesionych nakładów na rozwój komunikacji do danego państwa, jeżeli dotyczy.

§ 8. Do wniosku przewoźnik lotniczy zobowiązany jest dołączyć następujące dokumenty:

- 1) koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego, wydaną przez właściwy organ danego państwa;
- 2) certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez właściwy organ danego państwa,
- 3) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego;
- 4) listę taryf, które będą stosowane na danej trasie, łącznie z warunkami ich stosowania i średnią ceną biletu;
- 5) program ochrony przewoźnika lotniczego, zatwierdzony przez właściwą dla danego państwa władzę lotniczą;
- 6) sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy wraz z opinią biegłego rewidenta, a jeżeli przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą przez okres krótszy - za cały okres działalności;
- 7) plan gospodarczy na co najmniej dwa lata działalności przedsiębiorstwa, obejmujący bilans, rachunek zysków i strat oraz sprawozdanie z przepływu środków pieniężnych, a także zawierający informacje o przewidywanych kosztach związanych z rozpoczęciem wykonywania operacji na danej trasie, bądź obsługą danej trasy;
- 8) inne dokumenty związane z wnioskiem, na żądanie Prezesa ULC.

§ 9. W terminie 7 dni od otrzymania od przewoźnika lotniczego przedmiotowego wniosku, na stronie internetowej ULC umieszcza się informację o wpłynięciu takiego wniosku do Prezesa ULC, chroniąc tajemnice handlowe i inne wrażliwe informacje, gdy jest to konieczne, oraz wezwanie pozostałych zainteresowanych przewoźników lotniczych do składania wniosków o wydanie stosownych upoważnień do wykonywania przewozów na trasie bądź trasach będących przedmiotem postępowania konkursowego. Dodatkowo, Prezes ULC prześle tę informację w formie pisemnej do wszystkich przewoźników, spełniających warunki określone w § 3.

§ 10. Zainteresowani przewoźnicy lotniczy, w terminie 30 dni, począwszy od następnego dnia po ukazaniu się informacji na stronie internetowej, mogą składać stosowne wnioski o wydanie upoważnień na trasie bądź trasach objętych procedurą konkursową. Wszystkie otrzymane wnioski zostaną opublikowane na stronie internetowej ULC.

§ 11. 1. Wnioski złożone po terminie, o którym mowa w § 10, nie będą rozpatrywane.

2. W przypadku wniosków nie zawierających wymaganych dokumentów i/lub informacji, o których mowa w § 7-8, Prezes ULC wzywa do ich uzupełnienia w terminie 7 dni od dnia otrzymania przez przewoźnika lotniczego wezwania do uzupełnienia.

3. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 2, wniosek pozostawia się bez rozpoznania, a przewoźnik lotniczy nie zostaje dopuszczony do konkursu.

§ 12. W przypadku, kiedy żaden inny przewoźnik lotniczy nie zgłosił stosownego wniosku po wezwaniu do jego złożenia, konkurs zostaje rozstrzygnięty na korzyść jedyne go przewoźnika lotniczego, który zgłosił wniosek i zgodnie z wnioskiem przyznaje się mu tyle częstotliwości, o ile wnioskował, jeżeli przepisy danej umowy dwustronnej nie przewidują inaczej.

§ 13. W przypadku, kiedy inny przewoźnik/inni przewoźnicy lotniczy również złożył/-li wniosek/-ki po wezwaniu do ich złożenia oraz przy założeniu, że odpowiednia umowa o komunikacji lotniczej przewiduje multidesygnację, a suma wnioskowanych częstotliwości na danej trasie nie przewyższa dostępnej liczby częstotliwości, Prezes ULC wydaje upoważnienia zgodnie z wnioskami przewoźników lotniczych.

§ 14. 1. W przypadku, kiedy inny przewoźnik/inni przewoźnicy lotniczy również złożył/-li wniosek/-ki po wezwaniu ich złożenia, a suma wnioskowanych częstotliwości na danej trasie przewyższa dostępną liczbę częstotliwości, bądź umowa dwustronna nie przewiduje multidesygnacji, Prezes ULC przystępuje do oceny wniosków poszczególnych przewoźników lotniczych, zgodnie z założeniami procedury konkursowej.

2. Ocenę, o której mowa w ust. 1, przeprowadza się na podstawie danych i dokumentów, przedstawionych przez przewoźników lotniczych, oraz innych informacji, będących w posiadaniu ULC.

§ 15. Procedura konkursowa powinna zostać zakończona w ciągu jednego miesiąca po przedłożeniu przez uczestniczących przewoźników do ULC pełnej wymaganej dokumentacji, a w szczególnie trudnych przypadkach, w ciągu dwóch miesięcy – zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego. Upoważnienie, wraz z należyтым uzasadnieniem, zostanie opublikowane w całości na stronie internetowej ULC, chroniąc tajemnice handlowe i inne poufne informacje, gdy jest to konieczne.

Rozdział 3 **Kryteria przyznawania praw przewozowych**

§ 16. Przewoźnik upoważniony do wykonywania przewozów lotniczych na trasie lub trasach o ograniczonych prawach przewozowych zobowiązany jest poinformować Prezesa ULC o swoich planach zaprzestania realizowania operacji z minimum trzydziestodniowym wyprzedzeniem.

§ 17. Procedura konkursowa zostaje zakończona w momencie wydania przez Prezesa ULC upoważnienia w drodze decyzji administracyjnej.

§ 18. 1. Prezes ULC, wydając upoważnienie, o którym mowa w § 17, kieruje się zasadą przejrzystości oraz niedyskryminacji i bierze pod uwagę następujące kryteria:

- 1) zdolność przewoźnika lotniczego do zapewnienia właściwego poziomu usług i konkurencyjnego poziomu opłat za przewozy;
- 2) zdolność skutecznego konkurowania z innymi przewoźnikami lotniczymi;
- 3) nakłady już poniesione, jeśli takie wystąpiły, na rozwój połączenia będącego przedmiotem konkursu i dotychczas osiągnięte przez niego wyniki ekonomiczne;
- 4) zapewnienie zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego, turystyki i handlu we Wspólnocie;
- 5) zgodność z celami i założeniami polityki transportowej, w szczególności w odniesieniu do rozwoju regionalnego;
- 6) dostęp klientów do usług oraz zaplecze dla obsługi pasażerów (sieć sprzedaży biletów, usługi oparte o wykorzystanie Internetu itd.);
- 7) zapewnienie największej korzyści konsumentom;
- 8) zapewnienie wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 9) wspieranie konkurencji pomiędzy przewoźnikami, w tym w zakresie usług realizowanych przez nowych przewoźników.

2. Podczas oceny wniosków przewoźników lotniczych, szczegółowej analizie poddaje się informacje dotyczące:

- 1) kondycji finansowej przewoźnika lotniczego;
- 2) wykorzystania praw przewozowych przydzielonych w poprzednich konkursach, jeśli dotyczy;
- 3) częstotliwości lotów na wnioskowanych trasach;
- 4) typów samolotów i ich pojemności (użycie samolotów własnych, na podstawie umów wet-lease lub code-share);

- 5) terminu rozpoczęcia przewozów i okres wykonywania przewozów;
- 6) planowanego poziomu ruchu w dwóch kolejnych sezonach rozkładowych;
- 7) portu lotniczego, do którego przewoźnik zamierza operować w danym mieście/systemie portów lotniczych.

3. Przy ocenie wniosków przewoźników lotniczych, gdy otrzymane dane nie zapewniają wystarczających podstaw do rozstrzygnięcia konkursu zgodnie z niniejszą procedurą, Prezes ULC może również wziąć pod uwagę inne niedyskryminujące i przejrzyste kryteria pod warunkiem, że zostały one podane do publicznej wiadomości, a także przekazane bezpośrednio do informacji wszystkich zainteresowanych przewoźników najszybciej jak to możliwe i przed wydaniem decyzji o przyznaniu ograniczonych praw przewozowych.

4. Dodatkowe informacje lub dokumenty powinny być dostarczone przez przewoźników lotniczych w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie spełni tego wymogu, jego wniosek nie będzie dalej rozpatrywany.

5. W wydanym upoważnieniu Prezes ULC może określić zobowiązania, które muszą być spełnione przez przewoźnika w ramach eksploatacji połączenia objętego procedurą konkursową.

6. Przewoźnik, któremu na podstawie niniejszej procedury konkursowej zostaną przyznane prawa przewozowe, jest zobowiązany do eksploatacji uzgodnionej trasy, na określonych warunkach, przez co najmniej dwa kolejne sezony lotnicze następujące po sezonie, w którym prawa te zostały mu przyznane.

§ 19. Prawa przewozowe, przyznane danemu przewoźnikowi lotniczemu w formie upoważnienia zgodnie z procedurą konkursową, nie mogą być przenoszone na innego przewoźnika lotniczego.

§ 20. 1 Prezesa ULC będzie monitorował stosowanie praw przewozowych przyznanych na podstawie procedury konkursowej oraz ich uzasadnione i wydajne wykorzystywanie zgodnie z postanowieniami określonymi w upoważnieniu.

2. Dwa lata po przyznaniu ograniczonych praw przewozowych, konkurujący przewoźnicy, którzy uważają, że dane prawa przewozowe nie są wykorzystywane w sposób wydajny, mogą zakwestionować wydane upoważnienie.

3. Sprzeciw taki może być jednak wniesiony tylko pod warunkiem, że przewoźnik lotniczy kwestionujący wydane upoważnienie wykaże ponad wszelką wątpliwość, że proponowane przez niego usługi byłyby bardziej wydajne niż te aktualnie realizowane. Prezes ULC dokona wówczas oceny skuteczności wykorzystania danych praw przewozowych i może wycofać upoważnienie, jeśli będzie to uzasadnione. Jeśli upoważnienie zostanie wycofane, przeprowadzona zostanie nowa procedura konkursowa.

Przewoźnik lotniczy zgłaszający sprzeciw powinien wziąć udział w nowym konkursie przyznającym prawa przewozowe na danej trasie, jeśli zostanie on ogłoszony i, w przypadku gdy żaden inny przewoźnik lotniczy nie będzie zainteresowany ubieganiem się o nie, rozpocząć wyżej wspomniane operacje.

4. W odniesieniu do procedury konkursowej opisanej w ust. 3, zastosowanie mają odpowiednio § 3-18.

5. Postanowienia opisane w ust. 2 i 3 mają zastosowanie do ograniczonych praw przewozowych przyznanych na okres 6 lub więcej sezonów lotniczych.

6. Ograniczone prawa przewozowe, przyznane przed wejściem w życie niniejszej procedury konkursowej, mogą zostać zakwestionowane nie wcześniej niż po 5 latach od daty wejścia w życie niniejszej procedury konkursowej.

§ 21. Prawa przewozowe przyznane w oparciu o niniejszą procedurę konkursową mogą, jeśli wystąpi taki wniosek, być wykorzystywane przez nieograniczony okres czasu, pod warunkiem, że dany przewoźnik lotniczy zachowuje zgodność ze wszystkimi standardami wymaganymi przez właściwe prawo wspólnotowe i prawa narodowe i nie łamie postanowień zawartych w upoważnieniu lub w jakikolwiek inny sposób podlega postanowieniom § 24 niniejszej procedury konkursowej.

Rozdział 4

Ponowne rozpatrzenie i postępowanie sądowe

§ 22. Wydana decyzja podlega ponownemu rozpatrzeniu zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego (każda ze stron może złożyć wniosek do Prezesa ULC o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji). Decyzja w tym postępowaniu powinna zostać podjęta w ciągu miesiąca od momentu złożenia wniosku wraz ze wszystkimi niezbędnymi dokumentami Prezesowi ULC.

Informacja o otrzymaniu wniosku rozpoczynającego proces ponownego rozpatrzenia decyzji, zapewniając ochronę tajemnic handlowych i innych poufnych informacji, jak również o postanowieniu i nowej decyzji zostanie podana do publicznej wiadomości i umieszczona na stronie internetowej ULC.

§ 23. Strona może, zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego, odwołać się od decyzji podjętej podczas ponownego rozpatrywania sprawy, do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Rozdział 5

Cofnięcie upoważnienia

§ 24. Wydane w wyniku Procedury konkursowej upoważnienie może zostać przez Prezesa ULC cofnięte w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy:

- 1) nie rozpoczął wykonywania przewozów lotniczych do końca sezonu rozkładowego, następującego po sezonie, w którym upoważnienie zostało mu przyznane, chyba że udowodni, że brak rozpoczęcia wykonywania przewozów lotniczych był wynikiem okoliczności znajdujących się poza kontrolą przewoźnika;
- 2) zawiesił wykonywanie przewozów lotniczych, do których został upoważniony i nie wznowił ich w czasie kolejnego sezonu rozkładowego – chyba że udowodni, iż niewykonywanie przewozów lotniczych było następstwem okoliczności, na które nie miał wpływu,
- 3) nie zastosował się do przepisów dotyczących przewozu lotniczego,
- 4) rażąco naruszył zobowiązania, które zobowiązał się wypełnić w ramach eksploatacji połączenia, zgodnie z upoważnieniem,
- 5) zrezygnował z przyznanych w wyniku konkursu praw przewozowych,
- 6) w przypadkach, w których:
 - a) przewoźnikowi lotniczemu została cofnięta koncesja, wydana zgodnie z *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty*,
 - b) zaistnieją inne uzasadnione powody cofnięcia upoważnienia, w szczególności gdy przewoźnik został umieszczony na wspólnotowej „czarnej liście” lub dana umowa o komunikacji lotniczej została wypowiedziana; lub
- 7) wydajne wykorzystywanie ograniczonych praw przewozowych zostało w wystarczający sposób zakwestionowane przez konkurującego przewoźnika zgodnie z § 20 ust. 2.

§ 25. Zaistnienie okoliczności, o których mowa w § 24 oraz niewykorzystanie przyznanych częstotliwości, będą brane pod uwagę przy kolejnej procedurze konkursowej.

§ 26. W przypadkach określonych w § 24 procedury konkursowej, informacje o odzyskanych częstotliwościach bądź, jeżeli dana umowa przewiduje monodesygnację, cofniętych upoważnieniach, wraz z uzasadnieniem, będą udostępnione na stronie internetowej ULC.

§ 27. Odzyskane prawa przewozowe powinny zostać przyznane ponownie, zgodnie z przepisami niniejszej procedury konkursowej – zastosowanie mają odpowiednio § 3-18.

§ 28. W sprawach proceduralnych, nienormowanych w niniejszej procedurze, zastosowanie będą miały przepisy ustawy z dnia z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.³⁾).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524, z 2008 r. Nr 229, poz. 1539, z 2009 r. Nr 195, poz. 1501 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230.

UZASADNIENIE

Niniejsze rozporządzenie implementuje postanowienia Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi.

Komisja Europejska opublikuje procedurę konkursową, opracowaną przez Polskę, w całości.

Procedura była już przedmiotem uzgodnień z Komisją Europejską

Ocena skutków regulacji

1. Wpływ na budżet państwa – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2. Wpływ na rynek pracy – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia będzie miało niewielki, lecz pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Reguluje obszar, na którym występuje odstępstwo od zasad swobodnej konkurencji, jednak na bardzo ograniczonym obszarze, w związku z czym sytuacja przedsiębiorstw nie ulegnie widocznej zmianie. Jednocześnie, ze względu na fakt stworzenia procedury i ujednoczenia warunków przyznawania ograniczonych praw, nowe przepisy wpłyną na wzmocnienie konkurencji w tym wąskim obszarze..

4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek przewozów lotniczych ze względu na fakt bardzo ograniczonego zasięgu obowiązywania (dotyczy ograniczonych praw przewozowych, które występują jedynie w bardzo nielicznych umowach dwustronnych)..

5. Zgodność z prawem UE - projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej – implementuje postanowienia Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 847/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie negocjacji i wykonywania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi.

6. Konsultacje społeczne. Projekt rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z partnerami społecznymi w szczególności z przewoźnikami lotniczymi oraz ich organizacjami – PLL LOT S.A, Eurolot, Centralwings, IATA, BARIP.

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.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia.....2011 r.

**w sprawie nałożenia oraz warunków obowiązku użyteczności publicznej w stosunku do
regularnego przewozu lotniczego na trasie między Portem Lotniczym Szczecin Goleniów im.
NSZZ Solidarność oraz Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina Warszawa**

Na podstawie art.197 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. Rozporządzenie nakłada obowiązek użyteczności publicznej oraz określa okres i warunki wykonywania tego obowiązku.

§ 2. Nakłada się od dnia roku na okres 3 lat obowiązek użyteczności publicznej w stosunku do regularnego przewozu lotniczego na trasie między Portem Lotniczym Szczecin Goleniów im. NSZZ Solidarność oraz Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina Warszawa.

§ 3. Ustala się następujące warunki obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w § 2:

- 1) minimalną częstotliwość regularnego przewozu lotniczego na trasie między Portem Lotniczym Szczecin Goleniów im. NSZZ Solidarność oraz Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina Warszawa ustanawia się na poziomie dwóch połączeń dziennie (tzn. po jednym w obie strony) od poniedziałku do piątku przez cały okres trwania obowiązku użyteczności publicznej; połączenia te muszą być jednocześnie bezpośrednie;
- 2) przewóz lotniczy musi być świadczony przez statki powietrzne posiadające, co najmniej 30 miejsc pasażerskich;

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 130, 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.

- 3) za wyjątkiem sytuacji spowodowanej działaniem siły wyższej, liczba lotów anulowanych na wskazanej trasie przez przewoźnika na niej operującego nie może przekroczyć 5 % zaplanowanych w danym sezonie rozkładowym;
- 4) opłata za przewóz w jedną stronę nie może przekroczyć x PLN, natomiast w dwie strony PLN w pierwszym roku funkcjonowania obowiązku; opłata ta obejmuje wszelkie podatki i opłaty dodatkowe związane ze świadczeniem usługi przewozu;
- 5) na każdy następny rok funkcjonowania obowiązku użyteczności publicznej maksymalna opłata za przewóz, z uwzględnieniem wskaźnika dynamiki wzrostu cen za rok poprzedzający rok dokonywanej zmiany, zostanie ustalona do dnia 30 marca i podana do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER ROZWOJU REGIONALNEGO

UZASADNIENIE

Proponowane rozporządzenie ma na celu wdrożenie obowiązku świadczenia usług użyteczności publicznej w Polsce oraz mechanizmu wsparcia tras lotniczych, który z powodzeniem jest wykorzystywany w innych krajach członkowskich UE. Od dnia nałożenia obowiązku każdy przewoźnik lotniczy operujący lub chcący operować na danej trasie zobowiązany jest do wypełnienia warunków określonych w § 3 niniejszego rozporządzenia. Celem nałożenia obowiązku jest zobowiązanie przewoźników do dostarczania regularnych usług transportowych na określonej trasie i przy zachowaniu warunków, które ze względu na niezadowalający poziom potencjalnego zysku, nie zostałyby spełnione, gdyby usługa ta miała być dostarczana na zasadach w pełni wolnorynkowych. Należy podkreślić, że niniejszy projekt aktu wykonawczego ma charakter przykładowy. Nałożenie bowiem obowiązku na każdą inną trasę będzie wymagało wydania odrębnego rozporządzenia określającego w szczególności trasę, okres (na jaki obowiązek zostaje nałożony) oraz warunki.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

- 1. Wpływ na budżet państwa** – samo wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa. Natomiast w przypadku gdy żaden przewoźnik nie podejmie się obsługi trasy na określonych w rozporządzeniu warunkach, konsekwencją nałożenia obowiązku użyteczności publicznej może być zarezerwowanie przez ministra właściwego ds. transportu obsługi określonej w rozporządzeniu trasy dla jednego przewoźnika i przyznanie – wybranemu w drodze konkursu – przewoźnikowi rekompensaty części kosztów związanych z obsługą trasy na zasadach określonych w obowiązku użyteczności.
- 2. Wpływ na rynek pracy** – wprowadzenie obowiązku użyteczności publicznej na trasie łączącej region peryferyjny, nieposiadający dogodnego połączenia komunikacyjnego (czy to drogowego, czy kolejowego) lub region zapóźniony gospodarczo z resztą kraju może spowodować rozwój gospodarczy, a tym samym wzrost zatrudnienia w tym regionie.
- 3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – nałożenie obowiązku użyteczności publicznej na trasie lotniczej może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność oraz dostępność nowych rynków zbytu dla przedsiębiorstw z regionu, w którym to połączenie lotnicze jest ustanowione.
- 4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej ma umożliwić regionom peryferyjnym lub słabo rozwiniętym utrzymywanie stałego połączenia komunikacyjnego z regionami rozwiniętymi. Istnienie połączeń lotniczych może być katalizatorem przemian gospodarczych i nowych inwestycji. Brak połączenia lotniczego np. ze stolicą kraju powoduje często, że dany teren nie jest nawet brany pod uwagę, jako miejsce przyszłych inwestycji. Wejście w życie niniejszego rozporządzenia wpłynie pozytywnie na rozwój regionów, w których istnieją lotniska o małym obecnie natężeniu ruchu. Obowiązek użyteczności publicznej oraz rekompensata z tytułu jego nałożenia pozwolą na rozwój połączeń lotniczych z tych lotnisk, co z kolei wpłynie pozytywnie na rozwój turystyki regionów w Polsce.
- 5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – rozporządzenie umożliwi prowadzenie działalności przewozu lotniczego na trasach, które nie byłby obsługiwane w warunkach czysto rynkowych ze względu na niską ich opłacalność.
- 6. Zgodność z prawem UE** - projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.
- 7. Konsultacje społeczne** – projekt rozporządzenia zostanie skierowany do konsultacji społecznych.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia.....2011 r.

w sprawie sposobu obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej

Na podstawie art. 197 ust. 9 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. Rozporządzenie określa sposób obliczania kosztów wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, o których mowa w art. 17 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

§ 2. 1. Koszty wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, które należy uwzględnić kalkulując wielkość należnej rekompensaty, o której mowa w art. 197 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, obejmują całość kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej.

2. Koszty, o których mowa w ust. 1, uwzględniają wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług, zarówno koszty stałe, jak i zmienne, w szczególności wszystkie koszty związane z działalnością przewozową (koszty personelu, energii i paliwa), koszty utrzymania i napraw statków powietrznych, koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług publicznych (w tym z zakupami inwestycyjnymi na potrzeby ich świadczenia). Koszty te są obliczane na podstawie ogólnie przyjętych zasad księgowości.

§ 3. 1. Rekompensata z tytułu wykonywania obowiązku użyteczności publicznej to każda korzyść, zwłaszcza finansowa, przyznana bezpośrednio lub pośrednio przez właściwe władze za pomocą środków publicznych w okresie wykonywania tego obowiązku lub powiązana z okresem wykonywania obowiązku.

2. Rekompensata z tytułu ponoszenia kosztów związanych z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej nie może przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto realizacji obowiązku poniesionych z tytułu wykonywania obowiązku, przy uwzględnieniu przychodu osiągniętego w wyniku wykonywania obowiązku oraz rozsądnego zysku z kapitału własnego, przez który należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału własnego dla sektora przewozów lotniczych i uwzględniającą ryzyko lub jego brak ponoszone przez przewoźnika z powodu działania interwencyjnego władzy publicznej.

3. Obliczenie kosztów i przychodów musi odbywać się zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości.

4. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia wzajemnego subsydiowania w przypadku, gdy przedsiębiorstwo świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 130, 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.

świadczenia usług transportu publicznego i innych działań, rachunki związane z obowiązkiem użyteczności publicznej muszą zostać odpowiednio rozdzielone w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usługi użyteczności publicznej i spełniać przynajmniej następujące warunki:

- 1) konta odpowiadające każdej wykonywanej działalności są odrębne i część odpowiednich środków trwałych oraz kosztów stałych dzieli się zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości;
- 2) koszty związane z inną działalnością przedsiębiorstwa pokrywają wszystkie koszty zmienne, odpowiedni wkład w koszty stałe i rozsądny zysk. W żadnym wypadku koszty te nie mogą być uwzględnione przy obliczaniu kosztów związanych z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej;
- 3) koszty związane z wykonywaniem obowiązku są wyrównywane przez przychody z działalności oraz wpłaty władz publicznych, bez możliwości przeniesienia przychodów na inny segment działalności przedsiębiorstwa.

§ 4. Jeżeli rekompensata przewyższa kwotę konieczną do pokrycia kosztów poniesionych przez dane przedsiębiorstwo w ramach wykonywania obowiązku użyteczności publicznej, nadwyżka powinna zostać zwrócona. Wielkość rekompensaty powinna być weryfikowana przez organ powierzający świadczenie usług publicznych w okresach rocznych w oparciu o dane finansowe roku poprzedzającego. W przypadku, gdy nadwyżka ta nie przekracza 10 % kwoty rocznej rekompensaty, może zostać przeniesiona na kolejny okres rozliczeniowy i odjęta od kwoty rekompensaty, która byłaby należna w tym kolejnym okresie.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Proponowane rozporządzenie ma na celu określenie sposobu ustalania kosztów związanych z realizacją obowiązku użyteczności publicznej, na podstawie których należy obliczyć rekompensatę z tytułu nałożenia obowiązku świadczenia usług użyteczności publicznej na trasie lotniczej do/z/w Polsce. Koszty te powinny obejmować pełen koszt świadczenia przez przewoźnika lotniczego usług na danej trasie lotniczej. Mechanizm ten gwarantuje, iż rekompensata w żadnym wypadku nie może przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia kosztów netto poniesionych przez dane przedsiębiorstwo w ramach świadczenia obowiązku użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu związanych z nim przychodów oraz rozsądnego zysku z kapitału własnego. Przedmiotowa regulacja zapewni zgodność zasad przyznawania rekompensaty z treścią Decyzji Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym.

Ocena skutków regulacji

- 1. Wpływ na budżet państwa** – projektowana regulacja nie powoduje bezpośrednich skutków finansowych dla sektora finansów publicznych. Stanowi ona wypełnienie delegacji ustawowej zawartej w art. 197 ust. 9 poprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze. Jednocześnie regulacja ta stworzy obiektywne regulacje dotyczące sposobu ustalania kosztów objętych rekompensatą ze środków publicznych, co umożliwi przyznawanie przedmiotowej dotacji w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej oraz zapobiegnie ewentualnym możliwym nadużyciom w finansowaniu działalności ze środków publicznych.
- 2. Wpływ na rynek pracy** - regulacja nie wpłynie na rynek pracy.
- 3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – regulacja nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
- 4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.
- 5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – rozporządzenie ustala mechanizm ustalania rekompensaty podmiotom rynkowym z tytułu świadczenia obowiązku użyteczności publicznej, tj. pozwala ustalić, jakiej wysokości wsparcie podmiot rynkowy za odpowiednią usługę otrzyma.
- 6. Zgodność z prawem UE** - projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.
- 7. Konsultacje społeczne** - projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia2011 r.

w sprawie udzielania zezwoleń związanych z przewozem lotniczym

Na podstawie art. 202 pkt 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:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i sposób udzielania przewoźnikom lotniczym zezwoleń na wykonywanie przewozu lotniczego pasażerów, ich bagażu oraz towarów i poczty.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu - rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) certyfikacie - rozumie się przez to certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez Prezesa Urzędu polskiemu przewoźnikowi lotniczemu albo przez właściwy organ obcego państwa własnemu przewoźnikowi, który stwierdza, że przewoźnik posiada odpowiednią organizację przedsiębiorstwa i trwałą zdolność do bezpiecznego i prawidłowego wykonywania przewozu lotniczego;
- 4) przewoźniku umownym - rozumie się przez to przewoźnika, który jest stroną umowy przewozu podlegającej postanowieniom Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49, z 1934 r. Nr 78, poz. 737, z 1963 r. Nr 33, poz. 189 oraz z 1965 r. Nr 25, poz. 167), zwanej dalej "Konwencją Warszawską", zawartej z pasażerem lub nadawcą towaru albo z osobą działającą na rzecz pasażera lub nadawcy;
- 5) przewoźniku faktycznym - rozumie się przez to przewoźnika innego niż przewoźnik umowny, który zgodnie z umową lub porozumieniem zawartym z przewoźnikiem umownym wykonuje całość lub część przewozu na danej trasie, ale nie jest w odniesieniu do tej części przewozu przewoźnikiem kolejnym w rozumieniu Konwencji Warszawskiej;
- 6) oferowanej zdolności przewozowej - rozumie się przez to oferowaną liczbę miejsc pasażerskich lub udźwig handlowy statku powietrznego w przewozie lotniczym na danej trasie w określonym okresie;
- 7) przywileju piątej wolności - rozumie się przez to prawo zabierania na pokład statku powietrznego pasażerów, bagażu, towarów lub poczty z przeznaczeniem na terytorium państwa trzeciego oraz pozostawiania pasażerów, bagażu, towarów lub poczty pochodzących z terytorium państwa trzeciego;

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

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

- 8) zezwoleniu eksploatacyjnym - rozumie się przez to decyzję Prezesa Urzędu przyznającą obcemu przewoźnikowi prawa przewozowe do wykonywania regularnego przewozu lotniczego na określonych trasach lub obszarach;
- 9) zezwoleniu ogólnym - rozumie się przez to decyzję Prezesa Urzędu przyznającą obcemu przewoźnikowi lotniczemu prawa przewozowe do wykonywania jednej lub więcej serii nieregularnych przewozów lotniczych na określonych trasach lub obszarach;
- 10) zezwoleniu pojedynczym - rozumie się przez to zezwolenie Prezesa Urzędu przyznające obcemu przewoźnikowi lotniczemu prawa przewozowe do wykonania jednego lub kilku, nie więcej jednak niż 9, nieregularnych przewozów lotniczych na określonych trasach;
- 11) upoważnieniu - rozumie się przez to decyzję Prezesa Urzędu upoważniającą polskiego przewoźnika lotniczego do wykonywania przewozu lotniczego na określonych trasach lub obszarach albo decyzję właściwych władz obcego państwa upoważniającą obcego przewoźnika lotniczego do wykonywania przewozu lotniczego na określonych trasach lub obszarach;
- 12) wyznaczeniu - rozumie się przez to decyzję Prezesa Urzędu wyznaczającą polskiego przewoźnika lotniczego albo odpowiednią decyzję właściwych władz obcego państwa wyznaczającą obcego przewoźnika lotniczego do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego między Rzeczpospolitą Polską a danym państwem - na zasadach i zgodnie z prawami przewozowymi określonymi w umowach międzynarodowych o cywilnej komunikacji lotniczej;
- 13) serii lotów nieregularnych - rozumie się przez to co najmniej 10 lotów nieregularnych wykonywanych w jednym sezonie rozkładowym.

§ 3. Przepisy rozporządzenia stosuje się do krajowego i międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez polskich przewoźników lotniczych oraz, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej, do międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez obcych przewoźników lotniczych na trasach do i z Rzeczypospolitej Polskiej oraz na trasach w Rzeczypospolitej Polskiej, z zastrzeżeniem przepisów Unii Europejskiej w sprawie przewoźników lotniczych.

Rozdział 2

Szczegółowe warunki udzielania zezwoleń na wykonywanie przewozów lotniczych

§ 4. Zezwolenia dla obcych przewoźników lotniczych na wykonywanie przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towarów i poczty wydaje Prezes Urzędu zgodnie z art. 193 ustawy, z zastrzeżeniem art. 145 ustawy, oraz przepisów Unii Europejskiej w sprawie przewoźników lotniczych.

§ 5. Zezwolenie wydaje się na wykonywanie:

- 1) przewozów regularnych - zezwolenie eksploatacyjne;
- 2) przewozów obejmujących serię nieregularnych przewozów lotniczych - zezwolenie ogólne;
- 3) pojedynczego przewozu nieregularnego - zezwolenie pojedyncze.

§ 6. Za dokument stwierdzający upoważnienie dla obcego przewoźnika lotniczego do wykonywania przewozu lotniczego uważa się dokument wydany przez właściwy organ państwa rejestracji przewoźnika zawierający oznaczenie przewoźnika oraz określenie tras lub obszarów oraz rodzaju przewozów, do wykonywania których został upoważniony.

§ 7. Podając informacje dotyczące oferowanej zdolności przewozowej i częstotliwości lotów, o których mowa w art. 194 ust. 2 pkt 3 ustawy, należy określić w szczególności sposób eksploatacji połączeń lotniczych (samodzielnie albo przy współpracy z innym przewoźnikiem), a w przypadku współpracy z innym przewoźnikiem - również zasady tej współpracy.

§ 8. Do wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego obcy przewoźnik lotniczy obowiązany

jest dołączyć dokumenty określone w art. 194 ust. 3 ustawy, w tym:

- 1) jako dokumenty określające status prawny przewoźnika oraz strukturę kapitałową i rzeczywistą kontrolę przedsiębiorstwa:
 - a) odpis z odpowiedniego rejestru przedsiębiorców,
 - b) dokument określający strukturę własności i rzeczywistą kontrolę przedsiębiorstwa;
- 2) rozkład lotów na aktualny sezon rozkładowy;
- 3) listę taryf, o których mowa w art. 198 ustawy, które będą stosowane na danej trasie, łącznie z informacją o warunkach ich stosowania;
- 4) kopie umów zawartych z innymi przewoźnikami lotniczymi dotyczących w szczególności:
 - a) wspólnej eksploatacji linii, w szczególności określającą odpowiedzialność każdego przewoźnika lotniczego,
 - b) dzielenia oznakowania linii (code-share), w szczególności określającą odpowiedzialność każdego przewoźnika lotniczego, zarówno umownego, jak i faktycznego,
 - c) obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą
- w przypadku planowanego wykonywania przewozów lotniczych na podstawie tych umów.

§ 9. W zezwoleniu eksploatacyjnym określa się w szczególności:

- 1) nazwę, siedzibę i adres obcego przewoźnika lotniczego;
- 2) trasy lub obszary, na których mogą być wykonywane przewozy, wraz z określeniem przyznaných praw przewozowych;
- 3) rodzaj przewozów: pasażerowie, bagaż, towar, poczta;
- 4) warunki, jakie obcy przewoźnik lotniczy powinien spełnić zgodnie z postanowieniami umów międzynarodowych, dotyczące oferowania zdolności przewozowej, rozkładów lotów, taryf przewozowych i zasad ich stosowania;
- 5) warunki związane z wykonywaniem przewozów lotniczych, a także związane z wykonywaniem przewozów w ramach umów o współpracy z innym przewoźnikiem lub przewoźnikami;
- 6) obowiązek przekazywania pasażerom informacji wskazującej, który przewoźnik na danej trasie jest przewoźnikiem umownym, a który faktycznym, oraz który przewoźnik ponosi odpowiedzialność z tytułu przewozu - w przypadku wykonywania przewozów na podstawie umowy o dzieleniu oznakowania linii;
- 7) wymagania dotyczące przedstawiania informacji statystycznych;
- 8) termin ważności oraz przypadki, w których zezwolenie może być cofnięte lub ograniczone;
- 9) termin rozpoczęcia wykonywania przewozów;
- 10) szczególne ograniczenia wykonywania przewozów lotniczych - jeśli zostały nałożone.

§ 10.1. W przypadku udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego na wykonywanie przewozu regularnego zgodnie z umową o dzieleniu oznakowania linii, Prezes Urzędu, na wniosek przewoźnika umownego, przesyła mu pisemną informację o wyrażeniu zgody na wykonywanie takich przewozów oraz o udzieleniu zezwolenia eksploatacyjnego przewoźnikowi faktycznemu na wykonywanie takich przewozów.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, przewoźnik umowny dostarcza na żądanie Prezesa Urzędu dokumenty, o których mowa w § 8, a w szczególności dokumenty stwierdzające ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

§ 11. Określając szczególne warunki, o których mowa w § 9 pkt 5, Prezes Urzędu może nałożyć na przewoźnika obowiązek przedstawiania mu w szczególności:

- 1) kopii umów zawartych z innymi przewoźnikami lotniczymi w zakresie współpracy, dotyczących zmiany zasad wykonywania przewozów lotniczych na trasach objętych zezwoleniem, w szczególności umów o wspólnej eksploatacji linii, o dzieleniu oznakowania linii i o wynajmie do eksploatacji danej linii statku powietrznego wraz z załogą;
- 2) informacji dotyczących zmiany systemu organizacji sprzedaży przewozów na terytorium

- Rzeczypospolitej Polskiej przy użyciu własnych dokumentów przewozowych;
- 3) informacji dotyczących zmiany używanych przez przewoźnika lotniczego skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych przy sprzedaży i rezerwacji miejsc na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) informacji o zmianach stanu faktycznego zgłoszonego we wniosku o udzielenie zezwolenia oraz w załączonych do wniosku dokumentach - w terminie 14 dni od zaistnienia tych zmian;
 - 5) taryf i warunków ich stosowania na kolejne sezony rozkładowe, zgodnie z postanowieniami art. 198 ust. 2 ustawy;
 - 6) regulaminu przewozów określającego typowe warunki przewozu, jeżeli obcy przewoźnik lotniczy działa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 12. Do wniosku o udzielenie zezwolenia ogólnego obcy przewoźnik dołącza dokumenty wymienione w art. 194 ust. 3 ustawy, w tym:

- 1) jako dokumenty określające status prawny przewoźnika oraz strukturę kapitałową i rzeczywistą kontrolę przedsiębiorstwa:
 - a) odpis z odpowiedniego rejestru przedsiębiorców,
 - b) dokument określający strukturę własności i rzeczywistą kontrolę przedsiębiorstwa;
- 2) kopię umowy zawartej z innym przewoźnikiem lotniczym dotyczącą w szczególności obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą - w przypadku planowanego wykonywania przewozów lotniczych na podstawie takiej umowy;
- 3) program lotów, z wyszczególnieniem:
 - a) tras lub obszarów, na których przewozy mają być wykonywane,
 - b) przewidywanej liczby lotów,
 - c) typów i znaków rejestracyjnych statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania tych lotów,
 - d) numerów lotów, dat i okresu wykonywania serii nieregularnych przewozów, z godzinami startów i lądowań w portach lotniczych,
 - e) rodzaju czarteru.

§ 13. 1. W zezwoleniu ogólnym określa się w szczególności:

- 1) nazwę, siedzibę i adres przewoźnika lotniczego;
- 2) trasy lub obszary, na których mogą być wykonywane nieregularne przewozy lotnicze;
- 3) liczbę lotów objętych serią, z wyszczególnieniem dat i numerów lotów;
- 4) typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne;
- 5) rodzaj przewozów: pasażerowie, bagaż, towar, poczta;
- 6) nazwę i adres zleceniodawcy przewozów;
- 7) zasady, na jakich mogą być organizowane przewozy rozpoczynające się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) ograniczenia związane z wykonywaniem przewozów;
- 9) termin ważności oraz przypadki, w których zezwolenie może być cofnięte lub ograniczone;
- 10) wymagania dotyczące przedstawiania informacji statystycznych;
- 11) szczególne warunki związane z wykonywaniem przewozu - jeśli zostały nałożone.

2. Prezes Urzędu może na zasadzie wzajemności udzielić zezwolenia ogólnego nieokreślającego informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 6.

3. W ramach udzielonego zezwolenia mogą być dokonywane zmiany techniczne lub operacyjne lotów określonych w zezwoleniu ogólnym, w szczególności dotyczące typów statków powietrznych i ich znaków rejestracyjnych, zmian poszczególnych odcinków tras lub łączenia tras, a także zmian dat lotów, które wymagają zgody Prezesa Urzędu.

4. Na wniosek obcego przewoźnika Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na wprowadzenie zmian, o których mowa w ust. 3, po otrzymaniu odpowiednich informacji i dokumentów dotyczących tych zmian.

5. Przewozy lotnicze zgodnie ze zmianami określonymi w ust. 3 mogą być wykonywane po

uzyskaniu zgody Prezesa Urzędu na dokonanie tych zmian.

§ 14. Zezwolenie pojedyncze uprawnia przewoźnika obcego do wykonywania pojedynczych międzynarodowych nieregularnych przewozów lotniczych, nieobjętych zezwoleniem ogólnym, na trasach rozpoczynających się lub kończących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Na trasach w Rzeczypospolitej Polskiej zezwolenie może być wydane jedynie na podstawie przepisów Unii Europejskiej³⁾.

§ 15. 1. Podając dane dotyczące oferowanej zdolności przewozowej i częstotliwości lotów, o których mowa w art. 194 ust. 1 pkt 3 ustawy, należy określić w szczególności datę, numer lotu oraz godziny startów i lądowań w portach lotniczych, liczbę pasażerów lub ilość towaru.

2. Podając dane dotyczące rodzaju przewozu, o którym mowa w art. 194 ust. 1 pkt 2 ustawy, należy określić w szczególności cel i rodzaj lotu oraz rodzaj czarteru.

§ 16. Do wniosku o udzielenie zezwolenia pojedynczego należy dołączyć dokumenty określone w art. 194 ust. 4 ustawy, w tym:

- 1) świadectwo zdatności statku powietrznego do lotu dla każdego egzemplarza statku przeznaczonego do wykonania nieregularnego przewozu lotniczego;
- 2) kopię umowy zawartej z innym przewoźnikiem lotniczym dotyczącą w szczególności obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą - w przypadku planowanego wykonywania przewozów lotniczych na podstawie takiej umowy.

§ 17. W zezwoleniu pojedynczym określa się:

- 1) nazwę przewoźnika lotniczego;
- 2) trasę i datę przewozu, numer lotu;
- 3) cel i rodzaj przewozu;
- 4) typ statku powietrznego i jego znaki rejestracyjne;
- 5) szczególne warunki i ograniczenia związane z wykonywaniem przewozu, jeżeli zostały nałożone.

§ 18. 1. Decyzję o udzieleniu lub odmowie udzielenia zezwolenia pojedynczego przesyła się przewoźnikowi niezwłocznie, nie później jednak niż w dniu planowanego rozpoczęcia lotu.

2. W przypadku przewozu planowanego na lotnisko, na którym ustalone jest dodatkowe lotnicze przejście graniczne, decyzja, o której mowa w ust. 1, powinna być udzielona z uwzględnieniem terminów określonych w przepisach o ochronie granicy państwowej.

3. Jeżeli zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, nie mogło być wykorzystane w terminie określonym w zezwoleniu, przewoźnik może wykonać nieregularny przewóz w ciągu następnych 48 godzin, pod warunkiem:

- 1) zgłoszenia nowego planu lotu państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym, z uwzględnieniem trybu określonego w przepisach ruchu lotniczego, oraz
- 2) posiadania odpowiedniego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego na ten okres, oraz
- 3) uzyskania zapewnienia obsługi naziemnej w polskim porcie lotniczym przez podmioty wykonujące obsługę naziemną.

§ 19. W przypadku wniosku o udzielenie zezwolenia pojedynczego lub ogólnego na wykonywanie nieregularnego przewozu na zasadzie przywileju piątej wolności, Prezes Urzędu przed wydaniem zezwolenia może zażądać od obcego przewoźnika lotniczego, na zasadzie wzajemności, dołączenia do wniosku potwierdzenia uzyskanego od wskazanych polskich przewoźników lotniczych, że nie mają możliwości lub nie są zainteresowani wykonaniem takiego przewozu.

§ 20. 1. W celu uzyskania zezwolenia, obejmującego również przewóz przedmiotów i materiałów

niebezpiecznych, przewoźnik lotniczy, składając odpowiedni wniosek, o którym mowa w art. 194 ust. 1 ustawy, zamieszcza specyfikację materiałów niebezpiecznych (rodzaj, ilość) zgodnie z przepisami międzynarodowymi w tej sprawie. W takim przypadku certyfikat przewoźnika lotniczego powinien określać uprawnienia do wykonywania przewozu przedmiotów i materiałów niebezpiecznych.

2. W zezwoleniu mogą zostać określone przepisy, na podstawie których powinien odbywać się przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych.

§ 21. Jeżeli wynika to z przepisów Unii Europejskiej, Prezes Urzędu może stosować uproszczone wymogi w zakresie informacji i dokumentów niezbędnych do uzyskania zezwoleń.³⁾

§ 22. Przy określeniu kryterium ustalonego w art. 195 ust. 1 pkt 1 ustawy Prezes Urzędu może przy wydawaniu zezwolenia pojedynczego lub ogólnego uwzględnić dodatkowe elementy, w szczególności takie jak:

- 1) potencjał rynku turystycznego na danej trasie, o ile przewóz czarterowy obejmuje serię lotów nieregularnych;
- 2) występowanie zaległości płatniczych czarterującego w stosunku do polskich podmiotów lub innych spółek i osób fizycznych świadczących usługi związane z lotniczym przewozem czarterowym;
- 3) występowanie zaległości płatniczych przewoźnika lotniczego w stosunku do polskich podmiotów, w szczególności do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, zarządzającego lotniskiem oraz podmiotów świadczących obsługę naziemną w porcie lotniczym;
- 4) przebieg dotychczasowej działalności przewoźnika lotniczego na rynku polskim;
- 5) zasadę wzajemności przy udzielaniu zezwolenia.

§ 23. Jeżeli w państwie obcego przewoźnika, któremu udzielono zezwolenia, polscy przewoźnicy mają ograniczony dostęp do tras lub przydzielonych czasów operacji w obcych portach lotniczych, udzielone zezwolenie może zostać odpowiednio ograniczone.

§ 24. 1. Przewoźnik lotniczy polski i obcy wykonujący przewozy regularne obowiązany jest przedstawić Prezesowi Urzędu przed każdym sezonem rozkładowym rozkład lotów stosowany w międzynarodowych przewozach lotniczych do i z Rzeczypospolitej Polskiej oraz w Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Rozkłady lotów powinny określać oferowaną zdolność przewozową (typy statków powietrznych, ich pojemność, częstotliwość lotów) i czasy operacji w portach lotniczych.

3. Prezes Urzędu zatwierdza rozkład lotów przewoźnika obcego z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, zgodnie z którymi wykonuje się przewozy lotnicze, i przepisów Unii Europejskiej.

§ 25. 1. Wniosek o udzielenie polskiemu przewoźnikowi lotniczemu upoważnienia do wykonywania przewozów na obszarach lub trasach z i do Rzeczypospolitej Polskiej oraz w Rzeczypospolitej Polskiej powinien zawierać informacje określone w art. 192 ust. 1 ustawy. Wniosek o udzielenie upoważnienia do wykonywania serii przewozów nieregularnych może być złożony Prezesowi Urzędu nie później niż na 14 dni przed planowanym dniem rozpoczęcia przewozów.

2. Do wniosku o udzielenie upoważnienia dołącza się następujące dokumenty potwierdzające informacje i dane zawarte we wniosku:

- 1) rozkład lotów na aktualny sezon rozkładowy - w przypadku ubiegania się o upoważnienie do wykonywania przewozów regularnych lub program lotów - w przypadku ubiegania się o upoważnienie do wykonywania serii przewozów nieregularnych;
- 2) kopie umów zawartych z innymi przewoźnikami lotniczymi dotyczących w szczególności:
 - a) wspólnej eksploatacji linii, w szczególności określającą odpowiedzialność każdego przewoźnika lotniczego,
 - b) dzielenia oznakowania linii, w szczególności określającą odpowiedzialność każdego przewoźnika

- lotniczego, zarówno przewoźnika umownego, jak i przewoźnika faktycznego,
- c) obsługi trasy przy użyciu wynajętego statku powietrznego wraz z załogą
 - w przypadku planowanego wykonywania przewozów lotniczych na podstawie takich umów;
- 3) listę taryf, które będą stosowane na danej trasie, łącznie z warunkami ich stosowania, o których mowa w art. 198 ustawy - w przypadku ubiegania się o upoważnienie do wykonywania przewozów regularnych.
3. W przypadku uzasadnionych wątpliwości Prezes Urzędu może żądać przedstawienia dodatkowych informacji i wyjaśnień.

§ 26. W przypadku wydania upoważnienia do wykonywania przewozu lotniczego także na podstawie umowy o dzieleniu oznakowania linii, przepisy § 10 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 3

Przepisy końcowe

§ 27. 1. Zezwolenia dla obcych przewoźników na wykonywanie międzynarodowych przewozów lotniczych wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres w nich określony.

2. Zezwolenia dla obcych przewoźników na wykonywanie międzynarodowych przewozów lotniczych wydane przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze zachowują ważność przez okres w nich określony, nie dłużej jednak niż do dnia 30 kwietnia 2007 r.

3. Wniosek o wydanie zezwolenia w przypadku, o którym mowa w ust. 2, powinien być złożony przez obcego przewoźnika nie później niż do dnia 31 sierpnia 2006 r.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Proponowane rozporządzenie ma na celu dostosowanie stanu prawnego do nowych zapisów ustawy Prawo lotnicze.

Od dnia 01.11.2008r. tj. od dnia wejścia w życie Rozporządzenia nr 1008/08/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty loty handlowe:

- na trasach do/z RP oraz na terytorium RP wykonywane przez przewoźników posiadających koncesję wydaną przez państwo członkowskie UE, Norwegii, Islandii i Liechtensteinu,

- na trasach do/z RP wykonywane przez przewoźników posiadających koncesję wydaną przez Konfederację Szwajcarską, będą mogły być wykonywane bez zezwolenia wydanego przez Prezesa ULC.

Ponadto, problematyka procedury konkursowej dotyczącej dystrybucji ograniczonych praw przewozowych została przeniesiona do nowego rozporządzenia wynikającego z art. 191 ust. 13 ustawy Prawo lotnicze.

Biuletyn Informacji Publicznej:

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

Ocena skutków regulacji

- 1. Wpływ na budżet państwa** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
- 2. Wpływ na rynek pracy** – zniesienie w/w obowiązku uzyskiwania zezwoleń przez przewoźników może spowodować zwiększenie ilości operacji, co niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia się ilości miejsc pracy.
- 3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – zniesienie w/w obowiązku uzyskiwania zezwoleń wpłynie pozytywnie na konkurencyjność rynku.
- 4. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – zwiększenie ilości połączeń lotniczych może przyczynić się do pozytywnych przemian gospodarczych.
- 5. Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – rozporządzenie przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności na rynku przewozów lotniczych.
- 6. Zgodność z prawem UE** - projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.
- 7. Konsultacje społeczne** - projekt zostanie skierowany do konsultacji społecznych.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia 2011 r.

**w sprawie wymagań technicznych i organizacyjnych przekazywania Straży Granicznej informacji
przez przewoźników lotniczych**

Na podstawie art. 202b ust. 2 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.

Rozporządzenie określa wymagania techniczne i organizacyjne przekazywania Straży Granicznej przez przewoźnika lotniczego informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, którym następuje wjazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwane dalej "informacjami API", w szczególności:

- 1) sposób przekazywania informacji API w formie elektronicznej;
- 2) stosowane formaty danych.

§ 2.

1. Przewoźnik lotniczy, zobowiązany jest do przesłania informacji API za pośrednictwem poczty internetowej na adres internetowy wskazany przez komendanta placówki Straży Granicznej, o którym mowa w art. 202b ust. 1 ustawy:

- 1) poprzez bezpieczne łącze internetowe;
- 2) stosując wysoki poziom bezpieczeństwa przetwarzania danych osobowych zgodnie z § 6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie dokumentacji przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych (Dz. U. Nr 100, poz. 1024);
- 3) podpisanych kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

2. Na adres internetowy, z którego otrzymano informację API, właściwy komendant placówki Straży Granicznej, który te informacje otrzymał przekazuje:

- 1) zwrotnie potwierdzenie jej otrzymania lub,
- 2) zawiadomienie że informacja API dotarła w postaci uniemożliwiającej jej odczytanie lub w formacie niezgodnym z ustalonym, w celu umożliwienia podjęcia działań określonych w art. 202b ust. 3 i 4.

§ 3.

1. Informacja API przekazywana jest jako tekst strukturalny w postaci uniwersalnego formatu tekstowego do zapisu danych w formie pliku tekstowego.

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 216, poz. 1604).

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

2. Plik tekstowy, o którym mowa w ustępie 1, powinien zawierać dane w formacie:

- 1) EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport) określonego w międzynarodowej normie ISO 9735, lub
- 2) XML (Extensible Markup Language) określonego standardem W3C (World Wide Web Consortium), lub
- 3) innym umożliwiającym przedstawienie danych w formie strukturalizowanej określonej w standardzie międzynarodowym.

§ 4.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

**W porozumieniu:
MINISTER INFRASTRUKTURY**

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 202b ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia określa wymagania techniczne i organizacyjne przekazywania przez przewoźnika lotniczego informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, którym następuje wjazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zwane dalej "informacjami API", w szczególności sposób przekazywania informacji API w formie elektronicznej i stosowane formaty danych uwzględniający rozwiązania techniczne i środki komunikacji elektronicznej wykorzystywane przez Straż Graniczną i przewoźników lotniczych. Określając wymagania dotyczące przekazywania informacji uwzględniono rozwiązania umożliwiające ich sprawną i bezpieczną wymianę.

Zgodnie z projektem przekazywanie informacji będzie się odbywało za pośrednictwem Internetu z wykorzystaniem poczty elektronicznej. Bezpieczeństwo danych osobowych powinno zostać zapewnione poprzez użycie do tego celu bezpiecznego łącza internetowego. Ochrona danych, jakim objęta być musi transmisja, powinna być realizowana na poziomie "wysoki" w rozumieniu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie dokumentacji przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych (Dz. U. Nr 100, poz. 1024).

Ze względu na konieczność zapewnienia, że dane pochodzą od określonego przewoźnika i nie uległy jakimkolwiek zmianom powinny one zostać opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Informacje API powinny być przekazywane na wskazany przez komendanta placówki Straży Granicznej, który wnioskuje o ich przekazanie.

Formaty danych stosowane do przekazywania informacji API określone zostały szeroko. Co do zasady stosowane mogą być formaty umożliwiające przedstawienie danych w formie strukturalizowanej określonej w standardzie międzynarodowym, które pozwolą na przetworzenie informacji w sposób umożliwiający odfiltrowanie informacji API. Jako dopuszczalny wskazano format EDIFACT (norma ISO 9735), ze względu na to, że jest stosowany przez przewoźników lotniczych oraz najpowszechniejszy format wymiany danych XML. Możliwe jest przekazywanie informacji API w innych formatach jednakże z zastrzeżeniem, że umożliwiać one będą przedstawienie danych w formie strukturalizowanej określonej w standardzie międzynarodowym. Przewoźnik przekazujący informacje API dokona wyboru formatu najbardziej dla siebie dogodnego.

Koszty związane ze stworzeniem odpowiedniego systemu pozwalającego na przetwarzanie odbieranie przekazywanych danych wyniosą ok. 580 000 zł oraz dodatkowo corocznie ok. 32 500 zł.

Na jednorazowy koszt złoży się koszt:

- serwera internetowego wraz z oprogramowaniem – 50 000 zł,
- zestawienia bezpiecznego łącza Internet – Intranet (sieć wewnętrzna SG) – 30 000 zł,
- implementacja API w systemie ODPRAWA SG – 500 000 zł.

Na stałe coroczne wydatki złoży się koszt:

- zapewnienia bezpiecznego łącza do transmisji informacji API – 1 500 zł/mies. (18 000 zł/rok),
- aplikacji umożliwiającej odbiór i translację informacji API na format XML – 1 200 zł/mies. (14 500 zł/rok).

Koszty te zostaną sfinansowane z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych, ze środków będących w dyspozycji Komendanta Głównego Straży Granicznej.

Przewoźnik lotniczy przekazujący informacje API poniesie koszty stanowiska do składania bezpiecznego podpisu elektronicznego zgodnie ze standardem WebTrust^{SM/TM} – 200 zł/rok.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów 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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z tym rozporządzeniem.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Wejście w życie rozporządzenia będzie oddziaływało na:

- komendantów placówek Straży Granicznej;
- przewoźników lotniczych.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia wymaga konsultacji społecznych z przewoźnikami lotniczymi w celu uwzględnienia rozwiązań technicznych i środków komunikacji elektronicznej wykorzystywanych przez tych przewoźników. Projekt będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

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

Koszty związane z przygotowaniem odpowiedniej infrastruktury technicznej umożliwiającej przetwarzanie informacji API pokrywane są z budżetu państwa, z części której dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych, będących w dyspozycji Komendanta Głównego Straży Granicznej.

Skutki finansowe proponowanych uregulowań zostały oszacowane na 580 000 zł w związku z wdrożeniem przepisów rozporządzenia oraz comiesięcznie w wysokości 2 700 zł (32 500 zł/rok) w związku z utrzymaniem funkcjonującego systemu.

Koszty zostaną sfinansowane w ramach środków ujętych w ustawie budżetowej na dany rok budżetowy w części dotyczącej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 16 czerwca 2006 r. w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych (Dz. U. Nr 107, poz. 726), z części 42 – Sprawy wewnętrzne, dział 754 – Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa, rozdział 75406 – Straż Graniczna.

Koszty nałożonego na przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia ich integralności i autentyczności poprzez opatrzenie ich podpisem elektronicznym a związane z uzyskaniem kwalifikowanego podpisu elektronicznego wyniosą ok. 200 zł/rok w stosunku do każdego przewoźnika lotniczego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7. Wstępna opinia o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Regulacja jest objęta zakresem prawa Unii Europejskiej i stanowi uszczegółowienie przepisów ustawy – Prawo lotnicze wdrażających postanowienia Dyrektywy Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz. Urz. UE L 261 z 06.08.2004, str. 24). Projekt jest zgodny z przepisami Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾**

z dnia 2011 r.

w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych

Na podstawie art. 22a ust. 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 z późn. zm.)²⁾ zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, za szkody powstałe w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w zakresie ochrony w portach lotniczych, zwanego dalej „ubezpieczeniem OC”, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną.

§ 2. 1. Ubezpieczeniem OC jest objęta odpowiedzialność cywilna przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych, za szkody wyrządzone działaniem lub zaniechaniem ubezpieczonego, które miało miejsce w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie ochrony w portach lotniczych.

2. Ubezpieczenie OC obejmuje wszystkie szkody w zakresie, o którym mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3, bez możliwości umownego ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela.

3. Ubezpieczenie OC nie obejmuje szkód:

- 1) wyrządzonych przez ubezpieczonego po cofnięciu koncesji o której mowa w art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, chyba że szkoda jest następstwem wykonywania czynności sprzed cofnięcia koncesji;
- 2) polegających na zapłacie kar umownych;
- 3) powstałych wskutek działań wojennych, rozruchów i zamieszek, a także aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 2 pkt 20 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.)³⁾, o ile akty te nie zostały popełnione w

¹⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej - instytucje finansowe, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. Nr 216, poz. 1592).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 25, poz. 162, Nr 44, poz. 288, Nr 85, poz. 571 i Nr 112, poz. 769, z 2009 r. Nr 26, poz. 156, Nr 81, poz. 687, Nr 105, poz. 879 i Nr 223, poz. 1777 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 228 i Nr 182, poz. 1228.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

wyniku działań, bądź zaniechań przedsiębiorcy i jego pracowników wykonujących zadania ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 3. Obowiązek ubezpieczenia OC powstaje nie później, niż w dniu złożenia przez przedsiębiorcę dokumentów niezbędnych do ubiegania się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.

§ 4. 1. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosiłaby równowartość w złotych 10.000 SDR na każdy 1.000 obsłużonych pasażerów lub 1.000 kg obsłużonych towarów i poczty w roku poprzedzającym zawarcie umowy ubezpieczenia, w zależności od ruchu dominującego na danym lotnisku.

2. Minimalna suma gwarancyjna, o której mowa w ust. 1, określona jest łącznie w odniesieniu do przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych i zatrudnionych przez niego pracowników ochrony.

3. Kwoty, o których mowa w ust. 1, ustalane są przy zastosowaniu średniego kursu SDR ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia OC została zawarta.

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

MINISTER FINANSÓW

W porozumieniu

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wypełnienie delegacji ustawowej wynikającej z projektu poprawki do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 2113) z dnia 26 czerwca 2010 r. – dalej projekt poprawki - i dotyczącej nowelizacji ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia. Delegacja na podstawie której minister właściwy do spraw instytucji finansowych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 13, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, z uwzględnieniem specyfiki prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie ochrony w portach lotniczych wynika z art. 22a ust. 2 projektu nowelizacji ustawy o ochronie osób i mienia, która ma być dokonana projektem poprawki.

Ustawowy obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy ubiegającego się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych wynika z regulacji zawartych w art. 22a ust. 1 pkt 13 ww. projektu nowelizacji ustawy o ochronie osób i mienia. Zgodnie bowiem z ww. postanowieniami przedsiębiorca ubiegający się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w zakresie ochrony portów lotniczych. Przepisy projektowanego rozporządzenia określają szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy o którym mowa powyżej za szkody wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.

Przedsiębiorcy ubiegający się o zawarcie umowy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego będą mieli za zadanie zapewnić ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w rozumieniu art. 2 pkt 20 projektu nowelizacji ustawy - Prawo lotnicze. Podmioty tę będą pełniły funkcję służby ochrony lotniska w rozumieniu projektowanego art. 2 pkt 21 zmiany ustawy - Prawo lotnicze. Zgodnie z jego treścią „służbą ochrony lotniska realizującą zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego jest specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna, działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708) i podlegające zarządzającemu lotniskiem”. Aktualnie funkcje służby ochrony może pełnić jedynie wewnętrzna służba ochrony w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy o ochronie osób i mienia. Zadania służby ochrony lotniska uregulowane są obecnie w § 6 ust. 2 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony (Dz. U. Nr 116, poz. 803). Natomiast zgodnie z projektowaną nowelizacją ustawy - Prawo lotnicze nastąpią dwie istotne zmiany:

- zgodnie z przytoczoną definicją zadania służby ochrony lotniska będzie mogła wykonywać specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna – tj. nie tylko wewnętrzna służba ochrony ale również przedsiębiorca, który uzyskał koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, posiadający pozwolenie na broń na okaziciela, wydane na podstawie odrębnych przepisów,
- ponadto projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze przewiduje przejście w wyznaczonym terminie całości zadań w zakresie kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku i poczty przez zarządzających lotniskami (zarówno w ruchu krajowymi jak i międzynarodowym).

Należy zwrócić uwagę, że projektowana nowelizacja Prawa lotniczego przewiduje wykonywanie zadań kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, towarów i poczty przez zewnętrznych przedsiębiorców, którzy będą te zadania wykonywać na podstawie umowy zawartej z zarządzającym lotniskiem. Stąd

skonstruowanie właściwego mechanizmu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej takich podmiotów stanowi jeden z kluczowych elementów zabezpieczenia projektowanego systemu. Ubezpieczenie takie powinno w ramach czasu trwania jednej polisy obejmować na pełną sumę gwarancyjną wszystkie zdarzenia, które by miały miejsce w tym czasie, a skutkowały wypłatą sumy ubezpieczeniowej.

W § 2 projektu rozporządzenia określono zakres obowiązkowego ubezpieczenia OC poprzez m.in. określenie w ust. 1 zakresu czasowego ochrony ubezpieczeniowej. Ubezpieczenie OC nie może bowiem prawidłowo funkcjonować bez dokładnego sprecyzowania, który moment brany jest pod uwagę jako wypadek ubezpieczeniowy objęty ochroną ubezpieczeniową.

Jednocześnie uzasadnione jest, aby z zakresu tego ubezpieczenia wyłączyć odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za enumeratywnie określone w projekcie rozporządzenia szkody wskazane w § 2 ust. 3. Wyłączenia zawierają przypadki społecznie uzasadnione, jak również sytuacje nadzwyczajne, które trudno powstrzymać.

Z zakresu ubezpieczenia wyłączone zostały też szkody powstałe w wyniku m.in. aktów terroru. Stosowaną w standardach światowych praktyką jest, że szkody te, jako nie podlegające, co do zasady, reasekuracji, wyłączone są z zakresu ubezpieczenia. Samo pojęcie „aktów terroru” definiowane jest w ogólnych warunkach zakładów ubezpieczeń.

Termin powstania obowiązku ubezpieczenia OC został uzależniony od dnia złożenia przez przedsiębiorcę dokumentów niezbędnych do ubiegania się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych i będzie powstawał nie później niż w dniu złożenia takiego wniosku.

Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC zostanie określona w oparciu o obiektywne kryteria, po przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami partnerów społecznych. Wysokość sumy gwarancyjnej powinna być jednocześnie „wyważona”, tak aby z jednej strony zapewnić prawidłowe wykonywanie czynności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych i nie obciążać nadmiernie odbiorców tych usług, z drugiej zaś strony zapewnić właściwą ochronę ubezpieczeniową.

Przepisy projektowanego rozporządzenia będą wchodziły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Zawarte w projekcie regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) dlatego też projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny.

Projektowany akt normatywny będzie oddziaływał w głównej mierze na przedsiębiorców ubiegających się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych. Regulacje będą miały również wpływ na zakłady ubezpieczeń, posiadające zezwolenie na wykonywanie działalności ubezpieczeniowej, które będą zawierały umowy ubezpieczenia OC z ww. przedsiębiorcami.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

Konsultacje społeczne w sprawie projektu rozporządzenia zostaną przeprowadzone z przedstawicielami rynku ubezpieczeń reprezentowanego przez Polską Izbę Ubezpieczeń, Stowarzyszenie Polskich Brokerów Ubezpieczeniowych i Reasekuracyjnych, Polską Izbę Pośredników Ubezpieczeniowych i Finansowych, Izbę Gospodarczą Ubezpieczeń i Obsługi Ryzyka, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pośredników Ubezpieczeniowych i Finansowych, z organem właściwym w sprawach nadzoru nad rynkiem finansowym - Komisją Nadzoru Finansowego, Rzecznikiem Ubezpieczonych oraz Urzędem Lotnictwa Cywilnego.

Wyniki konsultacji zostaną omówione po ich zakończeniu.

3. Przedstawienie wyników analizy wpływu aktu normatywnego w szczególności na:

- sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje kosztów lub obciążeń w sektorze finansów publicznych (w tym w budżecie państwa i budżetach jednostek samorządu terytorialnego).

- rynek pracy:

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje żadnych istotnych zmian na rynku pracy.

- konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje żadnych istotnych zmian w tej dziedzinie gospodarki.

- sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje żadnych istotnych zmian w tej dziedzinie.

4. Wskazanie źródeł finansowania.

Projekt rozporządzenia nie pociąga za sobą obciążeń budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast wydatki związane z zawarciem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, będą ponoszone przez ubezpieczających tj. przedsiębiorców ubiegających się o zawarcie umowy na prowadzenie działalności w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.

5. Opinia o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej.

Proponowane regulacje nie pozostają w kolizji z przepisami obowiązującymi w Unii Europejskiej.