DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 5 stycznia 2021 r.

Poz. 17

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY[1)]

z dnia 2 grudnia 2020 r.

w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego[2)]

Na podstawie art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 2. Do spraw dotyczących aktualizacji programów ochrony, o których mowa w art. 188 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 631).

§ 3. Programy ochrony, o których mowa w art. 188 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r – Prawo lotnicze, zatwierdzone na podstawie przepisów rozporządzenia, o którym mowa w § 2, zachowują ważność.

§ 4. Karty identyfikacyjne członka załogi, karty identyfikacyjne portu lotniczego oraz przepustki dla pojazdów, wydane na podstawie przepisów rozporządzenia, o którym mowa w § 2, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

---

1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257 oraz z 2020 r. poz. 1722, 1745, 1927 i 2006).

2) Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu:
   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 uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, Dz. Urz. UE L 7 z 12.01.2010, str. 3, Dz. Urz. UE L 367 z 23.12.2014, str. 126, Dz. Urz. UE L 258 z 03.10.2015, str. 18 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 04.02.2016, str. 20);
   2) rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7, Dz. Urz. UE L 90 z 10.04.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 193 z 23.07.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 293 z 11.11.2011, str. 22, Dz. Urz. UE L 77 z 20.03.2013, str. 5 oraz Dz. Urz. UE L 34 z 09.02.2017, str. 41);
   3) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 334 z 22.12.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 165 z 23.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 122 z 13.05.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z 18.05.2017, str. 3, Dz. Urz. UE L 10 z 13.01.2018, str. 5, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2019, str. 13, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2019, str. 98, Dz. Urz. UE L 246 z 26.09.2019, str. 15, Dz. Urz. UE L 21 z 27.01.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 208 z 01.07.2020, str. 43);
   4) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 286 z 07.11.2019, str. 31 oraz Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1).

§ 5. Do wniosków dotyczących wydania czasowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego, jednorazowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego, czasowej przepustki dla pojazdu i jednorazowej przepustki dla pojazdu oraz wniosków o przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zespołu składającego się z psa do wykrywania materiałów wybuchowych, o którym mowa w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.[3)]), i jego przewodnika, złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 2.

§ 6. Zarządzający lotniskami dostosują się do wymogu określonego w § 37 ust. 2 załącznika do rozporządzenia w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 7. Wyznaczenia unijnych podmiotów zatwierdzających dokonane na podstawie przepisów rozporządzenia, o którym mowa w § 2, zachowują ważność przez okres 5 lat od dnia wyznaczenia.

§ 8. Wyznaczenia znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego i znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego dokonane na podstawie przepisów rozporządzenia, o którym mowa w § 2, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały dokonane.

§ 9. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znani nadawcy oraz instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, niebędący operatorami usług kluczowych, dostosują programy ochrony do wymogów wynikających z rozdziału 22 załącznika do rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 10. Zespoły ochrony lotnisk powołane na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w § 2, stają się zespołami, o których mowa w § 3 załącznika do niniejszego rozporządzenia.

§ 11. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego sporządza pierwszą analizę ryzyka wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, o której mowa w § 6 ust. 7 załącznika do rozporządzenia, do dnia 30 czerwca 2021 r.

§ 12. Komendant Główny Straży Granicznej przesyła po raz pierwszy informację, o której mowa w § 82 ust. 1 załącznika do rozporządzenia, za pierwszy kwartał 2021 r., do dnia 20 kwietnia 2021 r.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.[4)]

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

[3)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 334 z 22.12.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 165 z 23.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 122 z 13.05.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z 18.05.2017, str. 3, Dz. Urz. UE L 10 z 13.01.2018, str. 5, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2019, str. 13, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2019, str. 98, Dz. Urz. UE L 246 z 26.09.2019, str. 15, Dz. Urz. UE L 21 z 27.01.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 208 z 01.07.2020, str. 43.

[4)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 631), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) utraciło moc z dniem 2 października 2020 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 2 grudnia 2020 r. (poz. 17)

KRAJOWY PROGRAM OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozdział 1
Przepisy ogólne

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

1) centrum – rozumie się przez to centrum koordynacji antykryzysowej;

2) CMC – rozumie się przez to certyfikat członka załogi statku powietrznego, o którym mowa w art. 188b ust. 1 ustawy;

3) Konwencji – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.[1)]);

4) Komisji – rozumie się przez to Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych;

5) KPKJ – rozumie się przez to Krajowy Program Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ustalony w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;

6) KPS – rozumie się przez to Krajowy Program Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ustalony w przepisach wydanych na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy;

7) Krajowym Programie – rozumie się przez to Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego;

8) PKB – rozumie się przez to punkt kontroli bezpieczeństwa przeznaczony do wykonywania kontroli bezpieczeństwa;

9) planie – rozumie się przez to plan działań na wypadek sytuacji kryzysowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

10) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

11) PWMW – rozumie się przez to psa do wykrywania materiałów wybuchowych, o którym mowa w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

12) rozporządzeniu 300/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.[2)]);

13) 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. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7, z późn. zm.[3)]);

14) rozporządzeniu 2015/1998 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.[4)]);

15) rozporządzeniu 2017/373 – rozumie się przez to rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.[5)]);

---

1) Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700, 701 i 1413, z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371 oraz z 2016 r. poz. 541.

2) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 7 z 12.01.2010, str. 3, Dz. Urz. UE L 367 z 23.12.2014, str. 126 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 04.02.2016, str. 20.

3) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 90 z 10.04.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 193 z 23.07.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 293 z 11.11.2011, str. 22, Dz. Urz. UE L 77 z 20.03.2013, str. 5 oraz Dz. Urz. UE L 34 z 09.02.2017, str. 41.

4) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 334 z 22.12.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 165 z 23.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 122 z 13.05.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z 18.05.2017, str. 3, Dz. Urz. UE L 10 z 13.01.2018, str. 5, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2019, str. 13, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2019, str. 98, Dz. Urz. UE L 246 z 26.09.2019, str. 15, Dz. Urz. UE L 21 z 27.01.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 208 z 01.07.2020, str. 43.

5) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 286 z 07.11.2019, str. 31 oraz Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1.

16) sztabie – rozumie się przez to sztab kryzysowy, o którym mowa w art. 188 ust. 1b ustawy;

17) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;

18) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

19) ZOL – rozumie się przez to zespół ochrony lotniska;

20) zespole z PWMW – rozumie się przez to zespół składający się z PWMW i jego przewodnika.

2. Użyte w Krajowym Programie określenia oznaczają:

1) bagaż kabinowy – bagaż, o którym mowa w art. 3 pkt 19 rozporządzenia 300/2008;

2) bagaż rejestrowany – bagaż, o którym mowa w art. 3 pkt 20 rozporządzenia 300/2008;

3) część krytyczna strefy zastrzeżonej – część, o której mowa w pkt 1.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

4) karta identyfikacyjna członka załogi – kartę, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. b załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

5) karta identyfikacyjna portu lotniczego – kartę, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

6) ładunek – mienie, o którym mowa w art. 3 pkt 25 rozporządzenia 300/2008;

7) materiał biomedyczny – materiał biologiczny pobrany z organizmu ludzkiego wykorzystywany w medycynie;

8) pasażer potencjalnie uciążliwy – pasażera, o którym mowa w art. 3 pkt 18 rozporządzenia 300/2008;

9) poświadczenie bezpieczeństwa – odpowiednie poświadczenie, uprawniające do dostępu do informacji niejawnych, o którym mowa w art. 29 ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 742);

10) służby ochrony – Straż Graniczną, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz służbę ochrony lotniska, realizujące zadania na terenie lotniska;

11) sprawdzenie przeszłości – sprawdzenie, o którym mowa w pkt 11.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

12) strefa ogólnodostępna – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 12 rozporządzenia 300/2008;

13) strefa operacyjna lotniska – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 11 rozporządzenia 300/2008;

14) strefa wydzielona – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 300/2008;

15) strefa zastrzeżona lotniska – strefę, o której mowa w art. 3 pkt 13 rozporządzenia 300/2008;

16) zaopatrzenie pokładowe – zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 8.0.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

17) zaopatrzenie portu lotniczego – zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 9.0.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 2. 1. Działania podejmowane w ramach Krajowego Programu realizują:

1) minister właściwy do spraw transportu w zakresie:
   a) koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego,
   b) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz o wszelkich zagrożeniach, co do których istnieją przesłanki, że mogą one skutkować aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;

2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie kontroli działalności gospodarczej dotyczącej usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego oraz przez podległe i nadzorowane przez niego służby w zakresie:
   a) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b,
   b) obserwacji osób przebywających na terenie lotniska w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
   c) planowania działań mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,
   d) udziału w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,
   e) rozpoznawania i neutralizowania urządzeń i materiałów wybuchowych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych,
   f) udziału w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapewnieniu rozwiązania tej sytuacji przy użyciu dostępnych środków,

g) szkolenia podległych służb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,

h) współdziałania z Prezesem Urzędu, zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikami lotniczymi w zakresie wprowadzenia do stosowania dodatkowych wymogów ochrony lotnictwa,

i) współpracy z Prezesem Urzędu w zakresie działań związanych z obserwacją osób, o których mowa w lit. b,

j) wsparcia Prezesa Urzędu w zakresie zawartości merytorycznej szkoleń dotyczących obserwacji osób, o których mowa w lit b;

3) Minister Obrony Narodowej, przez podległe i nadzorowane przez niego służby, w zakresie ochrony fizycznej terenów lotnisk współużytkowanych z wojskiem oraz współdziałania z zarządzającym lotniskiem w zakresie ochrony fizycznej udostępnionych mu nieruchomości Skarbu Państwa, a także przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b;

4) minister właściwy do spraw zagranicznych w zakresie przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b;

5) minister właściwy do spraw finansów publicznych, przez podległe i nadzorowane przez niego służby, w zakresie:

a) kontroli stref celnych na lotniskach polegającej na zwracaniu uwagi, podczas wykonywania kontroli celnej, na towary i zdarzenia, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,

b) współpracy Służby Celno-Skarbowej ze służbami ochrony polegającej na informowaniu tych służb o ujawnieniu podczas kontroli celnej towarów i zdarzeń, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,

c) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b,

d) wymiany z Prezesem Urzędu informacji dotyczących zarejestrowanych agentów i znanych nadawców posiadających równocześnie status upoważnionego przedsiębiorcy w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.[6)]);

6) Prezes Urzędu w zakresie:

a) upowszechniania międzynarodowych norm, zasad oraz procedur ochrony lotnictwa cywilnego i stosowania ich w praktyce,

b) sprawowania nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanych agentów, zarejestrowanych dostawców zaopatrzenia pokładowego, znanych nadawców, uznanych nadawców, znanych dostawców zaopatrzenia pokładowego oraz portu lotniczego, w zakresie realizacji przez te podmioty zadań wynikających z przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności Krajowego Programu,

c) sprawowania nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez podmioty, o których mowa w lit. b,

d) prowadzenia listy osób odpowiedzialnych za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego w podmiotach, o których mowa w lit. b,

e) wprowadzania specjalnych procedur ochrony lub zwolnień ze środków kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z częścią K załącznika do rozporządzenia 272/2009,

f) informowania zarządzających lotniskami będącymi portami lotniczymi oraz koncesjonowanych przez Prezesa Urzędu przewoźników lotniczych o otrzymaniu informacji przekazanej przez Komisję Europejską w trybie art. 15 rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 1, z późn. zm.[7)]),

---

6) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 287 z 29.10.2013, str. 90, Dz. Urz. UE L 267 z 30.09.2016, str. 2, Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 32, Dz. Urz. UE L 42 z 18.02.2017, str. 43, Dz. Urz. UE L z 83 z 25.03.2019, str. 38 oraz Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, str. 54.

7) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 85 z 01.04.2016, str. 28.

g) wymiany ze Służbą Celno-Skarbową informacji dotyczących zarejestrowanych agentów i znanych nadawców posiadających równocześnie status upoważnionego przedsiębiorcy w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny,

h) współpracy ze służbami podległymi i nadzorowanymi przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz zarządzającymi portami lotniczymi w zakresie systemu działań dotyczących obserwacji osób, o których mowa w pkt 2 lit. b;

7) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie:

a) oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego,

b) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b;

8) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie wykonywania zadań określonych w rozdziałach 4 i 7 oraz zadań polegających na:

a) przekazywaniu Prezesowi Urzędu informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b, w tym na potrzeby ocen ryzyka prowadzonych przez Prezesa Urzędu,

b) obserwacji osób, o których mowa w pkt 2 lit. b,

c) planowaniu działań mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,

d) udziale w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,

e) szkoleniu podległych funkcjonariuszy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,

f) współdziałaniu z Prezesem Urzędu, zarządzającym lotniskiem oraz przewoźnikami lotniczymi w zakresie wprowadzenia do stosowania dodatkowych wymogów ochrony lotnictwa;

9) właściwy wojewoda w zakresie przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b;

10) zarządzający lotniskiem w zakresie:

a) wyznaczenia osoby posiadającej pisemne upoważnienie do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone” wydane przez kierownika jednostki organizacyjnej lub poświadczenie bezpieczeństwa oraz przeszkolenie w zakresie ochrony informacji niejawnych, odpowiedzialnej za ochronę i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych i przesyłania Prezesowi Urzędu informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby i jej aktualizacji,

b) koordynacji działań i współdziałania z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, 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) zapewnienia upoważnionym przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych osobom oraz upoważnionym przez organy, o których mowa w art. 23 i art. 23a ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2020 r. poz. 838), pracownikom lub funkcjonariuszom Policji i Straży Granicznej warunków do wykonywania na terenie lotniska obowiązków służbowych polegających na kontroli działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,

e) opracowania programu ochrony lotniska i jego aktualizacji po uzgodnieniu, zgodnie z ich właściwością rzeczową, z:

– Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego,

– Policją,

– Strażą Graniczną w portach lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne,

f) opracowania programu ochrony lotniska w całości objętego alternatywnymi środkami ochrony, o których mowa w § 15, i jego aktualizacji po uzgodnieniu, zgodnie z ich właściwością rzeczową, z:

– Policją,

– Strażą Graniczną na lotniskach, na których znajduje się lotnicze przejście graniczne,

g) umożliwienia podmiotom posiadającym uzasadniony interes prawny lub faktyczny do zapoznania się z aktualnym programem ochrony lotniska w zakresie ich dotyczącym,

h) zorganizowania i koordynacji działań mających na celu ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, prowadzonych przez podmioty funkcjonujące na terenie portu lotniczego,

i) kierowania działalnością ZOL, określoną w regulaminie tego zespołu,

j) uwzględnienia potrzeb ochrony lotnictwa cywilnego przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,

k) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b,

l) zapewnienia podmiotom korzystającym z terenu lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w ramach posiadanych uprawnień i obowiązków,

m) prowadzenia bieżącej oceny stanu zagrożeń bezpieczeństwa komunikacji lotniczej na podległym mu lotnisku, jej dokumentowania i przygotowywania oraz wdrożenia działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń,

n) wyposażenia aparatów telefonicznych, których numery wskazuje on pasażerom do kontaktowania się z nim, w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących,

o) organizowania wewnętrznej kontroli jakości zgodnie z postanowieniami KPKJ,

p) wykonywania innych zadań określonych w odrębnych przepisach,

q) współpracy ze służbami podległymi i nadzorowanymi przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie obserwacji osób, o których mowa w pkt 2 lit. b,

r) udzielenia Straży Granicznej dostępu do systemu dozorowego CCTV znajdującego się na terenie portu lotniczego i udostępnienie zapisu z tego systemu,

s) promowania kultury ochrony lotnictwa cywilnego na terenie portu lotniczego;

11) koncesjonowany przez Prezesa Urzędu przewoźnik lotniczy w zakresie:

a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej pisemne upoważnienie do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone” wydane przez kierownika jednostki organizacyjnej lub poświadczenie bezpieczeństwa i przeszkolenie w zakresie ochrony informacji niejawnych, oraz przesyłania Prezesowi Urzędu informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby i jej aktualizacji,

b) opracowania programu ochrony przewoźnika lotniczego i jego aktualizacji po uzgodnieniu z Policją oraz Strażą Graniczną, w zakresie ich właściwości rzeczowej,

c) współdziałania ze Strażą Graniczną w zakresie realizacji czynności związanych z wykonywaniem wart ochronnych w trakcie lotów określonych przez Prezesa Urzędu jako loty wysokiego ryzyka,

d) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b,

e) organizowania wewnętrznej kontroli jakości zgodnie z postanowieniami KPKJ,

f) wykonywania innych zadań określonych w odrębnych przepisach,

g) promowania kultury ochrony lotnictwa cywilnego w ramach struktur organizacyjnych przewoźnika lotniczego, w tym wśród personelu lotniczego i personelu pokładowego;

12) zarejestrowany agent, znany nadawca, zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, znany dostawca zaopatrzenia pokładowego oraz znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego w zakresie:

a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej pisemne upoważnienie do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone” wydane przez kierownika jednostki organizacyjnej lub poświadczenie bezpieczeństwa i przeszkolenie w zakresie ochrony informacji niejawnych, oraz przesyłania Prezesowi Urzędu informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby i jej aktualizacji,

b) opracowania programu ochrony i jego aktualizacji,

c) organizowania wewnętrznej kontroli jakości zgodnie z postanowieniami KPKJ,

d) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b,

e) zapewnienia przedstawicielom Urzędu warunków do wykonywania na ich terenie obowiązków służbowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,

f) przygotowania i przekazywania Prezesowi Urzędu, na jego wniosek, informacji o tonażu obsłużonych ładunków lub poczty, w przypadku podmiotów obsługujących ładunki lub pocztę,

g) promowania kultury ochrony lotnictwa cywilnego w ramach struktur organizacyjnych zarejestrowanego agenta, zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego oraz znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego, w tym wśród personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony;

13) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w zakresie:

a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę tej instytucji przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej pisemne upoważnienie do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone" wydane przez kierownika jednostki organizacyjnej lub poświadczenie bezpieczeństwa i przeszkolenie w zakresie ochrony informacji niejawnych, oraz przesyłania Prezesowi Urzędu informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby i jej aktualizacji,

b) opracowania programu ochrony tej instytucji i jego aktualizacji po uzgodnieniu z Policją,

c) przekazywania informacji o porwanym w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznym, zgodnie z § 10 ust. 2 pkt 1,

d) organizowania wewnętrznej kontroli jakości zgodnie z postanowieniami KPKJ,

e) zorganizowania systemu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym obiektów i urządzeń Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, opartego na zabezpieczeniach technicznych, a w uzasadnionych przypadkach na ochronie fizycznej, zgodnie z przepisami rozporządzenia 2017/373,

f) uwzględnienia potrzeb ochrony lotnictwa cywilnego przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz modernizacji istniejących,

g) zastosowania zabezpieczeń wobec systemów teleinformatycznych przetwarzających dane operacyjne, o których mowa w rozporządzeniu 2017/373,

h) podnoszenia świadomości personelu z zakresu procedur ochrony i zagrożeń dla lotnictwa cywilnego,

i) przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b,

j) promowania kultury ochrony lotnictwa cywilnego w ramach struktur organizacyjnych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w tym wśród personelu operacyjnego;

14) Szef Agencji Wywiadu w zakresie przekazywania Prezesowi Urzędu oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego informacji, o których mowa w pkt 1 lit. b, w szczególności w zakresie zagrożeń dotyczących operacji polskich przewoźników lotniczych.

2. Lista, o której mowa w ust. 1 pkt 6 lit. d, oraz informacje, o których mowa w pkt 10 lit. a, pkt 11 lit. a, pkt 12 lit. a oraz pkt 13 lit. a, zawierają:

1) imię i nazwisko właściwej osoby;

2) nazwę podmiotu reprezentowanego przez daną osobę;

3) adres do korespondencji podmiotu reprezentowanego przez daną osobę;

4) numer telefonu danej osoby;

5) adres poczty elektronicznej danej osoby.

Rozdział 2

Zespół ochrony lotniska

§ 3. 1. W portach lotniczych działają ZOL.

2. W skład ZOL wchodzą zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 10 lit. a, jako przewodniczący zespołu, oraz po jednym przedstawicielu:

1) służby ochrony lotniska;

2) Policji;

3) Straży Granicznej, jeżeli w porcie lotniczym znajduje się lotnicze przejście graniczne;

4) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;

5) Służby Celno-Skarbowej;

6) komitetu przewoźników lotniczych, o którym mowa w art. 67 ust. 3 pkt 2 ustawy, działającego w porcie lotniczym, a w przypadku jego braku – przedstawiciela przewoźnika lotniczego wykonującego największą liczbę operacji z danego portu lotniczego;

7) wojskowego użytkownika lotniska – w przypadku lotnisk współużytkowanych z wojskiem.

3. Przewodniczący ZOL z własnej inicjatywy lub na wniosek innego członka ZOL zwołuje posiedzenie ZOL i w zależności od potrzeb zaprasza do udziału w pracach tego ZOL przedstawicieli innych podmiotów działających w porcie lotniczym, jednostek ratownictwa medycznego, właściwego wojewody lub inne osoby.

4. Z posiedzenia ZOL sporządza się protokół, którego kopię przewodniczący ZOL przesyła Prezesowi Urzędu w terminie 10 dni od dnia posiedzenia ZOL. Na ustny lub pisemny wniosek członka ZOL przewodniczący przesyła mu kopię protokołu w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku.

5. Zarządzający lotniskiem zwołuje posiedzenie ZOL w zależności od potrzeb, jednak nie rzadziej niż raz na kwartał, oraz zapewnia obsługę organizacyjną ZOL.

6. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania ZOL określa program ochrony lotniska.

§ 4. Do zadań ZOL należy w szczególności:

1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony portu lotniczego 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;

4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących mechanizmów funkcjonowania terminali;

5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw i kontroli pasażerów, bagażu, ładunków i poczty oraz środków kontroli w zakresie ochrony;

6) dokonywanie oceny stanu współpracy między funkcjonującymi w danym porcie lotniczym przewoźnikami lotniczymi, innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą, służbami ochrony oraz Służbą Celno-Skarbową a zarządzającym lotniskiem, w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego.

Rozdział 3

Przewóz broni i amunicji

§ 5. 1. Osoba zamierzająca przewieźć broń lub amunicję, o których mowa w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2020 r. poz. 955), jest obowiązana zwrócić się do przedstawiciela przewoźnika lotniczego na lotnisku wylotu w celu zadeklarowania tego faktu.

2. Przed umieszczeniem w luku bagażowym broni lub amunicji wykonuje się następujące czynności:

1) przewoźnik lotniczy informuje Straż Graniczną na lotnisku wylotu o fakcie przewozu broni lub amunicji przez osobę, o której mowa w ust. 1;

2) Straż Graniczna lub Służba Celno-Skarbowa sprawdza, czy osoba, o której mowa w ust. 1, posiada wymagane pozwolenie na broń albo kartę rejestracyjną broni, a w ruchu międzynarodowym – również odpowiednią zgodę na wywóz tej broni lub amunicji albo Europejską kartę broni palnej, albo zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej albo organ Policji, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji;

3) Straż Graniczna sprawdza w wyznaczonym do tego miejscu, czy przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona oraz czy amunicja jest zapakowana w sposób uniemożliwiający uderzenie w spłonkę naboju;

4) broń lub amunicję umieszcza się w bagażu rejestrowanym lub nadaje się jako bagaż rejestrowany, który jest transportowany na pokład statku powietrznego pod stałym nadzorem Straży Granicznej.

3. Przewoźnik lotniczy przed przylotem statku powietrznego informuje Straż Graniczną o fakcie przewozu broni lub amunicji.

4. Broń lub amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się osobie, o której mowa w ust. 1, na lotnisku docelowym poza obszarem strefy zastrzeżonej lotniska. Broń lub amunicja transportowana z pokładu statku powietrznego pozostaje pod nadzorem Straży Granicznej.

5. Na lotnisku, na którym nie funkcjonuje lotnicze przejście graniczne, zadania Straży Granicznej określone w ust. 2–4 wykonuje służba ochrony lotniska.

6. Przewoźnik lotniczy zapewnia, że broń lub amunicja, które są przeznaczone do przewozu lub czasowo przechowywane na lotnisku w związku z przewozem, są zabezpieczone przez umieszczenie w miejscu fizycznie zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych lub objęte stałym nadzorem, o którym mowa w ust. 2 pkt 4.

7. W przypadku przewozu broni lub amunicji statkiem powietrznym pozbawionym luku bagażowego, broń lub amunicja w trakcie transportu jest zabezpieczona przed dostępem osób nieupoważnionych. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 4

Ocena stopnia zagrożenia oraz przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym

§ 6. 1. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego na podstawie informacji własnych lub uzyskanych od organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne oraz innych organów i służb publicznych, a także od podmiotów prowadzących działalność lotniczą, sporządza ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego w lotnictwie cywilnym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za dany rok kalendarzowy, która jest przekazywana Prezesowi Urzędu do dnia 31 marca roku następującego po roku kalendarzowym objętym oceną.

2. Sporządzenia oceny, o której mowa w ust. 1, dokonuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych.

3. Prezes Urzędu udostępnia adres poczty elektronicznej służący do zgłaszania informacji, o których mowa w art. 186g ust. 1 i 2 ustawy, oraz prowadzi rejestr informacji przekazywanych przez podmioty prowadzące działalność lotniczą, zawierający dane zgłaszającego, datę przekazania informacji oraz treść informacji.

4. W przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym lub przygotowaniach do jego popełnienia organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne oraz inne organy i służby publiczne oraz podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują niezwłocznie tę informację Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

5. Prezes Urzędu określa, w szczególności na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, loty wysokiego ryzyka.

6. Prezes Urzędu niezwłocznie przekazuje informacje uzyskane zgodnie z art. 186g ust. 1 i 2 ustawy oraz informacje uzyskane w ramach współpracy Prezesa Urzędu z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub organizacjami międzynarodowymi, w tym informacje dotyczące zagrożeń dla cyberbezpieczeństwa, tym podmiotom lotniczym, na których poziom ochrony, wykonywane operacje lub prowadzone analizy ryzyka mogą wpływać.

7. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes Urzędu sporządza do dnia 30 czerwca danego roku analizę ryzyka wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

8. Analiza ryzyka jest przeprowadzana zgodnie z metodyką określoną przez Prezesa Urzędu.

9. Wnioski z analizy ryzyka są prezentowane na posiedzeniu Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz są wykorzystywane do planowania przyszłych prac legislacyjnych w zakresie zmian przepisów prawa europejskiego, ustawy, Krajowego Programu, KPKJ lub KPS, jak również ewentualnego wprowadzania dodatkowych środków ochrony zgodnie z art. 186g ust. 3 ustawy.

§ 7. 1. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym, we współpracy z przedstawicielem komitetu przewoźników lotniczych, o którym mowa w art. 67 ust. 3 pkt 2 ustawy, a w przypadku jego braku – z przedstawicielem przewoźnika lotniczego wykonującego największą liczbę operacji z danego portu lotniczego, oraz z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, opracowuje plan oraz organizuje szkolenia w tym zakresie.

2. Zarządzający lotniskiem będącym portem lotniczym opracowuje plan w uzgodnieniu z Policją, a w przypadku portów lotniczych, w których znajduje się lotnicze przejście graniczne – również ze Strażą Graniczną. Plan stanowi część programu ochrony lotniska.

3. Plan uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań podmiotów funkcjonujących na lotnisku i służb ochrony, a także sposób reagowania na zagrożenia, w tym zagrożenia w zakresie cyberbezpieczeństwa, i przekazywania informacji w sytuacji zagrożenia.

4. Procedury postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym określone w planie opracowuje się przy uwzględnieniu:

1) warunków i trybu współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów, których przedstawiciele wchodzą w skład sztabu;
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, których przedstawiciele wchodzą w skład sztabu.

5. Podmioty określone w § 2 ust. 1 pkt 11–13 opracowują plany przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym.

6. W przypadku podmiotów określonych w § 86, plany, o których mowa w ust. 5, uwzględniają zagrożenia w zakresie cyberbezpieczeństwa, a w przypadku przewoźników lotniczych – również zidentyfikowane na podstawie prowadzonej analizy ryzyka zagrożenia dotyczące operacji wykonywanych w strefach konfliktów.

§ 8. 1. W celu zapewnienia funkcjonowania sztabu zarządzający lotniskiem organizuje centrum, w którym zapewnia:

1) pomieszczenia:
   a) do pracy sztabu,
   b) socjalne,
   c) do pracy negocjatora;
2) miejsce do pracy tłumacza.

2. W pomieszczeniach i miejscu do pracy tłumacza, o których mowa w ust. 1, znajdują się w szczególności:

1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów połączeń przychodzących;
2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu, w postaci papierowej, a także projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku, dokumentacja przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz cieplnych, w postaci papierowej lub na elektronicznym nośniku danych, który zostanie zabezpieczony przed możliwością nieuprawnionego odtworzenia danych lub nieuprawnionym wydrukiem;
3) sprzęt radiowo-telewizyjny;
4) plany wnętrz wszystkich typów statków powietrznych operujących regularnie z danego lotniska;
5) kopia programu ochrony lotniska;
6) spis niezbędnych numerów telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz instytucji państwowych uczestniczących w systemie reagowania kryzysowego;
7) aktualne informacje o lotach z danego lotniska.

3. W pomieszczeniach i miejscu do pracy tłumacza, o których mowa w ust. 1, mogą zostać zainstalowane urządzenia rejestrujące dźwięk tła lub urządzenia służące do nagrywania rozmów z wykorzystaniem środków łączności, o których mowa w ust. 2 pkt 1.

§ 9. 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym dotyczącej danego lotniska będącego portem lotniczym zarządzający tym lotniskiem zwołuje sztab, który prowadzi działania w centrum.

2. W skład sztabu wchodzą:

1) zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
2) przedstawiciele:
   a) służb ochrony,
   b) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego funkcjonującej na danym lotnisku,
   c) jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,
   d) służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska,
   e) przewoźników lotniczych i innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą na lotnisku, których dotyczy sytuacja kryzysowa lub zaangażowanych w jej rozwiązywanie,
   f) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym z wojskiem.

3. Sztab współdziała z organami administracji rządowej i samorządowej oraz instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania ich skutkom.

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

§ 10. 1. Dowódca statku powietrznego zagrożonego aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym przekazuje wszelkimi dostępnymi środkami łączności, z uwzględnieniem bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie, informacje o zagrożeniu organowi służby ruchu lotniczego, z którym w tym momencie utrzymuje kontakt.

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

1) instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, której organ utrzymuje kontakt ze statkiem powietrznym zagrożonym aktem bezprawnej ingerencji:
   a) przekazuje tę informację zarządzającemu lotniskiem, na którego lotnisko kieruje się statek powietrzny,
   b) przekazuje tę informację właściwemu przewoźnikowi lotniczemu,
   c) przekazuje tę informację właściwemu organowi państw, nad terytoriami których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot,
   d) przekazuje tę informację organowi dowodzenia obroną powietrzną,
   e) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu;
2) zarządzający lotniskiem oraz przewoźnik lotniczy przekazują tę informację niezwłocznie Prezesowi Urzędu oraz do centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody;
3) Prezes Urzędu powiadamia o tym akcie:
   a) ministra właściwego do spraw transportu,
   b) właściwy organ państwa rejestracji statku powietrznego,
   c) właściwy organ państwa przewoźnika lotniczego,
   d) właściwy organ państwa, którego obywatele zostali poszkodowani lub zatrzymani w wyniku zdarzenia,
   e) właściwe organy państw, których obywatele znajdują się na pokładzie statku powietrznego,
   f) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
4) służby ochrony podejmują działania określone w programie ochrony lotniska.

§ 11. 1. W przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji polegającego na porwaniu statku powietrznego:

1) zarządzający lotniskiem w porozumieniu ze służbami ochrony podejmuje wszelkie działania mające na celu zatrzymanie na ziemi statku powietrznego będącego przedmiotem tego aktu;
2) organ służb ruchu lotniczego w porozumieniu z przewoźnikiem lotniczym, zarządzającym lotniskiem oraz właściwymi organami państwowymi podejmuje wszelkie działania mające na celu bezpieczne sprowadzenie na ziemię statku powietrznego będącego przedmiotem tego aktu.

2. Przewoźnik lotniczy lub zarządzający lotniskiem, lub inne podmioty prowadzące działalność lotniczą przekazują Prezesowi Urzędu pełną informację o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym zawierającą jego opis oraz podjęte działania, w terminie 7 dni od dnia jego wystąpienia.

3. 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.

4. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez nią upoważniona udzielają informacji o akcie bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym środkom masowego przekazu.

Rozdział 5

Aktualizacje programów ochrony

§ 12. 1. Zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znani nadawcy oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zapewniają, że ich programy ochrony zawierają aktualne informacje, w szczególności w zakresie wykorzystywanej infrastruktury i stosowanych procedur, przez ich bieżącą aktualizację.

2. Aktualizacje programów ochrony podmiotów, o których mowa w ust. 1, związane z poziomem ochrony, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu. Przez aktualizacje programów ochrony niezwiązane z poziomem ochrony uważa się w szczególności aktualizacje związane ze zmianami danych teleadresowych i zmianami stosowanych formularzy.

Rozdział 6

Współpraca międzynarodowa

§ 13. Współpraca Prezesa Urzędu z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz przeciwdziałania tym aktom 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) wskazywaniu właściwych organów upoważnionych do przekazania i odebrania informacji o zagrożeniu oraz wypracowywania i realizacji działań eliminujących stwierdzone zagrożenie.

§ 14. 1. Wykonywanie czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej przez władze lotnicze państw-stron Konwencji oraz przewoźników lotniczych z państw obcych wymaga zgody Prezesa Urzędu.

2. Informacja o wynikach przeprowadzonych czynności kontroli jakości w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 1, jest przekazywana Prezesowi Urzędu w terminie do 30 dni od dnia zakończenia czynności.

Rozdział 7

Alternatywne środki ochrony

§ 15. 1. Prezes Urzędu wprowadza odstępstwa od wymagań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na podstawie lokalnej analizy ryzyka na lotnisku lub jego części uwzględniającej:

1) informację dołączoną do wniosku przez zarządzającego lotniskiem, obejmującą:

   a) wielkość oraz położenie lotniska lub wyznaczonej strefy tego lotniska, podlegających alternatywnym środkom ochrony,

   b) liczbę, kategorie i rodzaj wykonywanych oraz planowanych operacji lotniczych,

   c) sposób realizacji działań, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 10, o ile nie został opisany w już zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu programie ochrony lotniska;

2) ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego dla danego lotniska dokonywaną przez Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;

3) informacje dotyczące zagrożenia terrorystycznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego przekazuje, na wniosek Prezesa Urzędu, ocenę stopnia zagrożenia terrorystycznego, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku.

3. Odstępstwa, o których mowa w ust. 1, wprowadza się na okres nie dłuższy niż 5 lat.

4. Analiza ryzyka, o której mowa w ust. 1, jest przeprowadzana przez przyporządkowanie wartości liczbowych dla szacowanego zagrożenia, skuteczności stosowanych środków zapobiegawczych (podatność) oraz ryzyka, z uwzględnieniem metodyki zalecanej przez międzynarodowe lub krajowe organizacje lub służby właściwe w obszarze ochrony lotnictwa cywilnego.

Rozdział 8

Ochrona lotniska

§ 16. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną lotniska, strefę zastrzeżoną lotniska i część krytyczną strefy zastrzeżonej oraz w stosownych przypadkach strefę wydzieloną oraz granice między tymi strefami wraz z przejściami, które są zamieszczane w programie ochrony lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu, Policję, Straż Graniczną i Służbę Celno-Skarbową o zmianach przebiegu stref, granic i przejść, o których mowa w ust. 1.

3. Zmiany, o których mowa w ust. 2, obejmujące okres nie dłuższy niż 150 dni, nie wymagają zamieszczania w programie ochrony lotniska.

§ 17. 1. Dostęp do strefy operacyjnej lotniska, strefy zastrzeżonej lotniska i części krytycznej strefy zastrzeżonej jest kontrolowany zgodnie z pkt 1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Za kontrolę dostępu, o której mowa w art. 3 pkt 10 rozporządzenia 300/2008, do stref, o których mowa w ust. 1, w tym sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem systemu przepustkowego, odpowiada zarządzający lotniskiem.

3. Zarządzający lotniskiem może ustalić w programie ochrony lotniska procedurę zapewniającą dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, w tym zwolnienie z kontroli dostępu, uczestników konwoju wizyty państwowej z zachowaniem zasad ochrony, w tym eskorty. Procedura może uwzględniać zwolnienie z kontroli bezpieczeństwa uczestników konwoju wizyty państwowej oraz zwolnienie ze sprawdzenia pojazdów, którymi się poruszają, na warunkach określonych w pkt 1.3.2.1 i 1.4.4.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

4. Wymóg ograniczenia dostępu do jednej osoby, o którym mowa w pkt 1.2.2.5 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998, nie ma zastosowania w punktach dostępu, z których korzystają jedynie funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji i Służby Celno-Skarbowej oraz służb państwowych prowadzących czynności operacyjno-rozpoznawcze.

§ 18. 1. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się jako kartę czasową albo kartę jednorazową.

2. Kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje osobie zainteresowanej zarządzający lotniskiem.

3. Zarządzający lotniskiem prowadzi ewidencję wydanych czasowych kart identyfikacyjnych portu lotniczego w formie elektronicznej, zawierającą następujące informacje:

1) imię i nazwisko;

2) numer PESEL – o ile nadano;

3) serię i numer dokumentu tożsamości posiadacza;

4) nazwę instytucji wnioskującej o wydanie karty identyfikacyjnej;

5) wskazanie okresu, na który została zawarta umowa o pracę – w przypadku zatrudnienia czasowego;

6) datę urodzenia, numer i datę ważności wizy i pozwolenia na pracę – w przypadku obcokrajowców.

4. Informacje, o których mowa w ust. 3, są przechowywane w ewidencji wydanych kart identyfikacyjnych portu lotniczego przez okres, na jaki została wydana karta identyfikacyjna.

§ 19. 1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej złożony w formie pisemnej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, potwierdza:

1) w przypadku osoby pracującej lub ubiegającej się o zatrudnienie – pracodawca, u którego wnioskodawca jest zatrudniony lub ubiega się o zatrudnienie;

2) w przypadku osoby świadczącej pracę na podstawie umowy cywilnoprawnej – zleceniodawca albo zamawiający dzieło;

3) w przypadku funkcjonariusza służb państwowych oraz żołnierza lub pracownika Straży Granicznej, Policji i Służby Celno-Skarbowej – przełożony, który potwierdza spełnienie wymogu, o którym mowa w pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

4) w przypadku członka misji dyplomatycznej akredytowanego w Rzeczypospolitej Polskiej – Protokół Dyplomatyczny Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

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 obowiązków służbowych.

4. Decyzję w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 1, składanego przez osobę, o której mowa w ust. 2 pkt 4, zarządzający lotniskiem podaje do wiadomości Protokołu Dyplomatycznego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

§ 20. 1. Czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po odbyciu przez wnioskodawcę jednego ze szkoleń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w pkt 11.2.3–11.2.6 i 11.5.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, lub szkolenia audytorów krajowych kontroli jakości i audytorów wewnętrznych kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w KPS, oraz po zapoznaniu z instrukcją przepustkową i procedurami zgła-

szania obowiązującymi w danym porcie lotniczym. Zapoznanie z instrukcją przepustkową i procedurami zgłaszania obowiązującymi w danym porcie lotniczym przeprowadza zarządzający portem lotniczym lub inny podmiot, pod warunkiem uzyskania zgody zarządzającego portem lotniczym i w oparciu o materiały przekazane przez zarządzającego portem lotniczym.

2. Osoby mające samodzielny dostęp do stref zastrzeżonych lotniska oraz części krytycznych stref zastrzeżonych przechodzą szkolenia, o których mowa w ust. 1, nie rzadziej niż raz na 3 lata.

§ 21. 1. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zawiera:

1) dane osobowe posiadacza, o których mowa w pkt 1.2.5.1 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

2) co najmniej informacje, o których mowa w pkt 1.2.5.1 lit. b–e załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

3) zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerobieniem.

2. Karta, o której mowa w ust. 1, dla funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celno-Skarbowej oraz służb państwowych prowadzących czynności operacyjno-rozpoznawcze nie zawiera nazwiska, a w jego miejsce wstawia się numer służbowy funkcjonariusza.

§ 22. 1. Czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego jest zwracana zarządzającemu lotniskiem przez osobę, której została wydana, niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.3.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. W przypadku braku możliwości dotrzymania terminu, o którym mowa w ust. 1, czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego jest zwracana niezwłocznie po ustaniu przyczyny uniemożliwiającej dotrzymanie tego terminu. Osoba odpowiedzialna za dokonanie czynności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązana niezwłocznie powiadomić zarządzającego lotniskiem o braku możliwości dotrzymania 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 2015/1998.

4. W przypadku, o którym mowa w pkt 1.2.3.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, osoba, której została wydana czasowa karta identyfikacyjna portu lotniczego, powiadamia o tym fakcie zarządzającego lotniskiem. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się.

§ 23. 1. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej, na okres nie dłuższy niż 24 godziny.

2. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę kartę i potwierdzeniu celu wizyty.

3. Jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wydaje się niezwłocznie na wniosek osoby upoważnionej do kontroli działalności gospodarczej wykonywanej przez przedsiębiorców w zakresie usług ochrony osób i mienia, realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, po okazaniu legitymacji służbowej i imiennego upoważnienia.

4. Jednorazowa karta identyfikacyjna portu lotniczego zawiera:

1) numer karty identyfikacyjnej;

2) datę ważności;

3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref, do których jej posiadacz ma dostęp;

4) napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”.

5. Jednorazowa karta identyfikacyjna portu lotniczego może zawierać również dane osobowe posiadacza w postaci imienia, nazwiska i zdjęcia oraz inne informacje, niestanowiące danych osobowych posiadacza.

6. Osoby posiadające jednorazową kartę identyfikacyjną portu lotniczego podlegają eskorcie, zgodnie z pkt 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

7. Zarządzający lotniskiem może w programie ochrony lotniska określić obowiązek zwrotu jednorazowej karty identyfikacyjnej portu lotniczego po zakończeniu czynności, które były celem wizyty.

§ 24. 1. Kartę identyfikacyjną członka załogi wydaje przewoźnik lotniczy osobie, co do której komendant oddziału Straży Granicznej udzielił informacji o braku negatywnych przesłanek do jej wydania.

2. Funkcję karty identyfikacyjnej członka załogi pełni również CMC wydany przez Prezesa Urzędu.

3. W razie wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.3.5 i 1.2.3.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, do karty identyfikacyjnej członka załogi przepisy § 22 stosuje się odpowiednio.

4. Karta identyfikacyjna członka załogi jest wytwarzana w formacie określonym w załączniku 7 do Załącznika 9 do Konwencji.

§ 25. 1. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. d załącznika do rozporządzenia 2015/1998, rozumie się certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego wydany przez Prezesa Urzędu, zgodnie z formatem określonym w załączniku 8 do Załącznika 9 do Konwencji. Prezes Urzędu udostępnia zarządzającym lotniskami informację o wydanych certyfikatach.

2. Certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego wydany przez Prezesa Urzędu upoważnia do eskortowania osób, zgodnie z pkt 1.2.7.3 lit. b–d załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

3. Przez kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. e załącznika do rozporządzenia 2015/1998, rozumie się legitymację służbową funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, żołnierzy Żandarmerii Wojskowej oraz żołnierzy wyznaczonych na stanowisko służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego lub Służbie Wywiadu Wojskowego.

4. Na podstawie legitymacji służbowej, o której mowa w ust. 3, dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska jest możliwy wyłącznie w asyście osoby posiadającej czasową kartę identyfikacyjną danego portu lotniczego.

§ 26. 1. Wjazd pojazdu do strefy operacyjnej lotniska, strefy zastrzeżonej lotniska oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej jest dopuszczalny wyłącznie dla pojazdu posiadającego przepustkę uprawniającą do wjazdu do tych stref.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdu biorącego udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

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

§ 27. 1. Przepustkę dla pojazdu, zgodnie z pkt 1.2.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, wydaje się jako przepustkę czasową albo przepustkę jednorazową.

2. Przepustkę dla pojazdu wydaje zarządzający lotniskiem.

3. Przepustkę dla pojazdu służbowego Urzędu wydaje Prezes Urzędu.

4. Prezes Urzędu przekazuje zarządzającym lotniskami informacje o wydanych lub wycofanych przepustkach dla pojazdów służbowych Urzędu.

5. Przepustka dla pojazdu zawiera co najmniej dane, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, oraz zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerobieniem.

§ 28. 1. Czasową przepustkę dla pojazdu wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu złożony w formie pisemnej.

2. Czasową przepustkę dla pojazdów służbowych Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego zarządzający lotniskiem wydaje niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku.

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 obowiązków służbowych.

§ 29. 1. Czasową przepustkę dla pojazdu zwraca się podmiotowi wydającemu niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.6.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. W razie wystąpienia zdarzenia, o którym mowa w pkt 1.2.6.5 lub 1.2.6.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, do czasowej przepustki dla pojazdu przepisy § 22 stosuje się odpowiednio.

§ 30. 1. Jednorazową przepustkę dla pojazdu wydaje się na wniosek osoby zainteresowanej na okres nie dłuższy niż 24 godziny.

2. Jednorazową przepustkę dla pojazdu wydaje się po sprawdzeniu dokumentu tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdzeniu celu wizyty.

3. Jednorazowa przepustka dla pojazdu zawiera informacje, o których mowa w pkt 1.2.6.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, oraz napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”.

4. Pojazdy posiadające jednorazową przepustkę dla pojazdu podlegają eskorcie zgodnie z pkt 1.2.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

5. Zarządzający lotniskiem może w programie ochrony lotniska określić obowiązek zwrotu jednorazowej przepustki dla pojazdu po zakończeniu obowiązków służbowych w chwili opuszczenia strefy zastrzeżonej lotniska.

6. Jednorazową przepustkę dla pojazdów służbowych Służby Ochrony Państwa wydaje się niezwłocznie.

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

1) rodzaje kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek dla pojazdów oraz ich wzory;

2) warunki i tryb występowania o uzyskanie karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;

3) tryb przyznawania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;

4) sposób użytkowania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;

5) sposób postępowania w przypadku utraty karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu;

6) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień instrukcji.

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

§ 32. 1. Przed wydaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska lub podjęciem czynności, o których mowa w pkt 11.1.1 oraz 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, każda osoba jest obowiązana pozytywnie przejść sprawdzenie przeszłości obejmujące:

1) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentu tożsamości;

2) uzyskanie informacji z rejestrów karnych ze wszystkich państw pobytu, w rozumieniu pkt 11.0.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, z co najmniej 5 poprzedzających lat, oraz, jeżeli jest to wymagane przepisami prawa, uzyskanie informacji o braku negatywnych przesłanek na podstawie art. 188a ust. 4 ustawy;

3) uzyskanie informacji o zatrudnieniu i kształceniu oraz o wszystkich okresach przerw w zatrudnieniu i kształceniu, w rozumieniu pkt 11.0.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, z co najmniej 5 poprzedzających lat.

2. Uzyskanie informacji o braku negatywnych przesłanek na podstawie art. 188a ust. 4 ustawy zwalnia z obowiązku uzyskania informacji z Krajowego Rejestru Karnego, o którym mowa w ustawie z dnia 24 maja 2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 1158).

3. Sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w ust. 1, realizuje zarządzający lotniskiem w stosunku do osoby ubiegającej się o czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego oraz przewoźnik lotniczy w stosunku do osoby ubiegającej się o kartę identyfikacyjną członka załogi, z zastrzeżeniem osób, o których mowa w § 19 ust. 2 pkt 3, w stosunku do których nie dokonuje się takiego sprawdzenia.

4. Wobec osoby rekrutowanej do pełnienia czynności, o których mowa w pkt 11.1.1 oraz 11.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, sprawdzenie przeszłości realizuje podmiot, na rzecz którego osoba ta będzie wykonywać czynności.

5. Sprawdzenie przeszłości jest powtarzane nie rzadziej niż raz na 5 lat.

§ 33. 1. Kontrolę bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez te osoby przedmiotów oraz sprawdzenie pojazdów udających się do strefy zastrzeżonej lotniska oraz do części krytycznej strefy zastrzeżonej wykonuje zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska, zgodnie z pkt 1.3 i 1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, częścią A, B i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz z pkt 1.3 i 1.4 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

2. Listę przedmiotów zabronionych do wnoszenia do strefy zastrzeżonej lotniska oraz do części krytycznej strefy zastrzeżonej przez osoby niebędące pasażerami określa Dodatek 1-A załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 34. 1. Kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia, o których mowa w § 33 ust. 1, nie stosuje się wobec osób i pojazdów, których zadaniem jest reagowanie na nagłe przypadki poważnego zagrożenia życia ludzkiego lub mienia, w przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

2. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33 ust. 1, są zwolnieni posiadający kartę identyfikacyjną portu lotniczego:

1) pracownicy i funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze Policji, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, żołnierze Żandarmerii Wojskowej, żołnierze wyznaczeni na stanowisko służbowe w Służbie Kontrwywiadu Wojskowego lub Służbie Wywiadu Wojskowego, funkcjonariu-

sze pełniący służbę w ramach Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej, funkcjonariusze właściwych służb państwowych wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych obcych przewoźników lotniczych na podstawie zawartych porozumień i umów międzynarodowych w tym zakresie oraz strażacy Państwowej Straży Pożarnej upoważnieni do przeprowadzania czynności kontrolno-rozpoznawczych na lotnisku,

2) osoby upoważnione na podstawie odrębnych przepisów przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych do wykonywania kontroli działalności gospodarczej dotyczącej usług ochrony osób i mienia wykonywanej przez przedsiębiorców realizujących na terenie lotniska zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego,

3) strażacy pełniący służbę lub zatrudnieni w lotniskowej służbie ratowniczo-gaśniczej,

4) kwalifikowani pracownicy ochrony fizycznej zatrudnieni w służbie ochrony lotniska, którzy zgodnie z planem ochrony, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizując zadania w strefie zastrzeżonej lotniska, zostali wyposażeni w broń palną

– podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

3. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33 ust. 1, są zwolnieni członkowie Komisji oraz osoby działające z upoważnienia Komisji, a także przenoszone przez nich przedmioty, podczas wykonywania czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2 ustawy, w przypadku gdy są oni eskortowani przez osobę, o której mowa w pkt 1.2.7.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

4. Przed wejściem do stref, o których mowa w § 33 ust. 1, członkowie Komisji okazują legitymację członka Komisji, a osoby działające z upoważnienia Komisji okazują upoważnienie.

5. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33 ust. 1, są zwolnieni posiadacze certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego wydanego przez Prezesa Urzędu, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

6. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33 ust. 1, są zwolnione pojazdy Urzędu posiadające przepustki, o których mowa w § 27 ust. 3.

7. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33 ust. 1, są zwolnione pojazdy posiadające przepustki do danego lotniska: Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Państwowej Straży Pożarnej, lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej, wewnętrznej służby ochrony zarządzającego lotniskiem, wykorzystywane podczas wykonywania przez żołnierzy, funkcjonariuszy lub pracowników tych służb zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

8. Ze sprawdzenia, o którym mowa w § 33 ust. 1, są zwolnione pojazdy członków Komisji oraz osób działających z upoważnienia Komisji wraz ze specjalistycznym wyposażeniem tych pojazdów, podczas wykonywania czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2 ustawy, w przypadku gdy pojazdy te są eskortowane w sposób, o którym mowa w pkt 1.2.7.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

9. Zarządzający lotniskami przekazują Prezesowi Urzędu do dnia 31 stycznia każdego roku dane za poprzedni rok dotyczące liczby i kategorii:

1) osób podlegających zwolnieniu z kontroli bezpieczeństwa oraz

2) pojazdów podlegających zwolnieniu ze sprawdzenia

– w danym porcie lotniczym.

10. Prezes Urzędu zgodnie z przepisami, o których mowa w pkt 1.3.2.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, przekazuje do Komisji Europejskiej dane za poprzedni rok dotyczące liczby i kategorii osób oraz pojazdów podlegających zwolnieniu odpowiednio z kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzenia.

11. Służba ochrony lotniska nie wpuszcza do strefy zastrzeżonej lotniska i części krytycznej strefy zastrzeżonej osoby odmawiającej poddania się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33 ust. 1.

12. Nie dokonuje się kontroli bezpieczeństwa wobec osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska i niebędącej pasażerem, która podlega eskorcie przez funkcjonariuszy i żołnierzy, upoważnionych do eskortowania zgodnie z pkt 1.2.7.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

13. Przez osobę naruszającą warunki bezpieczeństwa lotniska rozumie się osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska przez swoje zachowanie:

1) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia lub

2) utrudnia wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska, lub

3) uszkadza elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz inne obiekty infrastruktury lotniska, jeżeli może to zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia, lub

4) narusza zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku.

14. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 33 ust. 1, są zwolnione zwierzęta służbowe pod przewodnictwem osób wymienionych w ust. 2 pkt 1, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

§ 35. Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska, o których mowa w dodatku 1-A załącznika do rozporządzenia 2015/1998, mogą być wnoszone na teren strefy zastrzeżonej lotniska przez personel przewoźnika lotniczego, zarządzającego lotniskiem oraz przedstawicieli innych podmiotów wykonujących obowiązki służbowe lub prowadzących działalność w strefie zastrzeżonej lotniska, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów. Wnoszenie tych przedmiotów odbywa się zgodnie z postanowieniami instrukcji przepustkowej lotniska.

§ 36. 1. Zarządzający lotniskiem jest odpowiedzialny za nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne prowadzone zgodnie z pkt 1.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 i pkt 1.5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz w sposób określony w programie ochrony lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem:

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

   a) częstotliwość i środki stosowania nadzoru oraz patrolowania strefy zastrzeżonej lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do nich przyległych przez właściwą służbę ochrony,

   b) częstotliwość i środki stosowania nadzoru oraz patrolowania strefy ogólnodostępnej, w celu wykluczenia możliwości pozostawienia przedmiotów, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia;

2) zapewnia:

   a) utrzymanie w dobrym stanie technicznym ogrodzenia wokół lotniska oraz innych barier technicznych oddzielających strefę ogólnodostępną, strefę operacyjną lotniska, strefę zastrzeżoną lotniska oraz część krytyczną strefy zastrzeżonej,

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

   c) patrolowanie strefy zastrzeżonej lotniska i kontrolowanie strefy ogólnodostępnej,

   d) możliwość doraźnego i szybkiego ograniczenia dostępu do strefy ogólnodostępnej.

Rozdział 9

Strefy wydzielone

§ 37. 1. W celu obsługi lotów, o których mowa w art. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiającego kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. UE L 338 z 19.12.2009, str. 17, z późn. zm.[8)]), ochrona stref wydzielonych jest realizowana przez zarządzającego lotniskiem w porozumieniu z Policją, a w przypadku portu lotniczego, w którym znajduje się lotnicze przejście graniczne – w porozumieniu ze Strażą Graniczną.

2. Zarządzający lotniskiem, na którym ustanowiono strefy wydzielone, zapewnia oddzielenie statków zaparkowanych w tych strefach od statków powietrznych zaparkowanych w strefach operacyjnych lotniska, strefach zastrzeżonych lotniska i częściach krytycznych stref zastrzeżonych.

Rozdział 10

Ochrona statku powietrznego

§ 38. 1. Przewoźnik lotniczy zapewnia ochronę eksploatowanego przez siebie statku powietrznego, zgodnie z pkt 3 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 3 i dodatkiem 3–B załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

---

8) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 326 z 01.12.2016, str. 7.

2. Ochrona statku powietrznego, o której mowa w ust. 1, polega na:

1) przeszukaniu statku powietrznego;

2) zabezpieczeniu statku powietrznego.

§ 39. 1. Przeszukanie statku powietrznego jest realizowane przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z pkt 3.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem umowę, na podstawie której podmioty te wykonują przeszukanie statku powietrznego w jego imieniu.

§ 40. 1. Zabezpieczenie statku powietrznego jest realizowane przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z pkt 3.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć z zarządzającym lotniskiem, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem umowę, na podstawie której podmioty te wykonują zabezpieczenie statku powietrznego w jego imieniu.

Rozdział 11

Pasażerowie i bagaż kabinowy

§ 41. 1. Pasażerów oraz ich bagaż kabinowy poddaje się kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z pkt 4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, częścią A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 4 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

2. Pasażerowie oraz ich bagaż kabinowy podlegają ochronie zgodnie z pkt 4.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 42. 1. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41 ust. 1, nie stosuje się w przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacji ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.

2. Służba ochrony lotniska nie wpuszcza do strefy zastrzeżonej lotniska oraz części krytycznej strefy zastrzeżonej osoby odmawiającej poddania się kontroli, o której mowa w § 41 ust. 1.

§ 43. 1. W PKB pasażerów i bagażu kabinowego, w którym jest wykorzystywane urządzenie rentgenowskie do kontroli bezpieczeństwa tego bagażu, znajduje się jednocześnie co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa.

2. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie wykonuje czynności związane z oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego bez przerwy nie dłużej niż 20 minut. Przerwa między kolejną oceną obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie może być krótsza niż 10 minut.

3. W przypadku zmniejszonego natężenia ruchu w PKB liczba operatorów może ulec stosownemu zmniejszeniu do poziomu gwarantującego zapewnienie bezpieczeństwa.

§ 44. 1. Sprzęt ułatwiający podróżowanie mający istotny wpływ na zdrowie lub życie pasażera lub zapewniający komfort podróży wykorzystywany przez osoby z ograniczoną możliwością poruszania się poddaje się w miarę możliwości kontroli jako bagaż kabinowy.

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

§ 45. 1. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów, o której mowa w § 41 ust. 1, przeprowadza się w sposób uniemożliwiający fizyczne kontaktowanie się pasażerów skontrolowanych z pasażerami oczekującymi na kontrolę.

2. Separację pasażerów, o której mowa w ust. 1, zapewnia się przy użyciu środków osobowych lub barier technicznych.

§ 46. 1. Członkowie misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41 ust. 1.

2. Kontroli, o której mowa w § 41 ust. 1, nie poddaje się:

1) Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu, Marszałka Senatu, Prezesa Rady Ministrów, wicemarszałków Sejmu, wicemarszałków Senatu, członków Rady Ministrów, a także wszystkich tych osób, którym towarzyszy ochrona służb państwowych;

2) członków delegacji oficjalnych, wymienionych na potwierdzonych listach zaproszonych gości, składających wizyty na zaproszenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu, Marszałka Senatu, Prezesa Rady Ministrów oraz członków Rady Ministrów;

3) funkcjonariuszy jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, w czasie wykonywania czynności związanych z zapewnieniem ochrony osób, o których mowa w pkt 1 i 2.

§ 47. W odniesieniu do pasażera potencjalnie uciążliwego stosuje się środki ochrony zgodnie z pkt 4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 48. 1. O zamiarze przewozu pasażera potencjalnie uciążliwego organ zlecający przewóz takiego pasażera powiadamia przewoźnika lotniczego w formie pisemnej lub w postaci elektronicznej.

2. W uzasadnionych przypadkach powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane w formie innej niż pisemna, za pomocą dostępnych środków 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 2015/1998, a także rodzaj niezbędnej ochrony.

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

2. O liczebności eskorty decyduje służba zapewniająca eskortę na podstawie analizy zagrożenia ze strony eskortowanego pasażera potencjalnie uciążliwego.

§ 50. Przed wejściem na pokład statku powietrznego pasażera potencjalnie uciążliwego i jego bagaż poddaje się kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41 ust. 1.

§ 51. 1. Eskortowanego pasażera potencjalnie uciążliwego wprowadza się na pokład statku powietrznego przed innymi pasażerami.

2. Eskortowanego pasażera potencjalnie uciążliwego wyprowadza się po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

§ 52. 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 się alkoholu;

3) eskorcie pasażera potencjalnie uciążliwego zapewnia się stały kontakt z załogą statku powietrznego;

4) o przewozie pasażera potencjalnie uciążliwego nie informuje się innych pasażerów.

§ 53. Kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego nie stosuje się w odniesieniu do osób, o których mowa w § 46 ust. 2.

§ 54. 1. Z bagażu kabinowego pasażera usuwa się przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Pasażera odmawiającego usunięcia z bagażu kabinowego przedmiotów, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 2015/1998, nie wpuszcza się do strefy zastrzeżonej lotniska i na pokład statku powietrznego.

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

1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym podczas trwania odprawy biletowo-bagażowej 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.

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

5. Pojemnik, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, powinien uniemożliwiać dostęp do jego wnętrza osobom nieuprawnionym przez:

1) umieszczenie go w strefie zastrzeżonej lotniska, w PKB pasażerów i bagażu kabinowego;

2) zastosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjnych.

§ 55. Przewoźnik lotniczy przekazuje do wiadomości publicznej informacje o przedmiotach zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym, o których mowa w dodatku 4-C załącznika do rozporządzenia 2015/1998, w momencie dokonywania samodzielnej odprawy za pośrednictwem środków łączności internetowej oraz w punktach odprawy biletowo-bagażowej, a zarządzający lotniskiem – w PKB.

§ 56. Zgoda, o której mowa w pkt 4.4.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/1998, na wniesienie do stref zastrzeżonych lotniska lub na pokład statku powietrznego przedmiotów wymienionych w dodatku 4-C tego załącznika jest wydawana przez Prezesa Urzędu na umotywowany wniosek.

§ 57. 1. Bagaż kabinowy i rejestrowany członków misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osób zrównanych z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 41 i § 58.

2. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną, pod warunkiem że są spełnione wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych, sporządzonej w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. poz. 232).

3. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa korespondencji służbowej opatrzonej urzędową pieczęcią przewożonej przez kurierów wojskowych sił zbrojnych państw członkowskich Paktu Północnoatlantyckiego (NATO) lub Dowództwa Sojuszniczego NATO, pod warunkiem że kurier przewożący taką korespondencję posiada indywidualny rozkaz wyjazdu określający liczbę przewożonych przesyłek i stwierdzający, że zawierają one tylko dokumenty urzędowe.

4. W przypadku podejrzenia, że zawartość przesyłki, o której mowa w ust. 2 lub 3, może posłużyć popełnieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, odmawia się jej przewozu.

5. Zarządzający portem lotniczym ustala w programie ochrony procedury ochrony, jakim jest poddawany materiał biomedyczny przewożony jako bagaż kabinowy.

Rozdział 12

Bagaż rejestrowany

§ 58. 1. Bagaż rejestrowany poddaje się kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z pkt 5 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią A załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Realizując kontrolę bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego, stosuje się § 43 ust. 2.

3. Nie dopuszcza się przewozu w bagażu rejestrowanym pasażera przedmiotów, o których mowa w dodatku 5-B załącznika do rozporządzenia 2015/1998. W zakresie zapewnienia pasażerom informacji o wykazie przedmiotów zabronionych stosuje się przepis § 55.

§ 59. Bagaż rejestrowany podlega ochronie przed nieuprawnionym dostępem, zgodnie z pkt 5.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz pkt 5.2.1 i 5.2.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 60. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie stwierdzić, czy bagaż rejestrowany bez właściciela został oddzielony od pasażera z przyczyn niezależnych od pasażera lub został poddany środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 5.3.2 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, bagaż jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z wymogami pkt 5.3.3.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 13

Metody i środki ochrony przewozu ładunków i poczty

§ 61. 1. Ładunki i poczta podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 6 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią F załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w ust. 1, są zapewniane przez:

1) zarejestrowanego agenta, wyznaczonego zgodnie z art. 186c ustawy oraz z uwzględnieniem przepisów pkt 6.3.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

2) znanego nadawcę, wyznaczonego zgodnie z art. 186e ustawy oraz z uwzględnieniem przepisów pkt 6.4.1.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

3) uznanego nadawcę.

3. Czynności kontroli, o której mowa w pkt 6.2.1.2 i 6.2.1.4–6.2.1.6 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, wykonuje operator kontroli bezpieczeństwa lub zespół z PWMW. Realizując kontrolę bezpieczeństwa przy użyciu urządzenia rentgenowskiego, stosuje się § 43 ust. 2.

4. Osoba, o której mowa w pkt 6.3.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, jest odpowiedzialna w imieniu zarejestrowanego agenta za wyznaczenie użytkowników „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE", realizujących zadanie, o którym mowa w pkt 6.3.2.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

5. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty stanowiących pocztę dyplomatyczną, pod warunkiem że są spełnione wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych, sporządzonej w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r.

6. W przypadku podejrzenia, że ładunek lub poczta, o których mowa w ust. 5, mogą posłużyć popełnieniu aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, odmawia się ich przewozu.

§ 62. 1. W przypadku wyznaczenia uznanego nadawcy, o którym mowa w pkt 6.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, zarejestrowany agent przekazuje informację o wyznaczeniu uznanego nadawcy Prezesowi Urzędu wraz z podaniem nazwy i adresu uznanego nadawcy oraz rodzaju prowadzonej przez niego działalności.

2. Zarejestrowany agent na żądanie Prezesa Urzędu udostępnia bazę danych, o której mowa w pkt 6.5.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarejestrowany agent stwierdzi, że zaszły okoliczności, o których mowa w pkt 6.5.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, zarejestrowany agent niezwłocznie cofa nadawcy status uznanego nadawcy. Zarejestrowany agent niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o cofnięciu statusu uznanego nadawcy.

Rozdział 14

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego

§ 63. 1. Materiały i poczta służbowa przewoźnika lotniczego przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 7 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią G załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Materiały przewoźnika lotniczego stosowane do przetwarzania informacji o pasażerach i bagażach są chronione przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z pkt 7.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 15

Zaopatrzenie pokładowe

§ 64. 1. Zaopatrzenie pokładowe podlega środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 8 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 8 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Za kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w pkt 8.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, jest odpowiedzialny zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego, wyznaczony zgodnie z art. 186d ust. 1 ustawy oraz z uwzględnieniem przepisów pkt 8.1.3.2 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, lub zarządzający lotniskiem.

§ 65. 1. Przedsiębiorstwo, któremu podmiot zapewnia dostawy zaopatrzenia pokładowego, jednak nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, wyznacza ten podmiot jako znanego dostawcę zaopatrzenia pokładowego, zgodnie z pkt 8.1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998. Znani dostawcy zaopatrzenia pokładowego zostają wyznaczeni po spełnieniu wymogów, o których mowa w pkt 8.1.4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. W przypadku wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, przedsiębiorstwo informuje Prezesa Urzędu o wyznaczeniu znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego wraz z podaniem nazwy i adresu podmiotu oraz rodzaju realizowanych dostaw.

3. Jeżeli Prezes Urzędu lub przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawy, stwierdzi, że znany dostawca zaopatrzenia pokładowego nie spełnia nałożonych na niego wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, znany dostawca zaopatrzenia pokładowego niezwłocznie wdraża środki zaradcze. W przypadku stwierdzenia, zgodnie z pkt 8.1.4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, że znany dostawca zaopatrzenia pokładowego utracił zdolność przestrzegania nałożonych na niego wymogów z zakresu ochrony, przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawy, niezwłocznie cofa temu dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego. Przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zaopatrzenia pokładowego zapewnia dostawy, niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o cofnięciu statusu znanego nadawcy.

Rozdział 16

Zaopatrzenie portu lotniczego

§ 66. 1. Zaopatrzenie portu lotniczego podlega środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z pkt 9 załącznika I do rozporządzenia 300/2008, częścią H załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz pkt 9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w pkt 9.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, wykonuje służba ochrony lotniska.

§ 67. W przypadku stwierdzenia oznak naruszenia zaopatrzenia portu lotniczego, o których mowa w pkt 9.1.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, personel odpowiedzialny za dane zaopatrzenie informuje niezwłocznie o tym fakcie osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie będącym znanym dostawcą zaopatrzenia portu lotniczego, a także zarządzającego lotniskiem, na które są realizowane dostawy.

§ 68. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza znanego dostawcę zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 9.1.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Znanego dostawcę zaopatrzenia portu lotniczego wyznacza się po:

1) zatwierdzeniu przez zarządzającego lotniskiem adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 9.1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998;

2) sprawdzeniu wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości, dokonanego na podstawie:

   a) wizji lokalnej u wyznaczanego znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego przeprowadzanej nie rzadziej niż co 2 lata lub

   b) regularnych kontroli w trakcie realizacji dostaw zaopatrzenia portu lotniczego przez tego znanego dostawcę zaopatrzenia portu lotniczego do stref zastrzeżonych lotniska, począwszy od wyznaczenia, realizowanych w sposób nieprzewidywalny i nie rzadziej niż co 3 miesiące lub wobec co najmniej 20% całości dostarczanego zaopatrzenia portu lotniczego, w tym:

      – sprawdzeniu, czy osoba dostarczająca zaopatrzenie w imieniu znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego została odpowiednio przeszkolona z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego,

      – sprawdzeniu, czy zaopatrzenie jest właściwie zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją,

      – przeprowadzaniu kontroli zaopatrzenia w taki sam sposób, jak w przypadku zaopatrzenia pochodzącego od nieznanego dostawcy.

3. W przypadku wyznaczenia znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego zarządzający lotniskiem informuje Prezesa Urzędu o wyznaczeniu wraz z podaniem nazwy i adresu podmiotu.

4. Jeżeli Prezes Urzędu lub zarządzający lotniskiem stwierdzi, że znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego nie spełnia nałożonych na niego wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego niezwłocznie wdraża środki zaradcze. W przypadku stwierdzenia, zgodnie z pkt 9.1.3.3. załącznika do rozporządzenia 2015/1998, że znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego utracił zdolność przestrzegania nałożonych na niego wymogów z zakresu ochrony, zarządzający lotniskiem niezwłocznie cofa dostawcy status znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego. Zarządzający lotniskiem niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu o cofnięciu statusu znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego.

Rozdział 17

Środki ochrony podczas lotu

§ 69. Środki ochrony podczas lotu realizuje się zgodnie z pkt 10 załącznika I do rozporządzenia 300/2008.

Rozdział 18

Sprzęt służący do ochrony lotnictwa cywilnego

§ 70. 1. Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego są określone w pkt 12 załącznika I do rozporządzenia 300/2008 oraz w pkt 12 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Podmiot odpowiedzialny za stosowanie środków ochrony dysponuje instrukcją obsługi wykorzystywanego sprzętu służącego do ochrony lotnictwa cywilnego, dostarczoną przez producenta.

§ 71. Sprzęt stosowany do ochrony lotnictwa cywilnego podlega testowaniu według metodologii określonej przez producenta. Osoba przeprowadzająca czynność testowania urządzenia odnotowuje ten fakt oraz wynik testu w dokumentacji wewnętrznej. Częstotliwość testowania zostanie każdorazowo ustalona przez podmiot odpowiedzialny za kontrolę bezpieczeństwa lub stosowanie innych środków kontroli w zakresie ochrony w programie ochrony tego podmiotu.

Rozdział 19

Wymogi w zakresie wykorzystania psów do wykrywania materiałów wybuchowych podczas kontroli bezpieczeństwa

§ 72. Wymogi, jakie muszą być spełnione przy wykorzystaniu PWMW podczas kontroli bezpieczeństwa, są określone w częściach A i D załącznika do rozporządzenia 272/2009 oraz w pkt 12.9 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 73. 1. Zatwierdzenia zespołu z PWMW, w imieniu Prezesa Urzędu, dokonuje Komendant Główny Straży Granicznej, zgodnie z pkt 12.9.1.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

2. Zakres szkolenia realizowanego w Straży Granicznej dla zespołu z PWMW niewykorzystywanego w Straży Granicznej zatwierdza Prezes Urzędu w uzgodnieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej.

3. Zakres szkolenia realizowanego w Straży Granicznej dla zespołu z PWMW wykorzystywanego w Straży Granicznej zatwierdza Komendant Główny Straży Granicznej w uzgodnieniu z Prezesem Urzędu.

4. Zakres szkolenia nierealizowanego w Straży Granicznej dla zespołu z PWMW zatwierdza Prezes Urzędu.

5. Szkolenie dla zespołu z PWMW, o którym mowa w ust. 2 i 4, jest przeprowadzane zgodnie z pkt 12.9.3.7 i 12.9.3.8 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

6. Szkolenie dla zespołu z PWMW, o którym mowa w ust. 3, jest przeprowadzane przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, zgodnie z pkt 12.9.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy.

§ 74. 1. Zespół z PWMW może być wykorzystany w kontroli bezpieczeństwa, jeżeli spełnia warunek z pkt 12.9.1.4 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 lub jeżeli przeszedł odpowiednie szkolenie zatwierdzone przez państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz został zatwierdzony zgodnie z § 73 ust. 1.

2. Zarządzający lotniskiem, przedsiębiorca, który uzyskał koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie usług ochrony osób i mienia, działający na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, wykonujący zadania związane z ochroną lotnictwa cywilnego na rzecz zarządzającego lotniskiem, zarejestrowanego agenta lub zarejestrowanego dostawcy zaopatrzenia pokładowego, którzy planują wykorzystanie PWMW do kontroli bezpieczeństwa, występują z wnioskiem o przeprowadzenie procesu zatwierdzenia zespołu z PWMW do Komendanta Głównego Straży Granicznej.

3. Przedmiotem wniosku może być również szkolenie zespołu z PWMW.

4. Szkolenie i zatwierdzenie, o których mowa w ust. 2 i 3, jest wykonywane na koszt wnioskodawcy. Komendant Główny Straży Granicznej informuje wnioskodawcę o kosztach koniecznych do poniesienia w związku z przeszkoleniem oraz zatwierdzeniem zespołu z PWMW, a także o terminie i czasie trwania szkolenia.

5. Wnioskodawca zobowiązuje się do zachowania w poufności informacji uzyskanych podczas szkolenia.

Rozdział 20

Unijny podmiot zatwierdzający

§ 75. Prezes Urzędu wyznacza unijny podmiot zatwierdzający, o którym mowa w pkt 11.6.3.1 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

§ 76. 1. Kompetencje osoby wnioskującej o wyznaczenie, o którym mowa w § 75, są weryfikowane poprzez:

1) analizę przedstawionych dokumentów obejmujących doświadczenie zawodowe oraz odbyte szkolenia;

2) egzamin teoretyczny przeprowadzany przez Prezesa Urzędu, obejmujący:

   a) zasady, procedury i techniki dotyczące monitorowania zgodności,

   b) czynniki mające wpływ na zachowania ludzi i na nadzór,

   c) rolę i uprawnienia podmiotu zatwierdzającego, w tym w zakresie konfliktu interesów,

   d) szczegółowe normy związane z działalnością podlegającą zatwierdzeniu,

   e) technologie i techniki związane z ochroną istotne dla procedury zatwierdzania.

2. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, przepisy wydane na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy dotyczące egzaminu certyfikacyjnego dla audytorów wewnętrznych stosuje się odpowiednio.

§ 77. 1. Osoba prawna wnioskująca o wyznaczenie, o którym mowa w § 75, przedstawia listę osób spełniających wymogi, o których mowa w pkt 11.6.3.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, które będą w jej imieniu dokonywały unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa.

2. Lista osób, o której mowa w ust. 1, zawiera następujące dane:

1) imię i nazwisko;

2) adres zamieszkania;

3) rodzaj dokumentu tożsamości ze zdjęciem, jego numer, a w przypadku dowodu osobistego – także numer PESEL.

3. Kompetencje osób umieszczonych na liście, o której mowa w ust. 1, podlegają weryfikacji zgodnie z § 76.

§ 78. Prezes Urzędu cofa wyznaczenie w przypadku, o którym mowa w pkt 11.6.4.3 załącznika do rozporządzenia 2015/1998.

Rozdział 21

Współdziałanie Prezesa Urzędu ze Strażą Graniczną w sprawowaniu nadzoru nad kontrolą bezpieczeństwa wykonywaną przez zarządzających lotniskami

§ 79. 1. Działania Straży Granicznej w zakresie współdziałania, o których mowa w art. 186b ust. 3 ustawy, są realizowane przez funkcjonariuszy Straży Granicznej, w formie:

1) patrolowo-stacjonarnej – przez sprawowanie nadzoru w punktach kontroli bezpieczeństwa, w odległości umożliwiającej funkcjonariuszom Straży Granicznej podjęcie reakcji w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości;

2) systemu dozorowego CCTV i innych dostępnych w porcie lotniczym systemów rejestrujących przebieg kontroli bezpieczeństwa, przez obserwowanie i analizowanie zapisu zarejestrowanego obrazu w systemie on-line i off-line, w szczególności w celu podjęcia reakcji w przypadku powstania nieprawidłowości.

2. Zastosowanie oraz częstotliwość sprawowania nadzoru w formie, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zależy od analizy ryzyka prowadzonej przez właściwego komendanta placówki Straży Granicznej.

3. Zarządzający lotniskiem jest informowany o stwierdzonych w ramach sprawowanego nadzoru naruszeniach przepisów.

4. Stwierdzane nieprawidłowości w ramach sprawowania nadzoru są omawiane podczas cyklicznych kontaktów roboczych, w których uczestniczy właściwy miejscowo dla lotniczego przejścia granicznego komendant placówki Straży Granicznej lub jego przedstawiciel z przedstawicielami służb ochrony lotniska i zarządzającego lotniskiem.

§ 80. Wymiana informacji pomiędzy Strażą Graniczną a Urzędem jest realizowana w formie pisemnej, za pomocą telefaksu lub poczty elektronicznej.

§ 81. 1. Straż Graniczna, po stwierdzeniu poważnego uchybienia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, przekazuje niezwłocznie do Urzędu informację o zdarzeniu i podjętych działaniach wraz z dokumentacją.

2. Prezes Urzędu przekazuje Straży Granicznej informacje o działaniach podjętych wobec zarządzających lotniskami w związku ze stwierdzonymi przez funkcjonariuszy Straży Granicznej poważnymi uchybieniami.

§ 82. 1. Komendant Główny Straży Granicznej przesyła Prezesowi Urzędu zbiorczą informację dotyczącą stwierdzonych poważnych uchybień oraz naruszeń przepisów.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana w terminie do 20. dnia każdego kwartału za poprzedni kwartał.

§ 83. 1. Straż Graniczna dokumentuje stwierdzone poważne uchybienia oraz naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez sporządzanie pisemnych informacji, a w przypadku poważnych uchybień dodatkowo utrwala materiał filmowy z systemu dozorowego CCTV.

2. Komendant placówki Straży Granicznej właściwy miejscowo dla lotniczego przejścia granicznego lub jego przedstawiciel wnioskuje do zarządzającego lotniskiem o bezzwłoczne zabezpieczenie i przekazanie na nośnikach danych materiału filmowego z systemu dozorowego CCTV, będącego dowodem stwierdzenia powstałych poważnych uchybień, lub w miarę posiadanych możliwości materiał ten jest zabezpieczany przez funkcjonariuszy Straży Granicznej realizujących zadania nadzoru.

3. Katalog stwierdzanych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej poważnych uchybień i naruszeń przepisów Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 22

Organizacja ochrony lotnictwa cywilnego w zakresie cyberbezpieczeństwa

§ 84. Organem odpowiedzialnym za koordynację i monitorowanie przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa określonych w załączniku do rozporządzenia 2015/1998 jest minister właściwy do spraw transportu.

§ 85. Stosownie do pkt 1.7.5 załącznika do rozporządzenia 2015/1998, w odniesieniu do operatorów usług kluczowych wyznaczonych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1369), zgodność z przepisami pkt 1.7 załącznika do rozporządzenia 2015/1998 zastępuje się zgodnością z przepisami ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa.

§ 86. W ramach realizacji przepisów, o których mowa w § 85, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, zarejestrowani agenci, zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia pokładowego, znani nadawcy oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, niebędący operatorami usług kluczowych, są odpowiedzialni za:

1) identyfikację swoich krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych jako systemów informacyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa, przeznaczonych do przetwarzania danych wykorzystywanych dla bezpieczeństwa, ochrony lub dostępności operacji lotniczych;

2) prowadzenie oceny ryzyka i na jej podstawie określania i wdrażania środków mających na celu ochronę takich systemów i danych przed bezprawną ingerencją;

3) szczegółowe określenie w swoich programach ochrony środków mających na celu zapewnienie ochrony przed cyberatakami, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, wykrywania ich i reagowania na nie;

4) zapewnienie, że osoby wdrażające środki, o których mowa w pkt 3, posiadają kwalifikacje i umiejętności niezbędne do skutecznego wykonywania wyznaczonych zadań oraz są one informowane o istotnych przypadkach zagrożeń dla cyberbezpieczeństwa, zgodnie z zasadą ograniczonego dostępu.

§ 87. Prezes Urzędu, w ramach prowadzonych czynności kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, kontroluje realizację obowiązku wynikającego z pkt 11.1.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 2015/1998.