

## ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 19 czerwca 2007 r.

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

Na podstawie art. 187 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa, zwany dalej „Krajowym Programem”, określony w załączniku do rozporządzenia, uwzględniający w szczególności:

- 1) organizację ochrony, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji;
- 2) obowiązki i współpracę w zakresie ochrony lotnictwa organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych;
- 3) ponoszenie i rozliczanie kosztów zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego.

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

2. Krajowy Program ustala się zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego — Deklaracja międzyinstytucjonalna (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 181), uwzględniający w szczególności możliwość zastosowania odstępstw, o których mowa w art. 6 tego rozporządzenia.

§ 2. Prowadzenie kontroli bezpieczeństwa przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na podstawie dotychczasowych przepisów podlega dostosowaniu do wymogów określonych w § 30 ust. 3 Krajowego Programu w terminie do dnia 1 stycznia 2010 r.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 160, poz. 1549).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia, z tym że:

- 1) § 20 ust. 3—6 i 8 załącznika do rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 2) § 30 ust. 3 załącznika do rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *J. Kaczyński*

Załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów  
z dnia 19 czerwca 2007 r. (poz. 803)

## KRAJOWY PROGRAM OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO REALIZUJĄCY ZASADY OCHRONY LOTNICTWA

### Rozdział 1

#### Przepisy ogólne

§ 1. Ilekroć w Krajowym Programie jest mowa o:

- 1) ustawie — rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze;
- 2) rozporządzeniu 2320/2002 — rozumie się przez to rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego — Deklaracja międzyinstytucjonalna;
- 3) rozporządzeniu 622/2003 — rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 89 z 05.04.2003, str. 9; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 252);
- 4) rozporządzeniu 1138/2004 — rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych (Dz. Urz. UE L 221 z 22.06.2004, str. 6);
- 5) rozporządzeniu 2096/2005 — rozumie się przez to rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str. 13);
- 6) KPKJ — rozumie się przez to Krajowy Program Kontroli Jakości, ustalony rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy;
- 7) aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, jest bezprawny i celowy akt polegający na:
  - a) użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy przeciwko osobie znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
  - b) zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku,
  - c) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku powietrznego w czasie lotu,
  - d) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza,
  - e) zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
  - f) przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób i mienia w komunikacji lotniczej,
  - g) zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, powodującym znaczne zakłócenia ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- 8) służbie ochrony lotniska — rozumie się przez to wewnętrzną służbę ochrony działającą na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708), realizującą zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego, podlegającą zarządzającemu lotniskiem;
- 9) podmiocie prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą — rozumie się przez to podmiot, który uzyskał certyfikat, koncesję lub zezwolenie na podstawie ustawy;
- 10) bagażu niezidentyfikowanym — rozumie się przez to bagaż, który nie został odebrany przez pasażera lub jest pozostawiony bez opieki w porcie lotniczym;
- 11) kontenerze bagażowym — rozumie się przez to pojemnik, w którym składowany jest bagaż w celu przewiezienia go statkiem powietrznym;
- 12) kontroli dostępu — rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służbę ochrony w celu zapewnienia, że osoby nieuprawnione nie dostaną się do wyznaczonych obszarów lotniska;
- 13) lotnisku współużytkowanym — rozumie się przez to lotnisko, o którym mowa w art. 60 ust. 3 ustawy;
- 14) materiałach niebezpiecznych — rozumie się przez to przedmioty, urządzenia lub substancje stanowiące podczas transportu drogą lotniczą zagrożenie dla bezpieczeństwa, w tym zdrowia lub mienia, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, o których mowa w art. 3 ust. 2 i 4 ustawy;
- 15) małym porcie lotniczym — rozumie się przez to port lotniczy, o którym mowa w art. 4 (3) rozporządzenia 2320/2002;

- 16) ochronie lotnictwa cywilnego — rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służbę ochrony i podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego;
- 17) operatorze lotnictwa ogólnego — rozumie się przez to właściciela lub użytkownika statku powietrznego, wykonującego loty, o których mowa w rozdziale 1 załącznika do rozporządzenia 2320/2002;
- 18) służbie ochrony — rozumie się przez to Straż Graniczną, Policję, służbę ochrony lotniska oraz specjalistyczną uzbrojoną formację ochronną działającą na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, realizującą zadania na rzecz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą poza terenem lotniska;
- 19) odprawie biletowo-bagażowej — rozumie się przez to zespół czynności wykonywanych przez obsługę naziemną pasażerów i bagażu, mających na celu dopuszczenie pasażera i jego bagażu na wybrany lot;
- 20) pasażerze lub bagażu transferowym — rozumie się przez to pasażera albo bagaż, przewożonych różnymi lotami do portu docelowego, ze zmianą z jednego lotu na drugi w pośrednim porcie lotniczym;
- 21) pasażerze lub bagażu tranzytowym — rozumie się przez to pasażera lub bagaż odlatujących z portu lotniczego, po krótkim postoju statku powietrznego, tym samym statkiem, którym przybyli;
- 22) płycie postojowej — rozumie się przez to część terenu lotniska przeznaczoną do postoju statku powietrznego w celu załadunku lub wyładunku pasażerów lub towarów, a także tankowania, parkowania lub obsługi tego statku;
- 23) locie wysokiego ryzyka — rozumie się przez to lot o podwyższonym prawdopodobieństwie wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 24) sortowni bagażu — rozumie się przez to miejsce, w którym dokonuje się rozdziału bagażu na poszczególne loty;
- 25) wyposażeniu bezpieczeństwa — rozumie się przez to urządzenia i sprzęt specjalistyczny przeznaczony do użycia przez służbę ochrony w celu zapobieżenia aktom bezprawnej ingerencji, ograniczenia lub likwidacji ich skutków;
- 26) sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym — rozumie się przez to zagrożenie bezpieczeństwa wystąpieniem lub możliwością wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 27) poświadczeniu bezpieczeństwa — rozumie się przez to odpowiednie poświadczenie uprawniające do dostępu do informacji niejawnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 196, poz. 1631, z późn. zm.<sup>1)</sup>);
- 28) osobie naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska — rozumie się przez to osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę:
- a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia lub
- b) utrudnia wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska, lub
- c) uszkadza elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz w inne obiekty infrastruktury lotniska, jeśli może to zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia, lub
- d) narusza zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku;
- 29) pasażerze naruszającym warunki przewozu — rozumie się przez to osobę, która od momentu zamknięcia drzwi statku powietrznego przed startem do chwili ich otwarcia po wylądowaniu poprzez chuligańskie zachowanie, zastraszenie lub groźbę:
- a) zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia na pokładzie statku powietrznego lub
- b) utrudnia członkowi załogi wykonywanie obowiązków lub zmniejsza jego zdolność do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, lub
- c) uszkadza statek powietrzny, jego wyposażenie lub elementy składowe oraz sprzęt, lub
- d) narusza przepisy dotyczące bezpieczeństwa podczas operacji lotniczej;
- 30) bagażu rejestrowanym — rozumie się przez to bagaż, o którym mowa w rozdziale 1 pkt 14 załącznika do rozporządzenia 2320/2002;
- 31) ładunku — rozumie się przez to przedmioty przeznaczone do przewozu lotniczego, z wyjątkiem przesyłek kurierskich i ekspresowych, poczty oraz bagażu rejestrowanego.

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

- 1) minister właściwy do spraw transportu w zakresie:
- a) koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, o której mowa w art. 19 ustawy, zwaną dalej „Radą”,
- b) nadzoru nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Prezesem Urzędu”, przy wykonywaniu zadań związanych z przygotowaniem i realizacją Krajowego Programu;

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

- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie wykonywania, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego organy, obowiązków polegających na:
  - a) obserwacji przylatujących i odlatujących pasażerów w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
  - b) udziale w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników,
  - c) rozpoznawaniu i neutralizowaniu materiałów niebezpiecznych na lotniskach i na pokładach statków powietrznych,
  - d) udziale w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji oraz zapewnieniu rozwiązania tej sytuacji przy użyciu dostępnych środków,
  - e) szkoleniu podległych służb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 3) Minister Obrony Narodowej, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, w zakresie współdziałania z zarządzającym lotniskiem współużytkowanym w zakresie ochrony fizycznej obiektów i terenów przez niego użytkowanych;
- 4) minister właściwy do spraw finansów publicznych w zakresie wykonywania, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
  - a) kontroli stref celnych na lotniskach polegających na zwróceniu, podczas wykonywania kontroli celnej, uwagi na towary i zdarzenia, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
  - b) współpracy Służby Celnej ze służbą ochrony w celu ochrony lotniczego przejścia granicznego polegającej na informowaniu tej służby o ujawnieniu podczas kontroli celnej towarów i zdarzeń, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego;
- 5) minister właściwy do spraw rolnictwa, w szczególności przez podległe mu i nadzorowane przez niego organy, w zakresie działań zapobiegawczych mających na celu uniemożliwienie przedostania się w strefę lotniczego przejścia granicznego środków spożywczych lub organizmów szkodliwych dla życia lub zdrowia człowieka;
- 6) Prezes Urzędu w zakresie:
  - a) inicjowania polityki państwa w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - b) ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zgodnie z Krajowym Programem,
  - c) współpracy z Radą w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
  - d) upowszechniania międzynarodowych norm, zasad oraz procedur ochrony lotnictwa cywilnego i stosowanie ich w praktyce,
  - e) sprawowania nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa transportu lotniczego,
  - f) sprawowania nadzoru nad zarządzającym lotniskiem w zakresie zapewnienia właściwego wyposażenia służb ochrony na lotniskach cywilnych w celu realizacji zadań wynikających z Krajowego Programu,
  - g) współpracy z organami administracji publicznej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - h) wydawania wiążących zaleceń dotyczących procedur ochrony lotnictwa cywilnego dla podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą wchodzących w skład systemu ochrony lotnisk, w zakresie określonym w Krajowym Programie,
  - i) sprawowania nadzoru nad przeprowadzaniem kontroli lotnisk, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie ochrony lotnictwa,
  - j) sprawowania nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, w wyniku zaleceń pokontrolnych,
  - k) prowadzenia listy osób odpowiedzialnych za sprawy ochrony lotnictwa cywilnego w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą,
  - l) wprowadzenia w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym dodatkowych środków ochrony bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty — po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw wewnętrznych;
- 7) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;
- 8) wojewoda właściwy ze względu na miejsce zdarzenia w zakresie, o którym mowa w § 101 ust. 2;
- 9) zarządzający lotniskiem w zakresie:
  - a) wyznaczenia osoby posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa, odpowiedzialnej za ochronę lotniska i szkolenie w tym zakresie osób zatrudnionych na lotnisku, i przesyłania informacji dotyczącej danych osobowych i teleadresowych tej osoby do Prezesa Urzędu, wraz z jej aktualizacją,
  - b) koordynacji działań i współdziałania ze Strażą Graniczną i Policją mających na celu realizację ochrony lotnictwa cywilnego w sposób określony w Krajowym Programie i programie ochrony lotniska,

- c) zapewnienia przedstawicielom Urzędu Lotnictwa Cywilnego warunków do wykonywania obowiązków służbowych na terenie lotniska w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - d) opracowania w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją oraz Służbą Celną, jeśli funkcjonuje na lotnisku, programu ochrony lotniska oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,
  - e) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony lotniska,
  - f) umożliwienia podmiotom prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą na lub poza terenem lotniska zapoznania się z aktualnym programem ochrony lotniska w zakresie ich dotyczącym,
  - g) zapewnienia, że działające na terenie zarządzanego przez niego lotniska podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą realizują zadania zgodnie z ich aktualnymi programami ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji,
  - h) zorganizowania działań mających na celu ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji i nadzoru nad tymi działaniami, zwanymi dalej „systemem ochrony lotniska”,
  - i) kierowania działalnością zespołu ochrony lotniska, określoną w jego regulaminie,
  - j) określenia potrzeb ochrony lotnictwa przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,
  - k) zapewnienia podmiotom korzystającym z terenu lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w ramach posiadanych kompetencji, sił i środków,
  - l) opracowania i wprowadzenia do stosowania instrukcji przepustkowej dla osób i pojazdów oraz nadzoru nad jej realizacją,
  - m) wyznaczenia, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, przejść ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej oraz zapewnienia ich ochrony,
  - n) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - o) prowadzenia bieżącej oceny stanu zagrożenia podmiotu oraz jej dokumentowania, w oparciu o wytyczne Prezesa Urzędu, i przygotowywania oraz wdrożenia działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń,
  - p) opracowania i przesyłania Prezesowi Urzędu rocznych sprawozdań ze stanu ochrony podmiotu, nie później niż do końca pierwszego kwartału roku kalendarzowego następującego po roku sprawozdawczym,
  - q) wyposażenia aparatów telefonicznych, których numery wskazują pasażerom do kontaktowania się z nim, w system identyfikacji numerów połączeń przychodzących,
  - r) prowadzenia rejestru wydanych przepustek;
- 10) przewoźnik lotniczy w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie Prezesowi Urzędu, informacji, o której mowa w pkt 9 lit. a,
  - b) opracowania, w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną, po zasięgnięciu opinii zarządzającego lotniskiem bazowym programu ochrony przewoźnika lotniczego oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,
  - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony przewoźnika lotniczego organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ,
  - d) podjęcia środków technicznych zapewniających, że podczas lotu osoby nieupoważnione nie mają wstępu do kabiny pilotów, zgodnie z postanowieniami załącznika nr 6 i 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO), podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją”, oraz zgodnie z międzynarodową normą określoną w rozdziale 13 pkt 13.2.3 (b) załącznika nr 6 do Konwencji,
  - e) współdziałania ze Strażą Graniczną w zakresie realizacji czynności związanych z wykonywaniem wart ochronnych w trakcie lotów wysokiego ryzyka;
- 11) inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłanie do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 9 lit. a,
  - b) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną, programu ochrony tego podmiotu oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,
  - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego podmiotu,
  - d) kontroli obszaru, na którym prowadzą lotniczą działalność gospodarczą, oraz stosowania się do wymogów określonych w programie ochrony lotniska,
  - e) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ;
- 12) organ zarządzania ruchem lotniczym, zwany dalej „organem zarządzania”, w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę organu zarządzania przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa,

- b) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną i Policją, programu ochrony organu zarządzania oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych, z uwzględnieniem odpowiednich przepisów rozporządzenia 2096/2005,
  - c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego organu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
  - d) realizacji nałożonych na niego zadań na podstawie rozporządzenia 2096/2005,
  - e) przekazywania informacji o porwanym statku powietrznym w polskiej przestrzeni powietrznej Prezesowi Urzędu, państwom członkowskim Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz zarządzającemu lotniskiem, do którego zmierza zagrożony statek powietrzny,
  - f) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ;
- 13) podmiot zapewniający meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę przed aktami bezprawnej ingerencji, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa,
  - b) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną i Policją, programu ochrony z uwzględnieniem odpowiednich przepisów rozporządzenia 2096/2005 oraz oznaczenie go odpowiednią klauzulą tajności, zgodnie z ustawą z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych,
  - c) realizacji nałożonych na niego zadań, na podstawie rozporządzenia 2096/2005,
  - d) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony tego organu po jego zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu,
  - e) organizowania wewnętrznych audytów ochrony zgodnie z postanowieniami KPKJ.

2. Przepisów ust. 1 pkt 11 lit. a—c nie stosuje się do podmiotów wykonujących działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 2 i 6 ustawy, podmiotów posiadających Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, o której mowa w art. 176 pkt 1, 8 i 9 ustawy.

§ 3. Działania podejmowane w ramach Krajowego Programu w skali ogólnokrajowej są realizowane przy współdziałaniu Rady, a w przypadku indywidualnych lotnisk — zespołu ochrony lotniska.

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

2. W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 9 lit. a,

jako przewodniczący zespołu, oraz po jednym przedstawicielu:

- 1) służby ochrony lotniska;
- 2) Policji;
- 3) Komitetu skupiającego przewoźników lotniczych działających na lotnisku, a w przypadku jego braku — przedstawiciela tych przewoźników;
- 4) Komitetu skupiającego inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą na danym lotnisku, a w przypadku jego braku — przedstawiciela tych podmiotów;
- 5) służby ochrony przeciwpożarowej.

3. Na lotniskach, na których znajdują się lotnicze przejścia graniczne, w skład zespołu wchodzi również po jednym przedstawicielu Straży Granicznej i Służby Celnej.

4. Członkowie zespołu, o którym mowa w ust. 2, są obowiązani posiadać odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa.

5. Przewodniczący zespołu z własnej inicjatywy lub na wniosek innego członka zespołu zaprasza do udziału w pracach tego zespołu, w zależności od potrzeb, przedstawicieli podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, jednostek ratownictwa medycznego, właściwego wojewody lub inne osoby.

6. Z każdego posiedzenia zespołu sporządza się protokół, którego kopie przewodniczący zespołu przesyła Prezesowi Urzędu oraz członkom zespołu w terminie 7 dni od dnia posiedzenia zespołu.

7. Zarządzający lotniskiem zapewnia obsługę organizacyjną zespołu.

§ 5. Do zadań zespołu, o którym mowa w § 4 ust. 1, należą w szczególności:

- 1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska;
- 3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji oraz podejmowanie działań mających na celu przeciwdziałanie tym aktom;
- 4) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących funkcjonowania terminali zgodnie z regulacjami z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw i kontroli pasażerów i bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty, z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;

- 6) dokonywanie oceny stanu współpracy zarządzającego lotniskiem z przewoźnikami, innymi podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą, służbami ochrony oraz Służbą Celną funkcjonującymi na danym lotnisku, w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ochrony lotnictwa cywilnego.

## Rozdział 2

### Służba ochrony lotniska

§ 6. 1. Służba ochrony lotniska jest tworzona w portach lotniczych oraz w zależności od potrzeb na innych lotniskach.

2. Służba ochrony lotniska wykonuje zadania w szczególności w zakresie:

- 1) kontroli przepustek wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
- 2) prowadzenia kontroli bezpieczeństwa w ramach ruchu krajowego oraz dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, z zastrzeżeniem odrębnych przepisów;
- 3) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, o których mowa w § 1 pkt 28 i 29;
- 4) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, które bez upoważnienia uzyskały lub usiłowały uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska;
- 5) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, które popełniły lub usiłowały popełnić akt bezprawnej ingerencji;
- 6) ochrony strefy zastrzeżonej lotniska;
- 7) czynności, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

3. Czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 2, mogą wykonywać osoby wpisane na prowadzoną przez Prezesa Urzędu Listę operatorów kontroli bezpieczeństwa, posiadające certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez Prezesa Urzędu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia wydanego na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy lub certyfikat operatora kontroli bezpieczeństwa wydany przez ośrodek szkoleniowy ICAO, ECAC lub Unii Europejskiej.

4. Czynności, o których mowa w ust. 2, mogą wykonywać pracownicy służby ochrony lotniska posiadający licencję pracownika ochrony fizycznej pierwszego lub drugiego stopnia, a czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 7, licencję pracownika zabezpieczenia technicznego w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

## Rozdział 3

### Metody i środki ochrony lotniska

§ 7. 1. Zarządzający lotniskiem uzyskuje opinię Prezesa Urzędu o planie systemu ochrony terminali pasażerskich, towarowych oraz innych obiektów znajdujących się w sąsiedztwie strefy zastrzeżonej lotniska,

przed rozpoczęciem ich budowy lub rozbudowy, w tym w szczególności w zakresie:

- 1) działań mających na celu ochronę pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego, w tym ich identyfikacji;
- 2) działań mających na celu ochronę ładunków, przesyłek ekspresowych i kurierskich, poczty i zaopatrzenia pokładowego;
- 3) sposobu dokonywania kontroli dostępu do stref zastrzeżonych;
- 4) wykorzystania sprzętu specjalistycznego.

2. Zarządzający lotniskiem zapewnia lokalizowanie pomieszczeń jednostek organizacyjnych niezwiązanych bezpośrednio z realizacją operacji lotniskowych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą poza strefą zastrzeżoną lotniska, jeżeli umożliwiają to warunki architektoniczne portu lotniczego.

§ 8. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza strefy zastrzeżone lotniska oraz części krytyczne tych stref, o których mowa w rozporządzeniu 1138/2004, a także przejścia do tych stref.

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

- 1) Strażą Graniczną;
- 2) Policją;
- 3) Służbą Celną;
- 4) Prezesem Urzędu.

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

4. Za ochronę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym prowadzenie kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do tej strefy, odpowiada zarządzający lotniskiem przy pomocy służby ochrony lotniska.

5. Czynności kontroli bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do strefy zastrzeżonej lotniska przez przejścia położone na terenie działalności podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, innych niż zarządzający lotniskiem, prowadzone są przez służbę ochrony lotniska.

6. Warunki wykonywania czynności, o których mowa w ust. 5, określa umowa pomiędzy zarządzającym lotniskiem a podmiotem prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą.

7. Strefy zastrzeżone znajdujące się poza terenem lotniska wyznacza się w miejscach lokalizacji:

- 1) radaru;
- 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);
- 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;

- 4) generatorów prądu;
- 5) stacji meteorologicznej;
- 6) magazynów paliw;
- 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
- 8) magazynów ładunków;
- 9) baz technicznych przewoźników lotniczych prowadzących działalność z terenu danego lotniska.

8. Strefy zastrzeżone znajdujące się poza terenem lotniska wyznacza właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 7 w uzgodnieniu z:

- 1) właścicielem terenu, na którym znajdują się urządzenia lub obiekty;
- 2) zarządzającym lotniskiem, na rzecz którego prowadzona jest działalność;
- 3) Strażą Graniczną;
- 4) Policją;
- 5) Służbą Celną;
- 6) Prezesem Urzędu.

9. Za ochronę stref zastrzeżonych znajdujących się poza terenem lotniska odpowiada właściciel urządzeń lub obiektów wymienionych w ust. 7.

§ 9. 1. Prawo dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska mają wyłącznie:

- 1) pasażer posiadający ważne dokumenty podróży, w szczególności karty pokładowe wydane przez przewoźnika zawierające nazwisko odprawionego pasażera, oraz dokumenty potwierdzające jego tożsamość, wraz z wizami, o ile są wymagane;
- 2) osoba posiadająca:
  - a) przepustkę do strefy zastrzeżonej,
  - b) certyfikat członka załogi statku powietrznego (CMC),
  - c) certyfikat inspektora bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (CASIC) wydawany zgodnie z przepisami załącznika nr 9 do Konwencji;
- 3) upoważniony przez Prezesa Urzędu pracownik Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „pracownikiem Urzędu”, w zakresie określonym w upoważnieniu.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b i c, mają prawo dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska wyłącznie w ramach wykonywanych czynności służbowych.

3. Dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska jest kontrolowany przez służbę ochrony lotniska lub Straż Graniczną, przy wykorzystaniu:

- 1) urządzeń elektronicznych i dokumentów o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2;
- 2) osobowych środków ochrony.

4. Zarządzający lotniskiem nadzoruje prawidłowość funkcjonowania systemu dostępu, o którym mowa w ust. 3.

§ 10. 1. Prawo dostępu do części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska ma wyłącznie:

- 1) osoba, o której mowa w § 9 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. c oraz pkt 3;
- 2) osoba, w tym członek załogi wykonujący czynności związane z obsługą operacji lotniczych;
- 3) osoba nadzorująca osobę wykonującą czynności, o których mowa w pkt 2;
- 4) przedstawiciel służby ochrony oraz Służby Celnej realizujący na lotnisku zadania w ramach wykonywania obowiązków służbowych.

2. Prawo dostępu do strefy zastrzeżonej i części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska posiadają wyłącznie osoby, które zostały poddane kontroli bezpieczeństwa.

§ 11. Każda osoba wykonująca obowiązki służbowe albo świadcząca pracę na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej na lotnisku powinna posiadać ważną przepustkę.

§ 12. 1. Wjazd pojazdu do strefy zastrzeżonej lotniska jest dopuszczalny wyłącznie dla pojazdu posiadającego przepustkę uprawniającą do wjazdu do strefy zastrzeżonej lotniska oraz po dokonaniu kontroli bezpieczeństwa tego pojazdu, łącznie z kontrolą bezpieczeństwa znajdujących się w nim osób i ładunków.

2. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów:

- 1) biorących udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia i zdrowia ludzkiego;
- 2) Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Żandarmerii Wojskowej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego oraz Straży Bankowej — w trakcie realizacji czynności służbowych.

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

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

- a) posiadać wymagane uprawnienia do kierowania pojazdem,
- b) posiadać kwalifikacje do prowadzenia pojazdu w strefie operacyjnej lotniska,
- c) przestrzegać wymagań bezpieczeństwa w strefie operacyjnej lotniska,
- d) posiadać przepustkę, o której mowa w § 9 ust. 1 pkt 2 lit. a, jeżeli jest wymagana,
- e) zapewnić, aby pojazd był sprawny technicznie.



§ 14. Przepustki wydaje się dla osób i pojazdów jako przepustki:

- 1) stałe;
- 2) tymczasowe;
- 3) jednorazowe.

§ 15. Zarządzający lotniskiem sprawuje nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu przepustkowego lub wyznacza osobę, która w jego imieniu wykonuje te czynności.

§ 16. Pomieszczenia, w których wytwarza się przepustki dla osób lub pojazdów oraz urządzenia wykorzystywane do tego celu, lokalizuje się w miarę możliwości w strefie zastrzeżonej, zabezpieczając je przed dostępem osób nieupoważnionych poprzez zastosowanie systemu alarmowego.

§ 17. 1. Przepustki stałe i tymczasowe dla osoby wydawane są na wniosek osoby zainteresowanej złożony w formie pisemnej.

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

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

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. W przypadku wniosku o wydanie przepustki do strefy zastrzeżonej lotniska jest on poddawany sprawdzeniu przez Straż Graniczną pod względem oceny, czy ubiegający się o przepustkę spełnia wymagania niezbędne do otrzymania dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska, w tym również sprawdzenie przeszłości, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia 2320/2002.

5. Przepustka, która straciła ważność albo jest nieaktualna pod względem zawartych w niej danych, zostaje zwrócona zarządzającemu lotniskiem przez osobę, na którą została wystawiona, w terminie 2 dni roboczych od dnia wystąpienia zdarzenia powodującego jej nieważność lub utratę aktualności zawartych w niej danych.

6. W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem powiadamia o tym fakcie Straż Graniczną oraz Policję, przekazując dane, o których mowa w § 19.

7. W przypadku utraty przepustki osoba, na którą została wystawiona, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie zarządzającego lotniskiem, nie później niż w terminie określonym w ust. 5.

§ 18. 1. Przepustki stałe i tymczasowe wydaje się po przeszkoleniu wnioskodawcy przez zarządzającego lotniskiem w zakresie świadomości ochrony lotnictwa, o którym mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 189 ust. 3 ustawy, zgodnie z postanowieniami pkt 2.2.1 ppkt (iii) załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1, w stosunku do osób mających dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska powtarza się co 2 lata, a w odniesieniu do pozostałych osób — co 3 lata.

§ 19. 1. Przepustka stała i tymczasowa dla osoby zawiera dane, o których mowa w pkt 2.2.1 ppkt (iv) załącznika do rozporządzenia 2320/2002, a ponadto:

- 1) numer przepustki;
- 2) datę jej ważności;
- 3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref lotniska, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 4) zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerozieniem.

2. Przepustki, o których mowa w ust. 1, dla funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej nie zawierają imienia i nazwiska.

§ 20. 1. Przepustki jednorazowe dla osoby wydawane są na wniosek osoby zainteresowanej.

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

3. Przepustka jednorazowa dla osoby udającej się do strefy zastrzeżonej lotniska składa się z identyfikatora i karty potwierdzenia.

4. Identyfikator zawiera co najmniej:

- 1) numer identyfikatora;
- 2) datę jego ważności;
- 3) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref lotniska, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 4) zabezpieczenie przed jego podrobieniem lub przerozieniem;
- 5) napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”.

5. Karta potwierdzenia zawiera co najmniej:

- 1) numer identyfikatora;
- 2) datę wydania przepustki;
- 3) imię i nazwisko osoby, której wydano identyfikator;
- 4) miejsce, do którego udaje się posiadacz przepustki;

- 5) imię i nazwisko osoby, o której mowa w ust. 7;
- 6) godziny dotarcia posiadacza przepustki do odwiedzonej przez niego komórki organizacyjnej;
- 7) godziny opuszczenia przez posiadacza przepustki odwiedzanej przez niego komórki organizacyjnej;
- 8) godziny opuszczenia strefy zastrzeżonej lotniska.

6. Dane, o których mowa w ust. 5, zarządzający lotniskiem wprowadza do rejestru wydanych przepustek.

7. Osobie otrzymującej przepustkę jednorazową dla osoby — z wyłączeniem przedstawicieli posiadających upoważnienie Prezesa Urzędu — przez cały czas pobytu w strefie zastrzeżonej towarzyszy przedstawiciel jednostki organizacyjnej, do której udaje się posiadacz przepustki.

8. Jednostka organizacyjna, do której udaje się posiadacz przepustki, o której mowa w ust. 3, potwierdza na karcie potwierdzenia godzinę przybycia i opuszczenia jej pomieszczeń przez posiadacza przepustki.

§ 21. 1. Przepustka stała i tymczasowa dla pojazdu zawiera co najmniej:

- 1) markę oraz numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) imię i nazwisko lub nazwę użytkownika pojazdu;
- 3) datę jej ważności;
- 4) oznaczenie stref zastrzeżonych, do których przepustka uprawnia;
- 5) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 6) zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerozieniem.

2. Przepustka jednorazowa dla pojazdu zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) numer przepustki;
- 2) napisy: „GOŚĆ” i „VISITOR”;
- 3) datę jej ważności;
- 4) oznaczenie stref zastrzeżonych, do których przepustka uprawnia;
- 5) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 6) zabezpieczenie przed jej podrobieniem lub przerozieniem.

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

- 1) warunki i tryb występowania o uzyskanie przepustki;
- 2) tryb przyznawania przepustki;
- 3) sposób użytkowania przepustki;
- 4) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień tej instrukcji;
- 5) sposób postępowania w przypadku utraty przepustki.

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

§ 23. 1. Do obiektów o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania lotniska zalicza się:

- 1) terminal pasażerski i inne terminale;
- 2) wieżę kontroli ruchu lotniczego;
- 3) generatory energetyczne;
- 4) magazyny paliw i smarów;
- 5) systemy klimatyzacyjne i wentylacyjne;
- 6) bocznice kolejowe;
- 7) ujęcia wody;
- 8) płyty postojowe statków powietrznych;
- 9) hangary;
- 10) inne urządzenia lub obiekty uznane przez Prezesa Urzędu lub zarządzającego lotniskiem za mające kluczowe znaczenie dla ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2. Obiekty, o których mowa w ust. 1, są chronione przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony oraz podlegają patrolowaniu przez służbę ochrony, przy czym częstotliwość patrolowania jest określana w programach ochrony tych obiektów.

3. Na wypadek uszkodzenia obiektów, o których mowa w ust. 1, w wyniku aktu bezprawnej ingerencji tworzy się plany awaryjne.

§ 24. Zarządzający lotniskiem:

- 1) ustala, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją:
  - a) system patrolowania strefy zastrzeżonej lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do nich przyległych przez właściwą służbę ochrony,
  - b) system kontrolowania strefy ogólnodostępnej lotniska, w celu wykluczenia możliwości pozostawienia przedmiotów, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia;
- 2) zapewnia:
  - a) utrzymanie w dobrym stanie technicznym ogrodzenia wokół lotniska oraz innych barier technicznych oddzielających strefę zastrzeżoną od ogólnodostępnej,
  - b) ochronę miejsc przejścia ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej lotniska przed dostępem osób nieuprawnionych oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego,
  - c) patrolowanie strefy zastrzeżonej i kontrolowanie strefy ogólnodostępnej lotniska,
  - d) możliwość doraźnego, szybkiego ograniczenia dostępu do strefy ogólnodostępnej lotniska.

## Rozdział 4

**Metody i środki ochrony statków powietrznych**

§ 25. Ochronę statku powietrznego zapewnia przewoźnik lotniczy zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

§ 26. 1. W czasie postoju statku powietrznego jego drzwi oraz zewnętrzne włązy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja plombami, w sposób zabezpieczający przed nieupoważnionym dostępem.

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

3. Przewoźnik lotniczy prowadzi rejestr plomb, o których mowa w ust. 1.

4. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć umowę lub porozumienie z zarządzającym lotniskiem lub agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem, którzy rejestrują czynności, o których mowa w ust. 1, na Kartach Kontrolnych Plomb przewoźnika lotniczego.

5. Karty, o których mowa w ust. 4, przechowuje się na terenie lotniska, z którego odleciał statek powietrzny, w terminie 3 dni od dnia odlotu tego statku.

§ 27. 1. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu przewoźnik lotniczy lub podmioty, o których mowa w § 27 ust. 3, przeprowadzają kontrolę statku powietrznego, uwzględniając weryfikację zgodności plomb z numerami zapisanymi w Kartach Kontrolnych Plomb oraz dokonują sprawdzenia statku powietrznego w szczególności w zakresie przeszukania tego statku, zgodnie z listami kontrolnymi, zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 2320/2002 i rozporządzenia 622/2003.

2. W razie stwierdzenia naruszenia plomby lub niezgodności jej numeru z zapisanym w Karcie Kontrolnej Plomb mają zastosowanie postanowienia odrębnych przepisów wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 28. Płytę postojową oraz inne miejsca, gdzie zatrzymują się lub parkują statki powietrzne, oświetla się w sposób zapewniający służbom ochrony prowadzenie nadzoru nad statkiem powietrznym.

§ 29. 1. W przypadku zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji statku powietrznego w czasie postoju zarządzający lotniskiem podejmuje, określone w programie ochrony lotniska, działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych.

2. O działaniach, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem informuje przewoźnika.

## Rozdział 5

**Metody i środki ochrony pasażerów, bagażu kabinowego oraz personelu**

§ 30. 1. Pasażerów odlatujących, w tym pasażerów transferowych i tranzytowych, oraz ich bagaż kabinowy poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z po-

stanowieniami rozdziału 4 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

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

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

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

2. Osobę odmawiającą poddaniu się kontroli, o której mowa w § 30 ust. 1, służby ochrony nie wpuszczają do stref zastrzeżonych lotniska.

§ 32. 1. Nadzór Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego w ruchu krajowym polega na:

- 1) działaniu w punkcie kontroli bezpieczeństwa lub w jego najbliższym sąsiedztwie — w odległości umożliwiającej funkcjonariuszom niezwłoczne stawienie się na stanowisku kontroli bezpieczeństwa w przypadku zgłoszenia takiej potrzeby przez służbę ochrony lotniska — w celu zapewnienia płynności kontroli bezpieczeństwa;
- 2) rozstrzyganiu wątpliwości dotyczących oceny bagażu lub osoby i posiadanych przez nią przedmiotów w celu dopuszczenia do transportu lotniczego;
- 3) niezwłocznym reagowaniu na sygnały o zakłóceniu porządku publicznego w punkcie kontroli bezpieczeństwa oraz przyległym do niego rejonie;
- 4) niezwłocznym reagowaniu na naruszenia przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ze strony pracowników służby ochrony lotniska;
- 5) niezwłocznym kierowaniu wniosków do zarządzającego lotniskiem w sprawie usunięcia stwierdzonych poważnych uchybień oraz informowaniu o tych uchybieniach Prezesa Urzędu;
- 6) dokonywaniu kontroli dokumentów, o których mowa w § 30 ust. 3, związanych z kwalifikacjami dokonujących kontroli bezpieczeństwa pracowników służby ochrony lotniska;
- 7) potwierdzaniu zgodności wyposażenia stanowisk kontroli bezpieczeństwa z obowiązującymi w tym zakresie wymogami, w szczególności z Krajowym Programem;
- 8) kontrolowaniu liczby pracowników służby ochrony lotniska na stanowisku kontroli bezpieczeństwa oraz niezwłocznym sygnalizowaniu zarządzającemu ewentualnych wątpliwości odnośnie do stanu psychofizycznego pracowników służby ochrony lotniska.

2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, w ruchu krajowym oraz na przejściach służbowych polega na kontrolowaniu, czy przestrzegane są postanowienia instrukcji przepustkowej, o której mowa w § 22 ust. 1.

§ 33. Jeżeli na podstawie kontroli, o której mowa w pkt 4.1.1.b Załącznika do Rozporządzenia 2320/2002, nie można stwierdzić, czy osoba kontrolowana posiada materiały i przedmioty niebezpieczne, a zachodzi takie podejrzenie, Straż Graniczna poddaje ją kontroli osobistej w wyznaczonym do tego celu miejscu wykonywanej przez osobę uprawnioną tej samej płci.

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

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

§ 35. 1. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów przeprowadza się w sposób uniemożliwiający kontaktowanie się pasażerów skontrolowanych z pasażerami oczekującymi na kontrolę.

2. Separację pasażerów, o których mowa w ust. 1, zapewnia się poprzez działania, o których mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, oraz przy użyciu środków osobowych lub barier technicznych.

§ 36. 1. Z bagażu kabinowego pasażera usuwa się przedmioty umieszczone na liście przedmiotów, o której mowa w § 49 ust. 3, których przewóz jest zabroniony.

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

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

§ 38. 1. W punkcie przeprowadzania kontroli przy użyciu urządzenia rentgenowskiego znajduje się jednocześnie co najmniej 3 operatorów kontroli bezpieczeństwa.

2. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie pracuje przy ocenie obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego nie dłużej niż 20 minut bez przerwy, a następnie przez 40 minut wykonuje inne obowiązki w punkcie kontroli bezpieczeństwa.

§ 39. 1. Członkowie misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych, zwani dalej „dyplomatami”, są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30 ust. 1.

2. Kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30 ust. 1, nie poddaje się:

1) Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Senatu, Marszałka Sejmu, Prezesa Rady Ministrów, Wicemarszałków Sejmu, Wicemarszałków Senatu, członków Rady Ministrów oraz osób, którym przysługuje ochrona służb państwowych;

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

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

3. Bagaż kabinowy i rejestrowany dyplomatów jest poddawany kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30 i 41.

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

5. W przypadku podejrzenia, że zawartość przesyłki stanowiącej pocztę dyplomatyczną zagraża bezpieczeństwu statku powietrznego, odmawia się jej przewozu.

§ 40. 1. Osoby zatrudnione na lotnisku i inne osoby udające się do stref zastrzeżonych lotniska oraz wnoszone do tych stref przedmioty są poddawane kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30.

2. Z kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30, po okazaniu przepustki oraz legitymacji służbowej, zwolnieni są funkcjonariusze Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej oraz pracownicy służby ochrony lotniska, podczas wykonywania zadań i obowiązków służbowych na lotnisku.

## Rozdział 6

### Metody i środki ochrony bagażu rejestrowanego

§ 41. 1. Bagaż rejestrowany poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziału 5 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 30 ust. 3.

3. Nadzór Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie przeprowadzania przez niego kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego w ruchu krajowym jest realizowany zgodnie z postanowieniami § 32.

§ 42. Bagaż rejestrowany poddany kontroli, o której mowa w § 41 ust. 1, podlega ochronie przed nieupoważnionym dostępem w szczególności poprzez:

- 1) zastosowanie technicznych środków ochrony;
- 2) ujęcie osoby przebywającej bez upoważnienia w sortowni bagażowej, w celu ustalenia okoliczności zdarzenia i uniemożliwienia umieszczenia w bagażu materiałów niebezpiecznych;
- 3) nadzorowanie przemieszczania bagażu w strefie zastrzeżonej;
- 4) nadzorowanie składowania bagażu w strefie zastrzeżonej lotniska;
- 5) poddanie ponownej kontroli bezpieczeństwa bagażu, o którym mowa w § 48 ust. 1 pkt 1, przed jego umieszczeniem w magazynie bagażu zagubionego lub niewłaściwie nadanego;
- 6) kontrolę dostępu do pomieszczeń, w których znajduje się bagaż zagubiony lub niewłaściwie nadany.

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

§ 44. 1. Przewoźnik lotniczy sprawdza na podstawie dokumentu tożsamości czy do odprawy biletowo-bagażowej stawił się pasażer, który jest zapisany w systemie rezerwacyjnym przewoźnika.

2. Podczas odprawy biletowo-bagażowej odnotowuje się dane każdego pasażera, który stawił się do tej odprawy, ilość jednostek i wagę oddanego bagażu rejestrowanego, miejsce docelowe podróży, numer lotu, przypisując do tych danych kolejny numer seryjny.

3. Dane, o których mowa w ust. 2, umieszcza się także na karcie pokładowej pasażera oraz na przywieszce bagażowej.

4. Zbiorowa odprawa biletowo-bagażowa prowadzona jest dla grup pasażerów odprawiających się na dany rejs, których liczba nie przekracza sześć osób.

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

§ 45. 1. Druki przywieszek, o których mowa w § 44 ust. 3, oraz ich błędne wydruki są zabezpieczane przez przewoźnika lotniczego lub agenta obsługi naziemnej w sposób uniemożliwiający dostęp do tych dokumentów osobom nieupoważnionym.

2. Przywieszka bagażu, o którym mowa w § 43, powinna odróżniać się kolorystyką od przywieszek stosowanych dla oznakowania bagażu rejestrowanego.

§ 46. 1. Dane, o których mowa w § 44 ust. 2, przewoźnik lotniczy przechowuje co najmniej 7 dni od dnia wykonania operacji lotniczej, której one dotyczą.

2. Dane, o których mowa w § 44 ust. 5, przewoźnik lotniczy przechowuje co najmniej 7 dni od dnia uzyskania informacji o odebraniu takiego bagażu przez właściciela.

§ 47. 1. Na etapie opuszczania poczekalni przedodlotowej lub wsiadania do statku powietrznego przewoźnik potwierdza zgodność tożsamości pasażera z danymi zawartymi w jego karcie pokładowej, zwłaszcza w celu upewnienia się, czy pasażer jest osobą, która odprawiła bagaż rejestrowany na dany lot.

2. Na etapie ładowania bagażu rejestrowanego na pokład statku powietrznego oraz końcowych sprawdzeń na pokładzie stanu obecności pasażerów przewoźnik lotniczy potwierdza i dokumentuje, czy nie został załadowany bagaż podlegający obowiązkowemu wyładowaniu, o którym mowa w § 48 ust. 1.

3. Procedurę, o której mowa w ust. 2, stosuje się również w stosunku do bagażu kabinowego, który podlega załadowaniu do luku bagażowego.

§ 48. 1. Przewoźnik lotniczy wyładowuje z pokładu statku powietrznego bagaż rejestrowany pasażera, który:

- 1) odprawił się na dany rejs, ale nie zgłosił się do odlotu;
- 2) opuścił statek powietrzny na lotnisku docelowym, tranzytowym lub transferowym;
- 3) nie został dopuszczony na dany lot, w szczególności:
  - a) z powodu odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa,
  - b) z przyczyn zagrażających bezpieczeństwu lotu.

2. Bagaż, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, poddaje się ponownej kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem tego bagażu w magazynie bagażu zagubionego lub niewłaściwie nadanego.

## Rozdział 7

### **Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera**

§ 49. 1. Przedmioty zabronione do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera, o których mowa w art. 116 ust. 1 i 2 ustawy oraz w rozporządzeniu 622/2003, mogą być wnoszone na teren strefy zastrzeżonej lotniska przez personel przewoźnika lotniczego, zarządzającego lotniskiem oraz przedstawicieli innych podmiotów wykonujących czynności służbowe lub prowadzących działalność w strefie zastrzeżonej lotniska, o ile jest to niezbędne do zapewnienia funkcjonowania tych podmiotów.

2. Wnoszenie przedmiotów, o których mowa w ust. 1, do strefy zastrzeżonej lotniska odbywa się zgodnie z postanowieniami instrukcji przepustkowej lotniska.

3. Prezes Urzędu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustali w drodze obwieszczenia listę przedmiotów, o których mowa w ust. 1, przy uwzględnieniu przepisów międzynarodowych.

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

- 1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym przed odprawą biletowo-bagażową lub
- 2) oznakowane przez przewoźnika lotniczego jako bagaż rejestrowany i skierowane do luku bagażowego w trakcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, lub
- 3) przechowane na lotnisku, za opłatą, w przeznaczonym do tego celu pomieszczeniu, do czasu zgłoszenia się po ich odbiór pasażera, lub
- 4) po usunięciu z bagażu kabinowego umieszczone w specjalnie do tego celu przeznaczonym pojemniku i zniszczone na koszt przewoźnika lotniczego lub zarządzającego lotniskiem.

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

6. Pojemnik, o którym mowa w ust. 4 pkt 4, powinien uniemożliwiać dostęp do jego wnętrza osobom nieupoważnionym poprzez:

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

§ 50. Przewoźnik podaje informacje o przedmiotach, o których mowa w § 49 ust. 1, umieszczając je na biletach lotniczych, a zarządzający lotniskiem — w punktach kontroli bezpieczeństwa.

§ 51. Służba ochrony nie wpuszcza na pokład statku powietrznego osoby, która odmawia usunięcia z rzeczy osobistych lub bagażu kabinowego przedmiotów, o których mowa w § 49 ust. 1.

§ 52. W celu wykrycia broni, amunicji i materiałów wybuchowych na terenie lotniska, statku powietrznego lub na terenie podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą, w tym w bagażu rejestrowanym i kabinowym, ładunku, przesyłkach kurierskich i ekspresowych oraz poczcie, można wykorzystywać psy służbowe.

## Rozdział 8

### **Metody i środki ochrony przewozu broni palnej w transporcie lotniczym**

§ 53. Broń palną w transporcie lotniczym przewozi się z zachowaniem metod i środków ochrony określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amu-

nicji (Dz. U. z 2004 r. Nr 52, poz. 525 i Nr 96, poz. 959 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711) oraz w Krajowym Programie.

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

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także żołnierzy i pracowników Służby Wywiadu Wojskowego i Służby Kontrwywiadu Wojskowego, podczas wykonywania czynności służbowych.

§ 55. 1. Pasażer oraz osoba, o której mowa w § 54 ust. 2, zamierzający przewieźć broń palną lub amunicję jest obowiązany zgłosić to przewoźnikowi w punkcie odprawy biletowo-bagażowej.

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

§ 56. 1. Straż Graniczna lub Służba Celną sprawdza, czy:

- 1) pasażer, o którym mowa w § 57, posiada wymagane pozwolenie na broń, a w ruchu międzynarodowym — również zgodę na jej przewóz wydaną przez organ Policji lub zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z ustawą z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji;
- 2) przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona.

2. W przypadku przewożenia broni przez osobę uprawnioną do jej posiadania na pokładzie statku powietrznego, o której mowa w § 54 ust. 2, przewoźnik:

- 1) zapoznaje tę osobę, przed wejściem na pokład statku powietrznego, z przepisami dotyczącymi przewozu broni, o których mowa w § 53, i odbiera od niej pisemne oświadczenie na tę okoliczność;
- 2) informuje dowódcę statku powietrznego o liczbie osób posiadających broń, którzy znajdują się na pokładzie, oraz zajmowanych przez nich miejscach;
- 3) nie podaje tym osobom alkoholu w czasie lotu.

3. Przepisów ust. 2 pkt 1 i 2 nie stosuje się wobec funkcjonariuszy Straży Granicznej wykonujących zadania związane z pełnieniem wart ochronnych na pokładach statków powietrznych.

4. Właściwa służba, o której mowa w § 54 ust. 2, informuje Straż Graniczną o zamiarze przewozu broni palnej na pokładzie statku powietrznego przez funkcjonariuszy lub żołnierzy jej podległych.

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

2. Przed umieszczeniem w luku bagażowym broni, o której mowa w ust. 1, wykonuje się następujące czynności:

- 1) posiadacz broni, pod nadzorem Straży Granicznej, rozładowuje broń w wyznaczonym do tego celu miejscu;
- 2) Straż Graniczna sprawdza, czy dodatkowa amunicja znajduje się w pojemnikach, ułożona w sposób uniemożliwiający uderzenie w sponkę naboju.

3. Broń umieszcza się w bagażu rejestrowanym, który jest transportowany na pokład statku powietrznego pod stałym nadzorem Straży Granicznej.

4. Jeżeli pasażer nie posiada bagażu rejestrowanego lub przepisy przewoźnika lotniczego tak stanowią, broń wraz z amunicją umieszcza się w luku bagażowym w pojemniku zamykanym na klucz i przytwierdzonym na stałe do konstrukcji statku powietrznego.

5. Broń osób, o których mowa w § 54 ust. 2, przewozi się na pokładzie statku powietrznego w stanie zabezpieczonym. Broń przewozi się bez naboju w komorze nabojojowej.

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

§ 58. 1. Broń palną i amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się pasażerowi na lotnisku docelowym po przekroczeniu przez niego granicy strefy zastrzeżonej lotniska.

2. Broń palną i amunicję zatrzymaną na lotnisku przechowuje się na zasadach określonych odpowiednio w przepisach o broni i amunicji.

§ 59. Sposób postępowania z bronią przyjętą do przewozu lotniczego oraz sposób przekazania jej właścicielowi na lotnisku docelowym określa przewoźnik lotniczy w swoim programie ochrony.

## Rozdział 9

### **Metody i środki ochrony przewozu ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych**

§ 60. 1. Ładunki, przesyłki kurierskie i ekspresowe podlegają ochronie, w szczególności kontroli bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

2. Kontrola bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, przeprowadzana jest przez zarejestrowanego agenta, wykonującego jego zadania przewoźnika lotniczego, znanego nadawcę ładunku, uznanego nadawcę ładun-

ku albo ładunek ten podlega 100 % kontroli bezpieczeństwa realizowanej przez Straż Graniczną lub służbę ochrony lotniska.

3. Czynności kontroli, o której mowa w ust. 1, wykonuje osoba, o której mowa w § 30 ust. 3.

4. Jeżeli ze względu na charakter ładunku nie można wykonać kontroli w sposób, o którym mowa w ust. 1, lub ładunek nie posiada prawidłowo wypełnionej dokumentacji, o której mowa w § 67 ust. 1, ładunek ten przetrzymuje się zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003 w wyznaczonym do tego celu miejscu.

5. Okres przetrzymywania ładunków, o których mowa w ust. 4, może być wydłużony przez Prezesa Urzędu na podstawie analizy stanu zagrożenia lotnictwa cywilnego.

6. Przepis § 32 w odniesieniu do nadzoru Straży Granicznej nad zarządzającym lotniskiem w zakresie kontroli bezpieczeństwa ładunków, przesyłek kurierskich oraz ekspresowych w ruchu krajowym stosuje się odpowiednio.

7. Od kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, można odstąpić w przypadkach, o których mowa w rozdziale 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 i rozporządzeniu 622/2003 oraz w odniesieniu do ładunków transferowych, poddanych kontroli bezpieczeństwa na lotnisku wylotu, zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzeniem 622/2003.

§ 61. 1. W celu realizacji postanowień, o których mowa w § 60, Prezes Urzędu wyznacza zarejestrowanych agentów oraz prowadzi rejestr zarejestrowanych agentów.

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

1) program ochrony podmiotu przed aktami nieprawnej ingerencji, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1638), uwzględniający wymogi, o których mowa w odrębnych przepisach wspólnotowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;

2) oświadczenie, że zobowiązuje się do przestrzegania standardów i wymagań z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym postanowień programu, o którym mowa w pkt 1, oraz do niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu wszelkich zmian w tym programie;

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

3. Prezes Urzędu dokonuje analizy złożonego programu ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokal-

ną pomieszczeń podmiotu objętych programem ochrony, w celu oceny, czy podmiot jest w stanie przestrzegać postanowień rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003, Krajowego Programu oraz programu ochrony, o którym mowa w ust. 2 pkt 1.

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

5. W przypadku braku negatywnej opinii Straży Granicznej, o której mowa w ust. 4, Prezes Urzędu wyznacza podmiot na zarejestrowanego agenta oraz wpisuje go do rejestru zarejestrowanych agentów.

6. Podmiot wpisany do rejestru zarejestrowanych agentów podlega ponownemu sprawdzeniu zgodnie z procedurą określoną w ust. 2 i 3, jednak nie rzadziej niż raz na 5 lat.

7. Prezes Urzędu usuwa podmiot z listy zarejestrowanych agentów, jeżeli stwierdzi na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach zarejestrowanego agenta bądź też na podstawie informacji uzyskanych w inny sposób, że nie spełnia on wymagań określonych w ust. 3.

§ 62. 1. Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy pełniący jego funkcję poddaje kontroli bezpieczeństwa ładunki, przesyłki kurierskie i ekspresowe.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, poddaje wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa dostarczone do niego lub otrzymane od znanego nadawcy zarejestrowanego przez tego lub innego zarejestrowanego agenta ładunki, przesyłki kurierskie i ekspresowe.

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

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

§ 63. 1. Straż Graniczna lub służba ochrony lotniska poddaje wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa, najpóźniej przy przekraczaniu granicy strefy zastrzeżonej, ładunki, przesyłki kurierskie i ekspresowe, dostarczone do tej strefy przez podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1.

2. Kontrola, o której mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej 10 % całkowitej liczby niewzbudzących żadnych podejrzeń ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych.

§ 64. Wykonanie czynności, o których mowa w § 62 i 63, potwierdza się poprzez oznaczenie ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych zgodnie z postanowieniami rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003, a także ostemplowanie dokumentacji ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych pieczęciami umożliwiającymi identyfikację osoby realizującej kontrolę bezpieczeństwa ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz udokumentowanie jej przeprowadzenia w odrębnych rejestrach.

§ 65. 1. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, zapewnia, że przyjętemu przez niego do dalszego transportu ładunkowi, przesyłkom kurierskim i ekspresowym towarzyszy dokumentacja zgodna z postanowieniami rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

2. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, prowadzi rejestr wszystkich obsługiwanych przez niego znanych nadawców, który uaktualnia na bieżąco.

3. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1 i 2, podlega przechowaniu przez podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, przez okres co najmniej 6 miesięcy od dnia realizacji operacji przestania ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych.

§ 66. 1. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, uznaje nadawcę za znanego i może przekazać jego ładunek do transportu lotniczego, jeżeli:

1) założył dokumentację znanego nadawcy, w której zawarte są bieżące informacje odnośnie do nazwy nadawcy, jego numeru REGON — jeżeli go posiada — oraz numeru NIP, adresu i siedziby oraz adresu miejsca przygotowywania ładunku do przewozu lotniczego, numerów telefonu, telefaksu, adresu poczty elektronicznej, listy przedstawicieli uprawnionych do dokonywania dostaw w jego imieniu, a także ustaloną, możliwą do zweryfikowania historię płatności za przesyłane ładunki;

2) sprawdza, czy znany nadawca realizuje postanowienia rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003, podlega każdorazowej kontroli przez zarejestrowanego agenta lub służby ochrony, a także czynnościom audytorskim, o których mowa w KPKJ.

2. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, uznaje nadawcę za uznanego nadawcę i może przekazać jego ładunek do transportu lotniczego towarowymi statkami powietrznymi, jeżeli:

1) podmiot starający się o status uznanego nadawcy złożył zobowiązanie, o którym mowa w postanowieniach rozdziału 6 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003;

2) podmiot starający się o status uznanego nadawcy przekazał podmiotowi, o którym mowa w § 62 ust. 1, bieżące informacje odnośnie do nazwy przedsiębiorstwa, jego numeru REGON — jeżeli go posiada — oraz numeru NIP, adresu i siedziby, numerów telefonu, telefaksu, adresu poczty elektronicznej, a także numeru rachunku bankowego.



3. Dane, o których mowa w ust. 1 i 2, podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, niezwłocznie przekazuje Prezesowi Urzędu.

4. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, niezwłocznie cofa nadawcy status znanego nadawcy lub uznanego nadawcy, jeżeli stwierdzi, na podstawie kontroli przeprowadzonych bezpośrednio w pomieszczeniach znanego nadawcy, uznanego nadawcy bądź też na podstawie informacji uzyskanych w inny sposób, że nie spełnia on lub utracił zdolność spełniania wymogów nałożonych na niego przez przepisy w zakresie ochrony.

5. Status znanego lub uznanego nadawcy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nadaje się po wyrażeniu zgody przez Prezesa Urzędu.

§ 67. 1. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, potwierdza status znanego nadawcy zarejestrowanego przez innego zarejestrowanego agenta w bazie danych znanych nadawców utworzonej w:

- 1) Urzędzie Lotnictwa Cywilnego lub
- 2) państwie członkowskim Unii Europejskiej, lub
- 3) Komisji Europejskiej.

2. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, umieszcza numer znanego nadawcy uzyskany z baz danych, o których mowa w ust. 1, na dokumentacji przewozonej ładunku przesyłki kurierskiej i ekspresowej.

3. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, zapewnia, że ładunek, przesyłka kurierska i ekspresowa transportowane drogą naziemną są przewożone w zamkniętych i zaplombowanych pojazdach, w celu zapobieżenia nieupoważnionemu dostępowi do ładunku, przesyłki kurierskiej i ekspresowej oraz umieszczeniu w nich przedmiotów zabronionych.

4. Podmiot, o którym mowa w § 62 ust. 1, zapewnia ochronę ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych do czasu przekazania ich przewoźnikowi lotniczemu lub jego przedstawicielom, którzy przejmą ochronę ładunku, przesyłki kurierskiej i ekspresowej podczas ich przewożenia i przechowywania na terenie lotniska.

## Rozdział 10

### Metody i środki ochrony przewozu poczty

§ 68. 1. Przewóz poczty transportem lotniczym podlega ochronie zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

2. W celu realizacji postanowień, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu wyznacza w porozumieniu z Komendantem Głównym Straży Granicznej zarejestrowanego operatora pocztowego spełniającego wymagania przepisów, o których mowa w ust. 1.

3. Zarejestrowany operator pocztowy, o którym mowa w ust. 2, opracowuje program ochrony, o któ-

rym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie programów ochrony, obowiązków oraz szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

4. W przypadku przewozu poczty na pokładzie pasażerskich statków powietrznych przeprowadza się kontrolę bezpieczeństwa 100 % tej poczty, zgodnie z postanowieniami rozdziału 7 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

## Rozdział 11

### Metody i środki ochrony przewozu poczty służbowej i materiałów przewoźnika

§ 69. 1. Poczty służbową i materiały przewoźnika lotniczego, zwane dalej „przesyłkami”, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego poddaje się kontroli bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziałów 6 i 8 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 30 ust. 3.

§ 70. Transport na pokład statku powietrznego przesyłek, o których mowa w § 69, poddanych kontroli bezpieczeństwa odbywa się pod nadzorem przewoźnika lotniczego.

## Rozdział 12

### Metody i środki ochrony towarów dostępnych na lotnisku i zaopatrzenia pokładowego

§ 71. 1. Kontroli bezpieczeństwa poddaje się 100 % towarów dostarczanych do sklepów, restauracji i barów znajdujących się w strefie zastrzeżonej lotniska, zwanych dalej „towarami”. Kontrolę bezpieczeństwa wykonuje służba ochrony lotniska.

2. Czynności wykonywane w ramach kontroli bezpieczeństwa towarów wykonują osoby, o których mowa w § 30 ust. 3, które przeszły badania wykluczające ryzyko przeniesienia na inne osoby zakażenia, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 10 lipca 2006 r. w sprawie wykazu prac, przy wykonywaniu których istnieje możliwość przeniesienia zakażenia na inne osoby (Dz. U. Nr 133, poz. 939).

§ 72. Przed podjęciem działalności w zakresie produkcji lub dostaw zaopatrzenia pokładowego podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

§ 73. W celu realizacji kontroli bezpieczeństwa podmiot, o którym mowa w § 72, stosuje działania określone w rozdziale 9 załącznika do rozporządzenia 2320/2002, a także polegające na:

- 1) wprowadzeniu systemu kontroli dostępu do obiektów, w których prowadzi działalność;

- 2) poddaniu kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30, wszystkich osób zatrudnianych przy wytwarzaniu zaopatrzenia pokładowego;
- 3) poddaniu kontroli bezpieczeństwa produktów i półproduktów wykorzystywanych do wytworzenia zaopatrzenia pokładowego;
- 4) przewożeniu zaopatrzenia pokładowego pod nadzorem:
  - a) w zamykanych i plombowanych pojazdach — w przypadku, o którym mowa w rozdziale 9 załącznika do rozporządzenia 2320/2002, oraz w sytuacji prowadzenia działalności na granicy strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej,
  - b) w zamykanych pojazdach — w przypadku prowadzenia działalności na terenie strefy zastrzeżonej.

§ 74. 1. Zaopatrzenie pokładowe, o którym mowa w § 73 pkt 4 lit. a, podlega wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa w strefie zastrzeżonej lotniska przez służbę ochrony lotniska lub Straż Graniczną, przy czym kontrola ta obejmuje co najmniej 10 % całkowitej ilości transportowanego zaopatrzenia.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 71 ust. 2.

3. W przypadku kontroli, o której mowa w ust. 1, czynność ponownego plombowania pojazdów przewożących zaopatrzenie pokładowe wykonują osoby, o których mowa w § 71 ust. 2.

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

§ 76. 1. Zaopatrzenie pokładowe dostarczone na pokład statku powietrznego jest sprawdzane przez załogę statku powietrznego.

2. Sprawdzenie, o którym mowa w ust. 1, polega na:

- 1) kontroli zabezpieczeń umieszczonych na wózkach, pojemnikach lub opakowaniach zbiorczych dostarczanego zaopatrzenia pokładowego;
- 2) porównaniu, czy numery znajdujące się na zabezpieczeniach zaopatrzenia pokładowego są zgodne z dokumentami do nich załączonymi;
- 3) wizualnym sprawdzeniu, czy w wózkach, pojemnikach lub opakowaniach zbiorczych z dostarczonym zaopatrzeniem pokładowym znajdują się wyłącznie wymienione w załączonych do nich dokumentach przedmioty stanowiące zaopatrzenie pokładowe;

- 4) pisemnym potwierdzeniu w dokumentacji pozostającej na ziemi, że zaopatrzenie zostało poddane właściwemu sprawdzeniu.

## Rozdział 13

### **Metody i środki ochrony działalności związanej ze sprzątaniami pokładów statków powietrznych lub lotnisk**

§ 77. 1. Działalność związana ze sprzątaniami pokładów statków powietrznych podlega ochronie zgodnie z postanowieniami rozdziału 10 załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

2. Postanowienia rozdziału 10 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 dotyczące ochrony stosuje się odpowiednio do działalności związanej ze sprzątaniami lotnisk.

§ 78. Podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą przed podjęciem działalności w zakresie sprzątania pokładów statków powietrznych lub lotnisk przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia, uzgodniony z zarządzającym lotniskiem, program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

§ 79. 1. Podmiot gospodarczy prowadzący lotniczą działalność gospodarczą w zakresie sprzątania pokładów statków powietrznych lub lotnisk chroni tę działalność przed wykorzystaniem jej w celu przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji, podejmując odpowiednio działania, o których mowa w § 73.

2. Kontroli bezpieczeństwa poddaje się 100 % materiałów służących do sprzątania pokładów statków powietrznych lub strefy zastrzeżonej lotniska przed ich wprowadzeniem na teren tej strefy.

3. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 2, wykonują osoby, o których mowa w § 30 ust. 3.

## Rozdział 14

### **Metody i środki ochrony stosowane wobec pasażerów niebezpiecznych, naruszających warunki przewozu lub bezpieczeństwa lotniska**

§ 80. W odniesieniu do osoby zatrzymanej tymczasowo aresztowanej, skazanej, wydalanej z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub której odmówiono prawa wjazdu na to terytorium, zwanej dalej „pasażerem niebezpiecznym”, oraz pasażera naruszającego warunki przewozu lub osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska stosuje się środki bezpieczeństwa zgodnie z postanowieniami rozdziału 4 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003.

§ 81. 1. O zamiarze przewozu pasażera niebezpiecznego powiadamia się na piśmie przewoźnika lotniczego.

2. W uzasadnionych przypadkach powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane w formie innej niż pisemna dostępnymi środkami łączności. Po-

wiadomienie 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 postanowieniach rozdziału 4 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzenia 622/2003, a także rodzaj niezbędnej ochrony.

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

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

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

§ 83. 1. Przed wejściem na pokład statku powietrznego pasażer niebezpieczny i jego bagaż są poddawani kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w § 30 ust. 1.

2. Czynności kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonują osoby, o których mowa w § 30 ust. 3.

§ 84. 1. Pasażera niebezpiecznego wprowadza się na pokład statku powietrznego przed innymi pasażerami.

2. Pasażera niebezpiecznego wyprowadza się na lotnisko po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

§ 85. 1. Na pokładzie statku powietrznego wobec pasażera niebezpiecznego stosuje się w szczególności następujące środki ochrony:

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

2. O przewozie pasażera niebezpiecznego nie informuje się innych pasażerów.

§ 86. W stosunku do pasażera naruszającego warunki przewozu lub osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa lotniska przepisy § 81—85 stosuje się odpowiednio.

## Rozdział 15

### **Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego**

§ 87. Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego są określone w rozdziale 13 załącznika do rozporządzenia 2320/2002 oraz rozporządzeniu 622/2003.

§ 88. Sprzęt, o którym mowa w § 87, obsługują osoby posiadające udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie.

## Rozdział 16

### **Metody i środki ochrony statków powietrznych lotnictwa ogólnego**

§ 89. Ochrona statków powietrznych wykonujących przewozy inne niż te, o których mowa w art. 2 pkt 14 i 15 ustawy, zwanych dalej „statkami powietrznymi lotnictwa ogólnego”, w portach lotniczych jest realizowana zgodnie z postanowieniami rozdziału 11 załącznika do rozporządzenia 2320/2002.

§ 90. Zarządzający lotniskiem wyznacza na płycie lotniska miejsca postoju statków powietrznych lotnictwa ogólnego oddalone o co najmniej 30 metrów od płyt postojowych statków powietrznych przeznaczonych do regularnego transportu lotniczego.

§ 91. 1. W odniesieniu do lotnisk, z których realizowane są operacje lotnictwa ogólnego, innych niż porty lotnicze stosuje się odpowiednio postanowienia niniejszego rozdziału.

2. W przypadku lotnisk, o których mowa w ust. 1, zarządzający tym lotniskiem opracowuje plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej, o którym mowa w § 102.

§ 92. 1. Statki powietrzne lotnictwa ogólnego operujące z lotnisk niebędących portami lotniczymi do portów lotniczych podlegają postanowieniom rozdziału 11 rozporządzenia 2320/2002 w odniesieniu do obowiązku informowania portu lotniczego o przylocie statku powietrznego, jego załogi i pasażerów, którzy nie zostali skontrolowani zgodnie z postanowieniami tego rozporządzenia.

2. Statki powietrzne lotnictwa ogólnego podlegają procedurom przeszukania i sprawdzenia przez załogę.

§ 93. 1. Osoby i ich bagaż kabinowy przewożone na pokładach statków powietrznych lotnictwa ogólnego mogą być poddawane procedurom kontroli bezpieczeństwa przez służbę ochrony.

2. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonuje się w przypadku wykonywania operacji lotniczych z lotnisk, o których mowa w § 94 ust. 1, do portów lotniczych.

3. Informacja o przeprowadzonej kontroli bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, podlega:

- 1) odnotowaniu przez właściwą służbę ochrony w prowadzonej przez nią dokumentacji;
- 2) obowiązkowemu przekazaniu dostępnymi środkami łączności do właściwego portu lotniczego, do którego jest realizowany przewóz lotniczy.

4. Kontrolę bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, wykonuje się także w odniesieniu do załogi statku po-

wietrznego lotnictwa ogólnego wykonującego lot do portu lotniczego.

§ 94. 1. Osoby przewożone na pokładach statków powietrznych lotnictwa ogólnego z lub do lotnisk, na których nie jest realizowany przewóz lotniczy, lądowisk oraz innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań, przed odlotem są pouczane przez dowódcę statku powietrznego lub innego wyznaczonego przez niego członka załogi o zakazie posiadania przy sobie w czasie lotu przedmiotów niebezpiecznych mogących zagrozić bezpieczeństwu osób i mienia podczas lotu.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, składają operatorowi lotnictwa ogólnego pisemną lub ustną deklarację, że nie posiadają przy sobie przedmiotów, o których mowa w § 49 ust. 1.

3. Operator lotnictwa ogólnego nie zabiera na pokład statku powietrznego osoby, która odmówi złożenia deklaracji, o której mowa w ust. 2, lub w stosunku do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że posiada przy sobie przedmioty, o których mowa w § 49 ust. 1.

§ 95. Odzież i bagaż osób, o których mowa w § 94, podlega kontroli wizualnej przez załogę statku powietrznego przed jego odlotem.

## Rozdział 17

### Ocena zagrożenia i obieg informacji w systemie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 96. 1. Oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje Prezes Urzędu na podstawie analizy ryzyka prowadzonej z uwzględnieniem informacji uzyskanych w szczególności od ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ministra właściwego do spraw zagranicznych, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw rolnictwa, Ministra Obrony Narodowej, Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki, Głównego Inspektora Sanitarnego, a także struktur organizacyjnych Unii Europejskiej, ICAO i ECAC oraz ich państw członkowskich.

2. Minister właściwy do spraw transportu, minister właściwy do spraw wewnętrznych, minister właściwy do spraw zagranicznych, minister właściwy do spraw finansów publicznych, minister właściwy do spraw rolnictwa, Minister Obrony Narodowej, Prezes Państwowej Agencji Atomistyki, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, organ zarządzania, podmiot zapewniający meteorologiczną osłonę lotnictwa cywilnego oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazują Prezesowi Urzędu wszelkie informacje związane z zagrożeniem aktami bezprawnej ingerencji, zakłóceniami porządku publicznego na pokładach statków powietrznych oraz na terenach podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w tym informacje o zdarzeniach, co do których istnieją przesłanki, że mogą one skutkować również

aktami bezprawnej ingerencji w transporcie lotniczym.

§ 97. 1. Prezes Urzędu określa, na podstawie oceny stopnia zagrożenia, loty wysokiego ryzyka oraz metody i środki, które powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji.

2. Prezes Urzędu wprowadza na wniosek właściwego organu obcego państwa, które uznało lot za lot wysokiego ryzyka, dodatkowe metody i środki, na zasadach określonych w Krajowym Programie, w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji na lotnisku, z którego lub do którego odbywa się ten lot.

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

2. Decyzję o wprowadzeniu warty ochronnej podejmuje Prezes Urzędu w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

3. Warunki, sposób przebywania i poruszania się wart ochronnych na lotnisku Rzeczypospolitej Polskiej lub na pokładzie statku powietrznego znajdującego się nad jej terytorium, wprowadzonych przez obcego przewoźnika na pokładzie swojego statku powietrznego, określa umowa międzynarodowa o komunikacji lotniczej, chyba że przepisy międzynarodowe lub przepisy Unii Europejskiej stanowią inaczej.

§ 99. 1. Wartę ochronną mogą pełnić osoby uzbrojone, które odbyły szkolenie w zakresie znajomości pokładu statku powietrznego, skutków użycia broni palnej na pokładzie tego statku oraz sposobów unieszkodliwiania osoby niebezpiecznej bez użycia broni palnej.

2. Osoby wchodzące w skład warty ochronnej podczas wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego podlegają dowódcy tego statku w zakresie, o którym mowa w art. 115 ustawy.

## Rozdział 18

### Metody i środki przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym w lotnictwie cywilnym

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

§ 101. 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym:

- 1) Prezes Urzędu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych koordynuje działania zmierzające do rozwiązania tej sytuacji;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych przekazuje informacje w tym zakresie oraz zapewnia udział podległych mu i nadzorowanych przez niego służb;

- 3) Minister Obrony Narodowej — na lotnisku współużytkowanym — poprzez podległe mu służby udziela pomocy w organizowaniu współdziałania do rozwiązania tej sytuacji;
- 4) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki dokonuje oceny stopnia zagrożenia radiacyjnego;
- 5) Główny Inspektor Sanitarny dokonuje oceny potencjalnego stopnia szkodliwości związanego z zagrożeniem epidemiologicznym.

2. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zapewnia się podjęcie medycznych działań ratowniczych na zasadach określonych w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 590).

§ 102. Zarządzający lotniskiem opracowuje, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną oraz w porozumieniu ze współużytkownikami lotniska, plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym. Plan ten stanowi część programu ochrony lotniska.

§ 103. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska, sposób reagowania na zagrożenia, sposoby postępowania w sytuacji zagrożenia oraz informowania o zagrożeniu osób odpowiedzialnych za system ochrony lotniska.

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

2. W celu realizacji zadań centrum zarządzający lotniskiem przygotowuje:

- 1) pomieszczenia:
  - a) do pracy sztabu,
  - b) socjalne,
  - c) do pracy negocjatora;
- 2) miejsca do pracy tłumaczy.

3. W pomieszczeniach i miejscach, o których mowa w ust. 2, znajdują się w szczególności:

- 1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów przychodzących;
- 2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu, projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku oraz dokumentacja przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, telekomunikacyjnych, teleinformatycznych, wodno-kanalizacyjnych oraz ciepłych;

- 3) informacje o lotach z danego lotniska;
- 4) sprzęt radiowo-telewizyjny;
- 5) plany wewnątrz wszystkich typów statków powietrznych operujących z danego lotniska;
- 6) kopie programu ochrony lotniska i programów ochrony przewoźników lotniczych prowadzących na nim działalność;
- 7) spis telefonów wewnętrznych i zewnętrznych związanych z działalnością danego podmiotu.

§ 105. 1. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym zarządzający lotniskiem zwołuje sztab kryzysowy, zwany dalej „sztabem”, który prowadzi działania w centrum.

2. W skład sztabu wchodzi:

- 1) zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
- 2) przedstawiciele:
  - a) służb ochrony,
  - b) Służby Celnej,
  - c) lotniskowego organu służb ruchu lotniczego,
  - d) jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,
  - e) służb medycznych i sanitarnych, określonych w programie ochrony lotniska,
  - f) właściwego przewoźnika lotniczego lub innego podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą,
  - g) jednostki wojskowej na lotnisku współużytkowanym.

3. Członkowie sztabu, o którym mowa w ust. 2, są obowiązani posiadać odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa.

4. Sztab współdziała w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom z organami administracji rządowej oraz organem zarządzania.

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

§ 106. 1. Osoba kierująca sztabem, o którym mowa w § 105, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska ustala na podstawie uzyskanych informacji sposób postępowania w sytuacji kryzysowej.

2. Sposób postępowania, o którym mowa w ust. 1, obejmuje działania przewidziane w programie ochrony lotniska.

§ 107. 1. Przewoźnik lotniczy, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem i innymi użytkownikami lotniska podstawowego dla jego działalności, opracowuje

plany postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, stanowią część programu ochrony przewoźnika lotniczego.

3. Plany opracowuje się przy uwzględnieniu:

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

§ 108. Przewoźnik lotniczy w swojej siedzibie organizuje i zapewnia wyposażenie centrum koordynacji antykryzysowej przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym.

## Rozdział 19

### **Warunki i tryb przekazywania informacji o sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym**

§ 109. Po uzyskaniu informacji o akcie bezprawnej ingerencji zaistniałym na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego:

- 1) organ zarządzania powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu;
- 2) zarządzający lotniskiem powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu oraz centrum zarządzania kryzysowego właściwego terytorialnie wojewody oraz zwołuje sztab;
- 3) Prezes Urzędu powiadamia ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) służba ochrony podejmuje działania określone w programie ochrony lotniska.

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

§ 111. Organ zarządzania, o którym mowa w § 110:

- 1) przekazuje informację zarządzającemu lotniskiem, do którego statek powietrzny kieruje się, po uprzednim przekazaniu informacji do Prezesa Urzędu;
- 2) przekazuje informację właściwym organom państw, nad terytoriami których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot;

3) przekazuje informację służbom systemu obrony powietrznej;

4) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu.

§ 112. Jeżeli organ zarządzania, który otrzymał informację o akcie bezprawnej ingerencji, działa na lotnisku, na które kieruje się zagrożony statek powietrzny, informację tę organ ten przekazuje bezpośrednio zarządzającemu lotniskiem.

§ 113. 1. Zarządzający lotniskiem w porozumieniu ze służbą ochrony podejmuje wszelkie działania mające na celu zatrzymanie na ziemi statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji polegającego na porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich.

2. Działania, o których mowa w ust. 1, określa zarządzający w programie ochrony lotniska.

§ 114. Prezes Urzędu przekazuje informację o akcie bezprawnej ingerencji do:

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

§ 115. Przewoźnik lotniczy i zarządzający lotniskiem przekazują Prezesowi Urzędu informację o sytuacji kryzysowej zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań w terminie 15 dni od zaistnienia zdarzenia.

§ 116. Prezes Urzędu przesyła do ICAO w jednym z oficjalnych języków tej organizacji:

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

§ 117. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez nią upoważniona udzielają informacji o akcie bezprawnej ingerencji środkiem masowego przekazu.

## Rozdział 20

### **Aktualizacja programów ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą**

§ 118. 1. Zarządzający lotniskiem, przewoźnik lotniczy, inne podmioty prowadzące lotniczą działalność

gospodarczą oraz organ zarządzania aktualizują swoje programy ochrony pod kątem zawartych w nich informacji, w szczególności przy uwzględnieniu istniejącego zagrożenia oraz zmian wpływających na możliwość ich skutecznego stosowania, nie rzadziej niż raz na dwa lata.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, powiadamiają Prezesa Urzędu o wprowadzonych aktualizacjach.

3. Aktualizacje programów ochrony podmiotów, o których mowa w ust. 1, związane z poziomem ochrony podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

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

5. Programy ochrony podmiotów, o których mowa w ust. 1, Prezes Urzędu ocenia pod kątem przewidzianych w nich metod i środków ochrony nie rzadziej niż raz na trzy lata.

## Rozdział 21

### **Współpraca między Rzeczpospolitą Polską a innymi państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

§ 119. 1. Za współpracę z państwami członkowskimi ICAO w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji oraz przeciwdziałania tym aktom odpowiada Prezes Urzędu.

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

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

§ 120. Prezes Urzędu udostępnia na piśmie Krajowy Program na prośbę państwa członkowskiego ICAO.

§ 121. Czynności audytorskie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wykonywane na terenie lotniska w Rzeczypospolitej Polskiej przez władze lotnicze państw członkowskich ICAO oraz zagranicznych przewoźników lotniczych operujących do lub z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wymagają zgody Prezesa Urzędu.

## Rozdział 22

### **Metody i środki ochrony stosowane w odniesieniu do małych portów lotniczych**

§ 122. 1. Jeśli infrastruktura lub lokalizacja lotniska będącego małym portem lotniczym nie pozwala na skuteczne stosowanie poszczególnych przepisów niniejszego rozporządzenia, zarządzający lotniskiem może wystąpić do Prezesa Urzędu o wyrażenie zgody na zastosowanie proponowanych przez niego działań zastępczych.

2. Zgoda, o której mowa w ust. 1, wydawana jest na podstawie oceny analizy ryzyka.

3. Operacje lotnicze realizowane z portów, o których mowa w ust. 1, nie mogą w szczególności prowadzić do zaistnienia sytuacji polegających na:

- 1) braku możliwości skutecznej ochrony realizowanych w tym samym czasie kilku operacji lotniczych;
- 2) dostępie do statku powietrznego osób nieskontrolowanych, a zwłaszcza postronnych;
- 3) braku możliwości skutecznej realizacji kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunku przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty;
- 4) mieszanii się pasażerów przylatujących i odlatujących w tym samym czasie;
- 5) mieszanii się osób postronnych z osobami poddanymi kontroli bezpieczeństwa;
- 6) nieupoważnionym dostępie osób nieskontrolowanych do bagażu rejestrowanego i podręcznego odlatujących i przylatujących pasażerów oraz ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty.

4. Statki powietrzne lotnictwa ogólnego operujące z lub do małego portu lotniczego są parkowane w odległości co najmniej 30 m od statków powietrznych realizujących operacje handlowe.

## Rozdział 23

### **Finansowanie ochrony lotnictwa cywilnego**

§ 121. Koszty związane z ochroną lotnictwa cywilnego są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentami są minister właściwy do spraw transportu, minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Obrony Narodowej oraz ze środków finansowych zarządzających lotniskami cywilnymi, przewoźników lotniczych, a także środków finansowych i rzeczowych przekazanych na ten cel przez krajowe i zagraniczne osoby fizyczne i prawne.