Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 820/2008

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 221 z 19.8.2008, str. 8)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Komisji (WE) nr 483/2009 z dnia 9 czerwca 2009 r.	L 145	23	10.6.2009
►**M2**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 133/2010 z dnia 4 lutego 2010 r.	L 43	1	18.2.2010
►**M3**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 134/2010 z dnia 9 lutego 2010 r.	L 43	3	18.2.2010

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 820/2008

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ([1]), w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 zadaniem Komisji jest przyjęcie, w razie konieczności, środków w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego we Wspólnocie. 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 ([2]) było pierwszym aktem określającym takie środki.

(2) Rozporządzenie (WE) nr 622/2003 zostało zmienione 14 razy od jego przyjęcia. Mając na względzie przejrzystość i racjonalność wskazane jest zatem skonsolidowanie wszystkich zmian w ramach nowego rozporządzenia.

(3) Artykuł 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 stanowi, że przepisy wykonawcze przyjęte przez Komisję na mocy art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia są niejawne i nie publikuje się ich, jeśli dotyczą one kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urządzeń, szczegółowych procedur zawierających informacje szczególnie chronione lub szczegółowych kryteriów wyłączenia środków bezpieczeństwa. Artykuł 3 rozporządzenia (WE) nr 622/2003 stanowi ponadto, że przepisy wykonawcze ustanowione w załączniku do tego rozporządzenia są niejawne, nie są publikowane i udostępniane są wyłącznie osobom odpowiednio upoważnionym przez państwo członkowskie lub Komisję. Kolejne zmiany rozporządzenia (WE) nr 622/2003 przewidują, że przepis ten stosuje się do takich zmian.

(4) Mając na uwadze poprawę przejrzystości przepisów wykonawczych przyjętych przez Komisję do tej pory na mocy art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, dokonała ona przeglądu przepisów zawartych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 622/2003 z późniejszymi zmianami, w świetle kryteriów określonych w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.- Przegląd ten pokazał, że wiele z tych przepisów nie musi być utrzymywanych w tajemnicy i w związku z tym powinny one zostać opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

(5) Zasadnicze znaczenie ma jednak utrzymanie poufności niektórych przepisów, których ujawnienie mogłoby ułatwić ich omijanie i popełnianie aktów bezprawnej ingerencji. Przepisy te obejmują w szczególności niektóre szczegółowe procedury dotyczące kontroli bezpieczeństwa pojazdów wjeżdżających do stref zastrzeżonych lotniska, przeszukiwania statków powietrznych i pasażerów, traktowania pasażerów zakłócających porządek,

([1]) Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, s. 1).

([2]) Dz.U. L 89 z 5.4.2003, s. 9. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 358/2008 (Dz.U. L 111 z 23.4.2008, s. 5).

▼B

kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego bez właściciela i bagażu rejestrowanego przy użyciu systemów wykrywania ładunków wybuchowych oraz kontroli towarów i poczty, a także odstępstwa od tych procedur, jak również specyfikacje techniczne sprzętu do kontroli bezpieczeństwa. Przepisy te powinny zostać przyjęte oddzielnie w drodze decyzji skierowanej do wszystkich państw członkowskich.

(6) Należy dopuścić rozróżnienie między portami lotniczymi w świetle oceny lokalnego ryzyka. Dlatego należy informować Komisję o portach lotniczych uznawanych za przedstawiające mniejsze ryzyko.

(7) Należy również dopuścić zróżnicowanie środków wykonawczych w zależności od rodzaju działalności lotniczej. Należy informować Komisję o stosowaniu środków wyrównawczych w celu zapewnienia równoważnych poziomów bezpieczeństwa.

(8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki w celu wprowadzenia w życie i technicznego dostosowania wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa, jakie mają być włączone do krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

— „krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego” oznacza przepisy, praktyki i procedury przyjęte przez państwa członkowskie na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego na ich terytorium,

— „właściwy organ” oznacza organ krajowy wyznaczony przez państwo członkowskie na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 jako odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wprowadzania w życie ich krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

Artykuł 3

Środki, o których mowa w art. 1, są określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Nowe metody techniczne i procesy

1. Państwa członkowskie mogą dopuścić metodę techniczną lub proces dotyczący działań z zakresu ochrony, które są stosowane zamiast działań określonych w załączniku, pod warunkiem że:

a) metodę tę lub proces stosuje się w celu oceny nowego sposobu prowadzenia działań z zakresu ochrony; oraz

b) nie wpłynie to negatywnie na ogólny osiągany poziom ochrony.

▼B

2. Co najmniej cztery miesiące przed planowanym wprowadzeniem proponowanej nowej metody lub procesu dane państwo członkowskie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie na piśmie, załączając ocenę wskazującą, w jaki sposób zagwarantuje, że zastosowanie nowej metody lub procesu spełnia wymóg ust. 1 lit. b). Notyfikacja taka winna również zawierać szczegółowe informacje na temat miejsca (miejsc), gdzie metoda lub proces zostaną zastosowane, i przewidywanej długości okresu prowadzenia próby.

3. Jeśli Komisja udzieli państwu członkowskiemu pozytywnej odpowiedzi lub jeśli nie udzieli odpowiedzi w ciągu trzech miesięcy od otrzymania pisemnego wniosku, państwo członkowskie może dopuścić wprowadzenie nowej metody lub procesu.

Jeśli Komisja jest zdania, że proponowana nowa metoda lub proces nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa we Wspólnocie, informuje o tym państwo członkowskie, wyjaśniając swoje zastrzeżenia w ciągu trzech miesięcy od otrzymania notyfikacji, o której mowa w ust. 2. W takiej sytuacji państwo członkowskie nie wprowadza metody lub procesu, zanim dany proces lub metoda nie uzyska pozytywnej oceny Komisji.

4. Okres prowadzenia próby dotyczącej każdej z metod lub procesów nie może przekraczać 18 miesięcy. Komisja może przedłużyć ten okres prób o nie więcej niż dalsze 12 miesięcy, pod warunkiem że państwo członkowskie przedstawi odpowiednie uzasadnienie takiego przedłużenia.

5. Właściwy organ państwa członkowskiego, w odstępach czasowych nie dłuższych niż 6 miesięcy w trakcie okresu próby, dostarcza Komisji sprawozdanie na temat stanu zaawansowania próby. Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o treści sprawozdania.

6. Okres próby nie może w żadnym wypadku przekraczać 30 miesięcy.

Artykuł 5

Powiadamianie

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję na piśmie o wszystkich portach lotniczych, w odniesieniu do których skorzystały z możliwości dopuszczonych zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a) lub lit. c) rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 6

Środki wyrównawcze

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję na piśmie o środkach wyrównawczych, które są stosowane zgodnie z pkt 4.2 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 7

Niniejszym uchyla się rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003.

Artykuł 8

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK ([1])

1. DEFINICJE

Oprócz definicji zawartych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, stosuje się następujące definicje:

1.1. „A.C.A.M.S” oznacza system kontroli dostępu i monitorowania zagrożeń (Access Control and Alarm Monitoring System), który elektronicznie kontroluje dostęp do drzwi, bram i pozostałych punktów bezpośrednio lub pośrednio prowadzących do stref zastrzeżonych lotniska, przekazujący sygnał alarmowy odpowiednim organom w przypadku wykrycia nieupoważnionego dostępu do takiej strefy;

1.2. „Użytkownik portu lotniczego” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną odpowiedzialną za przewóz drogą lotniczą pasażerów, poczty i/lub towaru z lub do przedmiotowego portu lotniczego w rozumieniu art. 2 dyrektywy Rady 96/67/WE ([2]);

1.3. „Obsługa naziemna” oznacza usługi świadczone na rzecz użytkowników portu lotniczego w portach lotniczych określonych w załączniku do dyrektywy 96/67/WE;

1.4. „Przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną koncesję, wykonujące operacje lotnicze;

1.5. „Panel serwisowy” oznacza zewnętrzny punkt dostępu do statku powietrznego wykorzystywany do jego obsługi; obejmuje dostawę wody, opróżnianie toalet, podłączenia do naziemnego zasilania elektrycznego oraz innych mediów, które dostarcza się podłączeniami zewnętrznymi;

1.6. „Statek powietrzny niebędący w użytkowaniu” oznacza statek powietrzny odstawiony na miejsce postojowe na okres ponad 12 godzin lub nieobjęty odpowiednim nadzorem umożliwiającym wykrycie nieupoważnionego dostępu do niego.

2. OCHRONA PORTU LOTNICZEGO

2.1. **Wymagania dotyczące planowania dla portu lotniczego**

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

2.2. **Kontrola dostępu**

2.2.1. *Strefy zastrzeżone i inne strefy operacyjne lotniska*

1. Właściwy organ zapewnia kontrolowanie dostępu do stref zastrzeżonych lotniska.

   W przypadku gdy niezastrzeżone strefy operacyjne lotniska przylegają do stref zastrzeżonych lotniska i umożliwiają dostęp do nich, wprowadza się rozgraniczenie stref oraz odpowiednią kontrolę umożliwiającą wykrycie nieupoważnionego dostępu, a także podejmuje się właściwe środki.

2. Właściwy organ zezwalający na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska zapewnia przestrzeganie rygorystycznych środków kontroli dostępu przez personel posiadający dostęp do tych stref. Środki te obejmują następujące elementy:

   a) personel z przepustką portu lotniczego upoważniającą do dostępu do stref zastrzeżonych lotniska zna przepustki portu lotniczego oraz zatwierdzone przepustki wydane nie przez port lotniczy, a także wie, czy są one ważne, jeśli chodzi o dostęp do stref zastrzeżonych lotniska;

   b) personel wzywa właściwy organ lub zgłasza mu przypadki osób przebywających w strefach zastrzeżonych lotniska, które nie noszą w widocznym miejscu ważnej przepustki;

([1]) Niniejszy załącznik ma taką samą strukturę i numerację jak załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002. O ile niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w zakresie stosowania lub technicznego dostosowania wspólnych norm podstawowych, informację taką wyraźnie podaje się w odpowiednim dziale.

([2]) Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

▼B

c) personel wzywa właściwy organ lub zgłasza mu przypadki nieupoważnionych pojazdów zauważonych w strefach zastrzeżonych lotniska.

3. Właściwy organ zapewnia w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego kontrolowanie w następujący sposób przepustek portu lotniczego umożliwiających dostęp do stref zastrzeżonych lotniska:

a) przepustki portu lotniczego ograniczają dostęp personelu wyłącznie do stref, do których osoby te muszą mieć dostęp ze względu na wykonywane zadania;

b) po rozwiązaniu umowy o pracę lub zmianie stanowiska pracownik zwraca przepustkę portu lotniczego właściwemu organowi portu lotniczego, który dokonuje jej zniszczenia;

c) posiadacz przepustki portu lotniczego zobowiązany jest niezwłocznie poinformować o jej zagubieniu lub kradzieży swojego pracodawcę oraz organ wydający kartę identyfikacyjną. Po takim zgłoszeniu przepustka portu lotniczego jest natychmiast unieważniana.

4. Właściwy organ zapewnia to, że drzwi służące wyłącznie do opuszczania samolotu, które umożliwiają dostęp do rampy lub stref zastrzeżonych lotniska, pozostają otwarte tylko podczas procesu opuszczania samolotu.

5. Punkty kontroli bezpieczeństwa zabezpiecza warta lub odpowiedni sprzęt nadzorujący w celu odstraszania i zapobiegania naruszeniu wymogów w zakresie ochrony na wejściach i wyjściach do i z punktów kontroli bezpieczeństwa, a także w celu zabezpieczenia pracowników zaangażowanych w kontrolę bezpieczeństwa.

6. Materiały przechowywane w strefach zastrzeżonych oraz w pozostałych strefach operacyjnych lotniska wykorzystywanych do obsługi pasażerów i bagażu rejestrowanego są zabezpieczane lub podlegają nadzorowi w trybie ciągłym w celu zabezpieczenia ich przed dostępem osób niepowołanych. Zbędne materiały są niszczone, aby nie dostały się w ręce niepowołanych osób.

Systemy kontroli odlotów oraz systemy odpraw biletowo-bagażowych w portach lotniczych są kontrolowane w celu zabezpieczenia ich przed dostępem osób niepowołanych.

Dostępna dla pasażerów samodzielna odprawa biletowo-bagażowa oraz możliwości odprawy przez internet są traktowane jako uprawniony dostęp do materiałów i systemów.

2.2.2. *Strefy terminala*

Wymogi określone w pkt 2.2.1.6 mają zastosowanie także w odniesieniu do ogólnodostępnych powierzchni terminali.

2.2.3. *Inne strefy publiczne*

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

2.3. **Kontrola personelu, przewożonych przedmiotów i pojazdów**

2.3.1. *Kontrola personelu i przewożonych przedmiotów*

Pracownicy ochrony mogą odmówić dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska każdemu członkowi personelu posiadającemu przedmiot, który wzbudza ich zastrzeżenia.

2.3.2. *Kontrola pojazdów*

1. Pojazdy sprawdza się w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i nieuprawnionych osób.

2. Kierowca oraz inne osoby znajdujące się w pojeździe wysiadają z pojazdu podczas prowadzenia kontroli.

▼B

2.3.3. *Procedury ochrony w zakresie dostawy płynów i toreb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia*

Postanowienia ogólne

1. „Dostawa płynów” oznacza płyny przeznaczone do sprzedaży w sklepach znajdujących się w strefie operacyjnej lotniska za punktem kontroli kart pokładowych lub w strefie zastrzeżonej lotniska, od momentu ich pierwszego przyjęcia w strefie operacyjnej do momentu dostarczenia do przedmiotowych sklepów.

2. „Dostawa toreb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia” oznacza torby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia do użytku w sklepach znajdujących się w strefie operacyjnej lotniska za punktem kontroli kart pokładowych, od momentu ich pierwszego przyjęcia w strefie operacyjnej do momentu ostatecznego wykorzystania.

Kontrola dostaw

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

Znany dostawca

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

Torby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia

3. Dostawy toreb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia do sklepów znajdujących się w strefie operacyjnej lotniska za punktem kontroli kart pokładowych odbywają się w opakowaniach umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia.

4. Po ich przyjęciu do sklepów, aż do momentu ich ostatecznego wykorzystania, dostawy toreb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia są zabezpieczane przed nieuprawnioną ingerencją.

2.4. **Ochrona fizyczna oraz patrole**

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

3. OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

3.1. **Sprawdzenie i kontrola statków powietrznych**

Przewoźnik lotniczy zapewnia personel odpowiedzialny za przeszukanie i sprawdzenie statku powietrznego pod kątem ochrony, który zna typ kontrolowanego statku powietrznego oraz przeszedł odpowiednie szkolenie w zakresie wykonywanych obowiązków.

3.1.1. *Sprawdzenie statku powietrznego pod kątem ochrony*

Po zakończeniu sprawdzenia statku powietrznego pod kątem ochrony wypełnioną listę kontrolną przechowuje się w biurze przewoźnika lotniczego przez 24 godziny lub czas trwania lotu, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

3.1.2. *Przeszukanie statku powietrznego pod kątem ochrony*

1. Po zakończeniu przeszukania statku powietrznego pod kątem ochrony wypełnioną listę kontrolną przechowuje się w biurze przewoźnika lotniczego przez 24 godziny lub czas trwania lotu, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

2. Przeszukania statku powietrznego dokonuje się w pustej kabinie statku powietrznego.

3.2. **Zabezpieczenie statku powietrznego**

Przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za ustanowienie zabezpieczenia swojego statku powietrznego.

▼B

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.1. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów

4.1.1. *Przedmioty zabronione*

1. Następujące przedmioty nie mogą być wnoszone przez pasażerów do strefy zastrzeżonej lotniska ani do kabiny statku powietrznego:

a) Pistolety, broń palna i inne jej rodzaje

Wszelkiego rodzaju przedmioty mogące miotać pociski lub powodować obrażenia lub sprawiające wrażenie zdolnych do tego, w tym:

— wszelka broń palna (pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby itp.),

— repliki i imitacje broni palnej,

— części składowe broni palnej (z wyjątkiem teleskopowych przyrządów obserwacyjnych i celowniczych),

— pistolety i karabiny pneumatyczne oraz broń śrutowa,

— wyrzutnie rac sygnalizacyjnych,

— pistolety startowe,

— zabawki w kształcie broni wszystkich rodzajów,

— broń kulkowa,

— pistolety na śruby przemysłowe i gwoździe,

— kusze,

— katapulty,

— urządzenia do miotania harpunów i włóczni,

— urządzenia do uboju zwierząt,

— urządzenia do ogłuszania lub porażania (np. ościenie do poganiania bydła, broń przewodząca energię (tasery)),

— zapalniczki w kształcie broni palnej;

b) Broń spiczasta i z ostrzem oraz ostre przedmioty

Przedmioty spiczaste lub z ostrzem, mogące powodować obrażenia, w tym:

— siekiery i topory,

— strzały i rzutki,

— raki,

— harpuny i włócznie,

— czekany i szpikulce do lodu,

— łyżwy,

— scyzoryki lub noże sprężynowe o dowolnej długości ostrza,

— noże, w tym noże o przeznaczeniu obrzędowym, o długości ostrza powyżej 6 cm, wykonane z metalu lub innych wystarczająco mocnych materiałów umożliwiających użycie ich jako broni,

— tasaki,

— maczety,

— odsłonięte golarki i ostrza (z wyjątkiem zabezpieczonych lub jednorazowych maszynek do golenia z ostrzami zamkniętymi w osłonce),

— szable, szpady i laski z ukrytą szpadą,

— skalpele,

— nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm,

— kijki narciarskie oraz kijki marszowe i wspinaczkowe,

▼B

— gwiazdki do rzucania,

— narzędzia robocze, które mogą być użyte jako broń spiczasta lub o ostrych krawędziach (np. wiertarki i wiertła, noże do cięcia kartonów, noże użytkowe, wszelkiego rodzaju piły, śrubokręty, łomy stalowe, młoty, szczypce (kleszcze), klucze francuskie/-klucze nastawne, lampy lutownicze);

c) Tępe narzędzia

Wszelkiego rodzaju narzędzia tępe mogące powodować obrażenia, w tym:

— kije do gry w baseball i softball,

— pałki – sztywne lub elastyczne (np. pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą, pałki policyjne),

— kije do krykieta,

— kije golfowe,

— kije hokejowe,

— kije do lacrosse'a,

— wiosła do kajaków i kanadyjek,

— deskorolki,

— kije bilardowe, kije do snookera i poola,

— wędki,

— wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki (np. kastety, pałki, tyczki do ryżu, nunczaka, kubatony i kubasaunty);

d) Substancje wybuchowe i łatwopalne

Wszelkie materiały wysoce palne, które stwarzają zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi oraz ochrony/bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, w tym:

— amunicja,

— spłonki,

— detonatory i bezpieczniki,

— materiały i urządzenia wybuchowe,

— repliki bądź imitacje materiałów lub urządzeń wybuchowych,

— miny oraz inne wojskowe materiały wybuchowe,

— granaty wszelkiego rodzaju,

— gaz i pojemniki z gazem (np. butanem, propanem, acetylenem, tlenem) w dużych ilościach,

— fajerwerki, race (wszelkiego rodzaju) oraz inne materiały pirotechniczne (w tym zabawki typu pukawki i kapiszony),

— zapałki inne niż zapałki bezpieczne,

— pociski lub naboje dymne,

— palne paliwo płynne (np. benzyna, olej napędowy, paliwo do zapalniczek, alkohol, alkohol etylowy),

— farba w aerozolu,

— terpentyna i rozcieńczalnik do farb,

— napoje alkoholowe o mocy powyżej 70 % objętości (140 % proof);

e) Substancje chemiczne i toksyczne

Wszelkie substancje chemiczne lub toksyczne, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi lub ochrony lub bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, w tym:

— kwasy i zasady (np. akumulatory elektrolitowe),

▼B

— substancje korozyjne lub wybielające (np. rtęć, chlor),

— aerozole neutralizujące lub obezwładniające (np. gaz łzawiący, gaz pieprzowy),

— materiały radioaktywne (np. izotopy medyczne lub komercyjne),

— trucizny,

— materiały zakaźne lub biologicznie niebezpieczne (np. zainfekowana krew, bakterie i wirusy),

— substancje, które mogą ulec samoczynnemu zapłonowi lub spaleniu,

— gaśnice;

f) Płyny

Płyny, z wyjątkiem płynów znajdujących się w pojedynczych opakowaniach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub równowartości, umieszczonych w jednej zamykanej przeźroczystej torebce plastikowej o pojemności poniżej 1 litra. Zawartość plastikowej torebki musi swobodnie się w niej mieścić, a torebka musi być dokładnie zamknięta. Płyny obejmują żele, pasty, emulsje, płynne/stałe mieszanki oraz zawartość pojemników pod ciśnieniem, np. pasty do zębów, żele do włosów, napoje, zupy, syropy, perfumy, dezodoranty, pianki do golenia, aerozole, oraz inne produkty o podobnej konsystencji.

Dopuszczalne są odstępstwa w przypadku gdy płyn:

1) zostanie zużyty w trakcie podróży i jest niezbędny dla pasażera z przyczyn zdrowotnych lub ze względu na specjalną dietę, dotyczy to także pożywienia dla niemowląt. W razie konieczności pasażer musi być w stanie przedstawić dowód na autentyczność dopuszczonego płynu; lub

2) zakupiony został w strefie operacyjnej lotniska za punktem kontroli kart pokładowych, w sklepach podlegających zatwierdzonym procedurom bezpieczeństwa w ramach programu ochrony portu lotniczego, pod warunkiem że płyn zapakowany jest w torbie zabezpieczonej przy użyciu plomb umożliwiających łatwe stwierdzenie jej naruszenia, a pasażer przedstawi odpowiedni dowód jego zakupu w danym porcie lotniczym z tego samego dnia; lub

3) zakupiony został w strefie zastrzeżonej lotniska, w sklepach podlegających zatwierdzonym procedurom bezpieczeństwa w ramach programu ochrony portu lotniczego; lub

4) zakupiony został w innym porcie lotniczym Wspólnoty, pod warunkiem że płyn zapakowany jest w torbie zabezpieczonej przy użyciu plomb umożliwiających łatwe stwierdzenie jej naruszenia, a pasażer przedstawi odpowiedni dowód jego zakupu z tego samego dnia w strefie operacyjnej owego lotniska; lub

5) zakupiony został na pokładzie statku powietrznego należącego do wspólnotowego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem że płyn zapakowany jest w torbie zabezpieczonej przy użyciu plomb umożliwiających łatwe stwierdzenie jej naruszenia, a pasażer przedstawi odpowiedni dowód jego zakupu z tego samego dnia na pokładzie owego statku powietrznego; lub

6) zakupiony został w sklepach znajdujących się w strefie operacyjnej lotniska za punktem kontroli kart pokładowych lub w strefie zastrzeżonej lotniska w kraju trzecim wymienionym w załączniku 1. Na podstawie procedury, o której mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, Komisja może podjąć decyzję o włączeniu do załącznika 1 portu lotniczego z kraju trzeciego, pod warunkiem spełnienia następujących warunków:

   — kraj trzeci ma dobre wyniki w zakresie współpracy ze Wspólnotą i jej państwami członkowskimi, oraz

▼B

— Komisja stwierdziła w wyniku przeprowadzonej weryfikacji, że:

a) kraj trzeci stosuje odpowiednie normy ochrony lotnictwa; oraz

b) stosowane w porcie lotniczym środki bezpieczeństwa odpowiadają środkom określonym w pkt 2.3.3 załącznika oraz pkt 2.3.6 decyzji Komisji z dnia 8 sierpnia 2008 r. ([1]); oraz

c) wytyczne dotyczące ochrony lotnictwa, zalecane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie kontroli płynów, żeli i aerozoli, są stosowane w porcie lotniczym, zgodnie z oficjalnym pismem z dnia 1 grudnia 2006 r. (sygn.: AS 8/11-06/100 poufne) oraz zgodnie z oficjalnym pismem z dnia 30 marca 2007 r. (sygn.: AS 8/11-07/26 poufne) lub, w przypadku toreb zabezpieczanych przy użyciu plomb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia, zgodnie ze specyfikacją; oraz

d) torba zabezpieczana przy użyciu plomb umożliwiających łatwe stwierdzenie ich naruszenia, w której umieszcza się płyny, w widocznym miejscu zawiera odpowiedni dowód zakupu w strefie operacyjnej lotniska w kraju trzecim w okresie poprzedzających trzydziestu sześciu godzin.

2. Pasażer może zostać zwolniony z wymogów określonych w pkt 4.1.1.1 pod warunkiem że:

a) poinformowano wcześniej właściwy organ, który wyraził zgodę na przewóz przedmiotu(-ów); oraz

b) kapitan statku powietrznego został poinformowany o pasażerze i przewożonym(-ch) przez niego przedmiocie(-tach) zabronionym(-ch).

W stosownych przypadkach, przedmioty zakazane przechowuje się w bezpiecznych warunkach.

3. Wykaz przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 4.1.1.1, oraz informacje dotyczące dopuszczalnych wyjątków udostępnia się publicznie.

4. Właściwy organ może dodatkowo zabronić przewożenia innych przedmiotów, niewymienionych w pkt 4.1.1.1. Właściwy organ podejmuje stosowne działania w celu poinformowania pasażerów o takich przedmiotach, zanim zakończą oni procedurę odprawy bagażu rejestrowanego.

5. Przedmioty zabronione na podstawie pkt 4.1.1.1 lub 4.1.1.4, o ile nie zostały zabronione na podstawie pkt 5.2.3.1, mogą być przewożone w bagażu rejestrowanym, pod warunkiem że pasażerowie nie mają niekontrolowanego dostępu do takiego bagażu od momentu odprawienia bagażu do momentu jego odbioru w miejscu przybycia.

6. Pracownicy ochrony mogą odmówić dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska oraz kabiny statku powietrznego każdemu pasażerowi posiadającemu przedmiot niewymieniony w pkt 4.1.1.3, który wzbudza ich zastrzeżenia.

4.1.2. *Kalibracja bramek do wykrywania metali*

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

4.1.3. *Kontrola bezpieczeństwa pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej*

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

([1]) Decyzja dotychczas niepublikowana w Dzienniku Urzędowym.

▼B

4.1.4. *Przepisy w zakresie ochrony dotyczące pasażerów potencjalnie uciążliwych*

1. Wprowadza się szczególne środki w zakresie ochrony w przypadku, gdy przewóz lotniczy obejmuje następujące grupy pasażerów potencjalnie uciążliwych:

   a) osoby deportowane:

      — osoby, które zostały legalnie wpuszczone do państwa członkowskiego przez jego władze lub przybyły do państwa członkowskiego nielegalnie i po pewnym czasie władze formalnie nakazały im opuszczenie tego państwa członkowskiego;

   b) osoby niedopuszczone:

      — osoby, którym właściwe organy odmówiły prawa wjazdu do państwa członkowskiego i są one aktualnie odsyłane do kraju, z którego przybyły, lub do jakiegokolwiek innego kraju, do którego osoby te mają prawo wjazdu;

   c) osoby aresztowane:

      — osoby aresztowane lub skazane wyrokiem sądu, które muszą być przewiezione.

2. Właściwe organy informują na piśmie zainteresowanego przewoźnika lotniczego z odpowiednim wyprzedzeniem o terminie planowanego wprowadzenia na pokład pasażera potencjalnie uciążliwego.

3. Pisemne zawiadomienie przewoźnika lotniczego oraz kapitana statku powietrznego zawiera następujące dane:

   — tożsamość osoby,

   — powód, dla którego osoba jest przewożona,

   — nazwisko i tytuł eskortującego(-ych), jeśli dotyczy,

   — ocenę ryzyka ze strony właściwego organu (w tym powodu, dla których osoba jest lub nie jest eskortowana),

   — przydział miejsca w samolocie, w razie konieczności, oraz

   — rodzaj dostępnych dokumentów.

4. Wprowadza się szczególne środki w zakresie ochrony w odniesieniu do pasażerów niezdyscyplinowanych. Niezdyscyplinowanymi pasażerami są osoby, które na pokładzie cywilnego statku powietrznego, od momentu zamknięcia drzwi przed startem do momentu otwarcia drzwi po wylądowaniu, popełnią następujący akt:

   — napaść, zastraszenie, groźby lub umyślną lekkomyślność zagrażającą porządkowi lub bezpieczeństwu osób lub mienia,

   — napaść, zastraszenie, groźby lub ingerencję w stosunku do członka załogi wykonującego swoje zadania lub utrudniają mu wykonywanie tych zadań,

   — umyślną lekkomyślność lub szkodę w statku powietrznym, jego oprzyrządowaniu lub w jego strukturach i sprzęcie, w zakresie powodującym zagrożenie porządku i bezpieczeństwa statku powietrznego i znajdujących się na pokładzie osób,

   — ogłoszenie informacji, która jest nieprawdziwa, a zagraża bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu,

   — nieprzestrzeganie komend lub zaleceń wydawanych zgodnie z obowiązującymi przepisami, związanych z bezpieczeństwem, porządkiem lub prawidłowym przebiegiem lotu.

5. Osoby aresztowane zawsze są eskortowane.

4.2. **Separacja pasażerów**

W przypadku gdy z części terminala znajdującej się pomiędzy punktami kontroli bezpieczeństwa a punktami wstępu na pokład statków powietrznych skorzystali pasażerowie niepoddani kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami zawartymi w rozporządzeniu (WE) nr 2320/2002, strefa ta podlega przeszukaniu w celu upewnienia się, że nie pozostawiono w niej przedmiotów zabronionych, zanim którykol-

▼B

wiek z poddanych kontroli bezpieczeństwa pasażerów wejdzie na pokład poprzez tę strefę.

4.3. **Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego**

1. Wszelkie płyny należy przedstawić do kontroli w punktach kontroli bezpieczeństwa.

2. Komputery przenośne oraz wszelkie pozostałe duże urządzenia elektryczne należy wyjąć z bagażu kabinowego przed jego kontrolą bezpieczeństwa i poddać odrębnej kontroli bezpieczeństwa.

3. Płaszcze, kurtki oraz marynarki pasażerów poddaje się kontroli bezpieczeństwa jako odrębne sztuki bagażu kabinowego.

4.3.1. *Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego za pomocą urządzenia rentgenowskiego o wysokiej rozdzielczości z zainstalowanym i uruchomionym oprogramowaniem TIP*

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

4.4. **Kontrola bezpieczeństwa dyplomatów**

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

5. BAGAŻ REJESTROWANY

5.1. **Procedura łączenia bagażu rejestrowanego**

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

5.2. **Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego**

5.2.1. *Bagaż rejestrowany z właścicielem*

1. Przewoźnik zapewnia przewóz każdego pasażera tym samym lotem, którym przewożony jest jego odprawiony bagaż rejestrowany. Jeśli tak nie jest, bagaż rejestrowany traktuje się jako bagaż bez właściciela.

2. Właściwy organ ustala w swoim krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego szczegółowe procedury na wypadek awarii sprzętu do kontroli bezpieczeństwa.

5.2.2. *Bagaż rejestrowany bez właściciela*

Przewoźnik lotniczy, przyjmujący od innego przewoźnika lotniczego bagaż rejestrowany bez właściciela, uzyskuje pisemne poświadczenie potwierdzające przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 w odniesieniu do tego bagażu rejestrowanego przed przyjęciem go do przewozu.

5.2.3. *Przedmioty zabronione w bagażu rejestrowanym*

1. W bagażu rejestrowanym nie wolno umieszczać następujących przedmiotów:

— materiałów wybuchowych, w tym detonatorów, zapalników, granatów, min;

— gazów, w tym propanu i butanu;

— płynów łatwopalnych, w tym benzyny i metanolu;

— substancji stałych łatwopalnych i substancji reaktywnych, w tym magnezu, podpałek, fajerwerków i rac;

— utleniaczy i nadtlenków organicznych, w tym wybielaczy i zestawów narzędzi do naprawy samochodu;

— substancji toksycznych lub zakaźnych, w tym trutek na szczury i zainfekowanej krwi;

— materiałów radioaktywnych, w tym izotopów medycznych lub komercyjnych;

— materiałów korozyjnych, w tym rtęci i akumulatorów do pojazdów;

▼B

— elementów instalacji paliwowej pojazdu, które były wypełnione paliwem.

2. Wykaz przedmiotów zabronionych, o których mowa w pkt 5.2.3.1, udostępnia się publicznie u przedstawicielstwach przewoźników lotniczych oraz za pomocą innych odpowiednich środków.

3. Właściwy organ może dodatkowo zabronić przewożenia innych przedmiotów, niewymienionych w pkt 5.2.3.1. Właściwy organ podejmuje stosowne działania w celu poinformowania pasażerów o takich przedmiotach.

4. Pracownicy ochrony mogą odmówić przewozu bagażu rejestrowanego zawierającego przedmiot, niewymieniony w pkt 5.2.3.1, który wzbudza ich zastrzeżenia.

5.2.4. *Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego za pomocą systemów wykrywania ładunków wybuchowych (EDS)*

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

5.2.5. *Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego z właścicielem za pomocą konwencjonalnych urządzeń rentgenowskich z zainstalowanym i uruchomionym oprogramowaniem TIP*

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

5.3. **Zabezpieczenie bagażu rejestrowanego**

1. Dostęp do sortowni bagażowej i stref jego składowania jest ograniczony do pracowników, od których ze względów technicznych wymaga się dostępu do tych stref. Dotyczy to pracowników zatrudnionych przy załadunku, rozładunku i zabezpieczaniu bagażu rejestrowanego oraz osób upoważnionych przez właściwy organ do wstępu do sortowni bagażowej i stref jego składowania.

2. W razie konieczności dopuszczalne jest umożliwienie pasażerom dostępu do ich własnych przedmiotów w bagażu rejestrowanym poddanym kontroli bezpieczeństwa, pod warunkiem że odbywa się to pod ciągłym nadzorem w celu zagwarantowania, że żaden przedmiot zabroniony:

a) nie zostanie wprowadzony do bagażu rejestrowanego; lub

b) nie zostanie wyjęty z bagażu rejestrowanego i zabrany do kabiny statku powietrznego lub do strefy zastrzeżonej lotniska.

6. TOWARY, PRZESYŁKI KURIERSKIE I EKSPRESOWE

6.1. **Zastosowanie**

Do celów niniejszego rozporządzenia:

„uznany nadawca” oznacza nadawcę, którego przesyłka może zostać w sposób niepodważalny zidentyfikowana na potrzeby przewozu wyłącznie samolotem towarowym, zgodnie z pkt 6.5 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/20002.

6.2. **Wymagania dotyczące zarejestrowanego agenta**

Wyznaczenie, zatwierdzenie lub wpisanie do wykazu przez właściwy organ

6.2.1. W zakresie wyznaczania, zatwierdzania lub wpisywania przez właściwy organ dowolnego podmiotu do wykazu zarejestrowanych agentów, państwa członkowskie zapewniają stosowanie następującej procedury:

a) Podmiot występuje o status zarejestrowanego agenta do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę.

Wnioskodawca przedkłada właściwemu organowi program ochrony. Program ten opisuje metody i procedury, które ma stosować agent w celu spełnienia wymogów zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę. Program ten określa również, jak agent monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

▼B

Wnioskodawca składa również pisemne oświadczenie, w którym zobowiązuje się do utrzymania norm ochrony określonych powyższym programem oraz do natychmiastowego zgłaszania właściwemu organowi wszelkich zmian w programie. Oświadczenie podpisuje prawny przedstawiciel lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

b) Właściwy organ analizuje program ochrony i sprawdza, czy określone w nim środki ochrony spełniają wymagane normy. Właściwy organ przeprowadza następnie wizję lokalną w pomieszczeniach wnioskodawcy objętych programem i ocenia, czy wnioskodawca jest w stanie spełnić wymogi zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, na terenie którego znajdują się przedmiotowe pomieszczenia.

c) Jeśli właściwy organ uzna za satysfakcjonujące informacje podane zgodnie z punktami a) i b), może wyznaczyć lub zatwierdzić podmiot jako zarejestrowanego agenta lub wpisać go do wykazu zarejestrowanych agentów dla określonych lokalizacji.

Procedurę tę stosuje się najpóźniej od dnia 1 marca 2008 r.

6.2.2. Kontrola przeprowadzona przez właściwy organ w pomieszczeniach zarejestrowanego agenta może być traktowana jako wizja lokalna do celów pkt 6.2.1 lit. b).

6.2.3. Jeśli właściwy organ stwierdzi, że zarejestrowany agent utracił zdolność spełnienia wymogów zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i programu ochrony lotnictwa cywilnego, wycofuje podmiotowi status zarejestrowanego agenta.

6.3. **Środki kontroli w zakresie ochrony**

6.3.1. Kontrolując towary zgodnie z pkt 6.3.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, agenci lub przewoźnicy lotniczy:

a) stosują środki lub metody najbardziej skuteczne w wykrywaniu przedmiotów zabronionych, biorąc pod uwagę rodzaj przesyłki; oraz

b) gwarantują, że zastosowane środki lub metody zapewniają dostateczny poziom bezpieczeństwa, jeśli chodzi o wykrycie przedmiotów zabronionych ukrytych w towarach.

6.3.2. Właściwy organ powiadamia Komisję o wszelkich pozostałych środkach, o których mowa w pkt 6.3.1 lit. b) ppkt iv) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, dopuszczonych jako środki kontroli ładunków.

6.4. **Kryteria dotyczące znanego nadawcy**

6.4.1. Oświadczenie znanego nadawcy, o którym mowa w pkt 6.4.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, składane jest raz w roku na piśmie i z wykorzystaniem znormalizowanego krajowego formularza.

Oświadczenie zawiera deklarację, że przesyłki nie zawierają żadnych przedmiotów zabronionych wymienionych w ppkt iv) i v) załącznika, zgodnie z pkt 6.4.1 lit. c) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Znany nadawca przyjmuje na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

6.4.2. W przypadku gdy przesyłka zawiera jakiekolwiek przedmioty zabronione, znany nadawca każdorazowo potwierdza na piśmie zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu, że przesyłka zawiera takie przedmioty.

6.4.3. Jeśli znany nadawca utraci zdolność spełniania swoich zobowiązań, wówczas właściwy organ lub zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy odpowiedzialny za nadawanie takiego statusu cofa mu status znanego nadawcy.

▼B

6.5. **Przewóz samolotami towarowymi**

6.5.1. W celu umożliwienia zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu wyznaczenia określonego podmiotu jako uznanego nadawcy, państwa członkowskie zapewniają wdrożenie następującej procedury:

a) Podmiot składa podpisane zobowiązanie, zawierające następujące elementy:

— potwierdzenie otrzymania krajowych instrukcji w zakresie bezpieczeństwa pomieszczeń, personelu i transportu,

— zapewnienie, że krajowe instrukcje w zakresie ochrony zostały przekazane personelowi zatrudnionemu w pomieszczeniach należących do podmiotu,

— zapewnienie o składowaniu towarów w bezpiecznym miejscu aż do ich przekazania zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu,

— zgodę na poddawanie przesyłek środków kontroli w zakresie ochrony, w tym ich kontroli bezpieczeństwa, oraz

— zgodę na niezapowiedziane kontrole właściwego organu w pomieszczeniach należących do podmiotu, mające na celu sprawdzenie czy uznany nadawca stosuje się od krajowych instrukcji.

Podmiot wyznacza przynajmniej jedną osobę odpowiedzialną za ochronę w jego pomieszczeniach i podaje zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu nazwisko i dane teleadresowe tej osoby.

b) Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy ustalają następujące dane dotyczące podmiotu:

— dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby,

— rodzaj prowadzonej działalności,

— dane teleadresowe, w tym dane osoby/osób odpowiedzialnych za ochronę,

— numer NIP lub REGON, oraz

— numer rachunku bankowego.

c) Jeśli zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy uważa za wystarczające informacje przekazane zgodnie z lit. a) i b), podmiot może zostać wyznaczony jako uznany nadawca.

6.5.2. Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy prowadzą bazę danych zawierającą informacje, o których mowa w pkt 6.5.1 lit. b). Baza danych jest udostępniana do wglądu właściwemu organowi.

6.5.3. Jeśli zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy stwierdzą, że uznany nadawca utracił zdolność stosowania się do krajowych instrukcji, cofają mu status uznanego nadawcy.

7. POCZTA

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

8. POCZTA I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

9. ZAOPATRZENIE POKŁADOWE PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

10. ŚRODKI CZYSTOŚCI, ZAPASY I DOSTAWY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

▼B

11. LOTNICTWO OGÓLNE

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

12. REKRUTACJA PERSONELU I SZKOLENIE

12.1. Krajowy program szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

Krajowy program szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego obejmuje wymogi szkoleniowe odnoszące się do obsługi niezdyscyplinowanych pasażerów.

12.2. Personel ochrony

12.2.1. *Przewoźnik lotniczy i zarządzanie ochroną portu lotniczego*

1. Właściwy organ zapewnia posiadanie odpowiednio wykwalifikowanych osób zarządzających ochroną w każdym wspólnotowym porcie lotniczym i u każdego przewoźnika. Właściwy organ zapewnia odpowiednią organizację zarządzania ochroną. Wyższa kadra kierownicza odpowiedzialna za zgodność przewoźnika lub portów lotniczych z wymogami w zakresie ochrony posiada odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie, obejmujące:

   a) doświadczenie w operacjach w zakresie ochrony lotnictwa; lub

   b) doświadczenie w innych dziedzinach związanych z ochroną, takich jak egzekwowanie prawa, wojskowość lub inne; oraz

   c) certyfikację lub inne równoważne świadectwo wydane przez właściwy organ; oraz

   d) wiedzę w następujących dziedzinach:

      — systemy ochrony i kontroli dostępu,

      — ochrona naziemna oraz ochrona w trakcie lotu broni,

      — broń i przedmioty zakazane,

      — ogólne zagadnienia dotyczące terroryzmu.

12.3. Pozostały personel

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

13. SPECYFIKACJA TECHNICZNA URZĄDZEŃ DO KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA

Brak przepisów w niniejszym rozporządzeniu.

▼B

Załącznik 1

Port(y) lotniczy(-e), z którego(-ych) odbywają się loty do portów lotniczych Wspólnoty:

— Port lotniczy Singapur (SIN)

— Chorwacja:

Port lotniczy Dubrownik (DBV)

Port lotniczy Rijeka (RJK)

Port lotniczy Pula (PUY)

Port lotniczy Split (SPU)

Port lotniczy Zadar (ZAD)

Port lotniczy Zagrzeb (ZAG)

▼M1

— Korea Południowa:

Port lotniczy Seul Incheon (ICN)

Port lotniczy Pusan-Kimhae (PUS)

▼M2

— Kanada:

Calgary International (YYC)

Edmonton International (YEG)

Halifax International (YHZ)

Montreal International (YUL)

Ottawa-Macdonald-Cartier International (YOW)

Toronto-Lester B. Pearson International (YYZ)

Vancouver International (YVR)

Winnipeg International (YWG)

Moncton (YQM)

Quebec (YQB)

St. John's (YYT)

Whitehorse (YXY)

▼M3

— Stany Zjednoczone Ameryki:

wszystkie międzynarodowe porty lotnicze