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

►**B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 185/2010

z dnia 4 marca 2010 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 55 z 5.3.2010, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 357/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r.	L 105	10	27.4.2010
►**M2**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 358/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r.	L 105	12	27.4.2010
►**M3**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 573/2010 z dnia 30 czerwca 2010 r.	L 166	1	1.7.2010
►**M4**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 983/2010 z dnia 3 listopada 2010 r.	L 286	1	4.11.2010
►**M5**	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 334/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r.	L 94	12	8.4.2011
►**M6**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 859/2011 z dnia 25 sierpnia 2011 r.	L 220	9	26.8.2011
►**M7**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1087/2011 z dnia 27 października 2011 r.	L 281	12	28.10.2011
►**M8**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1147/2011 z dnia 11 listopada 2011 r.	L 294	7	12.11.2011
►**M9**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 173/2012 z dnia 29 lutego 2012 r.	L 59	1	1.3.2012

sprostowane przez:

►**C1**	Sprostowanie, Dz.U. L 25 z 28.1.2011, str. 32 (983/2010)

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 185/2010

z dnia 4 marca 2010 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowania Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 ([1]), w szczególności jego art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Komisja powinna przyjąć szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4 ust. 1, oraz ogólne środki uzupełniające wspólne podstawowe normy, o których mowa w art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia.

(2) Jeżeli środki te obejmują szczególne środki mające znaczenie dla ochrony, należy je uznać za informacje niejawne UE w rozumieniu decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom z dnia 29 listopada 2001 r. zmieniającej regulamin wewnętrzny ([2]) zgodnie z art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i nie publikować ich. Środki te powinny być przyjęte oddzielnie na podstawie decyzji skierowanej do państw członkowskich.

(3) Rozporządzenie (WE) nr 300/2008 stosuje się w całości od daty podanej w przepisach wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 4 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia, ale nie później niż od dnia 29 kwietnia 2010 r. Rozporządzenie to powinno więc być stosowane od dnia 29 kwietnia 2010 r. w celu harmonizacji stosowania rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i aktów wykonawczych do tego rozporządzenia.

(4) Metody, z uwzględnieniem technologii, wykrywania płynnych materiałów wybuchowych będą doskonalone w miarę upływu czasu. Zgodnie z postępem technicznym i zdobytym doświadczeniem na poziomie wspólnotowym i ogólnoświatowym Komisja będzie, w stosownych przypadkach, przedstawiać wnioski dotyczące nowelizacji przepisów technicznych i operacyjnych dotyczących kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli.

(5) W związku z tym należy uchylić następujące rozporządzenia Komisji (WE): nr 1217/2003 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ([3]), nr 1486/2003 z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ([4]), nr

([1]) Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.
([2]) Dz.U. L 317 z 3.12.2001, s. 1.
([3]) Dz.U. L 169 z 8.7.2003, s. 44.
([4]) Dz.U. L 213 z 23.8.2003, s. 3.

▼B

1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych ([1]) i nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego ([2]), które wprowadzały w życie rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego ([3]).

(6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego utworzonego na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczegółowe środki w celu wdrożenia wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, oraz ogólne środki uzupełniające wspólne podstawowe normy.

Artykuł 2

Przepisy wykonawcze

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

2. Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 krajowe programy ochrony lotnictwa cywilnego w należyty sposób uwzględniają niniejsze rozporządzenie.

Artykuł 3

Uchylenie

Rozporządzenia (WE) nr 1217/2003, (WE) nr 1486/2003, (WE) nr 1138/2004 i (WE) nr 820/2008 tracą moc ze skutkiem od dnia 29 kwietnia 2010 r.

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 29 kwietnia 2010 r.

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

([1]) Dz.U. L 221 z 22.6.2004, s. 6.
([2]) Dz.U. L 221 z 19.8.2008, s. 8.
([3]) Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1.

▼B

ZAŁĄCZNIK

1. **OCHRONA PORTU LOTNICZEGO**

1.0. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.0.1 O ile nie stwierdzono inaczej, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.

1.0.2. Dla celów niniejszego rozdziału statek powietrzny, autobus, wózek bagażowy lub inne środki transportu oraz przejście i rękaw uznaje się za część portu lotniczego.

Dla celów niniejszego rozdziału „zabezpieczony bagaż" oznacza odlatujący bagaż rejestrowany po przejściu kontroli bezpieczeństwa, fizycznie chroniony przed możliwością wprowadzenia do niego jakichkolwiek przedmiotów.

1.0.3. Bez uszczerbku dla kryteriów odstępstw określonych w rozporządzeniu (WE) nr 272/2009, właściwy organ może dopuścić szczególne procedury ochrony lub zwolnienia z zabezpieczenia i ochrony stref operacyjnych w portach lotniczych w dniach, gdy planowanych jest nie więcej niż osiem odlotów, pod warunkiem że w części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska lub w dowolnym porcie lotniczym, który nie mieści się w zakresie pkt 1.1.3, załadunek, rozładunek, wprowadzanie pasażerów na pokład i wyprowadzanie pasażerów z pokładu nie będą się odbywały równocześnie na większej liczbie statków powietrznych niż jeden.

1.1. WYMOGI DOTYCZĄCE PROJEKTOWANIA PORTÓW LOTNICZYCH

1.1.1. **Granice**

1.1.1.1. W każdym porcie lotniczym wyraźnie wyznacza się granice między strefą ogólnodostępną, strefą operacyjną lotniska, strefami zastrzeżonymi lotniska, częściami krytycznymi i, w stosownych przypadkach, strefami wydzielonymi w celu umożliwienia podjęcia właściwych środków ochrony w każdej z tych stref.

1.1.1.2. Granicą między strefą ogólnodostępną i strefą operacyjną jest przeszkoda fizyczna wyraźnie widoczna dla wszystkich i uniemożliwiająca dostęp osób nieupoważnionych.

1.1.2. **Strefy zastrzeżone**

1.1.2.1. Do stref zastrzeżonych lotniska zalicza się co najmniej:

a) część portu lotniczego, do której dostęp mają odlatujący pasażerowie poddani kontroli bezpieczeństwa;

b) część portu lotniczego, przez którą może być przemieszczany odlatujący bagaż rejestrowany poddany kontroli bezpieczeństwa, lub w której może on być przechowywany, o ile nie chodzi o zabezpieczony bagaż; oraz

c) część portu lotniczego wyznaczoną do postoju statków powietrznych podczas wprowadzania pasażerów na pokład lub podczas załadunku.

1.1.2.2. Część portu lotniczego uznaje się za strefę zastrzeżoną co najmniej w czasie prowadzenia czynności, o których mowa w pkt 1.1.2.1.

Podczas tworzenia strefy zastrzeżonej lotniska, bezpośrednio przed jej utworzeniem, przeprowadza się przeszukanie części, które mogły ulec „skażeniu", aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie znajdują się w nich przedmioty zabronione. Uznaje się, że niniejsze postanowienie jest spełnione w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu.

▼B

1.1.2.3. Jeżeli nieupoważnione osoby mogły mieć dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, niezwłocznie dokonuje się przeszukania części, które mogły zostać „skażone”, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie znajdują się w nich przedmioty zabronione. Uznaje się, że niniejsze postanowienie jest spełnione w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu.

1.1.3. **Części krytyczne stref zastrzeżonych**

1.1.3.1. Części krytyczne tworzy się w portach lotniczych, w których więcej niż 40 osób posiada karty identyfikacyjne portu lotniczego umożliwiające dostęp do stref zastrzeżonych.

1.1.3.2. Do części krytycznych zalicza się co najmniej:

a) wszystkie części portu lotniczego, do których dostęp mają odlatujący pasażerowie poddani kontroli bezpieczeństwa; oraz

b) wszystkie części portu lotniczego, przez które może być przemieszczany odlatujący bagaż rejestrowany poddany kontroli bezpieczeństwa lub w których jest on przechowywany, o ile nie dotyczy to zabezpieczonego bagażu.

Część portu lotniczego uznaje się za część krytyczną co najmniej w czasie prowadzenia działań, o których mowa w pkt a) lub b).

1.1.3.3. Podczas ustanawiania części krytycznej, bezpośrednio przed jej ustanowieniem, przeprowadza się przeszukanie części, które mogły zostać „skażone”, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie znajdują się w nich przedmioty zabronione. Uznaje się, że niniejsze postanowienie zostało spełnione w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu.

▼M9

1.1.3.4. Jeżeli niepoddane kontroli bezpieczeństwa osoby lub pasażerowie i członkowie załogi przybywający z krajów trzecich niewymienionych w dodatku 4-B mogły mieć dostęp do części krytycznych, niezwłocznie przeprowadza się przeszukanie części, które mogły zostać „skażone”, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie znajdują się w nich przedmioty zabronione.

Uznaje się, że postanowienia akapitu pierwszego zostały spełnione w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu.

Postanowienia akapitu pierwszego nie mają zastosowania, jeżeli osoby wskazane w pkt 1.3.2 i 4.1.1.7 miały dostęp do części krytycznych.

W przypadku pasażerów i członków załogi przybywających z krajów trzecich niewymienionych w dodatku 4-B postanowienia akapitu pierwszego stosuje się wyłącznie w odniesieniu do tych części krytycznych, które są wykorzystywane przez bagaż rejestrowany poddany kontroli bezpieczeństwa i/lub odlatujących pasażerów poddanych kontroli bezpieczeństwa nieodlatujących tym samym statkiem powietrznym co wspomniani pasażerowie i członkowie załogi.

▼B

1.2. KONTROLA DOSTĘPU

1.2.1. **Dostęp do strefy operacyjnej**

1.2.1.1. Na dostęp do strefy operacyjnej można zezwolić jedynie wówczas, jeżeli istnieje uzasadniony powód przebywania w tej strefie osób lub pojazdów.

1.2.1.2. W celu uzyskania pozwolenia na dostęp do strefy operacyjnej dana osoba musi mieć przy sobie upoważnienie.

1.2.1.3. W celu uzyskania pozwolenia na dostęp do strefy operacyjnej pojazd musi posiadać w widocznym miejscu ważną przepustkę samochodową.

▼B

1.2.1.4. Osoby znajdujące się w strefie operacyjnej, na żądanie, okazują do kontroli posiadane upoważnienie.

1.2.2. **Dostęp do stref zastrzeżonych**

1.2.2.1. Na dostęp do stref zastrzeżonych można zezwolić jedynie wówczas, jeżeli istnieje uzasadniony powód przebywania w tej strefie osób lub pojazdów.

1.2.2.2. W celu uzyskania pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych dana osoba przedstawia jedno z następujących upoważnień:

a) ważną kartę pokładową lub jej odpowiednik; lub

b) ważną kartę identyfikacyjną członka załogi; lub

c) ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego; lub

d) ważną kartę identyfikacyjną właściwego organu krajowego; lub

e) ważną kartę identyfikacyjną organu regulacyjnego uznawaną przez właściwy organ krajowy.

▼M9

Alternatywnie pozwolenie na dostęp można również uzyskać po pozytywnym przejściu identyfikacji polegającej na weryfikacji danych biometrycznych.

▼B

1.2.2.3. W celu uzyskania pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych pojazd musi posiadać w widocznym miejscu ważną przepustkę samochodową.

1.2.2.4. Kartę pokładową lub jej odpowiednik, o których mowa w pkt 1.2.2.2 lit. a), sprawdza się przed udzieleniem pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych w celu upewnienia się co do jej ważności.

Kartę, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. b)–e), sprawdza się przed udzieleniem pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych, w celu upewnienia się, na ile to możliwe, że karta ta jest ważna i należy do posiadacza.

▼M9

W przypadku korzystania z identyfikacji biometrycznej w ramach weryfikacji należy się upewnić, czy osoba ubiegająca się o pozwolenie na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska posiada jedno z upoważnień wymienionych w pkt 1.2.2.2 oraz czy to upoważnienie jest ważne i czy nie zostało cofnięte.

▼B

1.2.2.5. Aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do stref zastrzeżonych, punkty dostępu kontrolowane są przez:

a) system elektroniczny ograniczający dostęp do jednej osoby w danym momencie; lub

b) upoważnione osoby prowadzące kontrolę dostępu.

1.2.2.6. Przepustkę samochodową sprawdza się przed udzieleniem pojazdowi pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, w celu upewnienia się, na ile to możliwe, że przepustka jest ważna i została wydana dla danego pojazdu.

1.2.2.7. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.2.3. **Wymogi dotyczące wspólnotowych kart identyfikacyjnych członków załóg i kart identyfikacyjnych portu lotniczego**

1.2.3.1. Karta identyfikacyjna członka załogi dla członka załogi zatrudnionego przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego i karta identyfikacyjna portu lotniczego mogą być wydane tylko ze względu na zadania wykonywane przez osobę, która pomyślnie przeszła sprawdzenie przeszłości zgodnie z pkt 11.1.3.

▼B

1.2.3.2. Karty identyfikacyjne członka załogi i portu lotniczego wydaje się na okres nie dłuższy niż pięć lat.

1.2.3.3. Karta identyfikacyjna osoby, która nie przejdzie pomyślnie sprawdzenia przeszłości, jest natychmiast unieważniana.

1.2.3.4. Kartę identyfikacyjną nosi się w widocznym miejscu przynajmniej wówczas, gdy jej posiadacz znajduje się w strefach zastrzeżonych lotniska.

Jeżeli osoba przebywająca w strefach zastrzeżonych innych niż te, w których znajdują się pasażerowie, nie nosi swojej karty w widocznym miejscu, jest wzywana do jej okazania przez osoby odpowiedzialne za wdrażanie pkt 1.5.1 lit. c) oraz, w stosownych przypadkach, odnotowana.

1.2.3.5. Kartę identyfikacyjną zwraca się niezwłocznie podmiotowi wydającemu:

a) na żądanie podmiotu wydającego; lub

b) w momencie rozwiązania stosunku pracy; lub

c) w momencie zmiany pracodawcy; lub

d) w razie zmiany potrzeby dostępu do stref, w odniesieniu do których udzielono upoważnienia; lub

e) w momencie wygaśnięcia ważności karty; lub

f) w momencie unieważnienia karty.

1.2.3.6. Podmiot wydający jest niezwłocznie informowany o zagubieniu, kradzieży lub niezwróceniu karty identyfikacyjnej.

1.2.3.7. Karta elektroniczna jest niezwłocznie blokowana po jej zwróceniu, wygaśnięciu, unieważnieniu lub po powiadomieniu o jej zagubieniu, kradzieży lub niezwróceniu.

1.2.3.8. Wspólnotowe karty identyfikacyjne członków załóg i karty identyfikacyjne portu lotniczego podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.2.4. **Dodatkowe wymogi dotyczące wspólnotowych kart identyfikacyjnych członków załóg**

1.2.4.1. Na karcie identyfikacyjnej członka załogi zatrudnionego przez wspólnotowego przewoźnika lotniczego znajduje się:

a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz

b) nazwa przewoźnika lotniczego; oraz

c) słowo „crew” w języku angielskim, zastosowane najpóźniej w ciągu 5 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia; oraz

d) data ważności, zastosowana najpóźniej w ciągu 5 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

1.2.5. **Dodatkowe wymogi dotyczące kart identyfikacyjnych portu lotniczego**

1.2.5.1. Na karcie identyfikacyjnej portu lotniczego znajduje się:

a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz

b) nazwa pracodawcy posiadacza karty, o ile nie jest zaprogramowana elektronicznie; oraz

c) nazwa podmiotu wydającego lub portu lotniczego; oraz

d) strefy, do których posiadacz karty posiada dostęp; oraz

▼B

e) data ważności, o ile nie jest zaprogramowana elektronicznie.

Nazwy i strefy dostępu można zastąpić równoważnymi danymi identyfikacyjnymi.

1.2.5.2. Aby zapobiec wykorzystywaniu kart identyfikacyjnych portu lotniczego niezgodnie z ich przeznaczeniem, istnieje system mający zapewnić wykrywanie prób wykorzystania zagubionych, skradzionych i niezwróconych kart. W przypadku wykrycia takich prób podejmuje się właściwe działania.

1.2.6. **Wymogi dotyczące przepustek samochodowych**

1.2.6.1. Przepustka samochodowa może być wydana tylko w przypadku ustalenia potrzeby operacyjnej.

1.2.6.2. Przepustka samochodowa jest wydawana dla określonego pojazdu i zawiera następujące informacje:

a) strefy, których dotyczy pozwolenie na dostęp pojazdu; oraz

b) datę ważności.

Na elektronicznych przepustkach samochodowych nie muszą znajdować się informacje dotyczące stref, których dotyczy pozwolenie na dostęp pojazdu ani data ważności, pod warunkiem że informacje te można odczytać elektronicznie i sprawdzić przed udzieleniem dostępu do stref zastrzeżonych.

1.2.6.3. Elektroniczną przepustkę samochodową mocuje się w pojeździe w sposób gwarantujący, że nie zostanie przełożona do innego pojazdu.

1.2.6.4. Przepustkę umieszcza się w widocznym miejscu za każdym razem, gdy pojazd znajduje się w strefie operacyjnej.

1.2.6.5. Przepustkę samochodową zwraca się niezwłocznie podmiotowi wydającemu:

a) na żądanie podmiotu wydającego; lub

b) gdy pojazd nie będzie już wykorzystywany w strefie operacyjnej lotniska; lub

c) po wygaśnięciu ważności przepustki, o ile nie zostanie ona automatycznie unieważniona.

1.2.6.6. Podmiot wydający jest niezwłocznie powiadamiany o zagubieniu, kradzieży lub niezwróceniu przepustki samochodowej.

1.2.6.7. Elektroniczna przepustka samochodowa jest niezwłocznie blokowana po jej zwróceniu, wygaśnięciu jej ważności lub powiadomieniu o jej zagubieniu, kradzieży lub niezwróceniu.

1.2.6.8. W celu zapobieżenia wykorzystywaniu przepustek samochodowych niezgodnie z ich przeznaczeniem, istnieje system mający zapewnić wykrywanie prób wykorzystania zagubionych, skradzionych lub niezwróconych przepustek samochodowych. W przypadku wykrycia takich prób podejmuje się właściwe działania.

▼M9

1.2.6.9. W przypadku pojazdów eksploatowanych wyłącznie w strefie operacyjnej lotniska i nieposiadających zezwolenia na poruszanie się po drogach publicznych można uzyskać zwolnienie z obowiązku stosowania przepisów pkt 1.2.6.2–1.2.6.8, pod warunkiem że pojazdy te są wyraźnie oznakowane zewnętrznie jako pojazdy operacyjne przeznaczone do użytku w danym porcie lotniczym.

▼B

1.2.7. **Dostęp z eskortą**

1.2.7.1. Członkowie załóg nieposiadający ważnych kart identyfikacyjnych portu lotniczego eskortowani są przez cały czas, gdy znajdują się w strefach zastrzeżonych lotniska innych niż:

a) strefy, w których mogą przebywać pasażerowie; oraz

b) strefy położone w bezpośrednim sąsiedztwie statku powietrznego, którym członkowie załóg przybyli lub którym odlecą; oraz

c) strefy przeznaczone dla załóg ►M9 ; oraz ◄

▼M9

d) strefy między terminalem lub punktem dostępu a statkiem powietrznym, którym członkowie załóg przybyli lub którym odlecą.

▼B

1.2.7.2. W wyjątkowych przypadkach osobę można zwolnić z wymogów opisanych w pkt 1.2.5.1 i obowiązku dotyczącego sprawdzania przeszłości pod warunkiem że jest ona eskortowana przez cały czas, gdy znajduje się w strefach zastrzeżonych lotniska.

1.2.7.3. Osoba eskortująca:

a) posiada ważną kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. c), d) lub e); oraz

b) jest upoważniona do eskortowania osób w strefach zastrzeżonych lotniska; oraz

c) ma eskortowaną osobę lub osoby przez cały czas w bezpośrednim polu widzenia; oraz

d) zapewnia, na ile to możliwe, aby nie doszło do naruszenia zasad ochrony przez eskortowaną osobę lub osoby.

1.2.7.4. Pojazd można zwolnić z wymogów opisanych w pkt 1.2.6 pod warunkiem że jest on eskortowany przez cały czas, gdy znajduje się w strefie operacyjnej.

1.2.8. **Inne zwolnienia**

Inne zwolnienia podlegają przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.3. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB NIEBĘDĄCYCH PASAŻERAMI I PRZENOSZONYCH PRZEZ NIE PRZEDMIOTÓW

1.3.1. **Kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów**

1.3.1.1. Kontrolę bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów przeprowadza się w taki sam sposób, jak kontrolę bezpieczeństwa odpowiednio pasażerów i bagażu kabinowego.

1.3.1.2. Punkty 4.1.1.1–4.1.1.6 i 4.1.1.8 stosuje się w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami.

1.3.1.3. Punkty 4.1.2.1–4.1.2.9 i 4.1.2.12 stosuje się w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami.

1.3.1.4. Przedmioty wymienione w dodatku 4-C mogą być przenoszone tylko w przypadku gdy osoba jest do tego upoważniona w celu wykonywania zadań istotnych dla funkcjonowania obiektów portu lotniczego lub statku powietrznego, albo wykonywania obowiązków podczas lotu.

1.3.1.5. Jeżeli osoby niebędące pasażerami i przenoszone przez nie przedmioty muszą być poddawane wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa na zasadzie kontynuacji, częstotliwość takiej kontroli określa właściwy organ na podstawie oceny ryzyka.

▼B

1.3.1.6. Kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.3.2. **Zwolnienia i specjalne procedury kontroli bezpieczeństwa**

1.3.2.1. Z przyczyn obiektywnych właściwy organ może pozwolić na zwolnienie z kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami lub na poddanie ich specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa, pod warunkiem że osoby te są eskortowane przez osobę do tego upoważnioną zgodnie z pkt 1.2.7.3.

1.3.2.2. Osoby niebędące pasażerami poddane kontroli bezpieczeństwa, które tymczasowo opuszczają części krytyczne, mogą zostać zwolnione z ponownej kontroli bezpieczeństwa po powrocie, pod warunkiem że znajdowały się pod ciągłą obserwacją upoważnionych osób, pozwalającą upewnić się, na ile to możliwe, że nie wprowadziły przedmiotów zabronionych do tych części krytycznych.

1.3.2.3. Zwolnienia i specjalne procedury kontroli bezpieczeństwa podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.4. KONTROLA POJAZDÓW

1.4.1. **Pojazdy wjeżdżające do części krytycznych**

1.4.1.1. Wszystkie pojazdy są sprawdzane przed wjazdem do części krytycznych. Pojazdy te chroni się przed bezprawną ingerencją od momentu ich sprawdzenia do momentu wjazdu do części krytycznych.

1.4.1.2. Kierowca oraz inne osoby znajdujące się w pojeździe wysiadają z pojazdu podczas jego kontroli. Mają oni obowiązek zabrać z pojazdu swoje rzeczy osobiste w celu poddania ich kontroli bezpieczeństwa.

1.4.1.3. Istnieją określone metody mające na celu zapewnienie wyrywkowości wyboru sprawdzanych obszarów.

1.4.1.4. Pojazdy wjeżdżające do części krytycznych podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.4.2. **Pojazdy wjeżdżające do stref zastrzeżonych niebędących częściami krytycznymi**

1.4.2.1. Kierowca oraz inne osoby znajdujące się w pojeździe wysiadają z pojazdu podczas jego kontroli. Mają oni obowiązek zabrać z pojazdu swoje rzeczy osobiste w celu poddania ich kontroli bezpieczeństwa.

1.4.2.2. Istnieją określone metody mające na celu zapewnienie wyrywkowości wyboru pojazdów i obszarów podlegających sprawdzeniu.

1.4.2.3. Pojazdy wjeżdżające do stref zastrzeżonych niebędących częściami krytycznymi podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.4.3. **Metody kontroli**

1.4.3.1. Kontrola manualna polega na szczegółowej kontroli ręcznej wybranych obszarów, włącznie z ich zawartością, w celu zapewnienia, iż nie znajdują się w nich przedmioty zabronione.

1.4.3.2. Następujące metody mogą być wykorzystane tylko jako dodatkowe środki kontroli:

a) psy służbowe do wykrywania materiałów wybuchowych; oraz

b) urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

1.4.3.3. Metody kontroli podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼B

1.4.4. **Zwolnienia i specjalne procedury kontroli**

1.4.4.1. Z przyczyn obiektywnych właściwy organ może zezwolić na zwolnienie pojazdów z kontroli lub na poddanie ich specjalnym procedurom kontroli, pod warunkiem że pojazdy te są eskortowane przez osobę do tego upoważnioną zgodnie z pkt 1.2.7.3.

1.4.4.2. Zwolnienia i specjalne procedury kontroli podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

1.5. NADZÓR, PATROLE I INNE KONTROLE FIZYCZNE

1.5.1. Nadzór lub patrole prowadzi się w celu monitorowania:

a) granic między strefą ogólnodostępną, strefą operacyjną, strefami zastrzeżonymi, częściami krytycznymi i, w stosownych przypadkach, strefami wydzielonymi; oraz

b) obszarów w terminalu i w bliskim sąsiedztwie terminala jego ogólnodostępnych okolic, w tym parkingów i dróg; oraz

c) okazywania i ważności kart indentyfikacyjnych osób znajdujących się w strefach zastrzeżonych innych niż te, w których znajdują się pasażerowie; oraz

d) okazywania i ważności przepustek samochodowych pojazdów przebywających w strefie operacyjnej; oraz

e) bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, zaopatrzenia pokładowego oraz poczty i materiałów przewoźnika lotniczego oczekujących na załadunek w częściach krytycznych.

▼M9

1.5.2. Częstotliwość i środki stosowania nadzoru i patroli oparte są na ocenie ryzyka i zatwierdzane są przez właściwy organ. Uwzględniają one:

a) wielkość portu lotniczego, w tym liczbę i charakter operacji; oraz

b) układ portu lotniczego, w szczególności współzależności między strefami ustanowionymi w porcie lotniczym; oraz

c) możliwości i ograniczenia środków prowadzenia nadzoru i patroli.

Elementy oceny ryzyka związane z częstotliwością i środkami prowadzenia nadzoru i patroli są udostępniane w formie pisemnej na żądanie dla celów monitorowania zgodności.

▼B

1.5.3. Nadzór i patrole nie mogą opierać się na przewidywalnym wzorcu. Ważność kart identyfikacyjnych sprawdzana jest na zasadzie wyrywkowości.

1.5.4. Wdrożone są środki mające na celu powstrzymanie osób od stwarzania zagrożenia w punktach kontroli bezpieczeństwa, a w przypadku zaistnienia takiego zagrożenia, mające na celu umożliwienie szybkiego usunięcia zagrożenia i jego skutków.

2. STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

3. OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

3.0. POSTANOWIENIA OGÓLNE

3.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej, przewoźnik lotniczy, w odniesieniu do własnych statków powietrznych, zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.

▼B

3.0.2. Kraje trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony statków powietrznych, są wymienione w dodatku 3-B.

3.0.3. Statek powietrzny nie musi być poddawany sprawdzeniu pod kątem ochrony. Podlega on przeszukaniu pod kątem ochrony zgodnie z pkt 3.1.

3.0.4. Na wniosek przewoźnika lotniczego zarządzający portem lotniczym informuje go, czy jego statek powietrzny znajduje się, czy też nie, w części krytycznej. Gdy nie jest to jednoznaczne, uznaje się, że statek powietrzny znajduje się w części innej niż część krytyczna.

3.0.5. Jeżeli strefy nie uznaje się już za część krytyczną z powodu zmiany jej statusu ochrony, port lotniczy informuje o tym przewoźników, których to dotyczy.

3.1. PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

3.1.1. **Sytuacja wymagająca przeszukania statku powietrznego**

3.1.1.1. Statek powietrzny poddany zostaje przeszukaniu zawsze, ilekroć istnieje powód, by przypuszczać, iż miały do niego dostęp osoby nieupoważnione.

3.1.1.2. Przeszukanie statku powietrznego obejmuje sprawdzenie określonych obszarów statku powietrznego wskazanych w osobnej decyzji Komisji.

3.1.1.3. Statek powietrzny przylatujący do części krytycznej z kraju trzeciego niewymienionego w dodatku 3-B jest poddawany przeszukaniu każdorazowo po opuszczeniu go przez pasażerów lub po rozładowaniu luku bagażowego.

3.1.1.4. Statek powietrzny przybywający z państwa członkowskiego, w którym był w tranzycie po przylocie z kraju trzeciego niewymienionego w dodatku 3-B uznaje się za statek powietrzny przylatujący z kraju trzeciego.

3.1.1.5. Sytuacja wymagająca przeszukania statku powietrznego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

3.1.2. **Sposób przeprowadzenia przeszukania statku powietrznego**

Sposób przeprowadzenia przeszukania statku powietrznego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

3.1.3. **Informacje dotyczące przeszukania statku powietrznego**

Rejestruje się i przechowuje w miejscu usytuowanym poza statkiem powietrznym przez czas trwania lotu lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy, następujące informacje dotyczące przeszukania odlatującego statku powietrznego:

— numer lotu, oraz

— docelowy port lotniczy, oraz

— miejsce wylotu poprzedniego lotu, oraz

— wskazanie, czy dokonano przeszukania statku powietrznego.

▼B

Jeżeli dokonano przeszukania statku powietrznego, informacje obejmują także:

— datę i godzinę przeszukania statku powietrznego, oraz

— nazwisko i podpis osoby odpowiedzialnej za przeszukanie statku powietrznego.

3.2. ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

3.2.1. **Zabezpieczenie statku powietrznego – informacje ogólne**

3.2.1.1. Niezależnie od miejsca postoju statku powietrznego w porcie lotniczym, statek ten zabezpiecza się przed nieupoważnionym dostępem poprzez:

a) zapewnienie natychmiastowego powstrzymania osób starających się uzyskać nieupoważniony dostęp; lub

b) zamknięcie jego zewnętrznych drzwi. Jeżeli statek powietrzny znajduje się w części krytycznej, uznaje się, że zewnętrzne drzwi, do których nie ma dostępu z ziemi, są zamknięte, gdy urządzenia ułatwiające dostęp do nich są odsunięte i umieszczone wystarczająco daleko od statku powietrznego, aby uniemożliwić do niego dostęp; lub

c) korzystanie ze środków elektronicznych natychmiastowo wykrywających nieupoważniony dostęp.

3.2.1.2. Punktu 3.2.1.1 nie stosuje się do statku powietrznego znajdującego się w hangarze, który jest zamknięty na klucz lub w inny sposób chroniony przed nieupoważnionym dostępem.

3.2.2. **Dodatkowe zabezpieczenia statku powietrznego z zamkniętymi zewnętrznymi drzwiami, znajdującego się w części niebędącej częścią krytyczną**

3.2.2.1. Jeżeli zewnętrzne drzwi są zamknięte, a statek powietrzny znajduje się w części niebędącej częścią krytyczną, każde zewnętrzne drzwi są także:

a) pozbawione urządzeń ułatwiających dostęp; lub

b) zaplombowane; lub

c) zamknięte na klucz; lub

d) monitorowane.

Litera a) nie ma zastosowania do drzwi, które są dostępne z poziomu ziemi.

3.2.2.2. Jeżeli spod drzwi, do których nie ma dostępu z ziemi, usunięto urządzenia ułatwiające dostęp, urządzenia te umieszcza się wystarczająco daleko od statku powietrznego, aby uniemożliwić do niego dostęp.

3.2.2.3. Jeżeli zewnętrzne drzwi są zamknięte na klucz, mogą je otwierać tylko osoby uprawnione do tego ze względu na wykonywane zadania.

3.2.2.4. Jeżeli zewnętrzne drzwi są monitorowane, monitorowanie to ma na celu zapewnienie natychmiastowego wykrycia nieupoważnionego dostępu do statku powietrznego.

3.2.2.5. Zabezpieczenie statku powietrznego z zamkniętymi zewnętrznymi drzwiami znajdującego się w części niebędącej częścią krytyczną podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼B

DODATEK 3-A

PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące przeszukania statku powietrznego określone są w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 3-B

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

KRAJE TRZECIE UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY W ZAKRESIE OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

W odniesieniu do ochrony statku powietrznego następujące kraje trzecie uznano za stosujące normy w zakresie ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami:

▼M4

Stany Zjednoczone Ameryki

Komisja powiadamia bezzwłocznie odpowiednie organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Powiadamia się bezzwłocznie odpowiednie organy państw członkowskich, w przypadku gdy Komisja posiada informacje dotyczące działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie.;

▼B

4. **PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY**

4.0. POSTANOWIENIA OGÓLNE

4.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej, organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.

4.0.2. Kraje trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi pasażerów i bagażu kabinowego, są wymienione w dodatku 4-B.

4.0.3. Pasażerów i ich bagaż kabinowy przylatujący z państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny był w tranzycie po przylocie z kraju trzeciego niewymienionego w dodatku 4-B, uznaje się za pasażerów i bagaż kabinowy przylatujący z kraju trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że pasażerowie i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim.

▼M2

4.0.4. Do celów niniejszego załącznika:

a) Do „płynów, aerozoli i” żeli zalicza się pasty, emulsje, płynne/stałe mieszanki oraz zawartość pojemników pod ciśnieniem, taką jak pasty do zębów, żele do włosów, napoje, zupy, syropy, perfumy, pianki do golenia oraz inne produkty o podobnej konsystencji;

b) „torba zabezpieczona w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia” oznacza torbę zgodną z wytycznymi dotyczącymi ochrony lotnictwa zalecanymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

▼B

4.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

4.1.1. **Kontrola bezpieczeństwa pasażerów**

▼M8

4.1.1.1. Przed kontrolą bezpieczeństwa zdejmuje się płaszcze i kurtki, które poddawane są kontroli bezpieczeństwa jako bagaż kabinowy. Operator kontroli bezpieczeństwa może poprosić pasażera o pozbycie się kolejnych przedmiotów, stosownie do przypadku.

4.1.1.2. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów przeprowadza się za pomocą:

a) kontroli manualnej; lub

b) bramki do wykrywania metali (WTMD); lub

c) psów wykrywających materiały wybuchowe w powiązaniu z lit. a); lub

d) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego.

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy pasażer przenosi przedmioty zabronione, pasażerowi temu odmawia się dostępu do stref zastrzeżonych lub poddaje się go powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

▼B

4.1.1.3. Kontrolę manualną przeprowadza się w taki sposób, aby upewnić się, na ile to możliwe, że kontrolowana osoba nie przenosi przedmiotów zabronionych.

4.1.1.4. Jeżeli bramka do wykrywania metali reaguje sygnałem alarmowym, należy usunąć przyczynę alarmu.

4.1.1.5. Ręczny wykrywacz metali (HHMD) można stosować tylko jako dodatkowy środek kontroli bezpieczeństwa. Nie zastępuje on wymogów kontroli manualnej.

4.1.1.6. Jeżeli dozwolone jest przewożenie w kabinie pasażerskiej statku powietrznego żywego zwierzęcia, jest ono poddawane takiej samej kontroli bezpieczeństwa jak pasażer lub bagaż kabinowy.

4.1.1.7. Właściwy organ może stworzyć kategorie pasażerów, których z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa, lub których można zwolnić z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.

4.1.1.8. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji […/…].

▼M3

4.1.1.9. Psy do wykrywania materiałów wybuchowych mogą być stosowane tylko jako uzupełniający środek kontroli bezpieczeństwa.

▼M8

4.1.1.10. W przypadku gdy do kontroli bezpieczeństwa pasażerów używa się urządzenia do prześwietlania osób obsługiwanego przez pracownika weryfikującego, zgodnie z definicją w pkt 12.11.1 akapit drugi, spełnione muszą być poniższe minimalne warunki:

a) urządzenia do prześwietlania osób nie gromadzą, nie przechowują, nie drukują ani nie odzyskują obrazów. Jednakże wszelkie obrazy wytworzone podczas kontroli bezpieczeństwa mogą być zachowywane przez czas potrzebny pracownikowi weryfikującemu do ich przeanalizowania i muszą być usuwane natychmiast po skontrolowaniu pasażera. Zabrania się oraz nie dopuszcza się do wszelkiego nieupoważnionego dostępu do obrazów oraz ich wykorzystywania;

b) pracownik weryfikujący dokonujący analizy obrazu znajduje się w oddzielnym pomieszczeniu, tak aby nie mógł zobaczyć pasażera poddawanego kontroli bezpieczeństwa;

▼M8

c) w oddzielnym pomieszczeniu, w którym dokonuje się analizy obrazu, nie mogą znajdować się żadne urządzenia techniczne umożliwiające gromadzenie, kopiowanie lub fotografowanie bądź inny sposób zapisywania obrazów;

d) obraz nie może być powiązany z żadnymi danymi dotyczącymi osoby poddawanej kontroli, a jej tożsamość musi pozostać anonimowa;

e) pasażer może zażądać, aby obraz jego ciała był analizowany przez pracownika weryfikującego wybranej przez niego płci;

f) obraz musi być zamazany lub przyciemniony, aby uniemożliwić identyfikację twarzy pasażera.

Przepisy lit. a) i d) mają również zastosowanie do urządzeń do prześwietlania osób z automatycznym wykrywaczem zagrożeń.

Pasażerowie mają prawo do odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej za pomocą urządzenia do prześwietlania osób. W takim przypadku pasażer jest poddawany kontroli bezpieczeństwa za pomocą alternatywnej metody kontroli, w tym co najmniej kontroli manualnej zgodnie z dodatkiem 4-A do decyzji Komisji (2010)774. Jeżeli urządzenie do prześwietlania osób reaguje sygnałem alarmowym, należy usunąć przyczynę alarmu.

Przed poddaniem pasażera kontroli bezpieczeństwa z użyciem urządzenia do prześwietlania osób informuje się go o wykorzystywanej technologii, warunkach związanych z jej stosowaniem oraz możliwości odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej za pomocą tego urządzenia.

▼B

4.1.2. **Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego**

4.1.2.1. Przed kontrolą bezpieczeństwa z bagażu kabinowego usuwa się przenośne komputery i inne duże urządzenia elektryczne, które poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

4.1.2.2. Przed kontrolą bezpieczeństwa z bagażu kabinowego usuwa się płyny, aerozole i żele, które poddaje się oddzielnej kontroli bezpieczeństwa, chyba że urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego są też w stanie równocześnie kontrolować wiele zamkniętych pojemników zawierających płyny, aerozole i żele znajdujących się w bagażu.

W przypadku gdy z bagażu kabinowego usunięto płyny, aerozole i żele, pasażer okazuje:

a) wszystkie płyny, aerozole i żele w pojedynczych opakowaniach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub równowartości, umieszczonych w jednej zamykanej przeźroczystej torebce plastikowej o pojemności nieprzekraczającej 1 litra, przy czym zawartość plastikowej torebki swobodnie się w niej mieści, a torebka jest dokładnie zamknięta; oraz

b) pozostałe płyny, aerozole i żele oddzielnie.

4.1.2.3. Podczas kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego stosuje się:

a) kontrolę manualną; lub

b) urządzenie rentgenowskie; lub

c) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS)

▼M3

d) psy do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z lit. a).

▼B

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy bagaż kabinowy zawiera przedmioty zabronione, odrzuca się go lub poddaje powtórnej kontroli bezpieczeństwa, aby operator kontroli bezpieczeństwa mógł uznać, że wymogi kontroli zostały spełnione.

4.1.2.4. Kontrola manualna bagażu kabinowego polega na kontroli ręcznej bagażu, w tym całej jego zawartości, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawiera on przedmiotów zabronionych.

▼B

4.1.2.5. W przypadku zastosowania urządzeń rentgenowskich lub systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) operator kontroli bezpieczeństwa ogląda każdy obraz.

4.1.2.6. W przypadku zastosowania urządzeń rentgenowskich lub systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS), wszystkie przyczyny alarmu są eliminowane w taki sposób, aby operator kontroli bezpieczeństwa mógł uznać, że wymogi bezpieczeństwa zostały spełnione i upewnić się, na ile to możliwe, że do strefy zastrzeżonej lotniska lub na pokład statku powietrznego nie wnosi się żadnych przedmiotów zabronionych.

4.1.2.7. W przypadku zastosowania urządzeń rentgenowskich lub systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) z bagażu wyjmuje się przedmioty, których gęstość uniemożliwia operatorowi kontroli bezpieczeństwa analizę zawartości bagażu kabinowego. Bagaż ten podlega ponownej kontroli bezpieczeństwa, a dany przedmiot podlega odrębnej kontroli bezpieczeństwa jako bagaż kabinowy.

4.1.2.8. Jeżeli w bagażu znajdowało się duże urządzenie elektryczne, wyjmuje się je z bagażu i bagaż poddaje się ponownej kontroli bezpieczeństwa, a urządzenie elektryczne podlega oddzielnej kontroli bezpieczeństwa.

4.1.2.9. Psy służbowe do wykrywania materiałów wybuchowych i urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) można wykorzystywać tylko jako dodatkowe środki kontroli bezpieczeństwa.

4.1.2.10. Właściwy organ może stworzyć kategorie bagażu kabinowego, który z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa, lub który może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.

4.1.2.11. Właściwy organ może zezwolić na zwolnienie z kontroli bezpieczeństwa bagażu dyplomatycznego lub na poddanie go szczególnym procedurom ochrony, pod warunkiem że spełnione są wymogi Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych.

4.1.2.12. Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

4.1.3. **Kontrola bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli**

4.1.3.1. Podczas kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli stosuje się:

a) urządzenie rentgenowskie;

b) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);

c) urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);

d) paski próbne do badania reakcji chemicznych; lub

e) skanery płynów w butelkach.

4.1.3.2. Jako dodatkowy środek kontroli bezpieczeństwa można stosować kontrolę smakową lub badanie na powierzchni skóry.

4.1.3.3. Kontrola bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼M2

4.1.3.4. Płyny, aerozole i żele wnoszone przez pasażerów mogą być zwolnione z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli takie płyny, aerozole i żele:

a) znajdują się w pojedynczych opakowaniach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub równowartości w jednej zamykanej przezroczystej plastikowej torbie o pojemności nieprzekraczającej 1 litra, przy czym zawartość plastikowej torby mieści się w niej swobodnie, a torba pozostaje całkowicie zamknięta; lub

b) zostaną zużyte w trakcie podróży i są niezbędne dla pasażera z przyczyn zdrowotnych lub ze względu na specjalną dietę, dotyczy to także pożywienia dla niemowląt. W razie konieczności pasażer musi przedstawić dowód na autentyczność zwolnionego płynu, aerozolu lub żelu; lub

▼M9

c) zostały zakupione w strefie operacyjnej lotniska za punktem kontroli kart pokładowych, w punktach sprzedaży podlegających zatwierdzonym procedurom ochrony w ramach programu ochrony portu lotniczego, pod warunkiem że płyn, aerozol lub żel jest umieszczony w torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, w której widoczny jest odpowiedni dowód jego zakupu w strefie operacyjnej danego portu lotniczego z ostatnich 24 godzin; lub

▼M2

d) zostały zakupione w strefie zastrzeżonej, w punktach sprzedaży podlegających zatwierdzonym procedurom ochrony w ramach programu ochrony portu lotniczego; lub

▼M9

e) zostały zakupione w innym porcie lotniczym Unii, pod warunkiem że płyn, aerozol lub żel jest umieszczony w torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, w której widoczny jest odpowiedni dowód jego zakupu w strefie operacyjnej danego portu lotniczego z ostatnich 24 godzin; lub

f) zostały zakupione na pokładzie statku powietrznego należącego do unijnego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem że płyn, aerozol lub żel jest umieszczony w torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, w której widoczny jest odpowiedni dowód jego zakupu na pokładzie tego statku powietrznego z ostatnich 24 godzin; lub

▼M5

g) zostały zakupione w porcie lotniczym w jednym z państw trzecich wymienionym w dodatku 4-D, pod warunkiem że płyn, aerozol lub żel jest zapakowany w torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, w której widoczny jest odpowiedni dowód jego zakupu w strefie operacyjnej danego portu lotniczego z ostatnich 36 godzin. Zwolnienia przewidziane w niniejszym punkcie przestają obowiązywać z dniem 29 kwietnia 2013 r.

▼B

4.2. OCHRONA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

4.3. PASAŻEROWIE POTENCJALNIE UCIĄŻLIWI

4.3.1. Przed wprowadzeniem na pokład statku powietrznego potencjalnie uciążliwego pasażera, właściwy organ informuje o tym na piśmie przewoźnika lotniczego.

4.3.2. Powiadomienie zawiera następujące dane szczegółowe:

a) tożsamość i płeć osoby; oraz

b) powód, dla którego osoba jest przewożona; oraz

c) nazwiska i stanowiska osób eskortujących, jeżeli zapewniona jest eskorta; oraz

d) ocenę ryzyka dokonaną przez właściwy organ, w tym powody, dla których osoba jest lub nie jest eskortowana; oraz

e) przydział miejsca w samolocie, w razie konieczności; oraz

f) rodzaj dostępnych dokumentów podróży.

Przewoźnik lotniczy udostępnia te informacje kapitanowi statku powietrznego przed wejściem pasażerów na pokład statku powietrznego.

4.3.3. Właściwy organ zapewnia, że osoby aresztowane są zawsze eskortowane.

▼B

4.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

4.4.1. Pasażerom nie zezwala się na wnoszenie do stref zastrzeżonych lotniska lub na pokład statku powietrznego przedmiotów wymienionych w dodatku 4-C.

4.4.2. Zwolnienie z pkt 4.4.1 można przyznać pod warunkiem że:

a) odpowiedni organ wyraził zgodę na przewóz danego przedmiotu;

b) przewoźnik lotniczy został poinformowany o pasażerze i przewożonym przez niego przedmiocie przed wejściem pasażerów na pokład statku powietrznego; oraz

c) spełnione są mające zastosowanie zasady ochrony lotnictwa.

Przedmioty te przechowuje się w bezpiecznych warunkach na pokładzie statku powietrznego.

4.4.3. Przewoźnik lotniczy zapewnia, by pasażerowie byli poinformowani o przedmiotach zabronionych wymienionych w dodatku 4-C przed zakończeniem odprawy bagażowo-biletowej.

DODATEK 4-A

WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI MANUALNEJ

Szczegółowe przepisy dotyczące kontroli manualnej określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 4-B

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

KRAJE TRZECIE UZNAWANE ZA KRAJE STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

W odniesieniu do pasażerów i bagażu kabinowego następujące kraje trzecie uznano za kraje stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami:

▼M4

Stany Zjednoczone Ameryki

Komisja powiadamia bezzwłocznie odpowiednie organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Powiadamia się bezzwłocznie odpowiednie organy państw członkowskich, w przypadku gdy Komisja posiada informacje dotyczące działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie.;

▼B

DODATEK 4-C

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa następujące przedmioty nie mogą być wnoszone przez pasażerów do stref zastrzeżonych lotniska ani na pokład statku powietrznego:

a) *pistolety, broń palna i inne urządzenia wystrzeliwujące pociski* — urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelenie pocisku, w tym:

— broń palna wszystkich rodzajów, taka jak pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby,

▼B

— zabawki w kształcie broni, repliki i imitacje broni palnej, które można pomylić z prawdziwą bronią,

— części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych

— broń pneumatyczna i na CO_2, taka jak pistolety, broń śrutowa, karabiny i broń kulkowa,

— wyrzutnie rac sygnalizacyjnych i pistolety startowe,

— łuki, kusze i strzały,

— urządzenia do miotania harpunów i włóczni,

— proce i katapulty;

b) *urządzenia do ogłuszania* — urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:

— urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paraliżujące,

— urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,

— neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy łzawiące, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu i aerozole odstraszające zwierzęta;

c) *przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią* — przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała, w tym:

— przedmioty przeznaczone do rąbania, takie jak siekiery, topory i tasaki,

— czekany i szpikulce do lodu,

— ostrza do maszynek do golenia,

— noże do cięcia kartonów,

— noże o długości ostrza powyżej 6 cm,

— nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm mierzonych od punktu połączenia obrotowego,

— wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią,

— miecze, szpady i szable;

d) *narzędzia robocze* — narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

— łomy stalowe,

— wiertarki i wiertła, w tym bezprzewodowe przenośne wiertarki elektryczne,

— narzędzia z ostrzem lub trzonkiem o długości powyżej 6 cm nadające się do użycia jako broń, takie jak śrubokręty i dłuta,

— piły, w tym bezprzewodowe przenośne piły elektryczne,

— lampy lutownicze,

— pistolety do wstrzeliwania kołków i gwoździ;

▼B

e) *tępe narzędzia* — przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia w razie ich wykorzystania do uderzenia, w tym:

— kije do gry w baseball i softball,

— pałki, takie jak pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą i pałki policyjne,

— wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;

f) *materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* — materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

— amunicja,

— spłonki,

— detonatory i bezpieczniki,

— repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,

— miny, granaty i inne wojskowe materiały wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— pociski dymne i naboje dymne,

— dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

▼M2

DODATEK 4-D

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

— **Kanada:**

wszystkie międzynarodowe porty lotnicze

— **Republika Chorwacji:**

port lotniczy Dubrownik (DBV)

port lotniczy Pula (PUY)

port lotniczy Rijeka (RJK)

port lotniczy Split (SPU)

port lotniczy Zadar (ZAD)

port lotniczy Zagrzeb (ZAG)

— **Malezja:**

międzynarodowy port lotniczy Kuala Lumpur (KUL)

— **Republika Singapuru:**

port lotniczy Changi (SIN)

— **Stany Zjednoczone Ameryki:**

wszystkie międzynarodowe porty lotnicze

▼B

5. BAGAŻ REJESTROWANY

5.0. PRZEPISY OGÓLNE

5.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej, organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.

5.0.2. Kraje trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi bagażu rejestrowanego wymienione są w dodatku 5-A.

5.0.3. Bagaż rejestrowany przylatujący z państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny był w tranzycie, po przylocie z kraju trzeciego niewymienionego w dodatku 5-A, uznaje się za bagaż rejestrowany przylatujący z kraju trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że bagaż rejestrowany przeszedł kontrolę bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim.

5.0.4. Dla celów niniejszego rozdziału „zabezpieczony bagaż" oznacza odlatujący bagaż rejestrowany po przejściu kontroli bezpieczeństwa, fizycznie chroniony w celu zapobieżenia wprowadzeniu do niego jakichkolwiek przedmiotów.

5.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA BAGAŻU REJESTROWANEGO

5.1.1. W celu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego stosuje się pojedynczo lub łącznie następujące metody:

a) kontrolę manualną; lub

b) urządzenie rentgenowskie; lub

c) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS); lub

d) urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD)

▼M3

e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych.

▼B

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy bagaż rejestrowany zawiera przedmioty zabronione, jest on odrzucany lub poddawany powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator urządzenia prześwietlającego nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

5.1.2. Kontrola manualna polega na starannej kontroli manualnej bagażu, w tym całej jego zawartości, w celu upewnienia się, na ile to możliwe, że nie zawiera on przedmiotów zabronionych.

5.1.3. Jeżeli stosowane są urządzenia rentgenowskie lub EDS, przedmioty, których gęstość uniemożliwia operatorowi urządzenia prześwietlającego analizę zawartości bagażu, poddawane są kontroli bezpieczeństwa bagażu przy użyciu innej metody.

5.1.4. Kontrola bezpieczeństwa przy użyciu urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) polega na analizie próbek pobranych zarówno z wewnątrz, jak i z zewnątrz bagażu, a także z jego zawartości. Zawartość może być również poddana kontroli manualnej

5.1.5. Właściwy organ może stworzyć kategorie bagażu rejestrowanego, który z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa, lub który może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.

5.1.6. Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼B

5.2. ZABEZPIECZENIE BAGAŻU REJESTROWANEGO

5.2.1. Pasażerom nie wolno umożliwić dostępu do bagażu rejestrowanego poddanego kontroli bezpieczeństwa, chyba że jest to ich własny bagaż i są oni nadzorowani w celu upewnienia się, że:

a) w bagażu rejestrowanym nie są umieszczane żadne przedmioty zabronione wymienione w dodatku 5-B; lub

b) z bagażu rejestrowanego nie są wyjmowane i wprowadzane do stref zastrzeżonych lotniska oraz na pokład statku powietrznego żadne przedmioty zabronione wymienione w dodatku 4-C.

5.2.2. Bagaż rejestrowany, którego nie zabezpieczono przed bezprawną ingerencją, poddaje się powtórnej kontroli bezpieczeństwa.

5.2.3. Zabezpieczenie bagażu rejestrowanego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

5.3. PROCEDURA ŁĄCZENIA BAGAŻU REJESTROWANEGO Z PASAŻEREM

5.3.1. **Identyfikacja bagażu rejestrowanego**

5.3.1.1. Podczas wpuszczania pasażerów na pokład przewoźnik lotniczy upewnia się, czy pasażer przedstawia ważną kartę pokładową lub jej odpowiednik zgodny ze zgłoszonym do odprawy bagażem rejestrowanym.

5.3.1.2. Przewoźnik lotniczy zapewnia, aby wdrożona była procedura mająca na celu identyfikację bagażu rejestrowanego pasażerów, którzy nie weszli na pokład lub opuścili statek powietrzny przed odlotem.

5.3.1.3. Jeżeli pasażera nie ma na pokładzie statku powietrznego, bagaż rejestrowany odpowiadający jego karcie pokładowej lub jej odpowiednikowi uznaje się za bagaż bez właściciela.

5.3.1.4. Przewoźnik lotniczy zapewnia, aby każdy przedmiot z bagażu rejestrowanego bez pasażera można było bezspornie zidentyfikować jako dopuszczony do transportu powietrznego.

5.3.2. **Przyczyny niezależne od pasażera**

5.3.2.1. Uzasadnienie, że bagaż pozostał bez właściciela rejestruje się przed jego załadunkiem na pokład statku powietrznego, chyba że mają zastosowanie środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 5.3.3.

5.3.2.2. Dodatkowe szczegółowe przepisy dotyczące przyczyn niezależnych od pasażera określa osobna decyzja Komisji.

5.3.3. **Odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony bagażu rejestrowanego bez właściciela**

5.3.3.1. Bagaż rejestrowany bez właściciela nieobjęty pkt 5.3.2 poddaje się kontroli bezpieczeństwa przy użyciu jednej z metod określonych w pkt 5.1.1 i, w stosownych przypadkach, stosując dodatkowe wymogi określone w decyzji.

▼M9

5.3.3.2. Bagaż rejestrowany, który stał się bagażem bez właściciela z przyczyn innych niż przyczyny wymienione w pkt 5.3.2, jest usuwany ze statku powietrznego i poddawany ponownej kontroli bezpieczeństwa przed ponownym załadunkiem.

▼B

5.3.3.3. Dodatkowe szczegółowe przepisy dotyczące odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony bagażu rejestrowanego bez właściciela określa osobna decyzja Komisji.

5.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

5.4.1. Pasażerom nie zezwala się na przewożenie w bagażu rejestrowanym przedmiotów wymienionych w dodatku 5-B.

▼B

5.4.2. Można przyznać zwolnienie w związku z pkt 5.4.1 pod warunkiem że:

a) właściwy organ posiada przepisy krajowe zezwalające na przewożenie danego przedmiotu; oraz

b) spełnione są mające zastosowanie zasady ochrony lotnictwa.

5.4.3. Pasażerów informuje się o przedmiotach zabronionych wymienionych w dodatku 5-B przed zakończeniem odprawy bagażowo-biletowej.

DODATEK 5-A

BAGAŻ REJESTROWANY

KRAJE TRZECIE UZNAWANE ZA KRAJE STOSUJĄCE NORMY W ZAKRESIE OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

W odniesieniu do bagażu rejestrowanego następujące kraje trzecie uznano za kraje stosujące normy w zakresie ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami:

▼M4
▼C1

Stany Zjednoczone Ameryki

Komisja powiadamia bezzwłocznie odpowiednie organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Powiadamia się bezzwłocznie odpowiednie organy państw członkowskich, w przypadku gdy Komisja posiada informacje dotyczące działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie.

▼B

DODATEK 5-B

BAGAŻ REJESTROWANY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

Następujące przedmioty nie mogą być przewożone przez pasażerów w bagażu rejestrowanym:

materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające — materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

— amunicja,

— spłonki,

— detonatory i bezpieczniki,

— miny, granaty i inne wojskowe materiały wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— pociski dymne i naboje dymne,

— dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

6. **ŁADUNEK I POCZTA**

6.0. PRZEPISY OGÓLNE

6.0.1. Organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot określony w niniejszym rozdziale zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.

▼M9

6.0.2. Następujące przedmioty uznaje się za przedmioty zabronione w przesyłkach zawierających ładunek i pocztę:

— zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające, które nie są przewożone zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

———————

▼B

6.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY – PRZEPISY OGÓLNE

6.1.1. Zarejestrowany agent poddaje kontroli bezpieczeństwa cały ładunek i pocztę przed załadunkiem na pokład statku powietrznego, chyba że:

a) zarejestrowany agent zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją; lub

b) znany nadawca zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją; lub

c) uznany nadawca zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją, a ponadto nie przewozi się jej pasażerskim statkiem powietrznym; lub

d) przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją.

▼M6

6.1.2. Jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że przesyłka, w stosunku do której zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, została naruszona lub nie zabezpieczono jej przed bezprawną ingerencją w okresie od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, zarejestrowany agent przeprowadza kontrolę bezpieczeństwa przesyłki przed jej załadunkiem na pokład statku powietrznego. Przesyłki, co do których wydaje się, że zostały w znacznym stopniu naruszone lub które budzą inne podejrzenia, traktuje się zgodnie z pkt 6.7 jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM).

▼B

6.1.3. Osoba, której zezwolono na dostęp bez eskorty do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, w stosunku do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, pozytywnie przeszła sprawdzenie przeszłości lub kontrolę przed zatrudnieniem zgodnie z pkt 11.1.

6.2. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA

6.2.1. **Kontrola bezpieczeństwa**

6.2.1.1. Podczas kontroli bezpieczeństwa ładunku lub poczty:

a) stosuje się środki lub metody najbardziej skuteczne w wykrywaniu przedmiotów zabronionych, biorąc pod uwagę rodzaj przesyłki; i

b) zastosowane środki lub metody zapewniają poziom bezpieczeństwa wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

6.2.1.2. Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może uzyskać wystarczającej pewności pozwalającej na potwierdzenie, że przesyłka nie zawiera żadnych przedmiotów zabronionych, przesyłkę odrzuca się lub poddaje ponownej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

▼B

6.2.1.3. Kontrola bezpieczeństwa ładunku i poczty podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

6.2.2. **Zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa**

Przepisy dotyczące zwolnień z kontroli bezpieczeństwa określono w osobnej decyzji Komisji.

6.3. ZAREJESTROWANI AGENCI

6.3.1. **Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów**

6.3.1.1. Zarejestrowanych agentów zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie zarejestrowanego agenta przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

Każdy podmiot, który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2, jest zatwierdzany jako zarejestrowany agent. Obejmuje to podmioty logistyczne osoby trzeciej odpowiedzialne za zintegrowane usługi magazynowania i przewozu, przewoźników lotniczych i agentów obsługi naziemnej.

Zarejestrowany agent może zlecić podwykonawstwo:

a) dowolnego środka kontroli w zakresie ochrony, o którym mowa w pkt 6.3.2, innemu zarejestrowanemu agentowi;

b) dowolnego środka kontroli w zakresie ochrony, o którym mowa w pkt 6.3.2, innemu podmiotowi, jeżeli kontrola prowadzona jest w siedzibie zarejestrowanego agenta lub w porcie lotniczym i obejmuje ją program ochrony zarejestrowanego agenta lub portu lotniczego;

c) dowolnego środka kontroli w zakresie ochrony, o którym mowa w pkt 6.3.2, innemu podmiotowi, jeżeli kontrola prowadzona jest w innym miejscu niż siedziba zarejestrowanego agenta lub w porcie lotniczym i podmiot został uprawniony lub zatwierdzony oraz wymieniony do świadczenia tych usług przez właściwy organ; oraz

d) zabezpieczenia i przewozu przesyłek do przewoźnika, który spełnia wymogi zawarte w pkt 6.6.

6.3.1.2. Właściwy organ każdego państwa członkowskiego określa w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, obowiązki związane z wprowadzeniem w życie następującej procedury zatwierdzania zarejestrowanych agentów:

a) wnioskodawca występuje o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajdują się lokalizacje uwzględnione we wniosku.

Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. Program opisuje metody i procedury, których agent musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych. Program określa również, w jaki sposób agent monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur. Program ochrony przewoźnika lotniczego określający metody i procedury, których przewoźnik lotniczy musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, uważa się za spełniający wymogi programu ochrony zarejestrowanego agenta.

Wnioskodawca składa również „Deklarację zobowiązań – zarejestrowany agent" zamieszczoną w dodatku 6-A. Deklarację podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

▼B

Właściwy organ zatrzymuje podpisaną deklarację.

b) Właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, działający w imieniu organu, sprawdza program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

Właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, działający w imieniu organu, powinien uwzględnić, czy wnioskodawca jest posiadaczem świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego, o którym mowa w lit. b) i c) art. 14a ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 ([1]) zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ([2]).

c) Jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych agenta do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE" nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych właściwy organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji podanych zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zarejestrowanego agenta.

Jeżeli program ochrony przewoźnika lotniczego opisuje metody i procedury, których przewoźnik lotniczy musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, można uznać, że przewoźnik lotniczy spełnia wymogi zawarte w lit. a) i b) dla wszystkich lokalizacji wymienionych w programie. Wizję lokalną w lokalizacjach wymienionych w programie ochrony przewoźnika lotniczego przeprowadza się najpóźniej w terminie 2 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Jeżeli zarejestrowany agent został zatwierdzony zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2320/2002 lub rozporządzeniem Komisji (WE) nr 820/2008 i decyzją Komisji C(2008) 4333, może być uznany za zarejestrowanego agenta dla celów rozporządzenia (WE) 300/2008 i jego aktów wykonawczych dla wszystkich lokalizacji, w których przeprowadzona została wizja lokalna.

d) Zarejestrowanego agenta nie uważa się za zatwierdzonego do momentu zamieszczenia dotyczących go szczegółowych danych w „Bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE".

6.3.1.3. Zarejestrowany agent wyznacza co najmniej jedną osobę w każdej lokalizacji, która jest odpowiedzialna za wprowadzenie w życie przedstawionego programu ochrony. Osoba ta przeszła sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.

6.3.1.4. Zarejestrowany agent jest poddawany ponownemu zatwierdzeniu w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat. Obejmuje ono wizję lokalną w celu dokonania oceny, czy zarejestrowany agent nadal spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

Kontrola przeprowadzona przez właściwy organ w pomieszczeniach zarejestrowanego agenta zgodnie z krajowym programem kontroli jakości może być traktowana jako wizja lokalna, pod warunkiem że obejmuje wszystkie wymogi konieczne do zatwierdzenia.

([1]) Dz.U. L 360 z 19.12.2006, s. 64.
([2]) Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1.

▼B

6.3.1.5. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że zarejestrowany agent utracił zdolność przestrzegania wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, wycofuje podmiotowi status zarejestrowanego agenta dla określonej (określonych) lokalizacji.

Bezzwłocznie po wycofaniu, a w każdym razie w terminie 24 godzin od wycofania, właściwy organ zapewnia podanie zmiany statusu agenta w „Bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE".

6.3.1.6. Bez uszczerbku dla prawa każdego państwa członkowskiego do stosowania bardziej rygorystycznych środków zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zarejestrowany agent zatwierdzony zgodnie z pkt 6.3 jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

6.3.1.7. Wymogów pkt 6.3.1 innych niż pkt 6.3.1.2 lit. d) nie stosuje się, jeżeli sam właściwy organ ma zostać zatwierdzony jako zarejestrowany agent.

6.3.2. **Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez zarejestrowanego agenta**

6.3.2.1. Przyjmując przesyłki, zarejestrowany agent ustala, czy podmiot, od którego otrzymuje przesyłkę jest zarejestrowanym agentem, znanym nadawcą, uznanym nadawcą, czy żadnym z nich.

6.3.2.2. Osoba dostarczająca przesyłki zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu przedstawia dowód tożsamości, paszport, prawo jazdy lub inny dokument, który zawiera jej zdjęcie i który został wydany lub jest uznawany przez organ krajowy. Dowód ten lub dokument wykorzystuje się w celu ustalenia tożsamości osoby dostarczającej przesyłki.

6.3.2.3. Przyjmując przesyłki, w stosunku do których nie zastosowano wcześniej wszystkich wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, zarejestrowany agent zapewnia poddanie ich kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.2.

6.3.2.4. Po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2.1–6.3.2.3 niniejszego rozporządzenia i w pkt 6.3 osobnej decyzji Komisji, zarejestrowany agent zapewnia:

a) kontrolę dostępu do tych przesyłek; oraz

b) zabezpieczenie przesyłek przed bezprawną ingerencją do momentu przekazania ich innemu zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu.

6.3.2.5. Po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2.1–6.3.2.4 niniejszego rozporządzenia, zarejestrowany agent zapewnia, by do każdej przesyłki przedstawianej przewoźnikowi lotniczemu lub innemu zarejestrowanemu agentowi dołączona była odpowiednia dokumentacja, albo w formie lotniczego listu przewozowego, albo oddzielnej deklaracji w formie elektronicznej albo na piśmie.

▼M9

6.3.2.6. Dokumentacja jest dostępna do wglądu właściwego organu w dowolnej chwili przed załadunkiem przesyłki na pokład statku powietrznego, a następnie przez czas trwania lotu lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy, i zawiera następujące informacje:

a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator zarejestrowanego agenta, który otrzymał on od właściwego organu;

b) niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer lotniczego listu przewozowego (spedytorskiego lub kapitańskiego);

▼M9

c) opis zawartości przesyłki, z wyjątkiem przesyłek wymienionych w pkt 6.2.3 lit. d) i e) decyzji Komisji C(2010) 774 wersja ostateczna z dnia 13 kwietnia 2010 r. ([1]);

d) status ochrony przesyłki:

— »SPX«, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

— »SCO«, oznaczający bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

— »SHR«, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami wysokiego ryzyka;

e) powód wydania statusu ochrony:

— »KC«, oznaczający otrzymany od znanego nadawcy, lub

— „AC", oznaczający otrzymany od uznanego nadawcy, lub

— zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa, lub

— podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa;

f) nazwisko osoby, która nadała status ochrony lub równoważną identyfikację oraz datę i godzinę nadania;

g) otrzymany od właściwego organu niepowtarzalny identyfikator któregokolwiek zarejestrowanego agenta, który zaakceptował status ochrony nadany przesyłce przez innego zarejestrowanego agenta.

6.3.2.7. W przypadku konsolidacji wymogi zawarte w pkt 6.3.2.5 i 6.3.2.6 będą uznane za spełnione, jeżeli:

a) zarejestrowany agent dokonujący konsolidacji zachowuje informacje wymagane na mocy pkt 6.3.2.6 lit. a)–g) w przypadku każdej indywidualnej przesyłki przez cały czas trwania lotu(-ów) lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; oraz

b) dokumentacja towarzysząca konsolidacji obejmuje alfanumeryczny identyfikator zarejestrowanego agenta, który dokonał konsolidacji, niepowtarzalny identyfikator konsolidacji i jej status ochrony.

Wymogi określone w lit. a) nie obowiązują w odniesieniu do konsolidacji, które są zawsze poddawane kontroli bezpieczeństwa lub są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.2.3 lit. d) i e) decyzji Komisji C(2010) 774, o ile zarejestrowany agent nadaje konsolidacji niepowtarzalny identyfikator oraz wskazuje jej status ochrony i podaje jeden powód nadania tego statusu ochrony.

▼B

6.3.2.8. Przyjmując przesyłki, w odniesieniu do których nie zastosowano wcześniej wszystkich wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, zarejestrowany agent może również podjąć decyzję, że nie zastosuje środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2, i przekaże przesyłki innemu zarejestrowanemu agentowi w celu zapewnienia tych środków kontroli w zakresie ochrony.

([1]) Dotychczas nieopublikowana

▼B

Środki kontroli w zakresie ochrony, które ma stosować zarejestrowany agent, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

6.4. ZNANI NADAWCY

6.4.1. **Zatwierdzanie znanych nadawców**

6.4.1.1. Znanych nadawców zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie znanego nadawcy przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

6.4.1.2. Właściwy organ każdego państwa członkowskiego określa w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, obowiązki związane z wprowadzeniem w życie następującej procedury zatwierdzania znanych nadawców:

a) Wnioskodawca występuje o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym ma swoją siedzibę.

Wnioskodawca otrzymuje „Wytyczne dla znanych nadawców” zawarte w dodatku 6-B.

b) Właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, działający w imieniu organu, przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji, w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

W celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia te wymogi, właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, działający w imieniu organu, korzysta z „Listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców” zawartej w dodatku 6-C. Lista kontrolna zawiera deklarację zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel ubiegającego się lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, działający w imieniu organu, powinien uwzględnić, czy wnioskodawca jest posiadaczem świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego, o którym mowa w lit. b) i c) art. 14a ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93.

Po wypełnieniu listy kontrolnej zatwierdzania informacje umieszczone na liście kontrolnej traktuje się jako informacje niejawne.

Podpisaną deklarację zatrzymuje właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, który udostępnia ją właściwemu organowi na jego wniosek.

c) Jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych nadawcy do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych odpowiedni organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji podanych zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako znany nadawca.

d) Jeżeli znanego nadawcę zatwierdzono przed dniem 29 kwietnia 2010 r., w celu spełnienia wymogów pkt 6.4.2 można go uznawać za znanego nadawcę dla celów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych przez okres do 3 lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

▼B

e) Znanego nadawcy nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wpisania dotyczących go danych szczegółowych do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”.

6.4.1.3. Znany nadawca wyznacza co najmniej jedną osobę w każdej lokalizacji, która jest odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w tej lokalizacji. Osoba ta przeszła sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym.

6.4.1.4. Znany nadawca jest poddawany ponownemu zatwierdzeniu w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat. Obejmuje ono wizję lokalną w celu dokonania oceny, czy znany nadawca nadal spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

Kontrola przeprowadzona przez właściwy organ w pomieszczeniach znanego nadawcy zgodnie z krajowym programem kontroli jakości może być traktowana jako wizja lokalna, pod warunkiem że obejmuje wszystkie obszary wymienione w liście kontrolnej zamieszczonej w dodatku 6-C.

6.4.1.5. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że znany nadawca utracił zdolność przestrzegania wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, wycofuje podmiotowi status znanego nadawcy dla określonej (określonych) lokalizacji.

Bezzwłocznie po wycofaniu, a w każdym razie w terminie 24 godzin, właściwy organ zapewnia podanie zmiany statusu nadawcy w „Bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE”.

6.4.1.6. Bez uszczerbku dla prawa każdego państwa członkowskiego do stosowania bardziej rygorystycznych środków zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, znany nadawca zatwierdzony zgodnie z pkt 6.4 jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

Znani nadawcy, zatwierdzeni zgodnie z pkt 6.4.1.2 lit. d), podlegają również dodatkowym przepisom określonym w pkt 6.4 osobnej decyzji Komisji.

6.4.2. **Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez znanego nadawcę**

6.4.2.1. Znany nadawca zapewnia:

a) wystarczający poziom ochrony w lokalizacji lub w lokalach w celu zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed bezprawną ingerencją;

b) zatrudnienie i przeszkolenie zgodnie z wymogami rozdziału 11 całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony;

c) zabezpieczenie przed bezprawną ingerencją lub naruszeniem, odpowiednio, podczas produkcji, pakowania, składowania, wysyłki lub przewozu identyfikowalnego ładunku lotniczego i identyfikowalnej poczty lotniczej.

Jeżeli z jakiegokolwiek powodu w stosunku do przesyłki nie zastosowano tych środków kontroli w zakresie ochrony, lub jeżeli znany nadawca nie wysyła przesyłki na własny rachunek, znany nadawca wskazuje to wyraźnie zarejestrowanemu agentowi tak, by można było zastosować pkt 6.3.2.3.

6.4.2.2. Znany nadawca zgadza się, aby przesyłki, do których nie zastosowano odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, były poddane kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.2.1.

6.5. UZNANI NADAWCY

6.5.1. Uznanych nadawców wyznacza zarejestrowany agent.

▼B

6.5.2. W celu wyznaczenia uznanego nadawcy stosuje się następującą procedurę:

a) Zarejestrowany agent dostarcza podmiotowi „Instrukcje dotyczące ochrony lotnictwa dla uznanych nadawców” i „Deklarację zobowiązań – uznany nadawca” zawarte w dodatku 6-D. Instrukcje i deklarację udostępnia zarejestrowanemu agentowi właściwy organ państwa członkowskiego, w którym ma swoją siedzibę.

b) Podmiot przekazuje zarejestrowanemu agentowi podpisaną „Deklarację zobowiązań – uznany nadawca” zamieszczoną w dodatku 6-D, chyba że podmiot jest posiadaczem świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego, o którym mowa w lit. b) i c) art. 14a ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93.

Podmiot wyznacza również co najmniej jedną osobę odpowiedzialną za ochronę w jego pomieszczeniach i przekazuje zarejestrowanemu agentowi nazwisko i dane teleadresowe tej osoby.

W stosownych przypadkach podpisana deklaracja pozostaje u zarejestrowanego agenta i jest udostępniana właściwemu organowi na jego wniosek.

Jeżeli na podstawie świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego odstąpiono od wymogu wypełnienia Deklaracji zobowiązań, uznany nadawca bezzwłocznie informuje zarejestrowanego agenta w przypadku gdy nie jest już posiadaczem takiego świadectwa.

c) Zarejestrowany agent dokonuje zatwierdzenia, ustalając następujące dane szczegółowe dotyczące potencjalnego uznanego nadawcy:

— dane dotyczące przedsiębiorstwa, w tym adres siedziby podany w dobrej wierze, oraz

— charakter prowadzonej działalności, oraz

— dane teleadresowe, w tym dane osoby (osób) odpowiedzialnej(-ych) za ochronę, oraz

— numer NIP lub REGON, oraz

— jeżeli stosuje się zwolnienie zgodnie z pkt 6.5.2 lit. b), numer świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego.

d) Jeżeli zarejestrowany agent uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zarejestrowany agent może wyznaczyć podmiot jako uznanego nadawcę.

6.5.3. Zarejestrowany agent prowadzi bazę danych z informacjami, o których mowa w pkt 6.5.2 lit. c). Właściwy organ ma możliwość kontroli bazy danych.

6.5.4. Jeżeli przez okres 2 lat ze strony uznanego nadawcy nie ma żadnych operacji związanych z przemieszczaniem ładunku lub poczty drogą lotniczą, status uznanego nadawcy wygasa.

6.5.5. Jeżeli właściwy organ lub zarejestrowany agent stwierdzą, że uznany nadawca utracił zdolność przestrzegania wymogów zawartych w instrukcjach z dodatku 6-D, zarejestrowany agent bezzwłocznie wycofuje status uznanego nadawcy.

6.5.6. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu przesyłki nie poddano środkom kontroli w zakresie ochrony określonym w „Instrukcjach dotyczących ochrony lotnictwa dla uznanych nadawców”, lub jeżeli znany nadawca nie wysyła jej na własny rachunek, uznany nadawca wskazuje to wyraźnie zarejestrowanemu agentowi tak, by można było zastosować pkt 6.3.2.3.

▼B

6.6. ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU I POCZTY

6.6.1. **Zabezpieczenie ładunku i poczty podczas przewozu**

6.6.1.1. Aby zapewnić zabezpieczenie przesyłek, w stosunku do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, przed bezprawną ingerencją podczas przewozu:

▼M9

a) przesyłki pakuje lub plombuje zarejestrowany agent, znany nadawca lub uznany nadawca w celu zapewnienia możliwości jednoznacznego stwierdzenia ich naruszenia; jeżeli nie jest to możliwe, wprowadza się alternatywne środki ochrony zapewniające integralność przesyłki; oraz

▼B

b) przestrzeń ładunkowa pojazdu, w której przesyłki mają być przewożone, jest zamknięta na zamek lub zaplombowana, lub pojazdy kryte z boku plandeką są zabezpieczone linkami celnymi TIR tak, by zapewnić możliwość jednoznacznego stwierdzenia ich naruszenia, lub powierzchnia ładunkowa pojazdów z nadwoziem platformowym jest pod obserwacją; oraz

c) przewoźnik, który dokonuje przewozu w imieniu zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy lub uznanego nadawcy, wyraził zgodę w deklaracji przewoźnika zamieszczonej w dodatku 6-E, chyba że przewoźnik jest zatwierdzony jako zarejestrowany agent.

Podpisana deklaracja pozostaje u zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy lub uznanego nadawcy, dla którego przewoźnik dokonuje przewozu. Na żądanie kopię podpisanej deklaracji udostępnia się zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu otrzymującemu przesyłkę lub właściwemu organowi; lub

d) przewoźnik dostarcza zarejestrowanemu agentowi, znanemu nadawcy lub uznanemu nadawcy, dla którego dokonuje przewozu, udokumentowane informacje, że został uprawniony lub zatwierdzony przez właściwy organ.

Udokumentowane informacje obejmują wymogi zawarte w dodatku 6-E, a ich kopie pozostają u zainteresowanego zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy lub uznanego nadawcy. Na żądanie kopię udostępnia się również zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu otrzymującemu przesyłkę lub innemu właściwemu organowi.

6.6.1.2. Punkt 6.6.1.1 lit. b), c) i d) nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska.

6.6.2. **Zabezpieczenie ładunku i poczty w portach lotniczych**

6.6.2.1. Przesyłki zawierające ładunek i pocztę, które znajdują się w części krytycznej, uważa się za zabezpieczone przed bezprawną ingerencją.

6.6.2.2. Przesyłki zawierające ładunek i pocztę, które znajdują się w innej części niż część krytyczna, uważa się za zabezpieczone przed bezprawną ingerencją, jeśli:

a) są fizycznie zabezpieczone tak, by nie dopuścić do wprowadzenia jakiegokolwiek przedmiotu, który mógłby zostać użyty w akcie bezprawnej ingerencji; lub

b) nie są pozostawione bez nadzoru, a dostęp ogranicza się do osób zaangażowanych w zabezpieczanie i ładowanie ładunku oraz poczty na pokład statku powietrznego.

▼M6

6.7. ŁADUNEK LUB POCZTA WYSOKIEGO RYZYKA (HRCM)

Przepisy dotyczące ładunku lub poczty wysokiego ryzyka zostały określone w osobnej decyzji Komisji.

6.8. ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU LUB POCZTY PRZYWOŻONYCH DO UNII Z PAŃSTW TRZECICH

6.8.1. **Wyznaczanie przewoźników lotniczych**

6.8.1.1. Wymogi do dnia 30 czerwca 2014 r.:

a) Każdy przewoźnik lotniczy przywożący ładunek lub pocztę z portu lotniczego w państwie trzecim niewymienionego w dodatku 6-F w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w dowolnym porcie lotniczym objętym zakresem rozporządzenia nr (WE) 300/2008 zostaje wyznaczony jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii" (ACC3):

— przez właściwy organ państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 394/2011 ([1]) zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 748/2009 ([2]) w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([3]),

— przez właściwy organ państwa członkowskiego, które wydało przewoźnikowi certyfikat przewoźnika lotniczego, w przypadku przewoźników lotniczych nieujętych w wykazie w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 394/2011,

— przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy ma swoją główną bazę operacyjną na terenie Unii lub jakikolwiek właściwy organ unijny w drodze uzgodnienia z tym właściwym organem, w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie zostali ujęci w wykazie w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 394/2011 i nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie.

b) W celu uzyskania wyznaczenia jako ACC3, przewoźnik:

— zapewnia ujęcie w jego programie ochrony wszystkich punktów wymienionych w dodatku 6-G odnośnie do ładunków i poczty ładowanych na jego statki powietrzne w portach lotniczych państw trzecich w celu przewozu do Unii, oraz

— przedkłada właściwemu organowi „Deklarację zobowiązań – ACC3" określoną w dodatku 6-H. Deklarację podpisuje prawny przedstawiciel przewoźnika lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu, oraz

— wyznacza osobę ponoszącą całościową odpowiedzialność za wykonanie przepisów w zakresie ochrony ładunków lub poczty w państwach trzecich w imieniu przewoźnika oraz przedstawia szczegółowe dane tej osoby właściwemu organowi.

c) Właściwy organ przechowuje oryginał lub kopię podpisanej „Deklaracji zobowiązań – ACC3". W przypadku gdy przewoźnik lotniczy przechowuje oryginał, udostępnia się go do kontroli przynajmniej w okresie jego obowiązywania.

([1]) Dz.U. L 107 z 27.4.2011, s. 1.
([2]) Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1.
([3]) Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, zmieniona decyzją 2008/101/WE (Dz.U. L 8 z 13.1.2009, s. 3).

▼M6

d) Właściwy organ przekazuje Komisji niezbędne dane na temat przewoźnika, która udostępnia je wszystkim państwom członkowskim.

e) Status ACC3, o którym powiadamia się Komisję zgodnie z przepisami lit. d) jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich dla wszystkich przewozów z określonego portu lotniczego w państwie trzecim do Unii.

6.8.1.2. Wymagania, które należy spełnić do dnia 1 lipca 2014 r.:

a) Oprócz wymogów określonych w pkt 6.8.1.1 lit. b), najpóźniej do dnia 1 lipca 2014 r. przewoźnik lotniczy zapewnia wykonanie przez niezależny podmiot zatwierdzający wizji lokalnej prowadzonych przez niego przewozów ładunków lub poczty w odpowiednim porcie lotniczym państwa trzeciego.

b) Niezależny podmiot zatwierdzający bada program ochrony przewoźnika lotniczego i zapewnia uwzględnienie w nim wszystkich punktów określonych w dodatku 6-G, weryfikuje zgodność z programem w porcie lotniczym państwa trzeciego, korzystając z listy kontrolnej znajdującej się w dodatku 6-C3 oraz przedkłada sprawozdanie:

— właściwemu organowi państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 394/2011 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 748/2009 w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE,

— właściwemu organowi państwa członkowskiego, które wydało przewoźnikowi certyfikat przewoźnika lotniczego, w przypadku przewoźników lotniczych nieujętych w wykazie w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 394/2011,

— właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy ma swoją główną bazę operacyjną na terenie Unii, lub jakiemukolwiek właściwemu organowi unijnemu w drodze uzgodnienia z tym właściwym organem, w przypadku przewoźników lotniczych nieujętych w wykazie w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 394/2011 i nieposiadających certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie.

c) W przypadku gdy właściwy organ uzna sprawozdanie niezależnego podmiotu zatwierdzającego za zadowalające, organ ten zapewnia wprowadzenie niezbędnych danych przewoźnika ACC3 do unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.

d) Wprowadzając dane do bazy danych, właściwy organ nadaje niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny w standardowym formacie identyfikujący przewoźnika i port lotniczy w państwie trzecim, z którego przewozi ładunki do Unii. Niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny jest używany na dokumentach dotyczących przewożonych przesyłek w formie elektronicznej lub na piśmie.

e) Jeśli właściwy organ nie uzna informacji podanych przez przewoźnika lotniczego za zadowalające lub nie uzna sprawozdania niezależnego podmiotu zatwierdzającego za zadowalające, podaje bezzwłocznie powody takiej decyzji przewoźnikowi ubiegającemu się o wyznaczenie jako ACC3.

f) Przewoźnik ACC3 w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców zgodnie z niniejszym pkt 6.8.1.2 jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii.

▼M6

g) Przewoźnik ACC3 w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców podlega ponownym zatwierdzeniom w okresach nieprzekraczających 5 lat w porcie lotniczym państwa trzeciego, dla którego został wyznaczony i przy każdym ponownym zatwierdzeniu ponownie przedkłada deklarację zobowiązań.

6.8.2 **Kontrole w zakresie ochrony ładunku i poczty przywożonych z państwa trzeciego**

6.8.2.1. Przewoźnik ACC3 zapewnia poddanie kontroli bezpieczeństwa całego ładunku i całej poczty przewożonych do celów transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii, chyba że:

a) zarejestrowany agent zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją; lub

b) znany nadawca zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją; lub

c) uznany nadawca zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją, a ponadto nie przewozi się jej pasażerskim statkiem powietrznym; lub

d) przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.1.1 lit. d) i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją.

6.8.2.2. Do dnia 30 czerwca 2014 r. wymogi określone w pkt 6.8.2.1 spełniają jako minimum normy ICAO. Po tym terminie ładunki i poczta wwożone do Unii:

a) są poddawane kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub metod wymienionych w pkt 6.2.1 zgodnie z normą wystarczającą dla odpowiedniego wykluczenia obecności przedmiotów zabronionych; lub

b) podlegają środkom kontroli w zakresie ochrony ze strony zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy lub uznanego nadawcy wyznaczonego zgodnie z przepisami pkt 6.8.3; lub

c) są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.1.1 lit. d) i od momentu, gdy stały się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, były zabezpieczone przed bezprawną ingerencją.

6.8.2.3. Status ochrony przesyłki podaje się w dokumentach towarzyszących w formie listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub w oddzielnej deklaracji w formie elektronicznej albo na piśmie.

▼M9

Do lipca 2014 r. deklaracje statusu ochrony zgodnie z z pkt 6.3.2.6 lit. d) dla ładunku i poczty kierowanych do UE mogą być wydawane przez ACC3 lub przez przewoźnika lotniczego przybywającego z kraju trzeciego wymienionego w dodatku 6Fii; od lipca 2014 r. zarejestrowani agenci, o których mowa w pkt 6.8.3, mogą również dostarczać deklaracje statusu ochrony w tym zakresie.

▼M6

6.8.3. **Wyznaczanie zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców**

▼M6

6.8.3.1. Do dnia 30 czerwca 2014 r. przewoźnik ACC3 określi w swoim programie ochrony szczegóły środków kontroli w zakresie ochrony wdrażanych przez zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców, od których przyjmuje przesyłki. Po tym terminie przewoźnik ACC3 ponadto:

a) zapewnia poddawanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców z państw trzecich niezależnym zatwierdzeniom zgodnie z listami kontrolnymi znajdującymi się odpowiednio w dodatkach 6-C2 i 6-C w okresach nieprzekraczających 5 lat;

b) zapewnia dostępność wypełnionych list kontrolnych do wglądu ze strony właściwego organu lub Komisji;

c) prowadzi bazę danych zawierającą następujące informacje dla każdego zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy i uznanego nadawcy:

— dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze,

— rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej z wyłączeniem poufnych informacji handlowych,

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

— numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w razie potrzeby.

Bazę danych udostępnia się do wglądu w ramach czynności inspekcyjnych.

6.8.3.2. W przypadku uznanych nadawców z państw trzecich, od których przewoźnik ACC3 przyjmuje przesyłki, przewoźnik taki zapewnia spełnienie wymogów określonych w przepisach pkt 6.5.2–6.5.6. Świadectwa upoważnionego przedsiębiorcy (AEO) z państwa trzeciego można uznawać wyłącznie dla państw trzecich, z którymi Unia zawarła umowy o wzajemnym uznawaniu świadectw upoważnionego przedsiębiorcy.

6.8.4. **Niezgodność z przepisami**

6.8.4.1. Jeśli Komisja lub właściwy organ ujawni poważne niedociągnięcie dotyczące działalności przewoźnika ACC3, które uznaje się za mające poważny wpływ na całościowy poziom ochrony lotnictwa cywilnego w Unii, to:

a) bezzwłocznie powiadamia przewoźnika ACC3 i żąda wyjaśnień;

b) bezzwłocznie powiadamia Komisję i inne państwa członkowskie, stosownie do sytuacji.

6.8.4.2. Komisja może, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zdecydować, że przewoźnik nie może być od tej pory uznawany za przewoźnika ACC3 odnośnie do wybranych lub wszystkich tras z państw trzecich do Unii. W takim przypadku usuwa się dane dotyczące przewoźnika ACC3 z unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.

6.8.4.3. Przewoźnikowi lotniczemu, któremu wycofano uznanie za przewoźnika ACC3 zgodnie z pkt 6.8.4.2, uznanie nie zostanie przywrócone, ani nie zostanie ujęty w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów lub znanych nadawców, do czasu potwierdzenia przez niezależny podmiot zatwierdzający, że poważne niedociągnięcie zostało usunięte, i powiadomienia o tym Komitetu Ochrony Lotnictwa Cywilnego przez odpowiedni właściwy organ.

▼B

DODATEK 6-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZAREJESTROWANY AGENT

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że

— zgodnie z moją wiedzą informacje zawarte w programie ochrony przedsiębiorstwa są prawdziwe i dokładne,

— praktyki i procedury określone w tym programie ochrony będą wprowadzone w życie i utrzymane we wszystkich lokalizacjach objętych programem,

— program ochrony będzie korygowany i dostosowywany tak, by był zgodny ze wszystkimi przyszłymi stosownymi zmianami w prawodawstwie WE, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już prowadzić działalności handlowej jako zarejestrowany agent,

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje na piśmie [nazwa właściwego organu] o:

  a) nieznacznych zmianach w programie ochrony, takich jak nazwa przedsiębiorstwa, osoba odpowiedzialna za ochronę lub dane teleadresowe, zmiana osoby wymagającej dostępu do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” bezzwłocznie i co najmniej w terminie 10 dni roboczych; oraz

  b) istotnych planowanych zmianach, takich jak nowe procedury kontroli bezpieczeństwa, istotne roboty budowlane, które mogą wpłynąć na zgodność z odpowiednim prawodawstwem WE lub zmiana siedziby/adresu co najmniej w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem/planowaną zmianą,

— w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem WE [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia bezpieczeństwa i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla ochrony ładunku lotniczego/poczty lotniczej, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w przesyłkach,

▼M9

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa, oraz

▼B

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], jeśli:

  a) zakończy działalność;

  b) nie będzie zajmować się już ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą; lub

  c) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa WE.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼B

DODATEK 6-B

Przepisy dotyczące wytycznych dla znanych nadawców określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 6-C

Przepisy dotyczące listy kontrolnej zatwierdzania dla znanych nadawców określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 6-D

INSTRUKCJE DOTYCZĄCE OCHRONY LOTNICTWA DLA

UZNANYCH NADAWCÓW

Niniejsze instrukcje przygotowano dla Państwa użytku i do celów informacyjnych dla Państwa personelu zatrudnionego przy przygotowywaniu i kontroli przesyłek zawierających ładunek lotniczy/pocztę lotniczą. Niniejsze instrukcje sporządzono zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi.

Pomieszczenia

Dostęp do stref, w których przygotowuje się, pakuje lub składuje przesyłki zawierające identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą jest kontrolowany, aby uniemożliwić dostęp do przesyłek wszelkim nieupoważnionym osobom.

Goście będą przez cały czas eskortowani w strefach, w których przygotowuje się, pakuje lub składuje przesyłki zawierające identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą lub uniemożliwi się im dostęp do tych stref.

Personel

Sprawdza się uczciwość całego rekrutowanego personelu, który będzie miał dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej. Weryfikacja ta obejmuje co najmniej sprawdzenie tożsamości (jeżeli to możliwe przy pomocy dowodu tożsamości ze zdjęciem, prawa jazdy lub paszportu) i sprawdzenie życiorysu lub przedstawionych referencji.

Całemu personelowi, który ma dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej, uświadamia się obowiązki w zakresie ochrony określone w niniejszych instrukcjach.

Wyznaczona osoba odpowiedzialna

Wyznacza się co najmniej jedną osobę odpowiedzialną za stosowanie i kontrolę niniejszych instrukcji (wyznaczona osoba odpowiedzialna).

Integralność przesyłki

Przesyłki zawierające ładunek lotniczy/pocztę lotniczą nie zawierają żadnych przedmiotów zabronionych, chyba że zostały odpowiednio zgłoszone i podlegają obowiązującym przepisom ustawowym i wykonawczym. Przesyłki zawierające ładunek lotniczy/pocztę lotniczą są zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją.

Przesyłki ładunku lotniczego/poczty lotniczej są odpowiednio zapakowane i, jeżeli jest to możliwe, posiadają zamknięcie umożliwiające łatwe stwierdzenie prób jego otwarcia.

Wysyłane przesyłki ładunku lotniczego/poczty lotniczej są w pełni opisane w załączonej dokumentacji i opatrzone poprawnymi informacjami adresowymi.

Przewóz

Jeżeli uznany nadawca odpowiada za przewóz przesyłek ładunku lotniczego/poczty lotniczej, przesyłki są zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją.

▼B

Jeżeli uznany nadawca korzysta z usług wykonawcy:

a) przesyłki są plombowane przed przewozem; oraz

b) przewoźnik, który dokonuje przewozu w imieniu uznanego nadawcy, wyraża zgodę w deklaracji przewoźnika, zawartej w dodatku 6-E.

Podpisana deklaracja lub kopia odpowiednika stosowanego przez właściwy organ pozostaje u uznanego nadawcy.

Nieprawidłowości

Oczywiste lub przypuszczalne nieprawidłowości związane z niniejszymi instrukcjami zgłasza się wyznaczonej osobie odpowiedzialnej. Wyznaczona osoba odpowiedzialna podejmuje odpowiednie działania.

Przesyłki z innych źródeł

Uznany nadawca może przekazać przesyłki, których sam nie wysyła zarejestrowanemu agentowi, pod warunkiem że:

a) są one oddzielone od przesyłek, które on sam wysłał; oraz

b) pochodzenie jest wyraźnie wskazane na przesyłce lub w towarzyszącej dokumentacji.

Wszystkie te przesyłki muszą zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na pokład statku powietrznego.

Niezapowiedziane inspekcje

Inspektorzy ochrony lotnictwa z właściwego organu mogą przeprowadzać niezapowiedziane inspekcje w celu sprawdzenia zgodności z niniejszymi instrukcjami. Inspektorzy zawsze posiadają oficjalną przepustkę, która musi być okazywana na wezwanie, jeżeli inspekcję prowadzi się w pomieszczeniach uznanego nadawcy. Przepustka zawiera nazwisko i zdjęcie inspektora.

Przedmioty zabronione

Zmontowanych urządzeń wybuchowych i zapalających nie przewozi się w przesyłkach zawierających ładunek, chyba że wymogi przepisów bezpieczeństwa są w pełni spełnione. ►M9 ——————— ◄

Deklaracja zobowiązań

„Deklaracja zobowiązań – uznany nadawca” nie musi być podpisana i przekazana zarejestrowanemu agentowi, jeżeli przedsiębiorstwo posiada świadectwo upoważnionego podmiotu gospodarczego, o którym mowa w lit. b) lub c) art. 14a ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93.

Należy jednak bezzwłocznie poinformować zarejestrowanego agenta, jeżeli firma nie posiada już świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego. W takim przypadku zarejestrowany agent poinformuje przedsiębiorstwo, w jaki sposób zapewnić sobie status uznanego nadawcy.

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – UZNANY NADAWCA

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa] przestrzega „Instrukcji dotyczących ochrony lotnictwa dla uznanych nadawców”,

— [nazwa przedsiębiorstwa] gwarantuje, że instrukcje te są przekazywane personelowi mającemu dostęp do ładunku lotniczego/poczty lotniczej,

▼B

— [nazwa przedsiębiorstwa] zabezpiecza ładunek lotniczy/pocztę lotniczą aż do przekazania go/jej zarejestrowanemu agentowi,

— [nazwa przedsiębiorstwa] wyraża zgodę, by przesyłki poddawano środkom kontroli w zakresie ochrony, w tym kontroli bezpieczeństwa, oraz

— [nazwa przedsiębiorstwa] wyraża zgodę na niezapowiedziane kontrole w swoich pomieszczeniach prowadzone przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę, mające na celu sprawdzenie, czy [nazwa przedsiębiorstwa] przestrzega tych instrukcji.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M9

DODATEK 6-E

DEKLARACJA PRZEWOŹNIKA

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

Przy odbieraniu, przewożeniu, składowaniu i dostarczaniu ładunków lotniczych / poczty lotniczej, w stosunku do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony [w imieniu *nazwa zarejestrowanego agenta/przewoźnika lotniczego stosującego środki kontroli w zakresie ochrony ładunku i poczty / znanego nadawcy / uznanego nadawcy*] potwierdzam, że będą przestrzegane następujące procedury w zakresie ochrony:

— cały personel biorący udział w przewożeniu ładunku lotniczego / poczty lotniczej przejdzie ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010,

— zostanie zweryfikowana uczciwość całego rekrutowanego personelu, który ma dostęp do ładunku lotniczego / poczty lotniczej. Weryfikacja ta obejmuje co najmniej sprawdzenie tożsamości (jeżeli to możliwe przy pomocy dowodu tożsamości ze zdjęciem, prawa jazdy lub paszportu) i sprawdzenie życiorysu lub przedstawionych referencji,

— przestrzenie ładunkowe w pojazdach będą zaplombowane lub zamknięte na zamek. Pojazdy kryte z boku plandeką będą zabezpieczane linkami celnymi TIR. Powierzchnia ładunkowa pojazdów z nadwoziem-platformą będzie obserwowana podczas przewozu ładunku lotniczego,

— bezpośrednio przed załadunkiem przestrzenie ładunkowe zostaną przeszukane, a integralność tego przeszukania będzie utrzymana do zakończenia załadunku,

— każdy kierowca będzie posiadał przy sobie dowód tożsamości, paszport, prawo jazdy lub inny dokument ze zdjęciem, który został wydany i jest uznawany przez krajowe organy,

— kierowcy nie będą robić nieplanowanych postojów między odbiorem i dostawą. Jeżeli jest to nieuniknione, kierowca sprawdzi po powrocie stan ładunku i integralność zamków lub plomb. Jeżeli kierowca wykryje jakiekolwiek dowody ingerencji, powiadomi swojego przełożonego i ładunek lotniczy / poczta lotnicza nie zostaną dostarczone bez zgłoszenia przy dostawie,

— podwykonawstwo transportu nie zostanie zlecone osobie trzeciej, chyba że osoba trzecia ma również umowę na świadczenie usług przewozowych z [ta sama co powyżej nazwa zarejestrowanego agenta / znanego nadawcy / uznanego nadawcy lub właściwego organu, który zatwierdził lub wydał uprawnienia przewoźnikowi], oraz

▼M9

— żadne inne usługi (np. składowanie) nie będą zlecane innej osobie niż zarejestrowany agent lub podmiot, który został uprawniony albo zatwierdzony i wymieniony do świadczenia tych usług przez właściwy organ.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Nazwa i adres przedsiębiorstwa:

Data:

Podpis:

▼M6

DODATEK 6-F

ŁADUNEK I POCZTA

6-Fi

PAŃSTWA TRZECIE UZNAWANE ZA PAŃSTWA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

6-Fii

PAŃSTWA TRZECIE, DLA KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE OZNACZENIE ACC3

Państwa trzecie, dla których nie jest wymagane oznaczenie ACC3, zostały wymienione w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 6-G

PRZEPISY DOTYCZĄCE ŁADUNKÓW I POCZTY Z PAŃSTW TRZECICH

Program ochrony przewoźnika ACC3 obejmuje, odpowiednio dla każdego z poszczególnych portów lotniczych w państwach trzecich lub jako dokument uniwersalny określający wszelkie różnice dla wymienionych portów lotniczych w państwach trzecich:

a) Opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej

b) Procedury dotyczące przyjęcia

c) System i kryteria dla zarejestrowanych agentów

d) System i kryteria dla znanych nadawców

e) System i kryteria dla uznanych nadawców

f) Normę dla kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych

g) Miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych

h) Szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa

i) Dane operatora lub usługodawcy

j) Listę wyłączeń z kontroli bezpieczeństwa lub kontroli fizycznych

k) Postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka

DODATEK 6-H

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ — ACC3

Oświadczam, że:

— informacje zawarte w programie ochrony przedsiębiorstwa odnośnie do przesyłek przywożonych do Unii Europejskiej z państw trzecich są, zgodnie z najlepszym stanem mojej wiedzy, prawdziwe i dokładne,

— praktyki i procedury określone w programie ochrony odnośnie do przesyłek przywożonych do Unii Europejskiej z państw trzecich zostaną wdrożone i utrzymane we wszystkich lokalizacjach objętych programem,

▼M6

— program ochrony będzie korygowany i dostosowywany w celu zachowania zgodności z wszelkimi przyszłymi zmianami prawodawstwa Unii Europejskiej określającego wymogi dotyczące ładunków lotniczych/poczty lotniczej przywożonych do Unii Europejskiej z państw trzecich, o ile [nazwa przewoźnika lotniczego] nie powiadomi [nazwa właściwego organu], że nie zamierza już przewozić przesyłek z żadnego państwa trzeciego do Unii,

— w terminie 10 dni [nazwa przewoźnika lotniczego] powiadomi [nazwa właściwego organu] na piśmie o wszelkich zmianach istotnych części programu ochrony,

— przedsiębiorstwo powierzyło [imię i nazwisko osoby] całościową odpowiedzialność za środki ochrony odnośnie do przewozów ładunków lotniczych/poczty lotniczej w [nazwy portów lotniczych w państwach trzecich] w swoim imieniu,

— od dnia 1 lipca 2014 r. [nazwa przewoźnika lotniczego] będzie prowadził bazę danych zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców z państwa trzeciego i udostępniał ją do wglądu w ramach czynności inspekcyjnych,

— [nazwa przewoźnika lotniczego] będzie w pełni współpracował w zakresie wszystkich kontroli, które mogą być konieczne, oraz zapewni dostęp do wszystkich dokumentów i powyższej bazy danych zgodnie z żądaniami osób prowadzących kontrole,

— [nazwa przewoźnika lotniczego] powiadomi [nazwa właściwego organu] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia bezpieczeństwa i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla ochrony ładunku lotniczego/poczty lotniczej w państwie trzecim, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w przesyłkach, oraz

— [nazwa przewoźnika lotniczego] powiadomi [nazwa właściwego organu], jeżeli:

a) zakończy działalność lub zmieni nazwę;

b) jego działalność przestanie obejmować ładunki lotnicze/pocztę lotniczą; lub

c) nie będzie już mógł spełnić wymogów prawodawstwa Unii Europejskiej określającego wymogi dla ładunków lotniczych/poczty lotniczej przywożonych z państw trzecich do Unii Europejskiej.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-I

Przepisy dotyczące ładunków wysokiego ryzyka określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 6-J

Przepisy dotyczące używania urządzeń kontroli bezpieczeństwa określono w osobnej decyzji Komisji.

▼B

7. **POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO**

7.0. PRZEPISY OGÓLNE

O ile nie stwierdzono inaczej lub o ile wprowadzenia w życie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa odpowiednio w rozdziałach 4, 5 i 6, nie zapewnia właściwy organ, zarządzający portem lotniczym, podmiot lub inny przewoźnik lotniczy, wdrażanie środków określonych w niniejszym rozdziale w odniesieniu do poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego zapewnia przewoźnik lotniczy.

▼B

7.1. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO, KTÓRE MAJĄ BYĆ ZAŁADOWANE DO ZAŁADUNKU NA POKŁAD STATKU POWIETRZNEGO

7.1.1. Przed załadunkiem do luku bagażowego statku powietrznego poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewodnika lotniczego poddawane są kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczane zgodnie z rozdziałem 5 lub poddawane środkom kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczane zgodnie z rozdziałem 6.

7.1.2. Przed załadunkiem do jakiejkolwiek części statku powietrznego innej niż luk bagażowy, poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewodnika lotniczego poddawane są kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczane zgodnie z przepisami dotyczącymi bagażu kabinowego w rozdziale 4.

7.1.3. Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego, które mają być załadowane na pokład statku powietrznego, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

7.2. MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO STOSOWANE DO PRZETWARZANIA INFORMACJI O PASAŻERACH I BAGAŻU

7.2.1. Materiały przewoźnika lotniczego stosowane do celów przetwarzania informacji o pasażerach i bagażu, które mogłyby zostać wykorzystane w celu narażenia na szwank ochrony lotnictwa, są zabezpieczane lub nadzorowane w celu zapobieżenia nieupoważnionemu dostępowi.

Samodzielna odprawa biletowo-bagażowa oraz możliwości odprawy przez Internet udostępniane dla pasażerów są traktowane jako uprawniony dostęp do materiałów.

7.2.2. Zbędne materiały, które mogłyby zostać wykorzystane w celu ułatwienia nieupoważnionego dostępu lub przeniesienia bagażu do strefy zastrzeżonej lotniska lub na pokład statku powietrznego, są niszczone lub unieważniane.

7.2.3. Systemy kontroli odlotów oraz systemy odpraw biletowo-bagażowych funkcjonują w sposób uniemożliwiający nieupoważniony dostęp.

Samodzielna odprawa biletowo-bagażowa udostępniona dla pasażerów jest traktowana jako uprawniony dostęp do systemów.

8. **ZAOPATRZENIE POKŁADOWE**

8.0. PRZEPISY OGÓLNE

8.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej, organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.

8.0.2. Dla celów niniejszego rozdziału „zaopatrzenie pokładowe” oznacza wszystkie przedmioty przeznaczone do zabrania na pokład statku powietrznego w celu ich wykorzystania, spożycia lub zakupu przez pasażerów lub załogę podczas lotu, inne niż:

a) bagaż kabinowy;

b) przedmioty przewożone przez osoby inne niż pasażerowie; oraz

c) poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego.

Dla celów niniejszego rozdziału „zarejestrowany dostawca zaopatrzenia pokładowego” oznacza dostawcę, którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony wystarczającymi by zezwolić na dostawy zaopatrzenia pokładowego bezpośrednio na statek powietrzny.

▼B

Dla celów niniejszego rozdziału „znany dostawca zaopatrzenia pokładowego” oznacza dostawcę, którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony wystarczającymi, by zezwolić na dostawy zaopatrzenia pokładowego do przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy, lecz nie bezpośrednio na statek powietrzny.

8.0.3. Zaopatrzenie uznawane jest za zaopatrzenie pokładowe z chwilą, gdy jest identyfikowalne jako zaopatrzenie przeznaczone do zabrania na pokład statku powietrznego w celu wykorzystania, spożycia lub zakupu przez pasażerów lub załogę podczas lotu.

▼M9

8.0.4. Wykaz przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu pokładowym jest taki sam jak wykaz określony w dodatku 4-C.

▼B

8.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

8.1.1. **Środki kontroli w zakresie ochrony – przepisy ogólne**

8.1.1.1. Zaopatrzenie pokładowe poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed wniesieniem do strefy zastrzeżonej lotniska, chyba że:

a) przewoźnik lotniczy, który dostarcza zaopatrzenie do własnego statku powietrznego zastosował w stosunku do zaopatrzenia wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, a zaopatrzenie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli do chwili dostarczenia na pokład statku powietrznego; lub

b) zarejestrowany dostawca zastosował w stosunku do zaopatrzenia wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, a zaopatrzenie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli do chwili przybycia do strefy zastrzeżonej lotniska lub, w stosownych przypadkach, do chwili dostarczenia do przewoźnika lotniczego lub innego zarejestrowanego dostawcy; lub

c) znany dostawca zastosował w stosunku do zaopatrzenia wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, a zaopatrzenie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania kontroli do chwili dostarczenia do przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy.

8.1.1.2. Każde zaopatrzenie pokładowe otrzymane od zarejestrowanego dostawcy lub znanego dostawcy, które nosi oznaki naruszonego, lub jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że nie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, poddawane jest kontroli bezpieczeństwa.

8.1.1.3. Środki kontroli w zakresie ochrony zaopatrzenia pokładowego podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

8.1.2. **Kontrola bezpieczeństwa**

8.1.2.1. Podczas kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego zastosowane środki lub metoda uwzględniają rodzaj zaopatrzenia i zapewniają dostateczny poziom bezpieczeństwa, na ile to możliwe, jeżeli chodzi o wykrycie przedmiotów zabronionych ukrytych w zaopatrzeniu.

8.1.2.2. Kontrola bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼B

8.1.3. **Zatwierdzanie zarejestrowanych dostawców**

8.1.3.1. Zarejestrowanych dostawców zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie zarejestrowanego dostawcy przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

Każdy podmiot, który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5 i dostarcza zaopatrzenie pokładowe bezpośrednio na pokład statku powietrznego, jest zatwierdzany jako zarejestrowany dostawca. Nie ma to zastosowania do przewoźnika lotniczego, który sam stosuje środki kontroli w zakresie ochrony i dostarcza zaopatrzenie tylko do własnego statku powietrznego.

8.1.3.2. Właściwy organ każdego państwa członkowskiego określa w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, odpowiedzialność za wprowadzenie w życie następującej procedury zatwierdzania zarejestrowanych dostawców:

a) Podmiot występuje o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym ma swoją siedzibę, w celu uzyskania statusu zarejestrowanego dostawcy.

Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. Program ten opisuje metody i procedury, których ma przestrzegać dostawca w celu spełnienia wymogów pkt 8.1.5. Program określa również, w jaki sposób dostawca monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

Wnioskodawca składa również „Deklarację zobowiązań – zarejestrowany dostawca zaopatrzenia lotu" zamieszczoną w dodatku 8-A. Deklarację podpisuje prawny przedstawiciel lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Właściwy organ zatrzymuje podpisaną deklarację.

b) Właściwy organ lub niezależny podmiot zatwierdzający, działający w imieniu tego organu, bada program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji i ocenia, czy wnioskodawca spełnia wymogi pkt 8.1.5.

c) Jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, może zatwierdzić dostawcę jako zarejestrowanego dostawcę dla określonych lokalizacji. Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zarejestrowany dostawca.

8.1.3.3. Zarejestrowany dostawca jest poddawany ponownemu zatwierdzeniu w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat. Obejmuje ono weryfikację lokalną w celu dokonania oceny, czy zarejestrowany dostawca nadal spełnia wymogi pkt 8.1.5.

Inspekcja przeprowadzona przez właściwy organ w pomieszczeniach zarejestrowanego dostawcy zgodnie z krajowym programem kontroli jakości może być traktowana jako wizja lokalna, pod warunkiem że obejmuje wszystkie wymogi pkt 8.1.5.

8.1.3.4. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że zarejestrowany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 8.1.5, wycofuje podmiotowi status zarejestrowanego dostawcy dla określonej (określonych) lokalizacji.

8.1.3.5. Bez uszczerbku dla prawa każdego państwa członkowskiego do stosowania bardziej rygorystycznych środków zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zarejestrowany dostawca zatwierdzony zgodnie z pkt 8.1.3 jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

8.1.4. **Wyznaczanie znanych dostawców**

8.1.4.1. Każdy podmiot, który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5.1, i dostarcza zaopatrzenie pokładowe, lecz nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, jest wyznaczany jako znany dostawca przez przedsiębiorstwo, któremu zapewnia dostawy. Nie ma to zastosowania do zarejestrowanego dostawcy.

▼M9

8.1.4.2. Aby zostać wyznaczonym jako znany dostawca, podmiot składa „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia pokładowego" zawartą w dodatku 8-B w każdym przedsiębiorstwie, któremu zapewnia dostawy. Deklarację podpisuje przedstawiciel prawny.

Podpisana deklaracja pozostaje w przedsiębiorstwie, któremu znany dostawca zapewnia dostawy, jako środek zatwierdzający.

▼B

8.1.4.3. Jeżeli w okresie 2 lat nie mają miejsca żadne dostawy, status znanego dostawcy wygasa.

8.1.4.4. Jeżeli właściwy organ lub przedsiębiorstwo, któremu znany dostawca zapewnia dostawy, stwierdzi, że znany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 8.1.5.1, zainteresowane przedsiębiorstwo wycofuje podmiotowi status znanego dostawcy.

▼M9

8.1.5. **Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez przewoźnika lotniczego, zarejestrowanego dostawcę i znanego dostawcę**

8.1.5.1. Przewoźnik lotniczy, zarejestrowany dostawca i znany dostawca zaopatrzenia pokładowego:

a) wyznaczają osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

b) zapewniają, że przed uzyskaniem dostępu do zaopatrzenia pokładowego osoby mające do niego dostęp otrzymają ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7; oraz

c) zapobiegają nieupoważnionemu dostępowi do swoich pomieszczeń i zaopatrzenia pokładowego; oraz

d) zapewniają, na ile to możliwe, że w zaopatrzeniu pokładowym nie ma ukrytych przedmiotów zabronionych; oraz

e) we wszystkich pojazdach lub pojemnikach przeznaczonych do przewozu zaopatrzenia pokładowego stosują plomby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia, bądź zapewniają ochronę fizyczną takich pojazdów lub pojemników.

Lit. e) nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska.

8.1.5.2. Jeżeli znany dostawca wykorzystuje do przewozu zaopatrzenia inne przedsiębiorstwo, które nie jest znanym dostawcą dla przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy, znany dostawca zapewnia zastosowanie wszystkich środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5.1.

8.1.5.3. Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez przewoźnika lotniczego i zarejestrowanego dostawcę podlegają również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼B

8.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące zabezpieczenia zaopatrzenia lotu określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M1

8.3. DODATKOWE PRZEPISY W ZAKRESIE OCHRONY ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO W PŁYNY, AEROZOLE I ŻELE ORAZ TORBY ZABEZPIECZONE W SPOSÓB UMOŻLIWIAJĄCY ŁATWE STWIERDZENIE ICH NARUSZENIA

1. Zaopatrzenie pokładowe w torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia dostarcza się w opakowaniu zabezpieczonym w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jego naruszenia do strefy operacyjnej lub strefy zastrzeżonej lotniska.

2. Od momentu dostarczenia do strefy operacyjnej lub strefy zastrzeżonej lotniska do momentu końcowej sprzedaży na pokładzie statku powietrznego płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia chroni się przed nieupoważnioną ingerencją.

3. Szczegółowe przepisy dotyczące dodatkowych przepisów w zakresie ochrony zaopatrzenia pokładowego w płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia określono w odrębnej decyzji.

▼B

DODATEK 8-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZAREJESTROWANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— zgodnie z moją wiedzą informacje zawarte w programie ochrony przedsiębiorstwa są prawdziwe i dokładne,

— praktyki i procedury określone w tym programie ochrony będą wdrażane i utrzymane we wszystkich lokalizacjach objętych programem,

— program ochrony będzie korygowany i dostosowywany tak, by był zgodny ze wszystkimi przyszłymi stosownymi zmianami w prawodawstwie WE, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już prowadzić dostaw zaopatrzenia pokładowego bezpośrednio na pokład statku powietrznego (a zatem nie będzie już prowadzić działalności jako zarejestrowany dostawca),

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje na piśmie [nazwa właściwego organu] o:

a) nieznacznych zmianach w programie ochrony, takich jak nazwa przedsiębiorstwa, osoba odpowiedzialna za ochronę lub dane teleadresowe, bezzwłocznie, ale co najmniej w terminie 10 dni roboczych; oraz

b) istotnych planowanych zmianach, takich jak nowe procedury kontroli bezpieczeństwa, istotne roboty budowlane, które mogą niekorzystnie wpłynąć na zgodność z odpowiednim prawodawstwem WE lub zmianie siedziby/adresu co najmniej w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem/planowaną zmianą,

— w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem WE [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla zaopatrzenia pokładowego, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu,

▼M9

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa; oraz

▼B

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], jeżeli:

a) zakończy działalność;

b) nie będzie już dostarczać zaopatrzenia pokładowego bezpośrednio na pokład statku powietrznego; lub

c) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa WE.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M9

DODATEK 8-B

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

b) zapewni, że przed uzyskaniem dostępu do zaopatrzenia pokładowego osoby mające do niego dostęp otrzymają ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010; oraz

c) będzie zapobiegać nieupoważnionemu dostępowi do swoich pomieszczeń i zaopatrzenia pokładowego; oraz

d) zapewni, na ile to możliwe, że w zaopatrzeniu pokładowym nie ma ukrytych przedmiotów zabronionych; oraz

e) we wszystkich pojazdach lub pojemnikach przeznaczonych do przewozu zaopatrzenia pokładowego stosuje plomby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia, bądź zapewnia ochronę fizyczną takich pojazdów lub pojemników (litera ta nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska).

Wykorzystując do przewozu zaopatrzenia inne przedsiębiorstwo, które nie jest znanym dostawcą dla przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy, [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni zastosowanie wszystkich wyżej wymienionych środków kontroli w zakresie ochrony,

— w celu zapewnienia zgodności [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcę, dla którego prowadzi dostawy zaopatrzenia pokładowego] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla zaopatrzenia pokładowego, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu,

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony, oraz

▼M9

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcę, dla którego prowadzi dostawy zaopatrzenia pokładowego], jeżeli:

a) zakończy działalność; lub

b) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa UE.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Nazwisko:

Data:

Podpis:

▼B

9. **ZAOPATRZENIE PORTU LOTNICZEGO**

9.0. PRZEPISY OGÓLNE

9.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej lub o ile organ lub podmiot nie zapewnia wdrażania kontroli bezpieczeństwa, wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale zapewnia zarządzający portem lotniczym.

9.0.2. Dla celów niniejszego rozdziału,

a) „zaopatrzenie portu lotniczego” oznacza wszelkie artykuły przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w każdym celu lub do każdej czynności w strefach zastrzeżonych;

b) „znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” oznacza dostawcę, którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony, wystarczającymi, by pozwolić na realizację dostaw zaopatrzenia portu lotniczego do stref zastrzeżonych.

9.0.3. Zaopatrzenie uważa się za zaopatrzenie portu lotniczego od chwili, gdy jest ono identyfikowalne jako zaopatrzenie przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w strefach zastrzeżonych portów lotniczych.

▼M9

9.0.4. Wykaz przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu portu lotniczego jest taki sam jak wykaz określony w dodatku 4-C.

▼B

9.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

9.1.1. **Środki kontroli w zakresie ochrony – przepisy ogólne**

▼M9

9.1.1.1. Zaopatrzenie portu lotniczego poddawane jest kontroli bezpieczeństwa przed uzyskaniem zezwolenia na wprowadzenie go do stref zastrzeżonych lotniska, chyba że:

a) zarządzający portem lotniczym, który dostarcza zaopatrzenie do własnego portu lotniczego, zastosował w stosunku do zaopatrzenia wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, a zaopatrzenie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli do chwili dostarczenia do strefy zastrzeżonej lotniska; lub

b) znany dostawca zastosował w stosunku do zaopatrzenia wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, a zaopatrzenie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania kontroli do chwili dostarczenia do strefy zastrzeżonej lotniska.

▼B

9.1.1.2. Zaopatrzenie portu lotniczego, które pochodzi ze strefy zastrzeżonej lotniska może zostać zwolnione ze stosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony.

▼B

9.1.1.3. Zaopatrzenie portu lotniczego otrzymane od znanego dostawcy, które wykazuje oznaki naruszenia lub jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że nie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, poddawane jest kontroli bezpieczeństwa.

9.1.1.4. Po dostarczeniu zaopatrzenia portu lotniczego do punktu sprzedaży w strefie zastrzeżonej lotniska personel punktu sprzedaży dokonuje oględzin zaopatrzenia, w celu upewnienia się, że nie nosi ono oznak naruszenia.

9.1.2. **Kontrola bezpieczeństwa**

9.1.2.1. Przy kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego zastosowane środki lub metoda uwzględniają rodzaj zaopatrzenia i zapewniają dostateczny poziom bezpieczeństwa, na ile to możliwe, jeżeli chodzi o wykrycie przedmiotów zabronionych ukrytych w zaopatrzeniu.

9.1.2.2. Kontrola bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego podlega również dodatkowym przepisom określonym w osobnej decyzji Komisji.

9.1.3. **Wyznaczanie znanych dostawców**

9.1.3.1. Każdy podmiot, który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 9.1.4, i dostarcza zaopatrzenie portu lotniczego, jest wyznaczany jako znany dostawca przez zarządzającego portem lotniczym.

▼M9

9.1.3.2. Aby zostać wyznaczonym jako znany dostawca, podmiot przedkłada zarządzającemu portem lotniczym „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” zamieszczoną w dodatku 9-A. Deklarację podpisuje przedstawiciel prawny.

Podpisana deklaracja pozostaje u zarządzającego portem lotniczym jako środek zatwierdzający.

▼B

9.1.3.3. Jeżeli w okresie 2 lat nie mają miejsca żadne dostawy, status znanego dostawcy wygasa.

9.1.3.4. Jeżeli właściwy organ lub zarządzający portem lotniczym stwierdzi, że znany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 9.1.4, zarządzający portem lotniczym wycofuje podmiotowi status znanego dostawcy.

▼M9

9.1.4. **Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez znanego dostawcę lub zarządzającego lotniskiem**

Znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego lub zarządzający portem lotniczym dostarczający zaopatrzenie portu lotniczego do stref zastrzeżonych lotniska:

a) wyznacza osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

b) zapewnia, że przed uzyskaniem dostępu do zaopatrzenia portu lotniczego osoby mające do niego dostęp otrzymają ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7; oraz

c) zapobiega nieupoważnionemu dostępowi do swoich pomieszczeń i zaopatrzenia portu lotniczego; oraz

d) zapewnia, na ile to możliwe, że w zaopatrzeniu portu lotniczego nie ma ukrytych przedmiotów zabronionych; oraz

▼M9

e) we wszystkich pojazdach lub pojemnikach przeznaczonych do przewozu zaopatrzenia portu lotniczego stosuje plomby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia, bądź zapewnia ochronę fizyczną takich pojazdów lub pojemników.

Lit. e) nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska.

Jeżeli znany dostawca wykorzystuje do przewozu zaopatrzenia portu lotniczego inne przedsiębiorstwo, które nie jest znanym dostawcą dla zarządzającego lotniskiem, znany dostawca zapewnia zastosowanie wszystkich środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w niniejszym punkcie.

▼B

9.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące zabezpieczenia zaopatrzenia portu lotniczego określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M1

9.3. DODATKOWE PRZEPISY W ZAKRESIE OCHRONY ZAOPATRZENIA W PŁYNY, AEROZOLE I ŻELE ORAZ TORBY ZABEZPIECZONE W SPOSÓB UMOŻLIWIAJĄCY ŁATWE STWIERDZENIE ICH NARUSZENIA

1. Torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia dostarcza się w opakowaniu zabezpieczonym w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jego naruszenia do strefy operacyjnej lotniska, za punktem kontroli kart pokładowych, lub do strefy zastrzeżonej lotniska.

2. Od momentu dostarczenia do strefy operacyjnej lub strefy zastrzeżonej lotniska do momentu końcowej sprzedaży w sklepie płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia chroni się przed nieupoważnioną ingerencją.

3. Szczegółowe przepisy dotyczące dodatkowych przepisów w zakresie ochrony zaopatrzenia w płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia określono w odrębnej decyzji.

▼M9

DODATEK 9-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

b) zapewni, że przed uzyskaniem dostępu do zaopatrzenia portu lotniczego osoby mające do niego dostęp otrzymają ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010; oraz

c) zapobiega nieupoważnionemu dostępowi do swoich pomieszczeń i zaopatrzenia portu lotniczego; oraz

d) zapewnia, na ile to możliwe, że w zaopatrzeniu portu lotniczego nie ma ukrytych przedmiotów zabronionych; oraz

e) we wszystkich pojazdach lub pojemnikach przeznaczonych do przewozu zaopatrzenia portu lotniczego stosuje plomby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia, bądź zapewnia ochronę fizyczną takich pojazdów lub pojemników (litera ta nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska).

▼M9

Wykorzystując do przewozu zaopatrzenia inne przedsiębiorstwo, które nie jest znanym dostawcą dla zarządzającego lotniskiem, [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni zastosowanie wszystkich wyżej wymienionych środków kontroli w zakresie ochrony,

— w celu zapewnienia zgodności [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [zarządzającego portem lotniczym] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla zaopatrzenia portu lotniczego, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu,

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony, oraz

— [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [zarządzającego portem lotniczym], jeżeli:

a) zakończy działalność; lub

b) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa UE.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Nazwisko:

Data:

Podpis:

▼B

10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

11.0. PRZEPISY OGÓLNE

11.0.1. Organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot delegujący osoby wdrażające lub odpowiedzialne za wdrażanie środków, za które jest odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia przestrzeganie przez te osoby norm określonych w niniejszym rozdziale.

11.0.2. Dla celów niniejszego rozdziału „certyfikacja” oznacza formalną ocenę i potwierdzenie wydane przez właściwy organ lub w jego imieniu wskazujące, że dana osoba ukończyła stosowne szkolenie z wynikiem pozytywnym i posiada kompetencje niezbędne do wykonywania wyznaczonych funkcji na zadowalającym poziomie.

11.0.3. Dla celów niniejszego rozdziału „państwo pobytu” oznacza każdy kraj, w którym osoba przebywała stale przez 6 miesięcy lub dłużej, a „przerwa” w udokumentowanym kształceniu lub zatrudnieniu oznacza przerwę przekraczającą 28 dni.

11.0.4. Kompetencje nabyte przez osoby przed rekrutacją można uwzględnić przy ocenie potrzeb szkoleniowych zgodnie z niniejszą sekcją.

▼M6

11.0.5. Na potrzeby niniejszego rozporządzenia którakolwiek z poniższych osób może występować jako niezależny podmiot zatwierdzający:

— przedstawiciel krajowego organu państwa członkowskiego Unii,

— każda inna osoba fizyczna lub prawna uznana do tego celu przez państwo członkowskie lub Komisję.

▼B

11.1. REKRUTACJA

11.1.1. Osoby rekrutowane w celu prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych środków kontroli w zakresie ochrony w strefie zastrzeżonej lotniska, lub sprawowania odpowiedzialności za prowadzenie tych kontroli, przeszły sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym.

11.1.2. Osoby rekrutowane w celu przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub stosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony w innym miejscu niż strefa zastrzeżona lotniska, lub sprawowania odpowiedzialności za przeprowadzanie tych kontroli, przeszły sprawdzenie przeszłości lub kontrolę przed zatrudnieniem z wynikiem pozytywnym. O ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi właściwy organ określa, czy osoba musi przejść sprawdzenie przeszłości lub kontrolę przed zatrudnieniem.

11.1.3. Zgodnie z przepisami wspólnotowymi i krajowymi sprawdzenie przeszłości obejmuje co najmniej:

a) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentacji potwierdzającej tożsamość;

b) rejestry karne we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 poprzedzających lat; oraz

c) zatrudnienie, kształcenie i wszystkie przerwy z co najmniej 5 poprzedzających lat.

11.1.4. Zgodnie z przepisami wspólnotowymi i krajowymi, kontrola przed zatrudnieniem:

a) ustala tożsamość osoby na podstawie dokumentacji potwierdzającej tożsamość;

b) obejmuje zatrudnienie, kształcenie i wszystkie przerwy z co najmniej 5 poprzedzających lat; oraz

c) wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji opisującej szczegółowo wszelką przeszłość kryminalną we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 poprzedzających lat.

11.1.5. Sprawdzenie przeszłości lub kontrola przed zatrudnieniem odbywają się przed odbyciem przez tę osobę jakiegokolwiek szkolenia z zakresu ochrony obejmującego dostęp do informacji, które nie są ogólnodostępne.

11.1.6. Proces rekrutacji wszystkich osób rekrutowanych zgodnie z pkt 11.1.1 i 11.1.2 obejmuje co najmniej pisemny wniosek i etap rozmów kwalifikacyjnych, które mają na celu dokonanie wstępnej oceny umiejętności i predyspozycji.

11.1.7. Osoby rekrutowane w celu stosowania środków kontroli w zakresie ochrony posiadają umiejętności i predyspozycje psychiczne oraz fizyczne wymagane w celu skutecznego wykonywania przydzielonych zadań i są poinformowane na początku procesu rekrutacji o charakterze tych wymogów.

Umiejętności i predyspozycje ocenia się w trakcie procesu rekrutacji i przed zakończeniem okresu próbnego.

11.1.8. Dokumentacja rekrutacyjna, w tym wyniki testów oceniających, przechowywana jest dla wszystkich osób zatrudnionych zgodnie z pkt 11.1.1 i 11.1.2 co najmniej przez okres trwania ich umowy.

11.2. SZKOLENIA

11.2.1. **Ogólne zobowiązania dotyczące szkoleń**

11.2.1.1. Przed otrzymaniem upoważnienia do stosowania bez nadzoru środków kontroli w zakresie ochrony dane osoby mają ukończone odpowiednie szkolenie z wynikiem pozytywnym.

▼B

11.2.1.2. Szkolenie osób wykonujących zadania wymienione w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 obejmuje teoretyczne i praktyczne elementy szkoleniowe oraz zdobywanie kwalifikacji w trakcie pracy.

11.2.1.3. Treść kursów określa lub zatwierdza właściwy organ, zanim:

a) instruktor przeprowadzi szkolenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 i jego aktami wykonawczymi; lub

b) przeprowadzony zostanie kurs szkoleniowy z wykorzystaniem komputera w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

Szkolenie z wykorzystaniem komputera można przeprowadzić z pomocą instruktora lub trenera albo bez takiej pomocy.

11.2.1.4. Dokumentację szkoleniową wszystkich osób, które odbyły szkolenie, przechowuje się co najmniej przez okres trwania ich umowy.

11.2.2. **Szkolenie podstawowe**

Szkolenie podstawowe osób wykonujących zadania wymienione w pkt 11.2.3.1, 11.2.3.4 i 11.2.3.5 oraz w pkt 11.2.4, 11.2.5 i 11.5 ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość poprzednich aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i zakresu odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;

d) znajomość procedur kontroli dostępu;

e) znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym;

f) znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać;

g) znajomość procedur zgłaszania;

h) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

i) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną;

j) znajomość wpływu zachowania i reakcji ludzi na poziom ochrony; oraz

k) zdolność jasnego i pewnego wypowiadania się.

11.2.3. **Specjalistyczne szkolenia zawodowe osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony**

11.2.3.1. Specjalistyczne szkolenie zawodowe osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego, przewożonych przedmiotów i bagażu rejestrowanego daje następujące kwalifikacje:

a) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;

b) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

c) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

d) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;

▼B

e) znajomość procedur stosowanych w sytuacjach kryzysowych;

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

f) umiejętności interpersonalne, w szczególności sposoby postępowania w przypadku różnic kulturowych i pasażerów potencjalnie uciążliwych;

g) znajomość technik przeszukania ręcznego;

h) umiejętność przeprowadzania przeszukania ręcznego w stopniu wystarczającym, by jeśli to możliwe, zapewnić wykrycie ukrytych przedmiotów zabronionych;

i) znajomość zwolnień z kontroli bezpieczeństwa i specjalnych procedur ochrony;

j) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

k) umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony; oraz

l) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia bagażu rejestrowanego.

11.2.3.2. Szkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa ładunku i poczty ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w łańcuchu dostaw;

d) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

f) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;

g) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

h) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty;

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

j) znajomość wymogów dotyczących kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty, w tym zwolnień i specjalnych procedur ochrony;

k) znajomość odpowiednich metod kontroli bezpieczeństwa różnych rodzajów ładunku i poczty;

l) znajomość technik przeszukania ręcznego;

m) umiejętność prowadzenia przeszukania ręcznego w stopniu wystarczającym, by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrycie ukrytych przedmiotów zabronionych;

n) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

o) umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony; oraz

p) znajomość wymogów przewozowych.

11.2.3.3. Szkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

▼B

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w łańcuchu dostaw;

d) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

f) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

g) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

h) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

i) znajomość technik przeszukania ręcznego;

j) umiejętność przeprowadzania przeszukania ręcznego w stopniu wystarczającym, by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych;

k) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

l) umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony; oraz

m) znajomość wymogów przewozowych.

11.2.3.4. Specjalistyczne szkolenie osób wykonujących badania pojazdów ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wymogów prawnych dotyczących badania pojazdów, w tym zwolnień i specjalnych procedur ochrony;

b) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

c) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

d) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

e) znajomość technik kontroli pojazdów; oraz

f) umiejętność wykonywania badań pojazdów zapewniająca dostateczny poziom bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych.

11.2.3.5. Specjalistyczne szkolenie osób przeprowadzających kontrolę dostępu w porcie lotniczym oraz nadzór i patrole ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wymogów prawnych dotyczących kontroli dostępu, w tym zwolnień i specjalnych procedur ochrony;

b) znajomość systemów kontroli dostępu stosowanych w porcie lotniczym;

c) znajomość zezwoleń, w tym kart identyfikacyjnych i przepustek samochodowych zapewniających dostęp do stref operacyjnych lotniska i umiejętność rozpoznawania tych zezwoleń;

d) znajomość procedur patrolowania i zatrzymywania osób oraz okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać;

▼B

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

f) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych; oraz

g) umiejętności interpersonalne, w szczególności sposoby postępowania w przypadku różnic kulturowych i pasażerów potencjalnie uciążliwych.

11.2.3.6. Szkolenie osób przeszukujących statki powietrzne pod kątem ochrony ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość ram prawnych w zakresie przeszukania statków powietrznych pod kątem ochrony;

b) znajomość konfiguracji rodzaju (rodzajów) statków powietrznych, które osoba ma przeszukiwać pod kątem ochrony;

c) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

e) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych; oraz

f) umiejętność przeszukiwania statków powietrznych pod kątem ochrony w stopniu wystarczającym, by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych.

11.2.3.7. Szkolenie osób zajmujących się ochroną statków powietrznych ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość sposobów ochrony statku powietrznego i zapobiegania nieupoważnionemu dostępowi do niego;

b) znajomość procedur plombowania statku powietrznego, w stosownych przypadkach;

c) znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym;

d) znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymywać osoby lub je zgłaszać; oraz

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych.

11.2.3.8. Szkolenie osób realizujących procedurę łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem ma na celu zdobycie następujących kompetencji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;

d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

f) znajomość wymogów i technik związanych z procedurą łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem; oraz

g) znajomość wymogów ochrony materiałów przewoźnika lotniczego stosowanych do przetwarzania informacji o pasażerach i bagażu.

▼B

11.2.3.9. Szkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony ładunku i poczty inne niż kontrola bezpieczeństwa lub mających dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego, albo identyfikowalnej poczty lotniczej ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w łańcuchu dostaw;

d) znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymywać osoby lub je zgłaszać;

e) znajomość procedur zgłaszania;

f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

g) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

h) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty; oraz

j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

11.2.3.10. Szkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego inne niż kontrola bezpieczeństwa ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;

d) znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymywać osoby lub je zgłaszać;

e) znajomość procedur zgłaszania;

f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

g) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

h) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, w stosownych przypadkach; oraz

j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

▼B

11.2.4. **Specjalistyczne szkolenia osób bezpośrednio nadzorujących osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony (przełożonych)**

Specjalistyczne szkolenie osób nadzorujących ma na celu zdobycie, oprócz kwalifikacji osób nadzorowanych, następujących kwalifikacji:

a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;

b) znajomość zadań w zakresie nadzoru;

c) znajomość wewnętrznej kontroli jakości;

d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach kryzysowych;

f) umiejętność zapewniania doradztwa i szkolenia w trakcie pracy oraz motywowania innych pracowników;

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

g) znajomość sposobów zarządzania konfliktami; oraz

h) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa.

11.2.5. **Specjalistyczne szkolenia dla osób ponoszących na szczeblu krajowym lub lokalnym ogólną odpowiedzialność za zapewnienie, by program ochrony i jego wdrożenie były zgodne ze wszystkimi przepisami prawa (kierowników ds. ochrony)**

Specjalistyczne szkolenie kierowników ds. ochrony ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;

b) znajomość wewnętrznej, krajowej, wspólnotowej i międzynarodowej kontroli jakości;

c) umiejętność motywowania innych;

d) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa.

11.2.6. **Szkolenie osób innych niż pasażerowie wymagających dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska**

11.2.6.1. Osoby inne niż pasażerowie wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska, nieobjęte pkt 11.2.3–11.2.5 i pkt 11.5, przechodzą szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego przed otrzymaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

11.2.6.2. Szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;

▼B

d) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;

e) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;

f) znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym;

g) znajomość procedur zgłaszania; oraz

h) umiejętność odpowiedniego reagowania na incydenty związane z ochroną.

11.2.6.3. Od każdej osoby odbywającej szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego wymaga się wykazania zrozumienia wszystkich tematów, o których mowa w pkt 11.2.6.2, przed otrzymaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

▼M9

11.2.7. **Szkolenie osób wymagających ogólnej świadomości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

Ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:

a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa w środowisku pracy, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;

d) znajomość procedur zgłaszania; oraz

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na incydenty związane z ochroną.

Przed rozpoczęciem pracy od każdej osoby odbywającej ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego wymaga się wykazania zrozumienia wszystkich tematów, o których mowa w niniejszym punkcie.

▼M8

11.3. CERTYFIKACJA LUB ZATWIERDZANIE

11.3.1. Osoby wykonujące zadania wymienione w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 podlegają:

a) procesowi wstępnej certyfikacji lub zatwierdzenia; oraz

b) w przypadku osób obsługujących urządzenia rentgenowskie lub sprzęt EDS bądź w przypadku pracowników weryfikujących, obsługujących urządzenia do prześwietlania osób, ponownej certyfikacji przynajmniej co 3 lata; oraz

c) w przypadku pozostałych osób, ponownej certyfikacji lub ponownemu zatwierdzeniu, przynajmniej co 5 lat.

11.3.2. Osoby obsługujące urządzenia rentgenowskie lub sprzęt EDS bądź pracownicy weryfikujący, obsługujący urządzenia do prześwietlania osób, przechodzą, w ramach procesu wstępnej certyfikacji lub zatwierdzenia, znormalizowany test interpretacji obrazów.

11.3.3. Proces ponownej certyfikacji lub ponownego zatwierdzenia osób obsługujących urządzenia rentgenowskie lub sprzęt EDS bądź pracowników weryfikujących obsługujących urządzenia do prześwietlania osób obejmuje znormalizowany test interpretacji obrazów i ocenę wyników operacyjnych.

▼M8

11.3.4. Nieprzystąpienie do ponownej certyfikacji lub ponownego zatwierdzenia bądź nieukończenie ich z wynikiem pozytywnym w rozsądnych ramach czasowych, zwykle nieprzekraczających 3 miesięcy, skutkuje wycofaniem uprawnień związanych z ochroną.

11.3.5. Dokumentacja dotycząca certyfikacji lub zatwierdzenia wszystkich uprawnionych lub zatwierdzonych osób przechowywana jest co najmniej przez okres trwania ich umowy o pracę.

▼B

11.4. REGULARNIE POWTARZANE SZKOLENIA

11.4.1. Osoby obsługujące urządzenia rentgenowskie lub EDS odbywają regularnie powtarzane szkolenia polegające na szkoleniu z rozpoznawania obrazów oraz testach ich rozpoznawania. Szkolenie przybiera formę:

a) szkolenia w salach wykładowych lub szkolenia z wykorzystaniem komputera; lub

b) zdobywania kwalifikacji przy użyciu TIP w trakcie pracy, pod warunkiem że w urządzeniach rentgenowskich lub sprzęcie EDS stosowana jest biblioteka TIP składająca się co najmniej z 6 000 obrazów określonych poniżej, a osoba korzysta z tych urządzeń przez co najmniej jedną trzecią swojego czasu pracy.

Wyniki testów są przekazywane zainteresowanej osobie, ewidencjonowane i mogą być uwzględnione w procesie ponownej certyfikacji lub ponownego zatwierdzenia.

W przypadku szkolenia w salach wykładowych lub szkolenia z wykorzystaniem komputera osoby odbywają szkolenie z rozpoznawania obrazów oraz przechodzą testy z rozpoznawania ich co najmniej przez 6 godzin w każdym sześciomiesięcznym okresie. Wykorzystuje się bibliotekę obrazów zawierającą co najmniej 1 000 obrazów przedstawiających co najmniej 250 różnych niebezpiecznych przedmiotów, w tym obrazy części składowych niebezpiecznych przedmiotów, przy czym każdy przedmiot uchwycono w szeregu różnych położeń. Podczas szkolenia i testów obrazy z biblioteki wybierane są w niezaplanowany sposób.

W przypadku szkolenia przy użyciu TIP w trakcie pracy, biblioteka TIP zawiera co najmniej 6 000 obrazów przedstawiających co najmniej 1 500 różnych niebezpiecznych przedmiotów, w tym obrazy części składowych niebezpiecznych przedmiotów, przy czym każdy przedmiot uchwycono w szeregu różnych położeń.

▼M8

11.4.1.1. Pracownicy weryfikujący, obsługujący urządzenia do prześwietlania osób, odbywają regularnie powtarzane szkolenia obejmujące szkolenie z rozpoznawania obrazów oraz testy ich rozpoznawania. Mają one formę szkolenia w salach wykładowych lub szkolenia z wykorzystaniem komputera w wymiarze co najmniej 6 godzin dla każdego sześciomiesięcznego okresu.

Wyniki testów są przekazywane zainteresowanej osobie, ewidencjonowane i mogą być uwzględniane w procesie ponownej certyfikacji lub ponownego zatwierdzenia.

▼B

11.4.2. Osoby wykonujące zadania wymienione w pkt 11.2 inne niż zadania, o których mowa w pkt 11.4.1, odbywają regularnie powtarzane szkolenia z częstotliwością zapewniającą utrzymanie i nabywanie kwalifikacji zgodnie z osiągnięciami w zakresie ochrony.

Regularnie powtarzane szkolenia prowadzi się:

▼M9

a) w przypadku kwalifikacji nabytych podczas wstępnego podstawowego i specjalistycznego szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego co najmniej raz na 5 lat lub, jeżeli z kwalifikacji nie korzystano przez ponad 6 miesięcy, przed powrotem do obowiązków związanych z ochroną; oraz

▼B

b) w przypadku nowych lub poszerzonych kwalifikacji stosownie do wymagań, aby zapewnić, że osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony lub odpowiedzialne za ich stosowanie są niezwłocznie uświadamiane odnośnie do nowych zagrożeń i wymogów prawnych, do czasu kiedy będą musiały być zastosowane.

Wymogi zawarte w lit. a) nie mają zastosowania do kwalifikacji nabytych podczas specjalistycznego szkolenia, które nie są już wymagane w odniesieniu do zadań wyznaczonych danej osobie.

11.4.3. Dokumentacja dotycząca regularnie powtarzanych szkoleń wszystkich osób, które odbyły szkolenie, przechowywana jest co najmniej przez okres trwania ich umowy.

11.5. KWALIFIKACJA INSTRUKTORÓW I NIEZALEŻNYCH PODMIOTÓW ZATWIERDZAJĄCYCH

11.5.1. Właściwy organ prowadzi lub ma dostęp do wykazu uprawnionych instruktorów i, w stosownych przypadkach, niezależnych podmiotów zatwierdzających, którzy spełnili wymogi określone w pkt 11.5.2, 11.5.3 lub 11.5.4.

11.5.2. Instruktorzy i niezależne podmioty zatwierdzające przeszli sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.3 i posiadają potwierdzenie odpowiednich kwalifikacji lub wiedzy. Niezależne podmioty zatwierdzające nie mają żadnych zobowiązań umownych ani pieniężnych wobec zarządzających portami lotniczymi, przewoźników lotniczych ani podmiotów, do monitorowania których zostały zatrudnione.

11.5.3. Instruktorzy, których zatrudniono lub którzy prowadzili szkolenia określone w niniejszym rozporządzeniu przed jego wejściem w życie, jako minimum wykazują właściwemu organowi, że:

a) posiadają wiedzę i kompetencje określone w pkt 11.5.5; oraz

b) prowadzą jedynie kursy zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z pkt 11.2.1.3.

11.5.4. Niezależne podmioty zatwierdzające, które zostały zatrudnione przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, jako minimum wykazują właściwemu organowi, że:

a) posiadają kompetencje określone w pkt 11.5.6; oraz

b) nie mają żadnych zobowiązań umownych ani pieniężnych wobec zarządzających portami lotniczymi przewoźników lotniczych ani podmiotów, które mają monitorować.

11.5.5. W celu uzyskania uprawnień certyfikowanego instruktora posiadającego kwalifikacje do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 i 11.2.5, osoba powinna posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa i kwalifikacje w następujących obszarach:

a) techniki instruktażu; oraz

b) elementów ochrony, których będzie dotyczyło szkolenie.

11.5.6. W celu uzyskania uprawnień certyfikowanego niezależnego podmiotu zatwierdzającego dana osoba powinna posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa i kwalifikacje w następujących obszarach:

a) kontrola jakości; oraz

b) dziedziny ochrony, które mają być weryfikowane lub monitorowane.

▼B

11.5.7. Właściwy organ sam zapewnia szkolenie instruktorom i niezależnym podmiotom zatwierdzającym lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony. Właściwy organ zapewnia instruktorom i niezależnym podmiotom zatwierdzającym regularne szkolenia lub informacje dotyczące osiągnięć w odpowiednich dziedzinach.

11.5.8. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że szkolenia prowadzone przez wykwalifikowanego instruktora nie zapewniają już odpowiednich kwalifikacji, właściwy organ wycofuje zatwierdzenie kursu lub zapewnia, że osoba prowadząca szkolenie zostaje zawieszona, lub, w razie potrzeby, usunięta z wykazu wykwalifikowanych instruktorów.

11.6. WZAJEMNE UZNAWANIE SZKOLEŃ

Wszelkie kwalifikacje nabyte przez osobę w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych w jednym państwie członkowskim uwzględnia się w innym państwie członkowskim.

12. **SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY**

12.0. PRZEPISY OGÓLNE

12.0.1. Organ, operator lub podmiot używający sprzętu w celu wdrażania środków, za które jest odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, podejmuje odpowiednie kroki, aby sprzęt spełniał normy określone w niniejszym rozdziale.

Właściwy organ udostępnia producentom informacje niejawne zgodnie z decyzją Komisji (WE) 2001/844/WE, EWWiS, Euratom [1] na zasadzie ograniczonego dostępu.

12.0.2. Przeprowadzane są rutynowe kontrole każdej części sprzętu służącego do ochrony.

12.1. BRAMKI DO WYKRYWANIA METALU (WTMD)

12.1.1. **Zasady ogólne**

12.1.1.1. Bramki do wykrywania metalu (WTMD) są w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu co najmniej określone przedmioty metalowe, zarówno indywidualnie, jak i łącznie.

12.1.1.2. WTMD wykrywa przedmiot metalowy niezależnie od jego położenia i usytuowania.

12.1.1.3. WTMD jest na stałe przymocowana do twardego podłoża.

12.1.1.4. WTMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie funkcjonuje.

12.1.1.5. Przyciski służące do regulowania ustawień WTMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.

12.1.1.6. W przypadku wykrycia przedmiotów metalowych, o których mowa w pkt 12.1.1.1, WTMD wysyła zarówno sygnał optyczny, jak i dźwiękowy. Obydwa rodzaje alarmu są odbierane w promieniu 2 metrów.

12.1.1.7. Sygnał optyczny wskazuje siłę sygnału wykrytego przez WTMD.

12.1.1.8. WTMD umieszcza się w taki sposób, aby na urządzenie nie oddziaływały źródła interferencji.

[1] Dz.U. L 317 z 3.12.2001, s. 1.

▼B

12.1.2. **Normy dotyczące WTMD**

12.1.2.1. Istnieją dwie normy dotyczące WTMD. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w osobnej decyzji Komisji.

12.1.2.2. Wszystkie WTMD spełniają normę 1.

Norma 1 traci moc z dniem 1 stycznia 2011 r.

12.1.2.3. Normę 2 stosuje się do WTMD zainstalowanych począwszy od dnia 5 stycznia 2007 r., chyba że umowę dotyczącą instalacji WTMD, która spełnia normę 1, zawarto przed tą datą.

Wszystkie WTMD spełniają normę 2 począwszy od dnia 1 stycznia 2011 r.

12.1.3. **Dodatkowe wymogi dotyczące WTMD**

Wszystkie WTMD, na instalację których zawarto umowę począwszy od dnia 5 stycznia 2007 r., są w stanie:

a) reagować sygnałem dźwiękowym i/lub optycznym na określony odsetek osób przechodzących przez WTMD, które nie uruchomiły alarmu, o którym mowa w pkt 12.1.1.1. Możliwe jest ustalenie wielkości tego odsetka; oraz

b) rejestrować liczbę osób poddanych kontroli bezpieczeństwa z wyłączeniem osób, które przechodzą przez WTMD w przeciwnym kierunku; oraz

c) rejestrować liczbę uruchomionych alarmów; oraz

d) przeliczyć liczbę uruchomionych alarmów jako odsetek liczby osób poddanych kontroli bezpieczeństwa.

12.2. RĘCZNY WYKRYWACZ METALI (HHMD)

12.2.1. Ręczny wykrywacz metali (HHMD) jest w stanie wykryć metalowe przedmioty żelazne i nieżelazne. Wykrycie i identyfikacja położenia wykrytego metalu sygnalizowane są za pomocą alarmu.

12.2.2. Przyciski służące do regulowania czułości HHMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.

12.2.3. W przypadku wykrycia przedmiotów metalowych HHMD wysyła sygnał dźwiękowy, który jest odbierany w promieniu 1 metra.

12.2.4. Na działanie HHMD nie mają wpływu źródła interferencji.

12.2.5. HHMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie funkcjonuje.

12.3. URZĄDZENIA RENTGENOWSKIE

Urządzenia rentgenowskie spełniają szczegółowe wymogi określone w osobnej decyzji Komisji.

12.4. SYSTEMY WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (EDS)

12.4.1. **Zasady ogólne**

12.4.1.1. Systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) są w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu poszczególne materiały wybuchowe w podanych i wyższych ilościach jednostkowych, znajdujące się w bagażu lub innych przesyłkach.

▼B

12.4.1.2. Materiały wybuchowe są wykrywane niezależnie od ich kształtu, położenia i usytuowania.

12.4.1.3. EDS wysyła sygnał alarmowy w każdej z następujących okoliczności:

— w przypadku wykrycia materiału wybuchowego, oraz

— w przypadku wykrycia przedmiotu zapobiegającego wykryciu materiału wybuchowego, oraz

— w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być skontrolowana.

▼M7

12.4.2. **Normy dla EDS**

12.4.2.1. Obowiązują trzy normy dotyczące EDS. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w osobnej decyzji Komisji.

12.4.2.2. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 1.

12.4.2.3. Norma 1 traci moc z dniem 1 września 2012 r.

12.4.2.4. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie EDS spełniających normę 1, zainstalowanych między dniem 1 stycznia 2003 r. a dniem 1 września 2006 r., najdłużej do dnia 1 stycznia 2014 r.

12.4.2.5. Norma 2 ma zastosowanie do wszystkich EDS instalowanych od dnia 1 stycznia 2007 r., chyba że umowę dotyczącą instalacji EDS spełniających normę 1 zawarto przed dniem 19 października 2006 r.

12.4.2.6. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 2 najpóźniej od dnia 1 września 2012 r., chyba że ma zastosowanie pkt 12.4.2.4.

12.4.2.7. Norma 2 traci moc z dniem 1 września 2020 r.

12.4.2.8. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie EDS spełniających normę 2, zainstalowanych między dniem 1 stycznia 2011 r. a dniem 1 września 2014 r., najdłużej do dnia 1 września 2022 r.

12.4.2.9. Właściwy organ informuje Komisję o wydaniu zezwolenia na dalsze stosowanie EDS spełniających normę 2 po dniu 1 września 2020 r.

12.4.2.10. Norma 3 ma zastosowanie do wszystkich EDS instalowanych od dnia 1 września 2014 r.

12.4.2.11. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 3 najpóźniej od dnia 1 września 2020 r., chyba że ma zastosowanie pkt 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Wymogi dotyczące jakości obrazu EDS**

Jakość obrazu EDS jest zgodna ze szczegółowymi wymogami określonymi w osobnej decyzji Komisji.

12.5. PROJEKCJA WIRTUALNYCH OBRAZÓW ZAGROŻEŃ (TIP)

12.5.1. **Zasady ogólne**

12.5.1.1. Projekcja wirtualnych obrazów zagrożeń (TIP) jest w stanie wyświetlać wirtualne obrazy niebezpiecznych przedmiotów w obrębie rentgenowskich obrazów bagaży lub innych przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa.

Wirtualne obrazy umieszczane są w obrębie rentgenowskich obrazów bagaży i przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa równomiernie i w różnych położeniach.

Istnieje możliwość ustawienia udziału procentowego wyświetlanych obrazów wirtualnych.

▼B

12.5.1.2. TIP nie może mieć niekorzystnego wpływu na wydajność i normalne działanie urządzenia rentgenowskiego.

Operator kontroli bezpieczeństwa nie otrzymuje żadnego sygnału zapowiadającego projekcję czy też informującego go o właśnie dokonanej projekcji wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu, dopóki nie pojawi się komunikat zgodnie z pkt 12.5.2.2.

12.5.1.3. Środki zarządzania TIP są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie osoby upoważnione.

12.5.2. **Skład TIP**

12.5.2.1. TIP obejmuje co najmniej:

a) bibliotekę wirtualnych obrazów niebezpiecznych przedmiotów;

b) środki przekazywania komunikatów i kasowania komunikatów; oraz

c) środki rejestrowania i odtwarzania wyników reakcji poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa.

12.5.2.2. TIP przekazuje komunikat operatorowi kontroli bezpieczeństwa:

a) w przypadku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nastąpiła projekcja wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu;

b) w przypadku braku reakcji ze strony operatora kontroli bezpieczeństwa, gdy nastąpiła projekcja wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu;

c) w przypadku reakcji ze strony operatora kontroli bezpieczeństwa, gdy nie nastąpiła projekcja wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu; oraz

d) w przypadku gdy próba projekcji wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu nie powiodła się i obraz był widoczny dla operatora kontroli bezpieczeństwa.

Komunikat jest przekazywany w taki sposób, aby nie przysłaniał obrazu bagażu lub przesyłki, do której się odnosi.

Komunikat jest widoczny do czasu skasowania przez operatora kontroli bezpieczeństwa. W przypadku lit. a) i b) wraz z komunikatem pojawia się wirtualny obraz niebezpiecznego przedmiotu.

12.5.2.3. Dostęp do urządzeń z zainstalowanym i wprowadzonym oprogramowaniem TIP wymaga od operatora kontroli bezpieczeństwa użycia niepowtarzalnego identyfikatora.

12.5.2.4. TIP jest w stanie przechowywać dane o reakcji poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa przez minimum 12 miesięcy w formacie pozwalającym na sporządzanie raportów.

12.5.2.5. Skład TIP podlega również dodatkowym szczegółowym wymogom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼B

12.6. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA ŚLADOWYCH ILOŚCI MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (ETD)

Urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) są w stanie zbierać i analizować cząsteczki ze skażonych powierzchni lub zawartości bagażu albo przesyłek, lub ich opary i sygnalizować za pomocą alarmu obecność śladowych ilości materiałów wybuchowych.

12.7. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PŁYNÓW, AEROZOLI I ŻELI

12.7.1. **Zasady ogólne**

12.7.1.1. Sprzęt wymieniony w pkt 4.1.3.1, który stosuje się do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli jest w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu poszczególne materiały niebezpieczne w podanych lub wyższych ilościach jednostkowych, znajdujące się w płynach, aerozolach i żelach.

12.7.1.2. Wykrycie jest niezależne od kształtu lub materiału pojemnika zawierającego płyn, aerozol i żel.

12.7.1.3. Sprzęt stosuje się w sposób gwarantujący, że położenie i usytuowanie pojemnika zapewnia pełne wykorzystanie możliwości wykrywania.

12.7.1.4. Sprzęt wysyła sygnał alarmowy w każdej z następujących okoliczności:

a) w przypadku wykrycia materiałów niebezpiecznych;

b) w przypadku wykrycia obecności przedmiotu zapobiegającego wykryciu materiałów niebezpiecznych;

c) w przypadku gdy nie można ocenić, czy płyn, aerozol i żel nie stanowią zagrożenia; oraz

d) w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być skontrolowana.

12.7.2. **Normy dotyczące sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli**

12.7.2.1. Istnieją dwie normy dotyczące sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M9

12.7.2.2. Sprzęt służący do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli spełnia normę 1.

Norma 1 traci moc z dniem 29 kwietnia 2016 r.

▼B

12.7.2.3. Norma 2 ma zastosowanie do sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli instalowanego począwszy od dnia 29 kwietnia 2014 r.

Sprzęt służący do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli spełnia normę 2 najpóźniej od dnia 29 kwietnia 2016 r.

12.7.3. **Zatwierdzanie sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli**

Sprzęt zatwierdzony przez właściwy organ państwa członkowskiego lub w jego imieniu jako spełniający normy określone w osobnej decyzji Komisji, jest uznawany przez pozostałe państwa członkowskie za sprzęt spełniający te normy. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwę i inne istotne dane szczegółowe (na żądanie) organów wyznaczonych do zatwierdzania sprzętu. Komisja podaje nazwy tych organów pozostałym państwom członkowskim.

▼B

12.8. METODY KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PRZY UŻYCIU NOWYCH TECHNOLOGII

12.8.1. Państwo członkowskie może zezwolić na zastosowanie metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii innych niż technologie określone w niniejszym rozporządzeniu, pod warunkiem że:

a) jest ona stosowana w celu oceny nowej metody kontroli bezpieczeństwa; oraz

b) nie wpłynie negatywnie na ogólny osiągnięty poziom ochrony; oraz

c) stosowne informacje o przeprowadzanej próbie są przekazywane osobom, których ona dotyczy, w tym pasażerom.

12.8.2. Co najmniej cztery miesiące przed planowanym wprowadzeniem proponowanej metody kontroli bezpieczeństwa dane państwo członkowskie informuje Komisję i pozostałe państwa członkowskie na piśmie, załączając ocenę wskazującą, w jaki sposób zagwarantuje, że zastosowanie nowej metody spełni wymóg pkt 12.8.1 lit. b). Powiadomienie takie winno również zawierać szczegółowe informacje na temat miejsca (miejsc), gdzie planowane jest zastosowanie danej metody kontroli bezpieczeństwa i przewidywanego czasu trwania oceny.

12.8.3. Jeżeli Komisja udzieli państwu członkowskiemu pozytywnej odpowiedzi lub jeżeli nie udzieli odpowiedzi w terminie trzech miesięcy od otrzymania pisemnego wniosku, państwo członkowskie może dopuścić wprowadzenie danej metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii.

Jeżeli Komisja jest zdania, że proponowana metoda kontroli bezpieczeństwa nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa we Wspólnocie, informuje o tym państwo członkowskie, wyjaśniając swoje zastrzeżenia w terminie trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w pkt 12.8.2. W takich okolicznościach państwo członkowskie nie wprowadza danej metody kontroli bezpieczeństwa, zanim metoda ta nie uzyska pozytywnej oceny Komisji.

12.8.4. Czas trwania próby dotyczącej każdej z metod kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii nie może przekraczać osiemnastu miesięcy. Komisja może przedłużyć okres oceny o nie więcej niż kolejne dwanaście miesięcy, pod warunkiem że państwo członkowskie przedstawi odpowiednie uzasadnienie takiego przedłużenia.

12.8.5. Właściwy organ państwa członkowskiego, w odstępach czasowych nie dłuższych niż sześć miesięcy w trakcie okresu oceny, dostarcza Komisji sprawozdanie na temat postępów oceny. Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o treści sprawozdania. Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego nie przekazuje sprawozdań na temat postępów, Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o zawieszenie próby.

12.8.6. Jeżeli na podstawie sprawozdania Komisja uzna, że metoda kontroli bezpieczeństwa poddawana próbie nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa we Wspólnocie, informuje państwo członkowskie, że próba zostaje zawieszona do momentu, kiedy taka gwarancja będzie zapewniona.

12.8.7. Czas trwania próby nie może w żadnym wypadku przekroczyć trzydziestu miesięcy.

▼M3

12.9. PSY DO WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH

12.9.1. **Zasady ogólne**

12.9.1.1. Pies do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW) jest w stanie wykryć i wskazać określone materiały wybuchowe w podanych lub wyższych ilościach.

▼M3

12.9.1.2. Wykrycie materiałów wybuchowych nie jest uzależnione od ich kształtu, ułożenia lub rozmieszczenia.

12.9.1.3. PWMW sygnalizuje, w formie reakcji pasywnej, wykrycie materiałów wybuchowych określonych w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.1.4. PWMW i jego przewodnik mogą być wykorzystani w kontroli bezpieczeństwa, jeśli obydwaj zostali zatwierdzeni niezależnie i łącznie jako zespół.

12.9.1.5. PWMW i jego przewodnik podlegają wstępnemu i okresowemu szkoleniu w celu zapewnienia zdobycia i utrzymania przez nich wymaganych umiejętności i, w razie konieczności, zdobycia nowych.

12.9.1.6. Warunkiem zatwierdzenia zespołu z PWMW, składającego się z PWMW i jego przewodnika(-ów), jest pomyślne przejście szkolenia.

12.9.1.7. Zespół z PWMW zatwierdzany jest przez właściwy organ lub w jego imieniu, zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.1.8. Po zatwierdzeniu przez właściwy organ zespól z PWMW może być wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem metody klasycznej detekcji węchowej („metody klasycznej”) lub detekcji węchowej materiałów wybuchowych z pobranych próbek osmologicznych („metody osmologicznej”).

12.9.2. **Normy dotyczące psów do wykrywania materiałów wybuchowych**

12.9.2.1. Wymogi dotyczące skuteczności PWMW określono w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.2.2. Zespół z PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego, przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami, pojazdów, statków powietrznych, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, a także stref zastrzeżonych lotniska odpowiada **normie 1** w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych.

12.9.2.3. Zespół z PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, poczty przewoźnika lotniczego, materiałów przewoźnika lotniczego, ładunku i poczty odpowiada **normie 2** w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych.

12.9.2.4. Zespół z PWMW zatwierdzony do wykrywania materiałów wybuchowych z zastosowaniem metody osmologicznej może być wykorzystywana wyłącznie w kontroli bezpieczeństwa ładunku i nie może być wykorzystywana w żadnej innej kategorii objętej **normą 2**.

12.9.2.5. PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa mającej na celu wykrycie materiałów wybuchowych wyposażony jest w odpowiednie środki umożliwiające jego jednoznaczną identyfikację.

12.9.2.6. W trakcie wykonywania zadań związanych z wykrywaniem materiałów wybuchowych PWMW zawsze towarzyszy przewodnik zatwierdzony do pracy z tym PWMW.

12.9.2.7. PWMW zatwierdzonemu do pracy z zastosowaniem metody klasycznej towarzyszy tylko jeden przewodnik. Jeden przewodnik może zostać zatwierdzony do prowadzenia maksymalnie dwóch PWMW.

12.9.2.8. PWMW zatwierdzony do wykrywania materiałów wybuchowych z zastosowaniem metody osmologicznej prowadzony jest przez maksymalnie dwóch przewodników.

12.9.3. **Wymogi szkoleniowe**

Ogólne obowiązki szkoleniowe

12.9.3.1. Szkolenie zespołu z PWMW obejmuje elementy teoretyczne, praktyczne, a także szkolenie na stanowisku pracy.

▼M3

12.9.3.2. Zakres szkoleń określa lub zatwierdza właściwy organ.

12.9.3.3. Szkolenie przeprowadzane jest przez właściwy organ lub w jego imieniu, przez instruktorów posiadających kwalifikacje zgodnie z pkt 11.5 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.

12.9.3.4. Psy szkolone w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych są psami przeznaczonymi tylko do tego celu.

12.9.3.5. W trakcie szkolenia wykorzystuje się pomoce szkoleniowe przedstawiające materiały wybuchowe.

12.9.3.6. Szkoleniom podlegają wszelkie osoby mające kontakt z pomocami szkoleniowymi w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu.

Wstępne szkolenie dla zespołu z PWMW

12.9.3.7. Zespół z PWMW podlega wstępnemu szkoleniu, które opiera się na kryteriach określonych w pkt 12.9.3 odrębnej decyzji Komisji.

12.9.3.8. Wstępne szkolenie dla zespołu z PWMW obejmuje praktyczne ćwiczenia w warunkach przyszłego środowiska pracy.

Okresowe szkolenie dla zespołu z PWMW

12.9.3.9. PWMW i przewodnik podlegają okresowym szkoleniom, indywidualnie i wspólnie jako zespół.

12.9.3.10. Okresowe szkolenie utrzymuje posiadane już umiejętności, zgodnie z wymogami wstępnego szkolenia, a także umiejętności zdobyte w związku z rozwojem stosowanych metod w zakresie ochrony.

12.9.3.11. Okresowe szkolenie dla zespołu z PWMW przeprowadza się w odstępach przynajmniej sześciotygodniowych. Minimalny czas trwania okresowego szkolenia wynosi co najmniej 4 godziny w każdym okresie sześciotygodniowym.

12.9.3.12. Punktu 11 nie stosuje się w przypadku, gdy przynajmniej raz w tygodniu PWMW podlega szkoleniu w zakresie rozpoznawania wszystkich materiałów wybuchowych wymienionych w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji.

Rejestry szkoleń dla zespołów z PWMW

12.9.3.13. Rejestry szkoleń, zarówno wstępnych, jak i okresowych, przechowuje się zarówno dla PWMW, jak i dla ich przewodników przez co najmniej czas trwania ich umowy o zatrudnienie i na żądanie udostępnia się je właściwemu organowi.

Szkolenie bieżące dla zespołów z PWMW

12.9.3.14. W sytuacji gdy PWMW wykorzystywany jest do zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, podlega on szkoleniu bieżącemu w celu upewnienia się, że spełnia wymogi skuteczności określone w dodatku 12-D do odrębnej decyzji.

12.9.3.15. Szkolenie bieżące przeprowadza się wyrywkowo na zasadzie kontynuacji, w okresie wykorzystywania PWMW, a skuteczność PWMW w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych ocenia się z użyciem zatwierdzonych pomocy szkoleniowych.

12.9.4. **Procedury zatwierdzania**

12.9.4.1. Procedura zatwierdzania zapewnia weryfikację następujących umiejętności:

a) zdolności spełnienia przez PWMW wymogów w zakresie skuteczności wykrywania materiałów wybuchowych, określonych w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji;

▼M3

b) zdolności PWMW do pasywnej reakcji na obecność materiałów wybuchowych;

c) zdolności PWMW i jego przewodnika (-ów) do efektywnej pracy jako zespołu; oraz

d) zdolności przewodnika do prawidłowego prowadzenia PWMW, właściwego interpretowania reakcji PWMW na obecność materiału wybuchowego, a także umiejętności odpowiedniego postępowania w takich sytuacjach.

12.9.4.2. Procedura zatwierdzania symuluje każdy z obszarów pracy, w których pracować będzie zespół z PWMW.

12.9.4.3. Zespół z PWMW kończy z wynikiem pozytywnym szkolenie w każdym z obszarów, dla którego ubiega się o zatwierdzenie.

12.9.4.4. Procedury zatwierdzania przeprowadza się zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.4.5. Okres ważności każdego zatwierdzenia nie przekracza 12 miesięcy.

12.9.5. **Kontrola jakości**

12.9.5.1. Zespół z PWMW podlega środkom kontroli jakości określonym w dodatku 12-G do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.6. **Metodyka kontroli bezpieczeństwa**

Dodatkowe, szczegółowe wymogi znajdują się w odrębnej decyzji Komisji.

▼M8

12.11. URZĄDZENIA DO PRZEŚWIETLANIA OSÓB

12.11.1. **Zasady ogólne**

Urządzenie do prześwietlania osób to system służący do kontroli osób, umożliwiający wykrywanie przedmiotów metalowych i niemetalowych, różniących się od ludzkiej skóry i przenoszonych na ciele lub w odzieży.

Urządzenie do prześwietlania osób obsługiwane przez pracownika weryfikującego może składać się z systemu wykrywania zagrożeń generującego obraz ciała osoby na potrzeby analizy ze strony pracownika weryfikującego, który ma wykluczyć, że na ciele osoby poddanej kontroli bezpieczeństwa są przenoszone jakiekolwiek przedmioty metalowe lub niemetalowe różniące się od ludzkiej skóry. W przypadku gdy pracownik weryfikujący zidentyfikuje tego rodzaju przedmiot, przekazuje informację dotyczącą jego umiejscowienia operatorowi kontroli bezpieczeństwa w celu przeprowadzenia dodatkowej kontroli. W takim przypadku pracownika weryfikującego uznaje się za integralną część systemu wykrywania zagrożeń.

Urządzenie do prześwietlania osób z automatycznym wykrywaczem zagrożeń może składać się z systemu wykrywania zagrożeń rozpoznającego w sposób automatyczny przedmioty metalowe i niemetalowe, różniące się od ludzkiej skóry i przenoszone na ciele osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa. W przypadku gdy system rozpoznaje tego rodzaju przedmiot, informacja o jego umiejscowieniu przekazywana jest operatorowi kontroli bezpieczeństwa w postaci obrazu sylwetki danej osoby.

Na potrzeby kontroli bezpieczeństwa pasażerów urządzenie do prześwietlania osób musi spełniać następujące normy:

a) urządzenia do prześwietlania osób wykrywają oraz wskazują za pomocą sygnału alarmowego co najmniej określone przedmioty metalowe i niemetalowe, w tym materiały wybuchowe, obecne zarówno samodzielnie, jak i w powiązaniu z innymi przedmiotami;

b) wykrywalność jest niezależna od umiejscowienia i ułożenia przedmiotu;

▼M8

c) system posiada wskaźnik sygnalizujący, że urządzenie jest włączone;

d) urządzenia do prześwietlania osób umieszcza się w taki sposób, aby na ich działanie nie miały wpływu źródła interferencji;

e) prawidłowe działanie urządzeń do prześwietlania osób podlega codziennemu sprawdzeniu;

f) urządzenie do prześwietlania osób jest używane zgodnie z instrukcją eksploatacji dostarczoną przez producenta.

Urządzenia do prześwietlania osób służące do kontroli bezpieczeństwa pasażerów są wprowadzane i wykorzystywane zgodnie z zaleceniem Rady 1999/519/WE z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie ograniczenia stopnia narażenia ogółu społeczeństwa na oddziaływanie pól elektromagnetycznych (od 0 Hz do 300 GHz) ([1]) oraz dyrektywą 2004/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (polami elektromagnetycznymi) (osiemnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) ([2]).

12.11.2. **Normy dotyczące urządzeń do prześwietlania osób**

Wymogi dotyczące działania urządzeń do prześwietlania osób określono w dodatku 12-K, który sklasyfikowany jest jako „CONFIDENTIEL UE" i traktowany jest zgodnie z decyzją nr 2001/844/WE, EWWiS, Euratom.

Urządzenia do prześwietlania osób muszą spełniać normę podaną w dodatku 12-K od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

12.11.2.1. Wszystkie urządzenia do prześwietlania osób muszą spełniać normę 1.

Norma 1 traci moc z dniem 1 stycznia 2022 r.

12.11.2.2. Norma 2 ma zastosowanie do urządzeń do prześwietlania osób instalowanych od dnia 1 stycznia 2019 r.

▼B

DODATEK 12-A

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie działania bramek do wykrywania metalu (WTMD) określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 12-B

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie działania systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 12-C

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie działania sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M8

DODATEK 12-K

Szczegółowe przepisy odnoszące się do wymogów w zakresie poziomu ochrony dotyczących urządzeń do prześwietlania osób określa się w odrębnej decyzji Komisji.

([1]) Dz.U. L 199 z 30.7.1999, s. 59.
([2]) Dz.U. L 159 z 30.4.2004, s. 1.