Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1998

z dnia 5 listopada 2015 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2426 z dnia 18 grudnia 2015 r.	L 334	5	22.12.2015
►M2	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/815 z dnia 12 maja 2017 r.	L 122	1	13.5.2017
►M3	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/837 z dnia 17 maja 2017 r.	L 125	3	18.5.2017
►M4	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/55 z dnia 9 stycznia 2018 r.	L 10	5	13.1.2018
►M5	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r.	L 21	13	24.1.2019
►M6	zmienione rozporządzeniem wykonawcze Komisji (UE) 2020/910 z dnia 30 czerwca 2020 r.	L 208	43	1.7.2020
►M7	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/413 z dnia 14 marca 2019 r.	L 73	98	15.3.2019
►M8	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1583 z dnia 25 września 2019 r.	L 246	15	26.9.2019
►M9	zmienione rozporządzeniem wykonawcze Komisji (UE) 2020/910 z dnia 30 czerwca 2020 r.	L 208	43	1.7.2020
►M10	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/111 z dnia 13 stycznia 2020 r.	L 21	1	27.1.2020
►M11	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/910 z dnia 30 czerwca 2020 r.	L 208	43	1.7.2020
►M12	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/255 z dnia 18 lutego 2021 r.	L 58	23	19.2.2021
►M13	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/421 z dnia 14 marca 2022 r.	L 87	1	15.3.2022
►M14	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/463 z dnia 22 marca 2022 r.	L 94	3	23.3.2022

►**M15**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1174 z dnia 7 lipca 2022 r.	L 183	35	8.7.2022
►**M16**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/566 z dnia 10 marca 2023 r.	L 74	47	13.3.2023
►**M17**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1255 z dnia 3 maja 2024 r.	L 1255	1	6.5.2024
►**M18**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2108 z dnia 29 lipca 2024 r.	L 2108	1	31.7.2024
►**M19**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/920 z dnia 19 maja 2025 r.	L 920	1	20.5.2025
►**M20**	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/449 z dnia 27 lutego 2026 r.	L 449	1	2.3.2026

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 165 z 23.6.2016, s. 23 (2015/1998)
►**C2** Sprostowanie, Dz.U. L 90148 z 17.2.2025, s. 1 (2023/566)

▼B

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1998

z dnia 5 listopada 2015 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Artykuł 1

Szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, oraz ogólne środki uzupełniające wspólne podstawowe normy, o których mowa w art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia, określono w załączniku.

Artykuł 2

Rozporządzenie (UE) nr 185/2010 traci moc. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lutego 2016 r.

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

▼B

ZAŁĄCZNIK

1. **OCHRONA PORTU LOTNICZEGO**

1.0. PRZEPISY OGÓLNE

1.0.1. 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.

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

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

▼M2

1.0.3. Bez uszczerbku dla kryteriów dotyczących odstępstw, określonych w części K załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 ([1]) , właściwy organ może dopuścić szczególne procedury ochrony lub zwolnienia w ramach zabezpieczenia i ochrony stref operacyjnych lotniska w dniach, w których w części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska lub w porcie lotniczym, który nie jest objęty zakresem pkt 1.1.3, następuje załadunek, rozładunek, wsiadanie pasażerów do lub wysiadanie pasażerów z nie więcej niż jednego statku powietrznego równocześnie.

▼B

1.0.4. Do celów niniejszego załącznika „przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami" oznaczają rzeczy przeznaczone do użytku osobistego osoby, która je przewozi.

1.0.5. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 final ([2]) obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

▼M8

1.0.6. Właściwy organ ustanawia i wdraża procedury wymiany istotnych informacji, w stosownych przypadkach i w sposób praktyczny i terminowy, w celu wspierania innych organów i agencji krajowych, operatorów portów lotniczych, przewoźników lotniczych i innych zainteresowanych podmiotów w procesie przeprowadzania skutecznej oceny ryzyka w zakresie ochrony w odniesieniu do wykonywanych przez nich rodzajów działalności.

▼B

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]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 91 z 3.4.2009, s. 7).

([2]) Decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005 final ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierająca informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i uchylająca decyzję (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 r.

▼B

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; oraz

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 zostało spełnione w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu.

▼M15

Osoby przeprowadzające przeszukanie w miejscach innych niż te wykorzystywane przez wysiadających pasażerów niepoddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami muszą być przeszkolone zgodnie z pkt 11.2.3.1, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.4 lub 11.2.3.5.

▼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 zostało spełnione w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu.

1.1.3. **Części krytyczne stref zastrzeżonych**

▼M2

1.1.3.1. Części krytyczne tworzy się w portach lotniczych, w których więcej niż 60 osób posiada karty identyfikacyjne portu lotniczego umożliwiające dostęp do stref zastrzeżonych.

▼B

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.

▼M5

1.1.3.4. Przeszukanie części krytycznych, które mogły ulec „skażeniu”, przeprowadza się niezwłocznie, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie znajdują się w nich przedmioty zabronione, w każdym przypadku gdy dostęp do części krytycznych miała jakakolwiek z następujących osób:

a) osoby niepoddane kontroli bezpieczeństwa;

b) pasażerowie i członkowie załogi przylatujący z państw trzecich innych niż wymienione w dodatku 4-B;

▼M5

c) pasażerowie i członkowie załogi przylatujący z unijnych portów lotniczych państwa członkowskiego, które skorzystało z odstępstwa od wspólnych podstawowych norm przewidzianego w art. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1254/2009 ([1]), o ile nie są oni odbierani po przylocie i eskortowani poza te strefy zgodnie z pkt 1.2.7.3.

Wymóg określony w niniejszym punkcie uznaje się za spełniony w odniesieniu do statków powietrznych podlegających przeszukaniu, natomiast nie ma on zastosowania, jeżeli osoby wskazane w pkt 1.3.2 i 4.1.1.7 miały dostęp do części krytycznych.

Jeżeli chodzi o lit. b) i c), niniejszy przepis stosuje się wyłącznie do tych części krytycznych, w których znajdują się bagaż rejestrowany lub odlatujący pasażerowie poddani kontroli bezpieczeństwa nieodlatujący tym samym statkiem powietrznym co wspomniani pasażerowie i członkowie załogi.

▼B

1.2. KONTROLA DOSTĘPU

1.2.1. **Dostęp do strefy operacyjnej lotniska**

1.2.1.1. Na dostęp do strefy operacyjnej lotniska można zezwolić jedynie wówczas, jeżeli istnieje uzasadniony powód przebywania w tej strefie osób lub pojazdów. Za uzasadniony powód uznaje się udział w wycieczce z przewodnikiem po porcie lotniczym, eskortowanej przez upoważnione osoby.

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

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

1.2.1.4. Osoby znajdujące się w strefie operacyjnej lotniska 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. Za uzasadniony powód uznaje się udział w wycieczce z przewodnikiem po porcie lotniczym, eskortowanej przez upoważnione osoby.

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

▼M20

b) ważną kartę identyfikacyjną załogi członka załogi zatrudnionego przez unijnego przewoźnika lotniczego lub zagranicznego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 4 i 5 rozporządzenia (WE) nr 300/2008; lub

▼B

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.

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

▼M20

1.2.2.3. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska można przyznać pilotom prywatnym oraz, w stosownych przypadkach, towarzyszącym im załogom wykonującym loty niekomercyjne wykonywane statkiem powietrznym, który wcześniej wylądował w porcie lotniczym, do celów odlotu lub na czas ściśle niezbędny do przeprowadzenia operacyjnej obsługi technicznej statku powietrznego. Aby przyznać dostęp:

([1]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz.U. L 338 z 19.12.2009, s. 17).

▼M20

a) przed wjazdem sprawdza się ich licencję pilota;

b) ich dostęp ogranicza się do obszaru, w którym ich statek powietrzny jest zaparkowany, oraz przestrzeni między terminalem lub punktem dostępu a statkiem powietrznym;

c) eskortuje się ich, w przypadkach gdy jest to lokalny wymóg dla załóg i pasażerów operacji lotnictwa ogólnego.

Bez uszczerbku dla obowiązków określonych w lit. b) i c), pilotowi prywatnemu spełniającemu warunki operacyjne opisane w niniejszym punkcie można udzielić dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, jeżeli posiada on ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. c), lub ważną krajową kartę identyfikacyjną wydaną zgodnie z wymogami określonymi w pkt 1.2.3 i 11.2.6.

▼B

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.

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.

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.

Właściwy organ może określić w swoim krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, że ograniczenie dostępu do jednej osoby w danym momencie zgodnie z lit. a) nie ma zastosowania w punktach dostępu, z których korzystają wyłącznie funkcjonariusze organów ścigania.

▼M20

1.2.2.6. W celu uzyskania pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych pojazd musi posiadać w widocznym miejscu ważną przepustkę samochodową. Przepustkę samochodową sprawdza się przed udzieleniem pojazdowi pozwolenia na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, w celu upewnienia się, że przepustka jest ważna i została wydana dla danego pojazdu.

▼B

1.2.2.7. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M5

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

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

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

1.2.3.3. Karta identyfikacyjna osoby, która nie przeszła z wynikiem pozytywnym rozszerzonego sprawdzenia przeszłości, zostaje niezwłocznie zablokowana lub unieważniona, stosownie do przypadku, i zwrócona właściwemu organowi, operatorowi lub podmiotowi wydającemu, odpowiednio do przypadku.

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 identyfikacyjnej w widocznym miejscu, jest wzywana do jej okazania przez osoby odpowiedzialne za wdrażanie pkt 1.5.1 lit. c) oraz, w stosownych przypadkach, zostaje odnotowana.

1.2.3.5. Kartę identyfikacyjną zwraca się niezwłocznie w następujących sytuacjach:

a) na wniosek właściwego organu, operatora lub podmiotu wydającego, odpowiednio do przypadku;

b) w momencie rozwiązania stosunku pracy;

c) w momencie zmiany pracodawcy;

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

e) w momencie wygaśnięcia ważności karty;

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.

▼B

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

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

▼B

a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz

b) nazwa przewoźnika lotniczego; oraz

c) słowo „crew” w języku angielskim; oraz

d) data ważności.

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 zakodowana elektronicznie; oraz

c) nazwa podmiotu wydającego lub portu lotniczego; oraz

d) informacja o strefach, do których posiadacz karty posiada dostęp; oraz

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

Nazwy i informację o strefach dostępu można zastąpić równoważnymi danymi identyfikacyjnymi.

1.2.5.2. Aby zapobiec wykorzystywaniu kart identyfikacyjnych portu lotniczego niezgodnie z ich przeznaczeniem, wdraża się system mający zapewnić wykrywanie w miarę możliwości 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) data ważności.

▼M2

_____

1.2.6.3. Elektroniczna przepustka samochodowa musi być:

a) przymocowana do pojazdu w sposób uniemożliwiający jej przełożenie do innego pojazdu; albo

▼M5

b) powiązana z przedsiębiorstwem lub indywidualnym użytkownikiem zarejestrowanego pojazdu za pośrednictwem zabezpieczonej bazy danych zarejestrowanych pojazdów.

▼M2

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. ►M5 Elektroniczny odczyt elektronicznych przepustek samochodowych musi być również możliwy w strefie operacyjnej lotniska. ◄

▼B

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

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, wdraża się system mający zapewnić wykrywanie prób wykorzystania zagubionych, skradzionych lub niezwróconych przepustek samochodowych. W przypadku wykrycia takich prób podejmuje się właściwe działania.

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.

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; oraz

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

1.2.7.2. W wyjątkowych przypadkach można zwolnić osobę 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. Osoba może zostać zwolniona z wymogu dotyczącego jej eskortowania, jeżeli okaże upoważnienie i posiada ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego.

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 lotniska.

1.2.7.5. Jeżeli pasażer nie podróżuje na podstawie umowy przewozu lotniczego skutkującej wydaniem karty pokładowej lub równoważnego dokumentu, członek załogi eskortujący tego pasażera może zostać zwolniony z wymogu określonego w pkt 1.2.7.3 lit. a).

▼B

1.2.8. **Inne zwolnienia**

Inne zwolnienia podlegają przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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. Osoby niebędące pasażerami poddaje się kontroli bezpieczeństwa za pomocą jednego z następujących środków:

a) kontroli manualnej;

b) bramek do wykrywania metali (WTMD);

c) psów do wykrywania materiałów wybuchowych;

d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;

▼M5

f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznym wykrywaczem metali (HHMD);

g) urządzeń do wykrywania metalu w butach (SMD);

h) urządzeń do wykrywania materiałów wybuchowych w butach (SED).

Urządzenia SMD i SED mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli bezpieczeństwa.

▼B

1.3.1.2. Punkty 4.1.1.3–4.1.1.6 oraz 4.1.1.10–4.1.1.11 mają zastosowanie w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami.

▼M5

1.3.1.3. Psy do wykrywania materiałów wybuchowych, urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) i urządzenia ETD w połączeniu z urządzeniami do wykrywania materiałów wybuchowych w butach (SED) mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli osób niebędących pasażerami lub losowo zamiennie z kontrolą manualną, kontrolą manualną połączoną ze stosowaniem urządzeń do wykrywania metalu w butach (SMD), bramkami do wykrywania metali (WTMD) lub urządzeniami do prześwietlania osób.

▼M16

1.3.1.4. Przedmioty przenoszone przez osoby niebędące pasażerami poddaje się kontroli bezpieczeństwa za pomocą jednego z następujących środków:

a) kontroli manualnej;

b) urządzeń rentgenowskich;

c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);

d) oprogramowania do zautomatyzowanego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID) w połączeniu z lit. c);

e) psów do wykrywania materiałów wybuchowych;

f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy przenoszone przedmioty zawierają przedmioty zabronione, odrzuca się ten przedmiot lub poddaje powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

1.3.1.5. Punkty 4.1.2.4–4.1.2.7 i 4.1.2.11–4.1.2.12 stosuje się w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa przedmiotów przewożonych przez osoby niebędące pasażerami.

▼B

1.3.1.6. Psy do wykrywania materiałów wybuchowych i urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami lub losowo zamiennie z kontrolą manualną, urządzeniami rentgenowskimi lub systemami wykrywania materiałów wybuchowych (EDS).

▼B

1.3.1.7. Jeżeli osoby niebędące pasażerami i przenoszone przez nie przedmioty są poddawane kontroli bezpieczeństwa nieprzerwanie na zasadzie wyrywkowej, częstotliwość takiej kontroli określa właściwy organ na podstawie oceny ryzyka.

▼M2

1.3.1.8. Zwierzęta wykorzystywane na potrzeby operacyjne, nadzorowane przez osoby posiadające ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego, poddaje się kontroli wzrokowej przed udzieleniem dostępu do stref zastrzeżonych lotniska.

1.3.1.9. Kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼B

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

1.4. SPRAWDZANIE 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 sprawdzania. 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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 sprawdzania. 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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

1.4.3. **Metody sprawdzania**

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 sposoby sprawdzania:

▼M20

a) psy do wykrywania materiałów wybuchowych, chyba że zastosowanie ma procedura opisana w pkt 1.4.5 załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005; oraz

▼B

b) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);

1.4.3.3. Metody sprawdzania podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

1.4.4. **Zwolnienia i specjalne procedury sprawdzania**

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

▼M15

1.4.4.2. Sprawdzone pojazdy, które tymczasowo opuszczają części krytyczne, mogą zostać zwolnione ze sprawdzenia po powrocie, pod warunkiem że znajdowały się pod ciągłą obserwacją upoważnionych osób, pozwalającą upewnić się, na ile to możliwe, że w pojazdach nie umieszczono przedmiotów zabronionych.

1.4.4.3. Zwolnienia i specjalne procedury sprawdzania podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼B

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 terminalu jego ogólnodostępnych okolic, w tym parkingów i dróg; oraz

c) umieszczania w widocznym miejscu i ważności kart identyfikacyjnych osób znajdujących się w strefach zastrzeżonych innych niż te, w których znajdują się pasażerowie; oraz

d) umieszczania w widocznym miejscu i ważności przepustek samochodowych pojazdów przebywających w strefie operacyjnej lotniska; oraz

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

1.5.2. Częstotliwość i środki stosowania nadzoru i patroli są oparte na ocenie ryzyka i zatwierdzane 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.

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

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.

▼M15

1.5.5. Ustanawia się procedury postępowania z bagażem niezidentyfikowanym i podejrzanymi przedmiotami zgodnie z oceną ryzyka w zakresie ochrony przeprowadzoną lub zatwierdzoną przez właściwe organy krajowe.

▼B

1.6. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

1.6.1. Osobom niebędącym pasażerami nie zezwala się na wnoszenie do stref zastrzeżonych przedmiotów wymienionych w dodatku 1-A.

1.6.2. Zwolnienie z pkt 1.6.1 można przyznać pod warunkiem że dana osoba jest upoważniona do wnoszenia do stref zastrzeżonych przedmiotów zabronionych w celu wykonywania zadań istotnych dla funkcjonowania obiektów i urządzeń portu lotniczego lub statku powietrznego albo wykonywania obowiązków podczas lotu.

1.6.3. Aby umożliwić połączenie osoby upoważnionej do wniesienia jednego lub więcej przedmiotów wymienionych w dodatku 1-A z wnoszonym przedmiotem:

a) osoba ta musi posiadać przy sobie zezwolenie. Zezwolenie jest umieszczone na karcie identyfikacyjnej umożliwiającej dostęp do stref zastrzeżonych lub ma formę odrębnego pisemnego oświadczenia. W zezwoleniu wskazuje się przedmioty, które mogą być przenoszone, podając kategorię lub opis konkretnych przedmiotów. Jeżeli zezwolenie jest umieszczone na karcie identyfikacyjnej, musi być ono rozpoznawalne zgodnie z zasadą ograniczonego dostępu; lub

b) należy wdrożyć system w punkcie kontroli bezpieczeństwa wskazując, które osoby są upoważnione do wnoszenia których przedmiotów i podając kategorię lub opis konkretnych przedmiotów.

▼M2

1.6.4. Procedurę łączenia należy przeprowadzić zanim danej osobie zezwoli się na wniesienie przedmiotu (przedmiotów) do stref zastrzeżonych oraz po wezwaniu do okazania zezwolenia wystosowanym przez osoby wykonujące nadzór lub patrole zgodnie z pkt 1.5.1 lit. c).

▼B

1.6.5. Przedmioty wymienione w dodatku 1-A mogą być przechowywane w strefach zastrzeżonych, pod warunkiem że są przechowywane w bezpiecznych warunkach. Przedmioty wymienione w dodatku 4-C lit. c), d) i e) mogą być przechowywane w strefach zastrzeżonych, pod warunkiem że nie są dostępne dla pasażerów.

▼M8

1.7. IDENTYFIKACJA SYSTEMÓW TECHNOLOGII INFORMACYJNO-KOMUNIKACYJNYCH I DANYCH KRYTYCZNYCH DLA LOTNICTWA CYWILNEGO ORAZ ICH OCHRONA PRZED ZAGROŻENIAMI DLA CYBERBEZPIECZEŃSTWA

1.7.1. Właściwy organ zapewnia, aby określeni w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy i podmioty identyfikowali swoje krytyczne systemy technologii informacyjno-komunikacyjnych i dane i chronili je przed cyberatakami, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego.

1.7.2. Operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy i podmioty określają w swoim programie ochrony lub w innym odpowiednim dokumencie wymienionym w programie ochrony, krytyczne systemy technologii informacyjno-komunikacyjnych i dane zgodnie z pkt 1.7.1.

W programie ochrony lub w innym odpowiednim dokumencie, o którym mowa w programie ochrony, określa się szczegółowo środki mające na celu zapewnienie ochrony przed cyberatakami, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, wykrywania ich i reagowania na nie, zgodnie z pkt 1.7.1.

1.7.3. Szczegółowe środki mające na celu ochronę takich systemów i danych przed bezprawną ingerencją określa się, opracowuje i wdraża zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną odpowiednio przez operatora portu lotniczego, przewoźnika lotniczego lub inny podmiot.

▼M8

1.7.4. Jeżeli w obrębie jednego państwa członkowskiego w zakresie środków związanych z zagrożeniami dla cyberbezpieczeństwa wyznaczony jest organ lub agencja, ten organ lub agencja mogą zostać desygnowane jako odpowiednie do celów koordynacji lub monitorowania przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa określonych w niniejszym rozporządzeniu.

1.7.5. Jeżeli określeni w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy i podmioty podlegają odrębnym wymogom w zakresie cyberbezpieczeństwa wynikającym z innych przepisów unijnych lub krajowych, właściwy organ może zastąpić zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia zgodnością z elementami zawartymi w innych przepisach unijnych lub krajowych. Właściwy organ koordynuje swoje działania z wszelkimi innymi odpowiednimi wyznaczonymi organami w celu zapewnienia skoordynowanych lub kompatybilnych systemów nadzoru.

▼B

DODATEK 1-A

OSOBY NIEBĘDĄCE PASAŻERAMI

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

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,

— 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,

— pistolety sygnałowe 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 obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące i aerozole odstraszające zwierzęta;

▼B

c) *materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* — materiały i urządzenia 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,

— zapalniki i lonty,

— repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,

— miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— granaty dymne i naboje dymne,

— dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

d) wszelkie inne przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała i które nie są powszechnie używane w strefach zastrzeżonych lotniska, np. wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki, miecze, szpady i szable itp.

2. **STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH**

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

3. **OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO**

3.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

3.0.2. Państwa 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.

▼M2

3.0.6. Wykaz przedmiotów zabronionych stosowany na potrzeby przeszukań obszarów wewnętrznych statku powietrznego pokrywa się z wykazem określonym w dodatku 1-A. Do celów przeszukań obszarów zewnętrznych statku powietrznego zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające uznaje się za przedmioty zabronione.

3.0.7. Na potrzeby niniejszego rozdziału „panele serwisowe statku powietrznego i luki serwisowe” oznaczają punkty dostępowe na zewnątrz statku powietrznego oraz przedziały wyposażone w zewnętrzne klamki lub zewnętrzne panele serwisowe wyposażone w zamki zatrzaskowe, które są rutynowo używane do dostarczania usług obsługi naziemnej statków powietrznych.

3.0.8. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne państwa i terytoria, do których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania część trzecia tytuł VI tego traktatu.

▼M20

3.0.9. Do celów niniejszego rozdziału „uzupełniające procedury w danej lokalizacji” oznaczają dokument sporządzony przez zagranicznego przewoźnika lotniczego w celu spełnienia wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, z którego lub do którego wykonuje loty komercyjne.

3.0.10. Bez uszczerbku dla art. 13 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 właściwy organ zapewnia, aby zagraniczni przewoźnicy świadczący usługi do i z terytorium jego państwa członkowskiego ustanawiali, wdrażali i utrzymywali pisemne uzupełniające procedury w danej lokalizacji, które spełniają wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, chyba że wymogi te zostały już uwzględnione w programie ochrony przewoźnika lotniczego.

▼B

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

3.1.1.3. Statek powietrzny przylatujący do części krytycznej z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 3-B jest poddawany przeszukaniu każdorazowo po opuszczeniu przez pasażerów strefy, która ma zostać przeszukana, lub po rozładowaniu luku bagażowego. ►M15 Przeszukanie nie może się rozpocząć, dopóki statek powietrzny nie znajdzie się na swoim ostatecznym stanowisku postojowym. ◄

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

3.1.1.5. Sytuacja wymagająca przeszukania statku powietrznego podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

3.1.2. **Sposób przeprowadzenia przeszukania statku powietrznego**

Sposób przeprowadzenia przeszukania statku powietrznego podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M15

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 przeprowadzonego przeszukania odlatującego statku powietrznego:

a) numer lotu;

b) miejsce wylotu poprzedniego lotu;

c) datę i godzinę przeszukania statku powietrznego;

d) nazwisko i podpis osoby odpowiedzialnej za przeszukanie statku powietrznego.

Rejestracja informacji wymienionych w akapicie pierwszym może być prowadzona w formie elektronicznej.

▼B

3.2. ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

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

3.2.1.1. Niezależnie od miejsca postoju statku powietrznego w porcie lotniczym, każde z zewnętrznych drzwi tego statku zabezpiecza się przed nieupoważnionym dostępem poprzez:

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

▼B

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

c) korzystanie ze środków elektronicznych natychmiastowo wykrywających nieupoważniony dostęp; lub

d) posiadanie elektronicznego systemu dostępu z wykorzystaniem kart identyfikacyjnych portu lotniczego na wszystkich drzwiach prowadzących bezpośrednio do rękawa dla pasażerów, znajdujących się w pobliżu otwartych drzwi samolotu, który umożliwia dostęp tylko osobom przeszkolonym zgodnie z pkt 11.2.3.7. Osoby te muszą uniemożliwić nieupoważniony dostęp w czasie, kiedy korzystają one z drzwi.

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 dla osób z poziomu ziemi.

3.2.2.2. Jeżeli spod drzwi, które nie są dostępne dla osób z poziomu 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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 3-A

PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące przeszukania statku powietrznego określone są w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M7

DODATEK 3-B

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Jeśli chodzi o ochronę statków powietrznych, niżej wymienione państwa trzecie, jak również inne państwa i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

▼M7

Kanada

Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar

▼M19

_____

▼M17

Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard

▼M7

Czarnogóra

▼M13

Republika Serbii w odniesieniu do portu lotniczego im. Nikoli Tesli w Belgradzie

▼M7

Republika Singapuru w odniesieniu do portu lotniczego Singapur-Changi

▼M19

_____

▼M7

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Stany Zjednoczone Ameryki

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo bądź terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.

▼B

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.0. PRZEPISY 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. Państwa 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.

▼M5

4.0.3. Pasażerów i ich bagaż kabinowy przylatujących z państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny był w tranzycie po przylocie z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 4-B lub z unijnego portu lotniczego w państwie członkowskim, które skorzystało z odstępstwa od wspólnych podstawowych norm przewidzianego w art. 1 rozporządzenia (UE) nr 1254/2009, uznaje się za pasażerów i bagaż kabinowy przylatujących z państwa trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnie z niniejszym rozdziałem.

▼B

4.0.4. Do celów niniejszego załącznika:

▼C1

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

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

c) „systemy wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS)” to urządzenia zdolne do wykrywania materiałów niebezpiecznych zgodne z przepisami pkt 12.7 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

4.0.5. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

▼M5

4.0.6. Pasażerów i ich bagaż kabinowy przylatujących z unijnego portu lotniczego w państwie członkowskim, które skorzystało z odstępstwa od wspólnych podstawowych norm przewidzianego w art. 1 rozporządzenia (UE) nr 1254/2009, uznaje się za pasażerów i bagaż kabinowy przylatujących z państwa trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnie z niniejszym rozdziałem.

▼B

4.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

4.1.1. **Kontrola bezpieczeństwa pasażerów**

▼M16

4.1.1.1. Przed kontrolą bezpieczeństwa zdejmuje się okrycia wierzchnie, które poddawane są kontroli bezpieczeństwa jako bagaż kabinowy, chyba że koncepcja działania urządzenia umożliwia niezdejmowanie okrycia wierzchniego. Operator kontroli bezpieczeństwa może poprosić pasażera o pozbycie się kolejnych przedmiotów stosownie do przypadku.

▼B

4.1.1.2. Pasażerowie poddawani są kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:

a) kontroli manualnej;

b) bramek do wykrywania metali (WTMD);

c) psów do wykrywania materiałów wybuchowych;

d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;

▼M5

f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznym wykrywaczem metali (HHMD);

g) urządzeń do wykrywania metalu w butach (SMD);

h) urządzeń do wykrywania materiałów wybuchowych w butach (SED).

▼B

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.

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 ustalić przyczynę alarmu.

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

▼B

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M5

4.1.1.9. Psy do wykrywania materiałów wybuchowych, urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD), urządzenia do wykrywania metalu w butach (SMD) i urządzenia do wykrywania materiałów wybuchowych w butach (SED) mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli bezpieczeństwa.

▼B

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 wszystkie 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;

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 wykonawczej Komisji (2015) 8005. Jeżeli urządzenie do prześwietlania osób reaguje sygnałem alarmowym, należy ustalić 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.

4.1.1.11. Urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznymi wykrywaczami metali (HHMD) można stosować tylko w przypadku, gdy operator kontroli bezpieczeństwa uzna kontrolę manualną danej części osobistej za nieskuteczną lub niepożądaną.

▼B

4.1.2. **Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego**

4.1.2.1. Przed kontrolą bezpieczeństwa z bagażu kabinowego usuwa się komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne, które poddaje się kontroli bezpieczeństwa oddzielnie, chyba że bagaż kabinowy ma zostać poddany kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę C2 lub wyższe normy.

4.1.2.2. Właściwy podmiot w każdym porcie lotniczym przy wejściu do strefy zastrzeżonej lotniska prowadzi kontrolę bezpieczeństwa przynajmniej w odniesieniu do płynów, aerozoli i żeli zakupionych w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego zamkniętych w torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia, w których w widoczny sposób umieszczono odpowiedni dowód potwierdzający ich zakup w strefie operacyjnej lotniska lub na pokładzie statku powietrznego, oraz płynów, aerozoli i żeli przeznaczonych do użycia w trakcie podróży do celów leczniczych lub ze względu na specjalne wymogi w zakresie diety, w tym żywności dla niemowląt.

Przed kontrolą bezpieczeństwa płyny, aerozole i żele usuwa się z bagażu kabinowego i poddaje się kontroli bezpieczeństwa niezależnie od pozostałego bagażu kabinowego, chyba że urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego są też w stanie kontrolować wiele zamkniętych pojemników zawierających płyny, aerozole lub 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 jej równowartości, umieszczone 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) wszystkie pozostałe płyny, aerozole i żele, w tym torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia zawierające płyny, aerozole i żele.

Właściwe organy, przedsiębiorstwa lotnicze i porty lotnicze zapewniają pasażerom odpowiednie informacje dotyczące kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli w danych portach lotniczych.

▼M16

4.1.2.3. Bagaż kabinowy poddawany jest kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:

a) kontroli manualnej;

b) urządzeń rentgenowskich;

c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);

d) oprogramowania do zautomatyzowanego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID) w połączeniu z lit. c);

e) psów do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z lit. a);

f) urządzeń ETD.

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

▼B

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.

▼M16

4.1.2.5. W przypadku stosowania urządzeń rentgenowskich każdy obraz jest oglądany przez operatora kontroli bezpieczeństwa.

W przypadku stosowania urządzeń EDS każdy obraz jest oglądany przez operatora kontroli bezpieczeństwa lub analizowany za pomocą oprogramowania do zautomatyzowanego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID).

4.1.2.6. W przypadku stosowania oprogramowania APID wszystkie przyczyny alarmu, o których mowa w pkt 12.13.1.1 są ustalane w taki sposób, aby operator kontroli bezpieczeństwa mógł upewnić się, na ile to możliwe, że do strefy zastrzeżonej lotniska ani na pokład statku powietrznego nie wnosi się żadnych przedmiotów zabronionych.

W przypadku stosowania urządzeń EDS wszystkie przyczyny alarmu, o których mowa w pkt 12.4.1.3, są ustalane poprzez ponowną kontrolę bagażu przy użyciu dodatkowej metody kontroli bezpieczeństwa.

W przypadku gdy urządzenie EDS zostało zainstalowane przed 1 lipca 2023 r. i jest używane bez oprogramowania APID, wszystkie przyczyny alarmu, o których mowa w pkt 12.4.1.3, są ustalane w taki sposób, aby operator kontroli bezpieczeństwa mógł upewnić się, na ile to możliwe, że do strefy zastrzeżonej lotniska ani na pokład statku powietrznego nie wnosi się żadnych przedmiotów zabronionych. W przypadku gdy nie można zidentyfikować jakiegoś przedmiotu, przyczyny alarmu są ustalane poprzez ponowną kontrolę bagażu za pomocą jednej z metod kontroli bezpieczeństwa.

▼B

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, chyba że bagaż kabinowy został poddany kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę C2 lub wyższą.

4.1.2.9. Psy 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. Osoby przeprowadzające kontrole bezpieczeństwa bagażu kabinowego za pomocą urządzeń rentgenowskich lub EDS zwykle nie mogą weryfikować obrazów w sposób ciągły przez dłużej niż 20 minut. Po każdym takim okresie operator kontroli bezpieczeństwa nie może weryfikować obrazów przynajmniej przez 10 minut. Wymóg ten dotyczy jedynie sytuacji, w których ma miejsce nieprzerwany przepływ obrazów do weryfikacji.

W celu zapewnienia optymalnego składu zespołu, jakości pracy, szkolenia, wsparcia i oceny wyznacza się przełożonego odpowiedzialnego za operatorów kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego.

▼M16

4.1.2.12. W przypadku stosowania oprogramowania APID w połączeniu z urządzeniami EDS spełniającymi normy C1, C1+, C2 lub C2+, operator lub podmiot używający sprzętu zapewnia zgodność tych procedur z koncepcją działania tych norm w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa dużych urządzeń elektronicznych oraz kontroli płynów, aerozoli i żeli.

▼M16

4.1.2.13. Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C (2015) 8005.

▼B

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

▼M5

4.1.3.1. Płyny, aerozole i żele wnoszone przez pasażerów mogą być zwolnione z kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemu LEDS przy wejściu do strefy zastrzeżonej lotniska, jeżeli płyny, aerozole lub żele znajdują się w pojedynczych pojemnikach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub jej 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.

———————

▼M2

4.1.3.3. Właściwy organ może stworzyć kategorie płynów, aerozoli i żeli, które z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa lub które mogą być zwolnione z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.

4.1.3.4. Kontrola bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼B

4.2. OCHRONA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego podlega również przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005

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.

4.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

4.4.2. Można przyznać zwolnienie w związku z pkt 4.4.1 pod warunkiem że:

a) właściwy organ wyraził zgodę na przewóz danego przedmiotu; oraz

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 bezpieczeństwa lotnictwa.

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

▼B

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 określone są w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M7

DODATEK 4-B

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Jeśli chodzi o pasażerów i bagaż kabinowy, niżej wymienione państwa trzecie, jak również inne państwa i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

Kanada

Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar

▼M19

_____

▼M17

Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard

▼M7

Czarnogóra

▼M13

Republika Serbii w odniesieniu do portu lotniczego im. Nikoli Tesli w Belgradzie

▼M7

Republika Singapuru w odniesieniu do portu lotniczego Singapur-Changi

▼M19

_____

▼M7

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Stany Zjednoczone Ameryki

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo bądź terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.

▼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,

— 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,

— pistolety sygnałowe 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 obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące 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 i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* – materiały i urządzenia 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,

— zapalniki i lonty,

— repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,

— miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— granaty dymne i naboje dymne,

— dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

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

▼M5

5.0.3. Bagaż rejestrowany przylatujący z państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny był w tranzycie po przylocie z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 5-A lub z unijnego portu lotniczego w państwie członkowskim, które skorzystało z odstępstwa od wspólnych podstawowych norm przewidzianego w art. 1 rozporządzenia (UE) nr 1254/2009, uznaje się za bagaż rejestrowany przylatujący z państwa trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że bagaż ten został poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnie z niniejszym rozdziałem.

▼B

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

5.0.5. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

▼M5

5.0.6. Bagaż rejestrowany przylatujący z unijnego portu lotniczego w państwie członkowskim, które skorzystało z odstępstwa od wspólnych podstawowych norm przewidzianego w art. 1 rozporządzenia (UE) nr 1254/2009, uznaje się za bagaż rejestrowany przylatujący z państwa trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że bagaż ten został poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnie z niniejszym rozdziałem.

▼B

5.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA BAGAŻU REJESTROWANEGO

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

a) kontroli manualnej; lub

b) urządzeń rentgenowskich; lub

c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS); lub

d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD). lub

e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych.

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

5.1.7. Osoby przeprowadzające kontrole bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego za pomocą urządzeń rentgenowskich lub EDS zwykle nie mogą weryfikować obrazów w sposób ciągły przez dłużej niż 20 minut. Po każdym takim okresie operator kontroli bezpieczeństwa nie może weryfikować obrazów przynajmniej przez 10 minut. Wymóg ten dotyczy jedynie sytuacji, w których ma miejsce nieprzerwany przepływ obrazów do weryfikacji.

W celu zapewnienia optymalnego składu zespołu, jakości pracy, szkolenia, wsparcia i oceny wyznacza się przełożonego odpowiedzialnego za operatorów kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego.

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.

▼B

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

5.2.3. Zabezpieczenie bagażu rejestrowanego podlegaja również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 każdą sztukę bagażu rejestrowanego bez właściciela można było bezspornie zidentyfikować jako dopuszczoną do transportu lotniczego.

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 decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005.

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 wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

5.3.3.2. Bagaż rejestrowany, który stał się bagażem bez właściciela z przyczyn innych niż przyczyny, o których mowa w pkt 5.3.2.2, jest usuwany ze statku powietrznego i poddawany ponownej kontroli bezpieczeństwa przed ponownym załadunkiem.

5.3.3.3. Dodatkowe szczegółowe przepisy dotyczące odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony bagażu rejestrowanego bez właściciela określa osobna decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005.

5.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

▼M15

Przewoźnik lotniczy zapewnia, aby przewóz broni palnej w bagażu rejestrowanym był dozwolony wyłącznie po ustaleniu przez upoważnioną i odpowiednio wykwalifikowaną osobę, że broń nie jest załadowana. Ta broń palna jest umieszczana w miejscu niedostępnym dla żadnej osoby podczas lotu.

▼M2

5.4.3. Przewoźnik lotniczy zapewnia, by pasażerowie byli informowani o przedmiotach zabronionych wymienionych w dodatku 5-B w dowolnym momencie przed zakończeniem odprawy bagażowo-biletowej.

▼M7

DODATEK 5-A

BAGAŻ REJESTROWANY

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Jeśli chodzi o bagaż rejestrowany, niżej wymienione państwa trzecie, jak również inne państwa i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

Kanada

Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar

▼M19

_____

▼M17

Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard

▼M7

Czarnogóra

▼M13

Republika Serbii w odniesieniu do portu lotniczego im. Nikoli Tesli w Belgradzie

▼M7

Republika Singapuru w odniesieniu do portu lotniczego Singapur-Changi

Państwo Izrael w odniesieniu do międzynarodowego portu lotniczego Ben Guriona

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Stany Zjednoczone Ameryki

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.

▼B

DODATEK 5-B

BAGAŻ REJESTROWANY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

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

materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające – materiały i urządzenia 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,

— zapalniki i lonty,

▼B

— miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— granaty 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.

6.0.2. Zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające, które nie są przewożone zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami bezpieczeństwa, uznaje się za przedmioty zabronione w przesyłkach zawierających ładunek i pocztę.

6.0.3. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

▼M12

6.0.4. Do celów niniejszego załącznika „dane ładunku przekazywane przed załadunkiem” lub „PLACI” oznaczają proces pierwszej analizy ryzyka do celów ochrony lotnictwa w odniesieniu do towarów wprowadzanych na obszar celny Unii ([1]) drogą powietrzną.

▼M17

6.0.5. Do celów niniejszego załącznika „zatwierdzony przewoźnik drogowy” oznacza podmiot, który w imieniu zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy zapewnia transport naziemny oraz ochronę przesyłek zawierających ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony, i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony wystarczającymi do utrzymania integralności przesyłek.

6.0.6. Do celów niniejszego załącznika „ograniczone składowanie” oznacza całkowity czas absolutnie niezbędny zatwierdzonemu przewoźnikowi drogowemu do dokonania przeładunku ładunku i poczty z jednego środka transportu na środek transportu, który jest wykorzystywany do dalszego transportu naziemnego tej przesyłki.

Do celów definicji zawartej w akapicie pierwszym „czas absolutnie niezbędny”:

a) obejmuje czas potrzebny na wykonanie operacji związanych z obsługą i dopełnienie formalności administracyjnych;

b) jeżeli jest to konieczne ze względów logistycznych, obejmuje krótki okres składowania przesyłki między dwoma środkami transportu, podczas którego przesyłka jest chroniona przed nieupoważnioną ingerencją zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2;

c) nie obejmuje operacji składowania innych niż te, o których mowa w lit. b), chyba że przewoźnik drogowy jest również zatwierdzony jako zarejestrowany agent.

([1]) Ponieważ Islandia nie jest częścią obszaru celnego Unii, do celów pkt 6.8.7 niniejszego załącznika Islandia jest uznawana za państwo trzecie.

▼M19

6.0.7. Do celów niniejszego załącznika „relacje biznesowe” oznaczają związki między osobami fizycznymi lub prawnymi, które zawarły umowę obejmującą wykonywanie operacji takich jak dostawa, przyjmowanie, przetwarzanie, obsługa, załadunek, wyładunek i transport ładunków lotniczych lub poczty lotniczej.

6.0.8. Do celów niniejszego załącznika „ustanowiona relacja biznesowa” oznacza:

a) relację biznesową nawiązaną przed dniem 1 września 2024 r. lub

b) relację biznesową nawiązaną po dniu 1 września 2024 r., w ramach której zarejestrowany agent zwrócił się do wysyłającego lub nadawcy, bądź do odbiorcy opłacającego fracht, stosownie do przypadku, o następujące informacje lub dokumenty oraz uzyskał je i przechowywał:

— informacje osobowe, biznesowe lub korporacyjne, w tym imię i nazwisko (nazwę), adres, numer telefonu i adres e-mail;

— informacje dotyczące płatności, takie jak numer rachunku bankowego lub numer karty kredytowej umożliwiający identyfikację;

— numer VAT, zaświadczenie o rejestracji przedsiębiorstwa, w stosownych przypadkach;

— porozumienie umowne.

▼M20

6.0.9. Do celów niniejszego załącznika „hermetycznie zaplombowany pojemnik” oznacza pojemnik, którego konstrukcja i właściwości uszczelniające uniemożliwiają wymianę cząstek lub oparów jego zawartości ze środowiskiem zewnętrznym, nawet jeżeli sam kontener jest dostarczany jako zapakowany w pojemnik, na paletę, lub jako ładunek lub wchodzi w skład dostaw, które nie są hermetycznie zaplombowane.

▼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 nieupoważnioną 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 nieupoważnioną ingerencją; lub

▼M15

_____

▼C1

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

▼B

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 nieupoważnioną 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).

▼M5

_____

▼M15

6.1.3. Zarejestrowany agent, który odrzuca przesyłkę z powodów wysokiego ryzyka, zapewnia, aby przesyłkę wraz z towarzyszącą dokumentacją oznaczono jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka, zanim przesyłka zostanie zwrócona osobie reprezentującej podmiot ją dostarczający. Przesyłka ta nie może być załadowana na statek powietrzny, chyba że zostanie poddana czynnościom przez innego zarejestrowanego agenta zgodnie z pkt 6.7.

▼M17

6.1.4. Dostęp ładunku i poczty do stref zastrzeżonych lotniska zostaje przyznany wyłącznie po ustaleniu, do której z poniższych kategorii należy podmiot przewożący przesyłkę ze strefy ogólnodostępnej:

a) zarejestrowany agent;

b) znany nadawca;

c) przewoźnik drogowy wyznaczony zgodnie z pkt 6.6.1.1 lit. c), przewożący przesyłki, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony;

d) zatwierdzony przewoźnik drogowy;

e) żaden z podmiotów, o których mowa w lit. a)–d).

Przepis lit. c) stosuje się tylko do dnia 31 grudnia 2026 r.

▼M12

6.1.5. Jeżeli zastosowanie ma pkt 6.1.4 lit. c), zarejestrowanemu agentowi, przewoźnikowi lotniczemu lub zarządzającemu portem lotniczym udostępnia się kopię podpisanej deklaracji zawartej w dodatku 6-E, dającej dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, chyba że spełniony jest jeden z poniższych warunków:

a) przewoźnik sam jest zarejestrowanym agentem;

b) przewóz odbywa się w imieniu zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego odbierającego przesyłkę w strefach zastrzeżonych lotniska.

Przedstawienie przez przewoźnika kopii podpisanej deklaracji zawartej w dodatku 6-E można zastąpić równoważnym mechanizmem uprzedniego powiadamiania punktu dostępu, zapewnianym albo przez znanego nadawcę lub zarejestrowanego agenta poza portem lotniczym, w imieniu którego przewóz jest wykonywany, albo przez zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego odbierającego przesyłkę w strefie zastrzeżonej lotniska.

6.1.6. Przesyłki zawierające ładunek lub pocztę, w odniesieniu do których nie zastosowano wcześniej środków kontroli w zakresie ochrony, mogą zostać dopuszczone do stref zastrzeżonych lotniska pod warunkiem zastosowania jednego z następujących wariantów:

a) poddanie kontroli bezpieczeństwa przed ich wprowadzeniem do tej strefy, zgodnie z pkt 6.2 i na odpowiedzialność odbierającego przesyłkę zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego;

▼M12

b) eskorty do pomieszczeń zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego znajdujących się w strefach zastrzeżonych lotniska, za które odpowiadają.

Od momentu dostawy przesyłki takie są zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją do czasu poddania ich kontroli bezpieczeństwa.

Personel eskortujący takie przesyłki lub zabezpieczający je przed nieupoważnioną ingerencją został zatrudniony zgodnie z pkt 11.1.1 i przeszkolony co najmniej zgodnie z pkt 11.2.3.9.

▼B

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; oraz

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.

▼M20

6.2.1.3. Przesyłki składające się z przedmiotów zdefiniowanych w pkt 6.0.9, których charakter, opakowanie lub pojemnik znacznie utrudniłyby wykrycie przedmiotów zabronionych lub uniemożliwiają ich wykrycie lub analizę zawartych w nich materiałów, substancji lub przedmiotów przy zastosowaniu dodatków 6-J i 12-H do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005, są akceptowane jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza przez przyjmującego zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego, stosownie do przypadku, wyłącznie po spełnieniu jednego z następujących warunków:

a) przesyłki pochodzą od znanego nadawcy i zostały przez niego dostarczone zgodnie z pkt 6.4;

b) przesyłki przechodzą przez podmiot działający jako ich nadawca detaliczny, chociaż nie pochodzą od niego;

c) przesyłki zostały wybrane przez zarejestrowanego agenta zgodnie z pkt 6.3.2.3 lit. b);

d) jeżeli zezwolił na to właściwy organ i powiadomiono Komisję, przesyłki te podlegają łączeniu kontroli bezpieczeństwa i innych odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, określonych przez właściwy organ.

Nadawca, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. b), jest zatwierdzany przez właściwy organ jako znany nadawca wyłącznie do tych konkretnych operacji. Zatwierdzenie obejmuje konkretne działania i potwierdza spełnienie wymogów określonych w pkt 6.4.2 zarówno w miejscu, w którym znajduje się nadawca, jak i producent przesyłek, od którego one pochodzą.

Akapit pierwszy lit. d) stosuje się do dnia 31 grudnia 2027 r.

▼B

6.2.1.4. Osoby przeprowadzające kontrole bezpieczeństwa ładunków za pomocą urządzeń rentgenowskich lub EDS zwykle nie mogą weryfikować obrazów w sposób ciągły przez dłużej niż 20 minut. Po każdym takim okresie operator kontroli bezpieczeństwa nie może weryfikować obrazów przynajmniej przez 10 minut. Wymóg ten dotyczy jedynie sytuacji, w których ma miejsce nieprzerwany przepływ obrazów do weryfikacji.

▼B

6.2.1.5. Ładunek i poczta poddawane są kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod zgodnie z dodatkiem 6-J:

a) kontroli manualnej;

b) urządzeń rentgenowskich;

c) urządzeń EDS;

d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW);

e) urządzeń ETD;

f) kontroli wzrokowej;

▼M16

g) urządzeń do wykrywania metali (MDE);

h) urządzeń EVD.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Inne stosowne metody kontroli bezpieczeństwa, o ile zostały zatwierdzone przez właściwy organ i powiadomiono o tym Komisję, mogą być stosowane wyłącznie wtedy, gdy ze względu na charakter przesyłki nie można zastosować żadnych innych środków lub metod określonych w pkt 6.2.1.5.

▼M20

6.2.1.7. Metody kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼B

6.2.2. **Zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa**

Przepisy dotyczące zwolnień z kontroli bezpieczeństwa określone są w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 będące osobami trzecimi, odpowiedzialnymi za zintegrowane usługi magazynowania i przewozu, przewoźników lotniczych i agentów obsługi naziemnej.

Zarejestrowany agent może zlecić podwykonanie jednego lub większej liczby spośród wymienionych niżej środków:

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 port lotniczy, a podmiot został uprawniony lub zatwierdzony oraz ujęty w wykazie podmiotów dopuszczonych do świadczenia tych usług przez właściwy organ;

▼M17

d) zabezpieczenia i przewozu przesyłek do przewoźnika drogowego, który spełnia wymogi pkt 6.5 i 6.6 stosownie do przypadku.

▼B

6.3.1.2. Stosuje się następującą procedurę 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 tę podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

▼M15

Podpisana deklaracja musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do których się odnosi, i jest zatrzymywana przez właściwy organ;

▼M12

b) właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu organu, sprawdza program ochrony przed przeprowadzeniem wizji lokalnej wymienionych lokalizacji w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Z wyjątkiem wymogów dotyczących kontroli bezpieczeństwa określonych w pkt 6.2, sprawdzenie lokalizacji wnioskodawcy przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 29 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 ([1]), traktuje się jako wizję lokalną, jeżeli przeprowadzono je nie wcześniej niż 3 lata przed dniem, w którym wnioskodawca ubiega się o zatwierdzenie jako zarejestrowany agent. Wnioskodawca udostępnia do dalszej inspekcji pozwolenie AEO i odpowiednią ocenę organów celnych.

▼B

c) jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych agenta do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw" 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 zarejestrowany agent.

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558).

▼B

d) zarejestrowanego agenta nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wpisania dotyczących go danych szczegółowych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

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.

▼M12

Z wyjątkiem wymogów dotyczących kontroli bezpieczeństwa określonych w pkt 6.2 sprawdzenie lokalizacji zarejestrowanego agenta przez właściwy organ celny, przeprowadzone zgodnie z art. 29 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, traktuje się jako wizję lokalną.

6.3.1.5. W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że zarejestrowany agent utracił zdolność przestrzegania wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008, cofa podmiotowi status zarejestrowanego agenta dla określonej lub określonych lokalizacji.

Bezzwłocznie po cofnięciu statusu, a w każdym razie nie później niż w terminie 24 godzin od cofnięcia, właściwy organ zapewnia odnotowanie zmiany statusu byłego zarejestrowanego agenta w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

W przypadku gdy zarejestrowany agent nie jest już posiadaczem pozwolenia AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ([1]) i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, lub jeżeli jego pozwolenie AEO zawieszono z powodu nieprzestrzegania art. 39 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i art. 28 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, właściwy organ podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia zgodności zarejestrowanego agenta z wymogami rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Zarejestrowany agent informuje właściwy organ o wszelkich zmianach związanych z jego pozwoleniem AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i w art. 33 rozporządzenia (UE) 2015/2447.

▼B

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 niniejszego załącznika 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.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

▼M12

6.3.1.8. Właściwy organ udostępnia organom celnym wszelkie informacje dotyczące statusu zarejestrowanego agenta, jakie mogą być istotne w odniesieniu do posiadania pozwolenia AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447. Informacje te obejmują informacje dotyczące nowych zatwierdzeń zarejestrowanych agentów, cofnięcia statusu zarejestrowanego agenta, ponownego zatwierdzenia oraz inspekcji, harmonogramów działań weryfikacyjnych i wyników tych czynności.

Zasady tej wymiany informacji ustala się między właściwym organem i krajowymi organami celnymi.

▼M17

6.3.1.9. Na wniosek właściwego organu zarejestrowany agent dostarcza dokumentację potwierdzającą obowiązujące umowy zawarte z każdym zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym, który dokonuje przewozu w jego imieniu. Jeżeli wymaga tego właściwy organ zatwierdzający, zarejestrowany agent prowadzi dodatkowo wykaz zawierający, dla każdego zatwierdzonego przewoźnika drogowego, z którym zawarł umowę transportu, co najmniej niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator, datę rozpoczęcia obowiązywania umowy oraz, w stosownych przypadkach, datę jej wygaśnięcia.

Wykaz ten udostępnia się właściwemu organowi na potrzeby inspekcji.

▼B

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

▼M19

6.3.2.1. Przyjmując przesyłki, zarejestrowany agent:

a) ustala, czy podmiot, od którego otrzymuje przesyłkę, jest zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą, czy żadnym z nich;

b) sprawdza od zewnątrz wszelkie otrzymane przesyłki, w tym ich konsolidacje, w celu wykrycia oznak ingerencji, naruszenia lub wszelkich nieprawidłowości, które mogą budzić podejrzenie.

6.3.2.2. Zarejestrowany agent zwraca się do osoby dostarczającej przesyłki o okazanie dowodu tożsamości, paszportu, prawa jazdy lub innego dokumentu, 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.

Nieprzedstawienie ważnego dokumentu stwierdzającego tożsamość osoby dostarczającej przesyłki skutkuje odrzuceniem i oznakowaniem przesyłek i dokumentacji towarzyszącej zgodnie z pkt 6.1.3 lub obowiązkiem zastosowania dodatkowych przepisów określonych w załączniku do decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼B

6.3.2.3. Przyjmując przesyłki, w stosunku do których nie zastosowano wcześniej wszystkich wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, zarejestrowany agent zapewnia:

▼M15

a) poddanie przesyłek kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.2 lub w stosownych przypadkach zgodnie z 6.7,; lub

▼B

b) przyjęcie do składowania na wyłączną odpowiedzialność zarejestrowanego agenta przesyłek, nieoznaczonych jako wysyłka przeznaczona do przewozu statkiem powietrznym przed ich wyborem, oraz samodzielne dokonanie wyboru bez udziału nadawcy ani jakiejkolwiek osoby lub podmiotu innych niż wyznaczone i przeszkolone do tego celu przez zarejestrowanego agenta.

▼B

Literę b) można stosować wyłącznie, jeżeli nadawca nie może przewidzieć, że przesyłka ma być transportowana drogą lotniczą.

▼M2

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 załącznika i w pkt 6.3 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005, zarejestrowany agent zapewnia zabezpieczenie ładunku i poczty zgodnie z pkt 6.6.

▼B

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

6.3.2.6. Dokumentacja, o której mowa w pkt 6.3.2.5, 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 wszystkie wymienione niżej 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);

c) opis zawartości przesyłki, z wyjątkiem przesyłek wymienionych w pkt 6.2.1 lit. d) i e) decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005;

▼M15

d) status ochrony przesyłki, z podaniem jednej z następujących informacji:

— „SPX”, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego,

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

▼M2

e) powód wydania statusu ochrony, podany w następujący sposób:

(i) „KC”, oznaczające: otrzymany od znanego nadawcy, lub

▼M15

_____

▼M2

(iii) „RA”, oznaczające: wybrany przez zarejestrowanego agenta, lub

▼M16

(iv) zastosowane następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

— kontrola manualna (PHS),

— urządzenia rentgenowskie (XRY),

— systemy EDS (EDS),

▼C2

— psy do wykrywania materiałów wybuchowych (EDD),

▼M16

— urządzenia ETD (ETD),

— kontrola wzrokowa (VCK),

— urządzenia do wykrywania metali (CMD),

— urządzenia EVD (EVD),

▼M16

— wszelkie inne metody (AOM) zgodnie z pkt 6.2.1.6, z podaniem zastosowanej metody; lub

▼M2

(v) podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa;

▼B

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

▼M12

g) otrzymany od właściwego organu niepowtarzalny identyfikator każdego zarejestrowanego agenta, który zaakceptował status ochrony nadany przesyłce przez innego zarejestrowanego agenta, w tym w trakcie operacji transferu.

▼B

Zarejestrowany agent przekazujący przesyłki innemu zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu może również postanowić przekazać jedynie informacje wymagane zgodnie z lit. a)–e) i g) oraz zachować informacje wymagane zgodnie z lit. f) przez czas trwania lotu(-ów) lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

▼M12

Ładunek transferowy lub pocztę transferową, w odniesieniu do których przewoźnik lotniczy lub zarejestrowany agent działający w jego imieniu nie jest w stanie potwierdzić w dokumentacji towarzyszącej informacji wymaganych na mocy niniejszego punktu lub pkt 6.3.2.7, stosownie do przypadku, poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na pokład statku powietrznego przed kolejnym lotem.

▼B

6.3.2.7. W przypadku konsolidacji wymogi zawarte w pkt 6.3.2.5 i 6.3.2.6 uznaje się 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 6.2.1 lit. d) i e) decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005, o ile zarejestrowany agent nadaje konsolidacji niepowtarzalny identyfikator oraz wskazuje jej status ochrony i podaje jeden powód nadania tego statusu ochrony.

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.

▼M17

6.3.2.9. Zarejestrowany agent zapewnia zatrudnienie całego personelu zgodnie z wymogami rozdziału 11 i jego odpowiednie przeszkolenie zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami stanowisk. Do celów szkolenia personel mający nienadzorowany dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, uznaje się za personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony. Kierowcy, którzy nie mają dostępu lub mają dostęp nadzorowany do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przechodzą co najmniej szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7.

6.3.2.10. Środki kontroli w zakresie ochrony, które ma stosować zarejestrowany agent, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼B

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. Stosuje się następującą procedurę zatwierdzania znanych nadawców:

▼M2

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

Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. W programie opisuje się metody i procedury, których nadawca musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych. W programie określa się również, w jaki sposób nadawca monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

Wnioskodawca otrzymuje „wytyczne dla znanych nadawców”, zawarte w dodatku 6-B, oraz „listę kontrolną zatwierdzania znanych nadawców”, zawartą w dodatku 6-C.

b) Właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, sprawdza program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych.

W celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia te wymogi, właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, korzysta z listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców zawartej w dodatku 6-C. Lista kontrolna zawiera deklarację zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę danej lokalizacji.

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

▼M2

Podpisaną deklarację zatrzymuje właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, który udostępnia ją właściwemu organowi.

▼M12

c) sprawdzenie lokalizacji wnioskodawcy przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 29 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, traktuje się jako wizję lokalną, jeżeli przeprowadzono je nie wcześniej niż 3 lata przed dniem, w którym wnioskodawca ubiega się o zatwierdzenie jako znany nadawca. W takich przypadkach wnioskodawca musi podać informacje wymagane w części pierwszej „listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców" zawartej w dodatku 6-C i przesłać je do właściwego organu, razem z deklaracją zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Wnioskodawca udostępnia do dalszej inspekcji pozwolenie AEO i odpowiednią ocenę organów celnych.

Podpisaną deklarację zatrzymuje właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, który udostępnia ją właściwemu organowi na jego wniosek;

▼B

d) jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) lub odpowiednio a) i c) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych nadawcy do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw" 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) lub odpowiednio a) i c) za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako znany nadawca.

e) znanego nadawcy nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wpisania dotyczących go danych szczegółowych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw".

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 zgodnie z pkt 11.1.

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.

▼M12

Sprawdzenie lokalizacji znanego nadawcy przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 29 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, traktuje się jako wizję lokalną.

▼M12

6.4.1.5. W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że znany nadawca utracił zdolność przestrzegania wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008, cofa podmiotowi status znanego nadawcy dla określonej (określonych) lokalizacji.

Bezzwłocznie po cofnięciu statusu, a w każdym razie nie później niż w terminie 24 godzin od cofnięcia, właściwy organ zapewnia odnotowanie zmiany statusu znanego nadawcy w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw".

W przypadku gdy znany nadawca nie jest już posiadaczem pozwolenia AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, lub jeżeli jego pozwolenie AEO zawieszono z powodu nieprzestrzegania art. 39 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i art. 28 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, właściwy organ podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia zgodności znanego nadawcy z wymogami rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Znany nadawca informuje właściwy organ o wszelkich zmianach związanych z jego pozwoleniem AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447.

▼B

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 niniejszego załącznika jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

▼M2

_____

▼M12

6.4.1.7. Właściwy organ udostępnia organom celnym wszelkie informacje dotyczące statusu znanego nadawcy, jakie mogą być istotne w odniesieniu do posiadania pozwolenia AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447. Informacje te obejmują informacje dotyczące nowych zatwierdzeń znanych nadawców, cofnięcia statusu znanego nadawcy, ponownego zatwierdzenia oraz inspekcji, harmonogramów działań weryfikacyjnych i wyników tych czynności.

Zasady tej wymiany informacji ustala się między właściwym organem i krajowymi organami celnymi.

▼M17

6.4.1.8. Na wniosek właściwego organu znany nadawca dostarcza dokumentację potwierdzającą obowiązujące umowy zawarte z każdym zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym, dla którego dokonuje przewozu w jego imieniu. Jeżeli wymaga tego właściwy organ zatwierdzający, znany nadawca prowadzi dodatkowo wykaz zawierający, dla każdego zatwierdzonego przewoźnika drogowego, z którym zawarł umowę transportu, co najmniej niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator, datę rozpoczęcia obowiązywania umowy oraz, w stosownych przypadkach, datę jej wygaśnięcia.

Wykaz ten udostępnia się właściwemu organowi na potrzeby inspekcji.

▼B

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 i identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją; oraz

▼M17

b) cały personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony oraz cały personel mający nienadzorowany dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, jest rekrutowany zgodnie z wymogami rozdziału 11 i przeszedł szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9. Kierowcy, którzy nie mają dostępu lub mają dostęp nadzorowany do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przechodzą co najmniej szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7; oraz

▼B

c) zabezpieczenie przed nieupoważnioną 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.

▼M17

6.4.2.3. Środki kontroli w zakresie ochrony, które ma stosować znany nadawca, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

6.5 ZATWIERDZENI PRZEWOŹNICY DROGOWI

6.5.1. **Zatwierdzenie przewoźników drogowych**

6.5.1.1. Przewoźników drogowych zatwierdza właściwy organ.

Wnioskodawca, będący osobą fizyczną albo prawną, występuje o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się adres zamieszkania lub adres siedziby wnioskodawcy, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie. Zagraniczne oddziały tego samego wnioskodawcy lub jego spółek zależnych występują o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba tego zagranicznego oddziału lub spółki zależnej.

6.5.1.2 Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. W programie opisuje się metody i procedury, których przewoźnik drogowy musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych. Zawiera on szczegółowe postanowienia i procedury obejmujące co najmniej:

1) informacje ogólne, w tym informacje dotyczące organizacji, osoby odpowiedzialnej za ochronę, kontrolę jakości, współpracę z organami, sprawozdawczość oraz inne plany i instrukcje;

2) ochronę ładunku podczas odbioru, obsługi, ograniczonego składowania, przewozu i dostawy;

3) rekrutację i szkolenie personelu, w tym dokumentację szkoleniową i dowody przejścia sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym, stosownie do przypadku;

▼M17

4) środki zapobiegające bezprawnej ingerencji w odniesieniu do przesyłek zawierających ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, oraz działania, jakie należy podjąć w przypadku takiej ingerencji.

Program określa również, w jaki sposób przewoźnik drogowy monitoruje przestrzeganie tych postanowień i procedur.

Program sporządza się przy użyciu standardowego szablonu określonego w dodatku 6-K – Program ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego. Podmioty, które ubiegają się o zatwierdzenie i planują wykonywanie operacji przewozowych w państwie członkowskim innym niż to, w którym są zarejestrowane i zatwierdzone, sporządzają swój program ochrony również w języku angielskim.

Wnioskodawca składa również „Deklarację zobowiązań – zatwierdzony przewoźnik drogowy" określoną w dodatku 6-D. Deklarację tę podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Podpisana deklaracja musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do której lub do których się odnosi, i jest przechowywana przez właściwy organ.

6.5.1.3. Po przedłożeniu programu ochrony i jego pomyślnej ocenie stwierdzającej jego stosowność i kompletność wnioskodawca zostaje poddany wizji lokalnej w celu dokonania oceny zgodności z wymogami rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych. Wizja lokalna obejmuje monitorowanie odpowiednich operacji i procedur wykonywanych przez przewoźnika drogowego bez nieprawidłowości podczas odbioru, obsługi, ograniczonego składowania, przewozu i dostawy przesyłek, stosownie do przypadku. Wizja lokalna obejmuje co najmniej jedno z miejsc wykonywania działalności należących do sieci przewoźnika drogowego.

Właściwy organ określa w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, czy ocenę programu ochrony i wizję lokalną przeprowadza sam organ czy unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w jego w imieniu.

Po zakończeniu wizji lokalnej właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w jego imieniu sporządza sprawozdanie zatwierdzające, korzystając ze znormalizowanej listy kontrolnej określonej w dodatku 6-L.

Jeżeli wizję lokalną przeprowadza unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, sprawozdanie zatwierdzające i deklarację niezależności – unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa określone w dodatku 11-A przedkłada się właściwemu organowi w terminie nie dłuższym niż jeden miesiąc od wizji lokalnej.

Jeżeli ma to zastosowanie i jest konieczne do monitorowania odpowiednich operacji i procedur wykonywanych przez przewoźnika drogowego, zatwierdzające państwo członkowskie może zwrócić się o pomoc i wsparcie do właściwego organu innego państwa członkowskiego, w którym odbywają się określone operacje. Za zgodą zatwierdzającego państwa członkowskiego wizję lokalną tych operacji może przeprowadzić unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w imieniu właściwego organu państwa członkowskiego, w którym odbywają się określone operacje. Przedmiotowe państwa członkowskie koordynują terminowe przeprowadzenie tej wizji lokalnej, uzgadniają jej zakres i treść oraz ustanawiają zasady wymiany informacji na temat jej wyników. W takim przypadku sprawozdanie zatwierdzające obejmujące te operacje, składające się z listy kontrolnej określonej w dodatku 6-L oraz, w stosownych przypadkach, deklaracji niezależności – unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa określonej w dodatku 11-A:

▼M17

a) sporządza się w języku angielskim lub w innym języku urzędowym Unii zgodnie z ustaleniami przedmiotowych państw członkowskich;

b) przedkłada się właściwemu organowi zatwierdzającemu w terminie nie dłuższym niż jeden miesiąc od wizji lokalnej.

Po pomyślnym zakończeniu przez właściwy organ zatwierdzający etapów, o których mowa w niniejszym punkcie, i stwierdzeniu, że wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, status zatwierdzonego przewoźnika drogowego zostaje przyznany na maksymalny okres pięciu lat. Czyniąc to, odpowiedni organ zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych przewoźnika drogowego do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw" nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych odpowiedni organ nadaje każdemu adresowi siedziby niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

Przewoźnika drogowego nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wpisania dotyczących go danych szczegółowych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw".

6.5.1.4. Alternatywnie do procedury określonej w pkt 6.5.1.3 i wyłącznie w przypadku pierwszego zatwierdzenia po pomyślnej ocenie programu ochrony, stwierdzającej jego stosowność i kompletność, właściwy organ może poddać wnioskodawcę weryfikacji opartej na dokumentacji, która polega na szczegółowej rozmowie z osobą wyznaczoną jako odpowiedzialna za realizację programu ochrony oraz za odpowiednie wykonywane operacje i procedury. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, przyznaje status zatwierdzonego przewoźnika drogowego na maksymalny i nieodnawialny okres jednego roku, w ciągu którego przewoźnik drogowy podlega wizji lokalnej, jak określono w pkt 6.5.1.3.

Po zakończeniu wizji lokalnej, jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, status zatwierdzonego przewoźnika drogowego zostaje przyznany na maksymalny okres pięciu lat.

Jeżeli wizja lokalna nie zostanie przeprowadzona w ciągu jednego roku z powodów poza zakresem odpowiedzialności przewoźnika drogowego, właściwy organ zatwierdzający może przedłużyć status na okres nieprzekraczający trzech miesięcy. Po upływie okresu przedłużenia właściwy organ zawiesza status przewoźnika drogowego i nie przywraca go do czasu pomyślnego zakończenia wizji lokalnej.

6.5.1.5. Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji podanych i ocenionych zgodnie z pkt 6.5.1.2, 6.5.1.3 i 6.5.1.4 stosownie do przypadku za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zatwierdzony przewoźnik drogowy.

6.5.1.6. Zatwierdzony przewoźnik drogowy wyznacza co najmniej jedną osobę, która jest odpowiedzialna za realizację przedstawionego programu ochrony i odpowiednich wykonywanych operacji i procedur. Osoba ta musi przejść rozszerzone sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.1 lit. b).

6.5.1.7. Zatwierdzony przewoźnik drogowy podlega procedurze ponownego zatwierdzenia w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat służącej ocenie, czy nadal spełnia on wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych. Procedura ta obejmuje sprawdzenie programu ochrony oraz wizję lokalną zgodnie z pkt 6.5.1.3.

▼M17

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

6.5.1.8. W przypadku gdy właściwy organ zatwierdzający lub inny właściwy organ stwierdzą nieprawidłowości w wykonywaniu działalności przewoźnika drogowego, niezwłocznie informuje o tym przewoźnika drogowego i zwraca się o ich usunięcie. W przypadku gdy usunięcie nieprawidłowości nie nastąpi w rozsądnym terminie lub zostaną one uznane za mające znaczący wpływ na ochronę łańcucha dostaw, właściwy organ zatwierdzający zawiesza lub cofa status zatwierdzonego przewoźnika drogowego, stosownie do przypadku.

Jeżeli właściwy organ, który przyznał zatwierdzenie, stwierdzi, że zatwierdzony przewoźnik drogowy utracił zdolność przestrzegania wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, cofa podmiotowi status zatwierdzonego przewoźnika drogowego.

Bezzwłocznie po cofnięciu statusu, a w każdym razie nie później niż w terminie 24 godzin od jego cofnięcia, właściwy organ zatwierdzający zapewnia odnotowanie zmiany statusu zatwierdzonego przewoźnika drogowego w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

6.5.1.9. Zatwierdzony przewoźnik drogowy zatwierdzony zgodnie z pkt 6.5 niniejszego załącznika jest uznawany za takiego we wszystkich państwach członkowskich.

6.5.2. **Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez zatwierdzonego przewoźnika drogowego**

6.5.2.1. Zatwierdzony przewoźnik drogowy zapewnia, aby:

a) w pomieszczeniach i w lokalizacjach, gdzie prowadzona jest działalność i wykonywane są procedury, istniał wystarczający poziom ochrony w celu zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego i identyfikowalnej poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony;

b) cały personel biorący udział w przewozie ładunku i poczty przeszedł ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7;

c) cały personel, o którym mowa w lit. b), któremu przyznano również nienadzorowany dostęp do ładunku i poczty, wobec których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9 i sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.2 lit. b);

d) identyfikowalny ładunek lotniczy i identyfikowalna poczta lotnicza, wobec których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony, były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas odbioru, obsługi, ograniczonego składowania, przewozu i dostawy.

6.5.2.2 Aby zapewnić zabezpieczenie przesyłek, w stosunku do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przed nieupoważnioną ingerencją podczas działalności wykonywanej przez zatwierdzonego przewoźnika drogowego, należy spełnić wszystkie poniższe wymagania:

▼M17

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

b) bezpośrednio przed załadunkiem przestrzeń ładunkowa zostaje przeszukana, a integralność tego przeszukania jest utrzymana do zakończenia załadunku;

c) 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;

d) każdy kierowca posiada przy sobie dowód tożsamości, paszport, prawo jazdy lub inny dokument ze zdjęciem, który został wydany i jest uznawany przez krajowe organy. Dowód ten lub dokument wykorzystuje się w celu ustalenia tożsamości osoby otrzymującej lub dostarczającej przesyłki;

e) kierowcy nie robią nieprzewidzianych postojów między odbiorem i dostawą. Jeżeli jest to nieuniknione, kierowca sprawdza po powrocie stan ładunku i integralność zamków lub plomb lub obu tych elementów. Jeżeli kierowca wykryje jakiekolwiek dowody ingerencji, powiadamia o tym zarówno swojego przełożonego, jak i odbiorcę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej;

f) podwykonawstwo transportu nie jest zlecane osobie trzeciej, chyba że ta osoba trzecia sama jest zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym zgodnie z pkt 6.5 lub zarejestrowanym agentem zgodnie z pkt 6.3;

g) żadne inne usługi związane z obsługą ładunku lotniczego (np. ograniczone składowanie lub ochrona) nie są zlecane innej osobie niż zarejestrowany agent.

6.5.3. **Data rozpoczęcia stosowania**

6.5.3.1 Od 1 stycznia 2027 r. transport naziemny w Unii przesyłek zawierających ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony, w tym przewóz za pomocą pojazdu na podstawie lotniczego listu przewozowego i numeru lotu przewoźnika lotniczego, w imieniu którego przewóz jest wykonywany, zgodnie z modelem usługi dowozowego transportu drogowego ładunku lotniczego, wykonywany jest wyłącznie przez:

a) zarejestrowanego agenta, dysponującego własnymi środkami i zasobami opisanymi w jego programie ochrony i potwierdzonymi podczas wizji lokalnej w procesie zatwierdzenia;

b) znanego nadawcę, w odniesieniu do wysłanych przez niego ładunku i poczty, dysponującego własnymi środkami i zasobami opisanymi w jego programie ochrony i potwierdzonymi podczas wizji lokalnej w procesie zatwierdzenia;

c) przewoźnik drogowy, który został zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z pkt 6.5 i zawarł umowę transportową z zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą, w imieniu którego wykonywany jest przewóz, lub, w przypadku dowozowego transportu drogowego ładunku lotniczego, bezpośrednio z odpowiednim przewoźnikiem lotniczym, w imieniu którego transport jest wykonywany.

▼M17

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do przewozu wewnątrz stref zastrzeżonych lotnisk.

▼B

6.6. ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU I POCZTY

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

▼M15

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

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

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;

c) deklaracja przewoźnika drogowego zamieszczona w dodatku 6-E musi być potwierdzona przez przewoźnika drogowego, który zawarł umowę o transporcie z zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą, chyba że sam przewoźnik jest zatwierdzony jako zarejestrowany agent.

Podpisana deklaracja pozostaje u zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, na rzecz którego dokonywany jest przewóz. Na żądanie kopię podpisanej deklaracji udostępnia się zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu otrzymującemu przesyłkę lub właściwemu organowi.

▼M17

W przypadku gdy przewoźnik drogowy został zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z pkt 6.5, deklarację przewoźnika drogowego, o której mowa w akapicie pierwszym lit. c) niniejszego punktu, można zastąpić weryfikacją statusu zatwierdzonego przewoźnika drogowego w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Akapit pierwszy lit. c) stosuje się do 31 grudnia 2026 r.

▼B

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

▼M12

6.6.1.3. Przewoźnik zapewnia, aby personel odbierający, przewożący, przechowujący i dostarczający ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł co najmniej:

a) sprawdzenie uczciwości, polegające na sprawdzeniu tożsamości i życiorysu lub dostarczonych referencji;

b) ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z pkt 11.2.7.

▼M12

6.6.1.4. Każdy z członków personelu przewoźnika, któremu udzielono nienadzorowanego dostępu do ładunku i poczty podczas wykonywania któregokolwiek z zadań, o których mowa w pkt 6.6.1.3, lub podczas wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony określonych w niniejszym rozdziale:

a) pomyślnie przeszedł sprawdzenie przeszłości;

b) odbył szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z pkt 11.2.3.9.

6.6.1.5. W przypadku gdy przewoźnik korzysta z usług innego przedsiębiorstwa w celu wykonywania jednego lub większej liczby zadań, o których mowa w pkt 6.6.1.3, takie inne przedsiębiorstwo musi spełniać następujące warunki:

a) podpisać z przewoźnikiem umowę na świadczenie usług przewozowych;

b) powstrzymać się od zlecania dalszego podwykonawstwa;

c) wdrożyć przepisy pkt 6.6.1.3 i 6.6.1.4, stosownie do przypadku.

Podwykonujący przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za cały przewóz wykonywany w imieniu agenta lub nadawcy.

▼B

6.6.2. **►M2 Zabezpieczenie ładunku i poczty podczas obsługi, składowania i załadunku na statek powietrzny ◄**

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

▼M2

6.6.2.2. Przesyłki zawierające ładunek i pocztę znajdujące się w części innej niż część krytyczna strefy zastrzeżonej lotniska zabezpiecza się przed nieupoważnioną ingerencją do momentu przekazania ich innemu zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu. Przesyłki umieszcza się w tych częściach pomieszczeń zarejestrowanego agenta, do których dostęp jest kontrolowany, lub, w przypadku gdy są umieszczone poza tymi częściami, uznaje się za zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją, jeżeli:

a) są fizycznie zabezpieczone w sposób zapobiegający wprowadzeniu do nich przedmiotu zabronionego; lub

b) nie są pozostawione bez nadzoru, a dostęp do nich mają wyłącznie osoby zaangażowane w zabezpieczanie ładunku i poczty oraz załadowywanie ich na statek powietrzny.

▼B

6.7. ŁADUNEK LUB POCZTA WYSOKIEGO RYZYKA (HRCM)

Przepisy dotyczące ładunku lub poczty wysokiego ryzyka są określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

6.8. PROCEDURY OCHRONY DOTYCZĄCE ŁADUNKU LUB POCZTY PRZYWOŻONYCH DO UNII Z PAŃSTW TRZECICH

▼B

6.8.1. **Wyznaczanie przewoźników lotniczych**

6.8.1.1. Każdy przewoźnik lotniczy przywożący ładunek lub pocztę z portu lotniczego w państwie trzecim niewymienionym w dodatkach 6-Fi lub 6-Fii w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w dowolnym porcie lotniczym objętym zakresem rozporządzenia nr (WE) nr 300/2008 zostaje wyznaczony jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii" (ACC3), stosownie do okoliczności przez jeden z wymienionych niżej organów:

a) właściwy organ państwa członkowskiego, które wydało przewoźnikowi certyfikat przewoźnika lotniczego;

b) właściwy organ państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009 ([1]), w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie;

c) 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 posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie i którzy nie zostali ujęci w wykazie w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 748/2009.

6.8.1.2. Wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako ACC3 w odniesieniu do prowadzonych przez niego przewozów ładunków lub poczty z portu lotniczego, dla którego wymagane jest oznaczenie ACC3 (zwanych dalej „odpowiednimi przewozami ładunków"), następuje w oparciu o:

a) wyznaczenie osoby ponoszącej całościową odpowiedzialność za wykonanie przepisów w zakresie ochrony ładunków lub poczty w imieniu przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozów odpowiednich ładunków; oraz

b) sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa, potwierdzające wdrożenie środków ochrony.

6.8.1.3. Właściwy organ nadaje podmiotowi wyznaczonemu jako ACC3 niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny w standardowym formacie identyfikujący przewoźnika lotniczego i port lotniczy w państwie trzecim, w przypadku którego przewoźnik lotniczy wyznaczony jest do wykonywania przewozów ładunków i poczty do Unii.

6.8.1.4. Wyznaczenie jest ważne od dnia wprowadzenia przez właściwy organ danych przewoźnika ACC3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw" przez okres nieprzekraczający pięciu lat.

6.8.1.5. Przewoźnik ACC3 wymieniony w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw" jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii.

▼M20

([1]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 748/2009 z dnia 5 sierpnia 2009 r. w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r. ze wskazaniem administrującego państwa członkowskiego dla każdego operatora statków powietrznych (Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1).

▼B

6.8.2. **Zatwierdzanie unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do przewoźników ACC3**

6.8.2.1. Zatwierdzanie unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków wykonywanych przez przewoźnika lotniczego obejmuje:

a) sprawdzenie programu ochrony przewoźnika lotniczego w celu zapewnienia stosowności i kompletności tego programu w odniesieniu do wszystkich punktów określonych w dodatku 6-G; oraz

b) weryfikację wdrożenia środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków przy użyciu listy kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3.

6.8.2.2. Weryfikację wdrożenia w ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadza się na miejscu, na jednym z następujących poziomów:

1. w porcie lotniczym, z którego przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków, zanim możliwe stanie się przyznanie oznaczenia ACC3 temu portowi lotniczemu.

   Jeżeli w trakcie zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa stwierdza się, że nie zrealizowano jednego celu lub większej liczby celów wymienionych w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3, właściwy organ nie wyznacza przewoźnika lotniczego jako ACC3 w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków bez dowodu wdrożenia przez przewoźnika lotniczego środków mających na celu usunięcie zidentyfikowanej nieprawidłowości.

2. w reprezentatywnej liczbie portów lotniczych, z których przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków, przed przyznaniem oznaczenia ACC3 wszystkim portom lotniczym, z których przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków. Zastosowanie mają następujące warunki:

   a) o zastosowanie tego wariantu wystąpił przewoźnik lotniczy, który wykonuje kilka odpowiednich przewozów ładunków drogą lotniczą; oraz

   b) właściwy organ potwierdził, że przewoźnik lotniczy stosuje wewnętrzny program zapewniania jakości w odniesieniu do ochrony, który jest równoważny z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa; oraz

   c) reprezentatywna liczba wynosi co najmniej 3 lub 5 %, w zależności od tego, która wartość jest większa, i obejmuje wszystkie porty lotnicze o wysokim stopniu ryzyka; oraz

   d) właściwy organ wyraził zgodę na wprowadzenie planu działania, który zapewnia przeprowadzenie procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w każdym roku objętym wyznaczeniem w dodatkowych portach lotniczych, którym przyznane zostanie oznaczenie ACC3, lub do momentu zatwierdzenia wszystkich portów lotniczych. Liczba tych zatwierdzeń w każdym roku jest co najmniej równa liczbie zatwierdzeń wymaganej zgodnie z lit. c). Plan działania określa powody wyboru dodatkowych portów lotniczych; oraz

▼B

e) wszystkie oznaczenia ACC3 tracą ważność w tym samym dniu; oraz

f) w przypadku gdy jedna z procedur zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa wykazuje, że nie zrealizowano jednego celu lub większej liczby celów wymienionych w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3, wyznaczający właściwy organ wymaga dowodu wdrożenia środków mających na celu usunięcie nieprawidłowości zidentyfikowanej w tym porcie lotniczym, oraz, w zależności od tego, jak poważna jest to nieprawidłowość, żąda:

— zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do wszystkich portów lotniczych, dla których wymagane jest oznaczenie ACC3, zgodnie z pkt 6.8.2.2.1 w terminie ustalonym przez właściwy organ, lub

— dwukrotnie większej liczby zatwierdzeń unijnych środków ochrony lotnictwa niż liczba określona w lit. d) w każdym roku pozostającym do końca ważności oznaczeń ACC3.

▼M2

6.8.2.3. Właściwy organ może zaakceptować sprawozdanie zatwierdzające podmiot z państwa trzeciego lub innego przewoźnika ACC3 pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa do celów wyznaczenia jako przewoźnika ACC3, w przypadkach gdy ten podmiot lub przewoźnik ACC3 wykonuje całą działalność związaną z przewozem ładunku, w tym załadunek do luku bagażowego statku powietrznego, w imieniu wnioskującego przewoźnika ACC3, a sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa obejmuje wszystkie te działania.

6.8.2.4. Zatwierdzenie pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zapisuje się w sprawozdaniu zatwierdzającym, które obejmuje co najmniej deklarację zobowiązań określoną w dodatku 6-H1, listę kontrolną określoną w dodatku 6-C3 oraz deklarację unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa określoną w dodatku 11-A. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przekazuje sprawozdanie zatwierdzające właściwemu organowi i dostarcza kopię zatwierdzonemu przewoźnikowi lotniczemu.

_____

▼B

6.8.3. **Środki kontroli w zakresie ochrony mające zastosowanie do ładunku i poczty przywożonych z państwa trzeciego**

▼M2

6.8.3.1. 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 zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) 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 nieupoważnioną ingerencją; lub

b) znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3) 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 nieupoważnioną ingerencją; lub

▼M15

_____

▼M2

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, do chwili załadunku była zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją.

▼M15

_____

▼M19

6.8.3.2. Ładunki i poczta wwożone do Unii są poddawane kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków i metod wymienionych w pkt 6.2.1 w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych. Od dnia 1 stycznia 2026 r. przewoźnik ACC3 lub agent RA3 może uzyskać zatwierdzenie dotyczące wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW) na potrzeby kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty przeznaczonych do Unii wyłącznie w przypadku, gdy w trakcie procesu zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, stosownie do przypadku, przeprowadził obserwację procesu kontroli bezpieczeństwa za pomocą PWMW i ocenił go jako odpowiadający celom wymienionym w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-M.

▼B

6.8.3.3. Przewoźnik ACC3 dopilnowuje:

(a) aby – w odniesieniu do ładunków lub poczty podlegających transferowi i tranzytowi – on sam lub podmiot zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadzili kontrolę bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.8.3.2 lub zastosowali środki kontroli w zakresie ochrony w miejscu pochodzenia lub w innym punkcie łańcucha dostaw, oraz aby takie przesyłki były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku; oraz

(b) w odniesieniu do ładunku lub poczty wysokiego ryzyka, aby on sam lub podmiot zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadził kontrolę bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.7 w miejscu pochodzenia lub w innym punkcie łańcucha dostaw, oraz aby takie przesyłki zostały oznakowane jako SHR i aby były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku.

▼M2

6.8.3.4. W przypadku przekazywania przesyłek, do których zastosował on wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, innemu przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3, przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 podaje w dokumentacji towarzyszącej niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator otrzymany od wyznaczającego właściwego organu.

6.8.3.5. Przyjmując przesyłki, przewoźnik ACC3 lub agent RA3 ustala, czy przewoźnik lotniczy lub podmiot, od którego otrzymuje dane przesyłki, jest innym przewoźnikiem ACC3, agentem RA3 lub nadawcą KC3, przy pomocy następujących środków:

a) sprawdzenie, czy w dokumentacji towarzyszącej podano niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator podmiotu dostarczającego przesyłki; oraz

b) upewnienie się, że przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłki figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” w odniesieniu do wskazanego portu lotniczego lub lokalizacji, stosownie do przypadku.

▼M2

Jeżeli w dokumentacji towarzyszącej nie podano identyfikatora lub jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłki nie figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, uznaje się, że nie zastosowano jeszcze środków kontroli w zakresie ochrony, a zatem przed załadunkiem przesyłek na statek powietrzny poddawane są one kontroli bezpieczeństwa przez przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

▼M12

6.8.3.6. Po wdrożeniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.8.3.1–6.8.3.5, przewoźnik ACC3 lub zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) odpowiedzialny za stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zapewniają, aby dokumentacja towarzysząca, w formie lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub oddzielnej deklaracji, dostarczona w formie elektronicznej lub na piśmie, zawierała co najmniej następujące informacje:

a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3;

b) status ochrony przesyłki, o którym mowa w pkt 6.3.2.6 lit. d), wydany stosownie do przypadku przez ACC3 lub zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3);

c) w stosownych przypadkach niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer spedytorskiego lub kapitańskiego lotniczego listu przewozowego;

d) opis zawartości przesyłki lub, w stosownych przypadkach, wskazanie konsolidacji;

e) powody wydania statusu ochrony, obejmujące zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji ICAO dotyczących ochrony przesyłki.

W przypadku konsolidacji przewoźnik ACC3 lub zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3), który dokonał konsolidacji, zachowuje informacje określone w akapicie pierwszym lit. a)–e) w odniesieniu do każdej pojedynczej przesyłki przynajmniej do przewidywanego czasu przylotu przesyłek do pierwszego portu lotniczego w Unii lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

6.8.3.7 Każdy przewoźnik lotniczy przybywający z państwa trzeciego wymienionego w dodatku 6-F zapewnia zgodność z mającymi zastosowanie elementami określonymi w pkt 6.8.3.6 w odniesieniu do ładunku i poczty przewożonych na pokładzie. Dokumentacja towarzysząca takim przesyłkom musi przynajmniej spełniać wymogi systemu deklaracji dotyczących ochrony przesyłki ICAO lub alternatywnego systemu dostarczającego w równoważny sposób wymagane informacje.

▼M5

6.8.3.8. Z przesyłkami tranzytowymi lub transferowymi przylatującymi z państwa trzeciego wymienionego w dodatku 6-I, których dokumentacja towarzysząca nie spełnia wymogów określonych w pkt 6.8.3.6, postępuje się przed kolejnym lotem zgodnie z rozdziałem 6.7.

▼M12

6.8.3.9. Z przesyłkami tranzytowymi lub transferowymi przylatującymi z państwa trzeciego nieobjętego przepisami pkt 6.8.3.8, których dokumentacja towarzysząca nie spełnia wymogów określonych w pkt 6.8.3.6, postępuje się przed kolejnym lotem zgodnie z pkt 6.2.

▼M15

6.8.3.10. Środki kontroli w zakresie ochrony ładunków i poczty przywożonych z państwa trzeciego, które ma stosować zarejestrowany agent, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M2

6.8.4. **Wyznaczanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców**

6.8.4.1. Podmioty z państw trzecich będące lub zamierzające być częścią łańcucha dostaw przewoźnika lotniczego posiadającego status ACC3

▼M2

mogą zostać wyznaczone jako „zarejestrowany agent z państwa trzeciego” (RA3) albo jako „znany nadawca z państwa trzeciego” (KC3).

6.8.4.2. Aby uzyskać wyznaczenie, podmiot przedkłada stosowny wniosek:

a) właściwemu organowi państwa członkowskiego odpowiedzialnemu za wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako przewoźnika ACC3 w znajdującym się w państwie trzecim porcie lotniczym, w którym wnioskodawca obsługuje ładunki kierowane do UE; lub

b) w przypadku gdy w danym państwie nie wyznaczono przewoźnika ACC3, właściwemu organowi państwa członkowskiego odpowiedzialnego za wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa, który przeprowadza lub przeprowadził zatwierdzenie.

Właściwy organ, który otrzymał taki wniosek, rozpoczyna proces wyznaczania lub uzgadnia z właściwym organem innego państwa członkowskiego delegowanie tego procesu, z uwzględnieniem współpracy w dziedzinie polityki lub lotnictwa, bądź w obu tych dziedzinach.

6.8.4.3. Przed wyznaczeniem potwierdzona musi zostać kwalifikowalność do uzyskania statusu agenta RA3 lub nadawcy KC3 zgodnie z pkt 6.8.4.1.

6.8.4.4. Wyznaczenie podmiotu jako agenta RA3 lub nadawcy KC3 w odniesieniu do prowadzonych przez niego przewozów ładunku lub poczty („odpowiednie przewozy ładunku”) oparte jest na:

a) wyznaczeniu osoby ponoszącej w imieniu danego podmiotu całościową odpowiedzialność za wdrożenie przepisów w zakresie ochrony ładunku lub poczty w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunku; oraz

b) sprawozdaniu zatwierdzającym unijne środki ochrony lotnictwa, potwierdzającym wdrożenie środków ochrony.

6.8.4.5. Właściwy organ nadaje wyznaczonemu agentowi RA3 lub nadawcy KC3 niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie umożliwiający identyfikację podmiotu i państwa trzeciego, dla którego został on wyznaczony do celów wdrożenia przepisów w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lub poczty kierowanych do Unii.

6.8.4.6. Wyznaczenie jest ważne od dnia wprowadzenia przez właściwy organ danych podmiotu do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, przez okres nieprzekraczający trzech lat.

6.8.4.7. Podmiot figurujący jako agent RA3 lub nadawca KC3 w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów ładunku lub poczty z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii wykonywanych przez przewoźnika ACC3.

6.8.4.8. Wyznaczenia agentów RA3 i nadawców KC3 wydane przed dniem 1 czerwca 2017 r. wygasają pięć lat po dokonaniu takiego wyznaczenia lub w dniu 31 marca 2020 r., w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.

6.8.4.9. Na żądanie właściwego organu, który je wyznaczył, unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa udostępniają informacje zawarte w części 1 listy kontrolnej określonej w dodatku 6-C2 lub dodatku 6-C4, stosownie do przypadku, w odniesieniu do każdego podmiotu, który został przez nie wyznaczony, w celu stworzenia skonsolidowanego wykazu podmiotów wyznaczonych przez unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa.

▼M20

———————

▼M2

6.8.5. **Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców**

6.8.5.1. Aby zostać wyznaczonym jako zarejestrowany agent lub znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, podmioty z krajów trzecich muszą zostać zatwierdzone zgodnie z jedną z dwóch następujących możliwości:

▼M2

a) w programie ochrony przewoźnika ACC3 określone są szczegółowo środki kontroli w zakresie ochrony wdrożone w jego imieniu przez podmioty z państw trzecich, od których przewoźnik ten przyjmuje ładunek lub pocztę bezpośrednio w celu przewozu do Unii. W ramach zatwierdzenia przewoźnika ACC3 pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zatwierdza się środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez te podmioty; lub

b) podmioty z państw trzecich zgłaszają stosowną działalność w zakresie obsługi ładunku do zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa w odstępach nieprzekraczających trzech lat. Zatwierdzenie pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa obejmuje następujące elementy:

(i) sprawdzenie programu ochrony danego podmiotu w celu zapewnienia stosowności i kompletności tego programu w odniesieniu do prowadzonej działalności; oraz

(ii) wizja lokalna w celu weryfikacji wdrożenia środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunku.

Sprawozdanie zatwierdzające musi zawierać, w przypadku zarejestrowanych agentów z państw trzecich, deklarację zobowiązań określoną w dodatku 6-H2 oraz listę kontrolną określoną w dodatku 6-C2, a w przypadku znanych nadawców z państw trzecich – deklarację zobowiązań określoną w dodatku 6-H3 oraz listę kontrolną określoną w dodatku 6-C4. Sprawozdanie zatwierdzające musi również zawierać deklarację unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa określoną w dodatku 11-A.

6.8.5.2. Po zakończeniu procedury zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.5.1 lit. b) unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przedkłada właściwemu organowi sprawozdanie zatwierdzające i dostarcza jego kopię zatwierdzonemu podmiotowi.

6.8.5.3. Kontrola zgodności przeprowadzona przez właściwy organ państwa członkowskiego lub przez Komisję może zostać uznana za zatwierdzenie pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, pod warunkiem że obejmuje wszystkie obszary wymienione w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C2 lub 6-C4, stosownie do przypadku.

6.8.5.4. Przewoźnik ACC3 prowadzi bazę danych zawierającą przynajmniej poniższe informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.5.1 i od którego bezpośrednio przyjmuje on ładunek lub pocztę w celu przewozu do Unii:

a) dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze; oraz

b) rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej, z wyłączeniem poufnych informacji handlowych; oraz

c) dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę; oraz

d) numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw, w stosownych przypadkach; oraz

e) sprawozdanie zatwierdzające, jeżeli jest dostępne; oraz

f) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

▼M15

———————

▼M2

Bazę danych udostępnia się do celów inspekcji w odniesieniu do przewoźnika ACC3.

Taką bazę danych prowadzić mogą inne podmioty zatwierdzone pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

▼M12

———————

▼M2

6.8.6. **Niezgodność z przepisami i cofnięcie wyznaczenia przewoźnika ACC3, agenta RA3 i nadawcy KC3**

6.8.6.1. *Niezgodność*

▼M12

1. W przypadku gdy Komisja lub właściwy organ ujawni poważne uchybienie dotyczące działalności przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, które uznaje się za mające istotny wpływ na całościowy poziom ochrony lotnictwa w Unii, lub otrzyma pisemne informacje na temat takiego uchybienia:

   a) bezzwłocznie powiadamia o tym przewoźnika lub podmiot, którego to dotyczy, wzywając go do złożenia wyjaśnień oraz do wprowadzenia odpowiednich środków w odniesieniu do tego poważnego uchybienia;

   b) bezzwłocznie powiadamia inne państwa członkowskie i Komisję.

   Poważne uchybienie, o którym mowa w akapicie pierwszym, może zostać stwierdzone podczas jednej z następujących czynności:

   1) podczas działań w zakresie monitorowania zgodności;

   2) podczas badania dokumentacji, w tym sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa w odniesieniu do innych podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3;

   3) po otrzymaniu od innych organów lub operatorów rzeczowych pisemnych informacji dotyczących działalności danego przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, w formie udokumentowanych dowodów wyraźnie wskazujących na naruszenia bezpieczeństwa.

▼M2

2. W przypadku gdy przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 nie usunął poważnego uchybienia w określonych ramach czasowych lub w przypadku gdy przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 nie zareagował na wezwanie, o którym mowa w pkt 6.8.6.1 lit. a), właściwy organ lub Komisja:

   a) dezaktywuje status przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 figurujący w odniesieniu do tego przewoźnika lub podmiotu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”; lub

   b) zwraca się do właściwego organu odpowiedzialnego za wyznaczenie o dezaktywowanie statusu przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, figurującego w odniesieniu do tego przewoźnika lub podmiotu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

   W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, właściwy organ, bądź Komisja, niezwłocznie informuje inne państwa członkowskie oraz Komisję.

3. Przewoźnik lotniczy lub podmiot, którego status – odpowiednio jako przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 – został dezaktywowany zgodnie z pkt 6.8.6.1.2, nie może odzyskać statusu ani uzyskać ponownego wpisu do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” do czasu uzyskania ponownego wyznaczenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.1 lub 6.8.4.

4. Jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot utracił status przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, właściwe organy podejmują stosowne działania w celu upewnienia się, że podlegający im inni przewoźnicy ACC3, agenci RA3 i nadawcy KC3, działający w łańcuchu dostaw przewoźnika lotniczego lub podmiotu, który utracił status, nadal spełniają wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008.

6.8.6.2. *Cofnięcie*

1. Właściwy organ, który wyznaczył przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcę KC3, jest odpowiedzialny za usunięcie danych tego przewoźnika, agenta lub nadawcy z „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”:

   a) na wniosek lub za zgodą przewoźnika lotniczego lub podmiotu; lub

   b) w przypadku gdy przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 nie wykonuje odpowiednich przewozów ładunków oraz nie reaguje na wnioski o udzielenie informacji lub w inny sposób utrudnia przeprowadzenie oceny ryzyka dla lotnictwa.

▼M2

2. Jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot utracił status przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, właściwe organy podejmują stosowne działania w celu upewnienia się, że podlegający im inni przewoźnicy ACC3, agenci RA3 i nadawcy KC3, działający w łańcuchu dostaw przewoźnika lotniczego lub podmiotu, którego status cofnięto, nadal spełniają wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008.

▼M12

6.8.7. **Dane ładunku przekazywane przed załadunkiem (PLACI)**

6.8.7.1. Zgodnie z art. 186 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447 analizę PLACI przeprowadza się przed odlotem z państwa trzeciego, po otrzymaniu przez organ celny pierwszego miejsca wprowadzenia minimalnego zestawu danych w przywozowej deklaracji skróconej, o którym mowa w art. 106 ust. 2 i 2a rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 ([1]).

6.8.7.2. W trakcie analizy PLACI i jeżeli istnieją uzasadnione podstawy, by urząd celny pierwszego wprowadzenia podejrzewał, że przesyłka wprowadzana na obszar celny Unii drogą powietrzną może stanowić poważne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego, przesyłkę tę traktuje się jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM) zgodnie z pkt 6.7. ►M16 Przewoźnik lotniczy nie może ładować takiej przesyłki w celu przewozu do Unii, chyba że w zadowalający sposób wdrożono wymagane środki określone w pkt 6.8.7.3 i 6.8.7.4, stosownie do przypadku. ◄

6.8.7.3. Przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba w państwie trzecim innym niż wymienione w dodatku 6-F i Islandia po otrzymaniu od urzędu celnego pierwszego wprowadzenia powiadomienia wymagającego traktowania przesyłki jako ładunku lub poczty wysokiego ryzyka (HRCM) zgodnie z pkt 6.8.7.2:

a) stosuje w odniesieniu do konkretnej przesyłki środki kontroli w zakresie ochrony wymienione w pkt 6.7.3 i 6.7.4 załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005 w przypadku przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 zatwierdzonego do przeprowadzania takich kontroli w zakresie ochrony;

b) zapewnia zgodność przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 zatwierdzonego do przeprowadzania takich kontroli w zakresie ochrony z przepisami określonymi w lit. a). W przypadku gdy przesyłka ma zostać przekazana lub została przekazana innemu operatorowi, podmiotowi, lub organowi w celu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, informuje się o tym urząd celny pierwszego wprowadzenia. Wspomniany inny operator, podmiot lub organ zapewnia wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), i potwierdza przewoźnikowi lotniczemu, operatorowi, podmiotowi lub osobie, od której przesyłka została odebrana, zarówno wdrożenie takich środków kontroli w zakresie ochrony, jak i ich wyniki;

c) potwierdza urzędowi celnemu pierwszego wprowadzenia zarówno wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), jak i ich wyniki.

Akapit pierwszy lit. a) i b) nie ma zastosowania w przypadku, gdy wymagane środki kontroli w zakresie ochrony zastosowano wcześniej. Jeżeli jednak istnieją konkretne informacje o zagrożeniu, które stały się dostępne dopiero po zastosowaniu poprzednich środków kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba mogą zostać wezwane do powtórzenia kontroli w zakresie ochrony przy użyciu konkretnych środków i metod oraz o dostarczenie potwierdzenia, jak określono w akapicie pierwszym lit. c). Przewoźnika lotniczego, operatora, podmiot lub osobę można powiadamiać o wszelkich elementach i informacjach niezbędnych do skutecznego osiągnięcia celu w zakresie ochrony.

([1]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 1).

▼**M12**

6.8.7.4. Po otrzymaniu powiadomienia od urzędu celnego pierwszego wprowadzenia wymagającego traktowania przesyłki jako ładunku lub poczty wysokiego ryzyka (HRCM) zgodnie z pkt 6.8.7.2 przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba w państwie trzecim innym niż wymienione w dodatku 6-F i Islandia:

a) w odniesieniu do konkretnej przesyłki wdraża co najmniej środki kontroli w zakresie ochrony ustanowione w załączniku 17 ICAO w odniesieniu do ładunku lub poczty wysokiego ryzyka ([1]);

b) zapewnia spełnienie wymogów określonych w lit. a) przez operatora, podmiot lub organ zatwierdzonych przez odpowiedni właściwy organ w państwie trzecim do przeprowadzania takich kontroli w zakresie ochrony. W przypadku gdy przesyłka ma zostać przekazana lub została przekazana innemu operatorowi, podmiotowi, lub organowi w celu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, informuje się o tym urząd celny pierwszego wprowadzenia. Wspomniany inny operator, podmiot lub organ zapewnia wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), i potwierdza przewoźnikowi lotniczemu, operatorowi, podmiotowi lub osobie, od której przesyłka została odebrana, zarówno wdrożenie takich środków kontroli w zakresie ochrony, jak i ich wyniki;

c) potwierdza urzędowi celnemu pierwszego wprowadzenia zarówno wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), jak i ich wyniki.

Akapit pierwszy lit. a) i b) nie ma zastosowania w przypadku, gdy wymagane środki kontroli w zakresie ochrony zastosowano wcześniej. Jeżeli jednak istnieją konkretne informacje o zagrożeniu, które stały się dostępne dopiero po zastosowaniu poprzednich środków kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba mogą zostać wezwane do powtórzenia kontroli w zakresie ochrony przy użyciu konkretnych środków i metod oraz o dostarczenie potwierdzenia, jak określono w akapicie pierwszym lit. c). Przewoźnika lotniczego, operatora, podmiot lub osobę można powiadamiać o wszelkich elementach i informacjach niezbędnych do skutecznego osiągnięcia celu w zakresie ochrony.

6.8.7.5. W trakcie analizy PLACI i jeżeli istnieją uzasadnione podstawy, by urząd celny pierwszego wprowadzenia podejrzewał, że przesyłka wprowadzana na obszar celny Unii drogą lotniczą może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, prowadzące do wystawienia powiadomienia o odmowie załadunku, przesyłka ta nie jest ładowana na pokład statku powietrznego lub z niego wyładowywana, stosownie do przypadku.

6.8.7.6. Przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba w państwie trzecim, otrzymawszy od urzędu celnego pierwszego wprowadzenia powiadomienie zakazujące załadunku przesyłki na pokład statku powietrznego zgodnie z pkt 6.8.7.5:

a) dopilnowuje, aby przesyłka znajdująca się w jego posiadaniu nie została załadowana na pokład statku powietrznego lub została natychmiast wyładowana, jeżeli już się tam znajduje;

b) przekazuje urzędowi celnemu pierwszego wprowadzenia na obszar celny Unii potwierdzenie, że nakaz został wykonany;

c) współpracuje z odpowiednimi organami państwa członkowskiego, w którym znajduje się urząd celny pierwszego wprowadzenia;

d) informuje właściwy organ ds. ochrony lotnictwa cywilnego państwa, w którym znajduje się przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie oraz państwa trzeciego, w którym przesyłka jest aktualnie dostępna, jeżeli są to różne państwa.

6.8.7.7. Jeżeli przesyłka znajduje się już u innego przewoźnika lotniczego, operatora lub podmiotu w łańcuchu dostaw, przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie o odmowie załadunku określone w pkt 6.8.7.5 niezwłocznie informuje tego przewoźnika lotniczego, operatora, podmiot lub osobę, że ma:

([1]) Przewoźnicy lotniczy, operatorzy i podmioty w Islandii stosują pkt 6.7.3 i 6.7.4 załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼M12

a) zapewnić zgodność z przepisami pkt 6.8.7.6 lit. a), c) i d);

b) potwierdzić zastosowanie pkt 6.8.7.6 lit. b) przewoźnikowi lotniczemu, operatorowi, podmiotowi lub osobie, która otrzymała powiadomienie określone w pkt 6.8.7.5.

6.8.7.8. Jeżeli statek powietrzny znajduje się już w powietrzu, a przesyłka, w odniesieniu do której urząd celny pierwszego wprowadzenia powiadomił zgodnie z pkt 6.8.7.5, że nie należy jej załadować, znajduje się na pokładzie, przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie niezwłocznie informuje:

a) odpowiednie organy państwa członkowskiego, o którym mowa w pkt 6.8.7.6 lit. c), na potrzeby poinformowania odpowiednich organów państwa członkowskiego pierwszego przelotu w Unii i nawiązania z nimi kontaktu;

b) właściwy organ ds. ochrony lotnictwa cywilnego państwa trzeciego, w którym znajduje się przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie oraz państwa trzeciego, z którego nastąpił wylot, jeżeli są to różne państwa.

6.8.7.9. Po otrzymaniu powiadomienia od urzędu celnego pierwszego wprowadzenia, który wydał powiadomienie zgodnie z pkt 6.8.7.5, właściwy organ tego samego państwa członkowskiego, stosownie do przypadku, dokonuje wdrożenia lub zapewnia wdrożenie odpowiednich protokołów awaryjnych w zakresie ochrony zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego danego państwa członkowskiego i międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania w zakresie zarządzania kryzysowego i reagowania na akty bezprawnej ingerencji, bądź podejmuje współpracę w zakresie wszelkich dalszych działań, w tym koordynację z organami państwa trzeciego, z którego nastąpił wylot oraz, w stosownych przypadkach, państwa lub państw tranzytu lub transferu.

6.8.7.10. Przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba w państwie trzecim, otrzymawszy powiadomienie wydane przez organ celny państwa trzeciego stosującego system analizy danych ładunku przed załadunkiem zgodnie z zasadami określonymi w normach SAFE Światowej Organizacji Celnej, zapewnia zastosowanie wymogów określonych w pkt 6.8.7.3 i 6.8.7.4 oraz w pkt 6.8.7.6, 6.8.7.7, 6.8.7.8.

Niniejszy punkt ma zastosowanie wyłącznie do przesyłek zawierających ładunek lub pocztę, które spełniają dowolne z poniższych kryteriów:

a) są przewożone w celu tranzytu lub transferu w unijnym porcie lotniczym przed dotarciem do miejsca przeznaczenia w porcie lotniczym znajdującym się w państwie trzecim organu celnego dokonującego powiadomienia;

b) są przewożone w celu tranzytu lub transferu w unijnym porcie lotniczym przed innym tranzytem lub transferem w porcie lotniczym znajdującym się w państwie trzecim organu celnego dokonującego powiadomienia;

Do celów spełnienia wymogów określonych w pkt 6.8.7.6 lit. c) i pkt 6.8.7.8 lit. a) przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba, otrzymawszy powiadomienie w państwie trzecim, niezwłocznie informuje odpowiednie organy państwa członkowskiego pierwszego lądowania w Unii.

Jeżeli statek powietrzny znajduje się już w powietrzu, informacje przekazuje się odpowiednim organom państwa członkowskiego pierwszego przelotu w Unii, które zapewniają realizację działań, o których mowa w pkt 6.8.7.9, w koordynacji z odpowiednimi organami państwa członkowskiego pierwszego lądowania w Unii.

Odpowiednie organy zarówno państwa członkowskiego pierwszego przelotu w Unii, jak i państwa członkowskiego pierwszego lądowania w Unii informują odpowiedni organ celny.

▼B

DODATEK 6-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZAREJESTROWANY AGENT

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 ([1]) 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,

▼C1

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

▼B

— program ochrony będzie korygowany i dostosowywany tak, by był zgodny ze wszystkimi przyszłymi stosownymi zmianami w prawodawstwie unijnym, 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:

▼M15

a) nieznacznych planowanych zmianach w programie ochrony, takich jak zmiana nazwy przedsiębiorstwa, adresu przedsiębiorstwa, osoby odpowiedzialnej za ochronę lub danych teleadresowych, zmiana osoby wymagającej dostępu do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, bezzwłocznie i nie później niż w terminie 7 dni roboczych przed planowaną zmianą; oraz

▼B

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

— w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [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,

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa; oraz

▼C1

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

▼B

a) zakończy działalność;

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

c) nie będzie w stanie dłużej spełniać wymogów stosownego prawodawstwa unijnego.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

▼B

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-B

WYTYCZNE DLA ZNANYCH NADAWCÓW

Niniejsze wytyczne pomogą Państwu ocenić istniejące w Państwa przedsiębiorstwie ustalenia dotyczące ochrony i porównać je z wymaganymi kryteriami dla znanych nadawców opisanymi w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) oraz jego przepisach wykonawczych. Dzięki nim, zanim podmiot zatwierdzający przeprowadzi wizję lokalną, będą Państwo mogli upewnić się, czy przedsiębiorstwo spełnia te kryteria.

Ważne jest, aby podczas tej wizji podmiot zatwierdzający mógł porozmawiać z właściwymi osobami (np. osobą odpowiedzialną za ochronę i osobą odpowiedzialną za rekrutację personelu). Ocena podmiotu zatwierdzającego zostanie zaprotokołowana na podstawie listy kontrolnej UE. Po wypełnieniu listy kontrolnej informacje umieszczone na niej będą traktowane jako informacje niejawne.

Należy zauważyć, że pytania z listy kontrolnej UE są dwojakiego rodzaju: 1) pytania, na które odpowiedź przecząca będzie automatycznie oznaczała brak zatwierdzenia jako znany nadawca, oraz 2) pytania, które zostaną wykorzystane, aby stworzyć ogólny obraz obowiązujących w Państwa przedsiębiorstwie przepisów w zakresie ochrony, umożliwiając podmiotowi zatwierdzającemu wyciągnięcie ogólnego wniosku. Wymogi wymienione poniżej pogrubioną czcionką to wymogi, których niespełnienie spowoduje automatyczne przyznanie oceny negatywnej. W przypadku oceny negatywnej dotyczącej spełnienia wymogów wymienionych pogrubioną **czcionką** otrzymają Państwo uzasadnienie i rady dotyczące działań dostosowawczych koniecznych do uzyskania pozytywnej oceny.

Jeśli posiadają Państwo świadectwo AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 ([2]) (tzw. świadectwa AEOF i AEOS) i jeżeli lokalizacja, dla której ubiegacie się Państwo o status znanego nadawcy, została sprawdzona z wynikiem pozytywnym przez organy celne nie wcześniej niż 3 lata przed datą złożenia wniosku o status znanego nadawcy, należy wypełnić i opatrzyć podpisem prawnego przedstawiciela przedsiębiorstwa część 1, dotyczącą organizacji i zakresu obowiązków, a także deklarację zobowiązań z „listy kontrolnej zatwierdzania dla znanych nadawców” zawartą w dodatku 6-C.

Wprowadzenie

Ładunek musi być wysyłany przez Państwa przedsiębiorstwo z lokalizacji poddanej wizji lokalnej. Obejmuje to produkcję na miejscu i operacje pobierania i pakowania, podczas których przedmioty nie są identyfikowalne jako ładunek lotniczy, aż do momentu, w którym zostaną wybrane w odpowiedzi na zamówienie. (Zob. też Uwagi).

Będą Państwo musieli **określić, gdzie przesyłka zawierająca ładunek/pocztę staje się identyfikowalna jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza**, i wykazać, że dysponują Państwo odpowiednimi środkami, aby chronić ją przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem. Zaliczają się do nich szczegółowe informacje dotyczące produkcji, pakowania, składowania lub wysyłki.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

([2]) Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, (Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1).

▼B

Organizacja i zakres obowiązków

Należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące Państwa organizacji (nazwę, numer referencyjny VAT lub numer wpisu do rejestru handlowego lub – w stosownych przypadkach – numer wpisu do rejestru przedsiębiorców, numer świadectwa AEO oraz – w stosownych przypadkach – datę ostatniego sprawdzenia danej lokalizacji przez władze celne), adres lokalizacji, która ma uzyskać zatwierdzenie, oraz adres siedziby organizacji (jeżeli różni się on od adresu lokalizacji, która ma uzyskać zatwierdzenie). Wymagane są: data poprzedniej wizji lokalnej przeprowadzonej przez podmiot zatwierdzający i ostatni niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (w stosownych przypadkach), jak również charakter prowadzonej działalności, przybliżona liczba pracowników w lokalizacji, imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej i dane kontaktowe.

Procedura rekrutacji personelu

Należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące stosowanych przez Państwa procedur rekrutacji całego personelu (stałego, tymczasowego lub pracowników agencji, kierowców) mających dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej. Procedura rekrutacji obejmuje **kontrolę przed zatrudnieniem lub sprawdzenie przeszłości** zgodnie z pkt 11.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. Wizja lokalna przeprowadzana przez podmiot zatwierdzający obejmie rozmowę z osobą odpowiedzialną za rekrutację personelu. Osoba ta będzie musiała przedłożyć dowód (np. czyste formularze), aby dowieść istnienia procedur firmowych. Przedmiotową procedurę rekrutacji stosuje się w odniesieniu do personelu zatrudnionego po dniu 29 kwietnia 2010 r.

Procedura szkolenia z zakresu ochrony dla personelu

Należy wykazać, że **cały personel** (stały, tymczasowy lub pracownicy agencji, kierowcy), **mający dostęp do ładunku lotniczego/poczty lotniczej, przeszedł stosowne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego**. Szkolenie to odbywa się zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. Dokumentację szkoleniową poszczególnych osób należy archiwizować. **Ponadto należy wykazać, że cały odpowiedni personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony przeszedł szkolenie lub szkolenia okresowe zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998**.

Ochrona fizyczna

Należy wykazać, w jaki sposób lokalizacja Państwa przedsiębiorstwa jest chroniona (np. fizycznym ogrodzeniem lub barierą) i że istnieją odpowiednie procedury kontroli dostępu. W stosownych przypadkach należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące ewentualnego systemu alarmowego lub systemu telewizji przemysłowej (CCTV). **Istotne jest, aby dostęp do strefy, w której przygotowuje się lub składuje ładunek lotniczy/pocztę lotniczą, był kontrolowany**. Wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do ładunku lotniczego/poczty lotniczej należy zabezpieczyć lub poddawać kontroli dostępu.

Produkcja (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru produkcyjnego jest kontrolowany, a proces produkcyjny nadzorowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie produkcji, należy wówczas wykazać, **że zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie**.

Pakowanie (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru pakowania jest kontrolowany, a proces pakowania jest nadzorowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie pakowania, należy wówczas wykazać, **że zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie**.

▼B

Należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące procesu pakowania i wykazać, że wszystkie produkty gotowe zostały sprawdzone przed zapakowaniem.

Należy opisać gotowe opakowanie zewnętrzne i wykazać, że jest ono odpowiednio wytrzymałe. Należy również wykazać, w jaki sposób gotowe opakowanie zewnętrzne umożliwia łatwe stwierdzenie jego naruszenia, na przykład przez zastosowanie numerowanych plomb, taśmy zabezpieczającej, specjalnych pieczęci lub pudeł kartonowych zaklejanych taśmą. Należy również udowodnić, że przechowuje się je w bezpiecznych warunkach, gdy nie są one używane, oraz że kontroluje się ich wydawanie.

Składowanie (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru składowania jest kontrolowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie składowania, należy wówczas wykazać, **że zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie**.

Na koniec **należy wykazać, że gotowy(-a) i zapakowany(-a) ładunek lotniczy/poczta lotnicza są sprawdzane przed wysyłką**.

Wysyłka (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru wysyłki jest kontrolowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie wysyłki, należy wówczas wykazać, **że zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie**.

Przewóz

Należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące sposobu przewozu ładunku/poczty do zarejestrowanego agenta. W przypadku korzystania z transportu własnego należy wykazać, że Państwa kierowcy zostali odpowiednio przeszkoleni.

W przypadku korzystania z transportu własnego należy wykazać, że Państwa kierowcy zostali odpowiednio przeszkoleni. **W przypadku korzystania z usług podwykonawcy należy upewnić się, że a) Państwa przedsiębiorstwo plombuje lub pakuje ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie oznak naruszenia; oraz że b) przewoźnik podpisał deklarację przewoźnika zawartą w dodatku 6-E w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998**.

W przypadku gdy Państwa przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne za przewóz ładunku lotniczego/poczty lotniczej należy wykazać, że środki transportu **można zabezpieczyć**, w miarę możliwości, poprzez użycie plomb lub jakiejkolwiek innej metody. W przypadku stosowania numerowanych plomb, należy wykazać, że dostęp do plomb jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane. W przypadku stosowania innych metod, należy wykazać, w jaki sposób ładunek/poczta są zabezpieczone, aby umożliwić łatwe stwierdzenie ich naruszenia, lub w jaki sposób są bezpiecznie przechowywane Ponadto należy wykazać, że istnieją środki, których celem jest sprawdzanie tożsamości kierowców pojazdów odbierających Państwa ładunek lotniczy/pocztę lotniczą. Należy również wykazać, że sprawdzają Państwo, czy ładunek/poczta są zabezpieczone, kiedy opuszczają Państwa siedzibę. **Należy wykazać, że ładunek lotniczy/poczta lotnicza są zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu**.

W przypadku dokonania przez zarejestrowanego agenta uzgodnień przewozowych dotyczących odbioru ładunku lotniczego/poczty lotniczej z Państwa siedziby nie trzeba dostarczać dowodu szkolenia kierowcy ani kopii deklaracji przewoźnika.

Obowiązki nadawcy

Należy zadeklarować, że wyrażą Państwo zgodę na niezapowiedziane inspekcje przeprowadzane przez inspektorów właściwego organu mające na celu monitorowanie przestrzegania niniejszych norm.

▼B

Należy również zobowiązać się się do przedstawienia[nazwa właściwego organu] bezzwłocznie, ale najpóźniej w ciągu 10 dni roboczych, odpowiednich informacji szczegółowych, jeżeli:

a) ogólną odpowiedzialność za ochronę przyznano innej osobie niż wskazana osoba;

b) w pomieszczeniach lub procedurach nastąpiły inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;

c) Państwa przedsiębiorstwo zaprzestaje działalności, nie zajmuje się już ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie spełnia wymogów odpowiedniego prawodawstwa UE.

Należy także zadeklarować, że do następnej wizji lokalnej przeprowadzanej przez podmiot zatwierdzający lub do następnej inspekcji utrzymane zostaną normy stosowane w zakresie ochrony.

Następnie należy przyjąć pełną odpowiedzialność za deklarację i podpisać dokument zatwierdzający.

UWAGI:

Urządzenia wybuchowe i zapalające

Zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające można przewozić w przesyłkach zawierających ładunek, o ile spełnione są w całości wymogi przepisów bezpieczeństwa.

Przesyłki z innych źródeł

Znany nadawca może przekazać zarejestrowanemu agentowi przesyłki, których sam nie nadaje, pod warunkiem że:

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

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

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

DODATEK 6-C

LISTA KONTROLNA DO STOSOWANIA PRZY ZATWIERDZANIU ZNANYCH NADAWCÓW

Uwagi dotyczące wypełniania:

Przy wypełnianiu niniejszego formularza należy mieć na uwadze, że:

— Pozycje oznaczone „(*)” są danymi wymaganymi i MUSZĄ zostać wypełnione.

— W przypadku odpowiedzi **NIE** na którekolwiek z pytań oznaczonych **pogrubioną czcionką**, zatwierdzenie **MUSI** otrzymać ocenę **NEGATYWNĄ**. Kryterium tego nie stosuje się, jeżeli pytania nie mają zastosowania.

— Ogólna ocena może być **POZYTYWNA** tylko po podpisaniu przez nadawcę deklaracji zobowiązań znajdującej się na ostatniej stronie.

— Oryginał deklaracji zobowiązań musi pozostać w aktach właściwego organu lub być mu udostępniany do momentu wygaśnięcia zatwierdzenia. Kopię deklaracji otrzymuje również nadawca.

▼B

CZĘŚĆ 1

Organizacja i zakres obowiązków

1.1.	Data zatwierdzenia (*)	
	dd/mm/rrrr	
1.2.	Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny identyfikator w stosownych przypadkach	
	dd/mm/rrrr	
	Niepowtarzalny identyfikator (UNI)	
1.3.	Nazwa organizacji, która ma zostać zatwierdzona (*)	
	Nazwa Numer VAT/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach)	
1.4.	informacje dotyczące świadectwa AEOF lub AEOS, w stosownych przypadkach	
	Numer świadectwa AEO	
	Data ostatniego sprawdzenia danej lokalizacji przez władze celne	
1.5.	Adres lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona (*)	
	Numer/jednostka/budynek	
	Ulica	
	Miejscowość	
	Kod pocztowy	
	Państwo	
1.6.	Siedziba organizacji (jeżeli różni się od lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona, pod warunkiem że znajduje się w tym samym państwie)	
	Numer/jednostka/budynek	
	Ulica	
	Miejscowość	
	Kod pocztowy	
	Państwo	
1.7.	Charakter prowadzonej działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków	

▼B

1.8. Czy wnioskodawca jest odpowiedzialny za:	
a) produkcję; b) pakowanie; c) składowanie; d) wysyłkę e) inne rodzaje działalności (proszę określić)	
1.9. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji	
1.10. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej (*)	
Nazwa	
Stanowisko	
1.11. Numer telefonu kontaktowego	
Numer telefonu	
1.12. Adres e-mail (*)	
E-mail	

CZĘŚĆ 2

Identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalna poczta lotnicza

Cel: ustalenie punktu (lub miejsca), w którym ładunek/poczta stają się identyfikowalne jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza.

2.1. Przez inspekcję produkcji, pakowania, składowania, selekcji, wysyłki i innych stosownych obszarów należy upewnić się, gdzie oraz w jaki sposób przesyłka zawierająca ładunek lotniczy/pocztę lotniczą staje się identyfikowalna.
Należy opisać:

Uwaga: **Szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem należy podać w częściach 5–8.**

CZĘŚĆ 3

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: zapewnienie odpowiedniej kontroli przed zatrudnieniem lub zapewnienie sprawdzenia przeszłości i przeszkolenia zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w odniesieniu do całego personelu (stałego, tymczasowego, pracowników agencji, kierowców) mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej. Ponadto zapewnienie przeszkolenia całego personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

O tym, czy pytania 3.1 i 3.2 zapisuje się **pogrubioną czcionką** *(a zatem, czy są to pytania, na które odpowiedź NIE skutkuje oceną negatywną), decydują mające zastosowanie przepisy krajowe państwa, w którym mieści się dana lokalizacja. Co najmniej jedno z tych dwóch pytań musi być jednak zapisane* **pogrubioną czcionką**, *dzięki czemu w przypadku przeprowadzenia kontroli przeszłości*

▼B

można uznać, że kontrola przed zatrudnieniem nie jest już wymagana. Osoba odpowiedzialna za wdrażanie środków kontroli w zakresie ochrony zawsze poddawana jest sprawdzeniu przeszłości.

3.1. **Czy istnieje procedura rekrutacji dla całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej, która obejmuje kontrolę przed zatrudnieniem zgodnie z pkt 11.1.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?** Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu 29 kwietnia 2010 r.	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy podać jakiego rodzaju	
3.2. **Czy procedura rekrutacji obejmuje również sprawdzenie przeszłości, w tym sprawdzenie rejestrów karnych, zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?** Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu 29 kwietnia 2010 r.	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy podać jakiego rodzaju	
3.3. **Czy proces mianowania wymienionej osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje wymóg sprawdzenia przeszłości, w tym sprawdzenie rejestrów karnych zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
▼M15 3.4. **Czy personel mający nienadzorowany dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej oraz personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony przechodzi szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9 przed uzyskaniem nienadzorowanego dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej?**	
▼B **TAK lub NIE**	
Jeśli TAK, należy to opisać	
3.5. **Czy personel (o którym mowa powyżej) odbywa szkolenia przypominające zgodnie z częstotliwością ustaloną dla tego rodzaju szkolenia?**	
TAK lub NIE	
3.6. **Ocena – czy środki są wystarczające, aby zapewnić prawidłowe zatrudnianie i przeszkolenie całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej oraz personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

▼B

CZĘŚĆ 4

Ochrona fizyczna

Cel: ustalenie, czy w lokalizacji lub w pomieszczeniach istnieje wystarczający poziom ochrony (fizycznej), w celu zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją.

4.1. Czy lokalizacja jest chroniona fizycznym ogrodzeniem lub barierą?	
TAK lub NIE	
4.2. Czy wszystkie punkty dostępu do lokalizacji objęte są kontrolą dostępu?	
TAK lub NIE	
4.3. Jeśli TAK, czy punkty dostępu są kontrolowane…?	
przez personel	
manualnie	
automatycznie	
elektronicznie	
innymi środkami (należy je wyszczególnić)	
4.4. Czy budynek jest solidnej konstrukcji?	
TAK lub NIE	
4.5. Czy budynek posiada skuteczny system alarmowy?	
TAK lub NIE	
4.6. Czy budynek posiada skuteczny system telewizji przemysłowej (CCTV)?	
TAK lub NIE	
4.7. Jeśli TAK, czy obrazy z telewizji przemysłowej (CCTV) są rejestrowane?	
TAK lub NIE	
4.8. Czy wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są zabezpieczone lub podlegają kontroli dostępu?	
TAK lub NIE	
4.9. Jeśli NIE, należy podać powody.	
4.10. **Ocena: czy środki zastosowane przez organizację są wystarczające, aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do tych części lokalizacji i pomieszczeń, w których przygotowuje się lub składuje identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

▼B

CZĘŚĆ 5

Produkcja

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza w trakcie procesu produkcyjnego.

5.1. Czy dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany?	
TAK lub NIE	
5.2. Jeśli TAK, w jaki sposób?	
5.3. Czy proces produkcji jest nadzorowany?	
TAK lub NIE	
5.4. Jeśli TAK, w jaki sposób?	
5.5. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie produkcji?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
5.6. **Ocena: czy środki zastosowane przez organizację są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas produkcji?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

CZĘŚĆ 6

Pakowanie

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza w trakcie procesu pakowania.

6.1. Czy proces pakowania jest nadzorowany?
TAK lub NIE
6.2. Jeśli TAK, w jaki sposób?
6.3. Proszę opisać gotowe opakowanie zewnętrzne:
a) Czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest odpowiednio wytrzymałe?
TAK lub NIE Należy opisać:

▼B

b) Czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jego naruszenia?	
TAK lub NIE	
Należy opisać:	
6.4. a) Czy stosuje się numerowane plomby, taśmę zabezpieczającą, specjalne pieczęcie lub pudła kartonowe zaklejone taśmą, aby umożliwić łatwe stwierdzenie naruszenia ładunku lotniczego/poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK:	
6.4. b) Czy plomby, taśmę zabezpieczającą lub specjalne pieczęcie przechowuje się w bezpiecznych warunkach, gdy nie są używane?	
TAK lub NIE	
Należy opisać:	
6.4. c) Czy kontroluje się wydawanie numerowanych plomb, taśmy zabezpieczającej lub pieczęci?	
TAK lub NIE	
Należy opisać:	
6.5. W przypadku odpowiedzi TAK na pytanie 6.4 a), w jaki sposób jest to kontrolowane?	
6.6. **Ocena: czy procedury pakowania są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

CZĘŚĆ 7

Składowanie

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

Proszę odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza w trakcie procesu składowania.

7.1. Czy gotowy(-a) i zapakowany(-a) ładunek lotniczy/poczta lotnicza są bezpiecznie składowane i sprawdzane pod kątem naruszenia?	
TAK lub NIE	
7.2. **Ocena: czy procedury składowania są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

▼B

CZĘŚĆ 8

Wysyłka

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza w trakcie procesu wysyłki.

8.1. Czy dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany?	
TAK lub NIE	
8.2. Jeśli TAK, w jaki sposób?	
8.3. Kto ma dostęp do strefy wysyłki?	
pracownicy?	
TAK lub NIE	
kierowcy?	
TAK lub NIE	
osoby odwiedzające?	
TAK lub NIE	
wykonawcy?	
TAK lub NIE	
8.4. **Ocena: czy zabezpieczenie jest wystarczające, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem w strefie wysyłki?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

CZĘŚĆ 8A

Przesyłki z innych źródeł

Cel: ustalenie procedur postępowania w przypadku przesyłek niezabezpieczonych.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania tylko w przypadku przyjmowania przesyłek przeznaczonych do przewozu lotniczego od innych przedsiębiorstw.

8A.1. **Czy przedsiębiorstwo przyjmuje zawierające ładunek przesyłki przeznaczone do przewozu lotniczego od innych przedsiębiorstw?**	
TAK lub NIE	
8A.2. Jeśli TAK, w jaki sposób przesyłki te są oddzielane od własnego ładunku przedsiębiorstwa i w jaki sposób są wskazywane zarejestrowanemu agentowi/przewoźnikowi?	

▼B

CZĘŚĆ 9

Przewóz

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

9.1. W jaki sposób ładunek lotniczy/poczta lotnicza są przekazywane zarejestrowanemu agentowi?	
a) Przez zarejestrowanego agenta bądź w jego imieniu?	
TAK lub NIE	
b) Własnymi środkami transportu nadawcy?	
TAK lub NIE	
c) Przez wykonawcę, z którego usług korzysta nadawca?	
TAK lub NIE	
9.2. **W przypadku korzystania przez nadawcę z usług podwykonawcy:** — **czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza są plombowane lub pakowane przed przewozem w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie oznak naruszenia? oraz** — **czy przewoźnik podpisał deklarację przewoźnika?**	
TAK lub NIE	
Na poniższe pytania należy odpowiedzieć tylko w przypadku, gdy ma miejsce sytuacja opisana w pkt 9.1 lit. b) lub c) 9.3. Czy przedział ładunkowy pojazdu transportowego można zabezpieczyć?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę określić, w jaki sposób…	
9.4. a) W przypadku możliwości zabezpieczenia przedziału ładunkowego pojazdu transportowego, czy stosuje się numerowane plomby?	
TAK lub NIE	
b) W przypadku stosowania numerowanych plomb, czy dostęp do plomb jest kontrolowany, a numery plomb rejestrowane przed ich wydaniem?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę określić, w jaki sposób…	
9.5. W przypadku braku możliwości zabezpieczenia przedziału ładunkowego pojazdu transportowego, czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza są zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia?	
TAK lub NIE	

▼B

9.6. Jeśli TAK, należy opisać zastosowane zabezpieczenie umożliwiające łatwe stwierdzenie naruszenia.
9.7. Jeśli NIE, w jaki sposób są bezpiecznie przechowywane?
9.8. **Ocena: czy środki są wystarczające, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?**

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

Oświadczam, że:

— **Zgadzam się na niezapowiedziane inspekcje przeprowadzane przez inspektorów właściwego organu do celów monitorowania przedmiotowych norm. W przypadku stwierdzenia przez inspektora poważnych uchybień w zakresie ochrony, może to skutkować cofnięciem statusu znanego nadawcy.**

— **Przedstawię [nazwa właściwego organu] bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 10 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:**

  — **ogólna odpowiedzialność za ochronę zostanie przyznana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.10,**

  — **w pomieszczeniach lub procedurach nastąpiły inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę, oraz**

  — **przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub przestanie spełniać wymogi odpowiedniego prawodawstwa unijnego.**

— **Utrzymam normy stosowane w zakresie ochrony do następnej wizji lokalnej przeprowadzanej przez podmiot zatwierdzający lub do następnej inspekcji.**

— **Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.**

Podpisano	
Stanowisko w przedsiębiorstwie	

Ocena (i zgłoszenie)

pozytywna/negatywna	
Jeżeli całościowa ocena jest negatywna, należy wymienić poniżej obszary, w których nadawca nie osiągnął wymaganego standardu ochrony bądź jest szczególnie narażony na zagrożenia. Należy także zamieścić wskazania dotyczące wprowadzenia niezbędnych korekt w celu osiągnięcia wymaganego standardu ochrony, a tym samym pozytywnej oceny.	
Podpisano	
(Nazwa podmiotu zatwierdzającego)	

▼M2

DODATEK 6-C2

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – ZAREJESTROWANY AGENT Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

Podmioty z państw trzecich mają możliwość stać się częścią bezpiecznego łańcucha dostaw przewoźnika ACC3 (*przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*), ubiegając się o wyznaczenie ich jako zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3). Agent RA3 jest podmiotem obsługującym ładunki mającym siedzibę w państwie trzecim, który został zatwierdzony i wyznaczony jako taki agent na podstawie zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

Agent RA3 zapewnia, aby środki kontroli w zakresie ochrony, w tym w stosownych przypadkach kontrola bezpieczeństwa, były stosowane do przesyłek kierowanych do Unii oraz aby przesyłki były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do momentu załadunku tych przesyłek na statek powietrzny lub przekazania ich w innym wypadku przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3.

Warunki, których spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii [1] lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie poziomu środków ochrony stosowanych przez podmiot ubiegający się o wyznaczenie jako agent RA3 lub na jego odpowiedzialność w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG [2]. Listę kontrolną należy stosować jedynie w przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. a) wspomnianego załącznika unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stosuje listę kontrolną dotyczącą przewoźników ACC3.

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują przynajmniej następujące elementy:

— wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa i w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu; oraz

— deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H2 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz

— deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego.

Agent RA3 musi mieć możliwość posługiwania się sprawozdaniem w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3 lub, w stosownych przypadkach, dowolnym agentem RA3.

---

[1] Państwa członkowskie Unii: Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niderlandy, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

[2] Ładunek lotniczy bądź poczta lotnicza lub statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzania odpowiada ładunkowi lotniczemu bądź poczcie lotniczej lub statkowi powietrznemu kierowanym do Unii oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

▼M2

Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim.

Część 5 – Kontrola bezpieczeństwa i część 6 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) ocenia się pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998, podstawowymi normami są normy i zalecane metody postępowania (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-Restricted).

Uwagi dotyczące wypełniania:

— Wszystkie mające zastosowanie i odpowiednie części listy kontrolnej muszą zostać wypełnione, zgodnie z modelem biznesowym oraz działalnością podmiotu zatwierdzanego. W przypadku gdy informacje nie są dostępne, należy podać wyjaśnienie.

— Po każdej części unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, czy i w jakim stopniu zrealizowano cele określone w danej części.

CZĘŚĆ 1

Identyfikacja zatwierdzanego podmiotu i podmiotu zatwierdzającego

1.1. Data (daty) zatwierdzenia	
Należy podać dokładne daty, np. od 01.10.2012 do 02.10.2012.	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia (w stosownych przypadkach)	
dd/mm/rrrr	
Poprzedni numer identyfikacyjny agenta RA3 (jeżeli jest dostępny)	
Świadectwo AEO lub status C-TPAT lub inne świadectwa/certyfikaty (jeżeli są dostępne)	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

▼**M2**

1.4. Nazwa podmiotu	
Nazwa	
Numer przedsiębiorstwa (np. numer ewidencyjny przedsiębiorstwa w rejestrze działalności gospodarczej, w stosownych przypadkach)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	
1.5. Główny adres organizacji (jeżeli inny niż lokalizacja, która ma zostać zatwierdzona)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	
1.6. Charakter działalności – zastosowanie może mieć więcej niż jeden rodzaj działalności	
a) wyłącznie przewóz ładunku lotniczego b) przewozy lotnicze i inne rodzaje przewozów c) spedytor posiadający obiekty dla ładunków d) spedytor nieposiadający obiektów dla ładunków e) agent obsługi naziemnej f) inne	
1.7. Czy wnioskodawca …	
a) otrzymuje ładunki od innego zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego?	

▼M2

b) otrzymuje ładunki od znanych nadawców z państw trzecich?	
c) otrzymuje ładunki od uznanych nadawców z państw trzecich?	
d) otrzymuje ładunki objęte zwolnieniem?	
e) przeprowadza kontrolę bezpieczeństwa ładunków?	
f) przechowuje ładunki?	
g) prowadzi inną działalność (proszę określić)	
1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji	
Liczba	
1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej z państw trzecich	
Imię i nazwisko	
Stanowisko	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

CZĘŚĆ 2

Organizacja i zakres obowiązków zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa

Cel: żadne ładunki lotnicze ani żadna poczta lotnicza nie są przewożone do UE lub EOG bez zastosowania wobec nich środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i poczta dostarczane przez agenta RA3 przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 mogą zostać przyjęte jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta, wyłącznie jeżeli tego rodzaju środki kontroli w zakresie ochrony są stosowane przez agenta RA3. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków kontroli podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej.

Agent RA3 musi posiadać procedury zapewniające stosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków lotniczych i każdej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG oraz ochronę zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty do czasu ich transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Środki kontroli w zakresie ochrony obejmują następujące elementy:

a) zastosowanie środków kontroli fizycznej w stopniu wystarczającym, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych;

b) inne środki kontroli w zakresie ochrony, stanowiące część procesu bezpieczeństwa łańcucha dostaw, które służą upewnieniu się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych, i które zostały zastosowane przez innego agenta RA3, nadawcę KC3 lub nadawcę AC3 wyznaczonego przez agenta RA3.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. Czy podmiot ustanowił program ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy przejść bezpośrednio do pkt 2.5	
2.2. Program ochrony podmiotu	
Data – należy podać dokładną datę w formacie: dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program ochrony jest przedkładany właściwemu organowi państwa, w którym podmiot ma siedzibę, lub jest zatwierdzany przez ten organ? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	
2.3. Czy program ochrony w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione w częściach 3–9 listy kontrolnej?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny	
2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
2.5. Czy podmiot ustanowił procedurę w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane były odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed transferem do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	
2.6. Czy podmiot wprowadził system zarządzania (tj. instrumenty, instrukcje), aby zapewnić wdrożenie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać system zarządzania i wyjaśnić, czy jest on zatwierdzany, weryfikowany bądź zapewniany przez właściwy organ lub inny podmiot.	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z wymogami.	

▼M2

2.7. Wnioski i uwagi ogólne na temat wiarygodności, jednoznaczności i solidności procedury.	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 3

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: aby zapewnić stosowanie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, agent RA3 przydziela odpowiedzialny i kompetentny personel do pracy przy zabezpieczaniu ładunków lotniczych i poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, agent RA3 musi posiadać procedury gwarantujące, że wszyscy pracownicy (tacy jak zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których są stosowane lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

a) zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom przed zatrudnieniem lub sprawdzeniom przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu agenta RA3; oraz

b) ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony służące uświadomieniu im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu agenta RA3.

Uwaga:

— Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie z – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).

— Kontrola przed zatrudnieniem polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat ewentualnej przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

3.1. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej byli poddawani kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	

▼M2

3.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:	
☐ Sprawdzenie przeszłości ☐ Kontrola przed zatrudnieniem ☐ Sprawdzenie rejestrów karnych ☐ Rozmowy kwalifikacyjne ☐ Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	
3.3. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w danej lokalizacji podlegała kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
3.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:	
☐ Sprawdzenie przeszłości ☐ Kontrola przed zatrudnieniem ☐ Sprawdzenie rejestrów karnych ☐ Rozmowy kwalifikacyjne ☐ Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	
3.5. Czy personel posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie ochrony przed uzyskaniem dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia	
3.6. Czy personel przyjmujący, dokonujący kontroli bezpieczeństwa lub zabezpieczający ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przechodzi specjalistyczne szkolenia zawodowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania kursów szkoleniowych.	
3.7. Czy personel, o którym mowa w pkt 3.5 i 3.6, przechodzi szkolenia okresowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i częstotliwość szkoleń okresowych	

▼M2

3.8. Wniosek: Czy środki dotyczące rekrutacji i szkolenia personelu gwarantują, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej zostali odpowiednio zrekrutowani i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 4

Procedury przyjęcia

Cel: agent RA3 może otrzymywać ładunki lub pocztę od innego agenta RA3, nadawcy KC3, nadawcy AC3 lub nieznanego nadawcy. Agent RA3 musi posiadać odpowiednie procedury przyjęcia ładunku i poczty umożliwiające ustalenie, czy przesyłka pochodzi z bezpiecznego łańcucha dostaw, a następnie, jakie środki ochrony muszą zostać w stosunku do niej zastosowane.

Przyjmując jakiekolwiek przesyłki, agent RA3 ustala status podmiotu, od którego otrzymuje on dane przesyłki, sprawdzając, czy niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI) podmiotu dostarczającego dane przesyłki podany jest w dokumentacji towarzyszącej, oraz upewniając się, że przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłkę figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” w odniesieniu do wskazanego portu lotniczego lub lokalizacji, stosownie do przypadku.

Jeżeli w dokumentacji nie podano UAI lub jeżeli status przewoźnika lotniczego lub podmiotu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie jest aktywny, agent RA3 traktuje dane przesyłki jako przywiezione z nieznanego źródła.

Ponadto agent RA3 prowadzi bazę danych zawierającą przynajmniej następujące informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.5.1 i od którego bezpośrednio przyjmuje on ładunek lub pocztę, które mają być dostarczone przewoźnikowi ACC3 w celu przewozu do Unii:

a) dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze;

b) charakter prowadzonej działalności gospodarczej, z wyłączeniem poufnych informacji handlowych;

c) dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę;

d) numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw, w stosownych przypadkach;

e) sprawozdanie zatwierdzające, jeżeli jest dostępne;

f) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1, 6.8.3.5 i 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Uwaga: Agent RA3 może przyjąć od nadawcy AC3 ładunek jako zabezpieczony ładunek, wyłącznie jeżeli dany agent RA3 sam wyznaczył tego nadawcę jako nadawcę AC3, zgodnie z pkt 6.8.3.1 lit. c) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, i ponosi odpowiedzialność za ładunek dostarczany przez tego nadawcę.

▼**M2**

4.1. Czy przyjmując przesyłkę, podmiot ustala, czy pochodzi ona od innego agenta RA3, nadawcy KC3, nadawcy AC3 lub nieznanego nadawcy?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób	
4.2. Czy podmiot sprawdza, czy w dokumentacji towarzyszącej przesyłkom otrzymanym od innego przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 podano UAI, i upewnia się, że przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 ma aktywny status w „unijnej bazie bezpiecznego łańcucha dostaw”?	
TAK lub NIE	
4.3. Czy podmiot posiada procedurę w celu zapewnienia, by w przypadku gdy dokumentacja nie zawiera UAI lub podmiot, od którego otrzymuje on ładunek, nie ma aktywnego statusu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, przesyłka była traktowana jako pochodząca z nieznanego źródła?	
TAK lub NIE	
4.4. Czy podmiot wyznacza nadawców jako nadawców AC3?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę oraz zabezpieczenia wymagane przez podmiot od nadawcy	
4.5. Czy przyjmując przesyłkę podmiot ustala, czy jej portem docelowym jest port lotniczy UE lub EOG?	
TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia	
4.6. Jeśli TAK – czy podmiot poddaje cały ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony w sytuacji, gdy portem docelowym jest port lotniczy UE/EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	
4.7. Czy przyjmując przesyłkę podmiot ustala, czy należy uznać ją za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM) (zob. definicja w części 6), również w przypadku przesyłek, które są dostarczane innymi rodzajami transportu niż transport lotniczy?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób Proszę opisać procedurę	
4.8. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, zatwierdzony podmiot ustala, czy była ona zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób (na przykład przy użyciu plomb, zamków, w drodze inspekcji)	

▼**M2**

4.9. Czy osoba, która realizuje dostawę, zobowiązana jest do przedłożenia oficjalnego dokumentu tożsamości ze zdjęciem?	
TAK lub NIE	
4.10. Czy wprowadzono procedurę pozwalającą na identyfikowanie przesyłek, które wymagają przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób	
4.11. Wniosek: Czy procedury przyjęcia są wystarczające do ustalenia, czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane docelowo do portu lotniczego UE lub EOG pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, czy też konieczne jest przeprowadzenie w odniesieniu do nich kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 5

Kontrola bezpieczeństwa

Cel: jeżeli agent RA3 przyjmuje ładunek lub pocztę, które nie pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, agent RA3 musi poddać taką przesyłkę odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa, zanim może być ona dostarczona przewoźnikowi ACC3 jako ładunek zabezpieczony. Agent RA3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy i poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii były poddawane kontroli bezpieczeństwa za pomocą środków lub metod określonych w przepisach unijnych w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych.

W przypadku gdy kontrola bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przeprowadzana jest przez właściwy organ lub w jego imieniu w państwie trzecim, agent RA3 odnotowuje ten fakt oraz określa sposób zapewnienia odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

▼**M2**

5.1. Czy kontrola bezpieczeństwa przeprowadzana jest w imieniu podmiotu przez inny podmiot?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo; — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inne Proszę określić charakter porozumienia lub umowy pomiędzy zatwierdzonym podmiotem a podmiotem, który przeprowadza w jego imieniu kontrolę bezpieczeństwa.	
5.2. Czy podmiot może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, w przypadku gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza jeden z wyżej wymienionych podmiotów?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje	
5.3. Z jakich instrumentów i instrukcji (takich jak nadzór, monitorowanie i kontrola jakości) korzysta podmiot w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez takich usługodawców w wymagany sposób?	
5.4. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa stosuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?	
Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu stosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (takie jak nazwa producenta, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny) w odniesieniu do wszystkich stosowanych metod.	
5.5. Czy stosowany sprzęt lub metoda (jak np. psy do wykrywania materiałów wybuchowych) są uwzględnione w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego) lub TSA (Administracji Bezpieczeństwa Transportu) Stanów Zjednoczonych?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	

▼M2

Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje dotyczące homologacji sprzętu wraz z jej datą, jak również wszelkie dowody na to, że spełnia on stosowne normy UE	
5.6. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji (CONOPS) producentów i czy podlega systematycznemu sprawdzaniu i konserwacji?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	
5.7. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy przechodzą one wstępne i okresowe szkolenia i czy są poddawane procesowi zatwierdzania i procesowi kontroli jakości o standardzie odpowiadającym wymogom UE lub TSA?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny	
5.8. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy procedura kontroli bezpieczeństwa przeprowadzana jest zgodnie z metodyką zastosowania odpowiadającą normom UE lub TSA?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny	
5.9. Czy w trakcie kontroli bezpieczeństwa uwzględnia się charakter przesyłki?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób zapewniono stosowanie wybranej metody kontroli bezpieczeństwa w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.	
5.10. Czy istnieje procedura ustalania przyczyn alarmu aktywowanego przez sprzęt do kontroli bezpieczeństwa? W przypadku niektórych urządzeń, takich jak aparatura rentgenowska, alarm uruchamiany jest przez samego operatora.	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę postępowania w przypadku alarmu, pozwalającą upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie znajdują się przedmioty zabronione.	

▼**M2**

Jeśli NIE, proszę opisać, co dzieje się z przesyłką	
5.11. Czy jakiekolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
5.12. Czy występują zwolnienia, które nie są zgodne z wykazem unijnym?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
5.13. Czy dostęp do obszaru kontroli bezpieczeństwa jest kontrolowany, aby zagwarantować, że uzyskać go może jedynie uprawniony i przeszkolony personel?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
5.14. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości lub system testów?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
5.15. Wniosek: Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub jednej z metod wymienionych w pkt 6.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 6

Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM)

Cel: przesyłki, które pochodzą z miejsc uznanych za obszary wysokiego ryzyka przez Unię Europejską lub są poddawane transferowi w takich miejscach, lub co do których wydaje się, że zostały w znacznym stopniu naruszone, uważa się za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM). Takie przesyłki należy poddać kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze ścisłymi instrukcjami. Agent RA3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zidentyfikowania HRCM kierowanych do UE lub EOG i poddania ich odpowiednim środkom kontroli zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnika ACC3, do którego agent RA3 dostarcza ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą w celu przewozu, upoważnia się do przekazywania agentowi RA3 najnowszych informacji na temat miejsc pochodzenia wysokiego ryzyka.

▼**M2**

Agent RA3 stosuje takie same środki bez względu na to, czy otrzymuje ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka od przewoźnika lotniczego, czy też za pośrednictwem innych rodzajów transportu.

Dotyczy: pkt 6.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Uwaga: HRCM dopuszczonym do przewozu do UE/EOG nadaje się status ochrony „SHR", czyli bezpieczne dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

6.1. Czy pracownicy odpowiedzialni za stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony wiedzą, które ładunki lotnicze i którą pocztę lotniczą należy traktować jako ładunek i pocztę wysokiego ryzyka (HRCM)?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
6.2. Czy podmiot posiada procedury służące identyfikacji HRCM?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
6.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami unijnymi?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wskazać stosowane procedury	
6.4. Czy po przeprowadzeniu kontroli bezpieczeństwa podmiot wydaje deklarację statusu ochrony dla SHR i dołącza ją do dokumentacji towarzyszącej przesyłce?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób wydaje się status ochrony i w którym dokumencie	
6.5. Wniosek: Czy procedura wprowadzona przez podmiot jest odpowiednia i wystarczająca w celu zapewnienia odpowiedniej kontroli wszystkich HRCM przed załadunkiem?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼M2

CZĘŚĆ 7

Ochrona zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej

Cel: agent RA3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją bądź jakimkolwiek naruszeniem od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa bądź zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony lub od momentu przyjęcia przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa bądź środków kontroli w zakresie ochrony, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Jeżeli uprzednio zabezpieczone: ładunek lotniczy lub poczta lotnicza nie są następnie zabezpieczone, nie mogą być załadowane ani transferowane do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek ani zabezpieczona poczta.

Ochrona może być zapewniana za pomocą różnych środków, takich jak środki fizyczne (na przykład bariery, zamknięte pomieszczenia), zasoby ludzkie (na przykład patrole, przeszkolony personel) oraz środki techniczne (na przykład CCTV, alarmy włamaniowe).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczoną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG oddziela się od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

7.1. Czy ochronę zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej zapewnia w imieniu zatwierdzonego podmiotu inny podmiot?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo; — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inne	
7.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenie w celu zapobieżenia naruszeniom ładunku i poczty podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać Proszę określić, jakiego rodzaju zabezpieczenia zostały wprowadzone: — fizyczne (na przykład ogrodzenie, bariera, solidna konstrukcja budynku), — zasoby ludzkie (na przykład patrole), — techniczne (na przykład CCTV, system alarmowy). Proszę wyjaśnić sposób ich organizacji.	

▼**M2**

7.3. Czy dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej mają jedynie upoważnione osoby?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać Proszę określić, w jaki sposób kontrolowane są wszystkie punkty dostępu (w tym drzwi i okna) do identyfikowalnego i zabezpieczonego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej i zabezpieczonej poczty lotniczej.	
7.4. Czy wprowadzono procedury w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób są zabezpieczone (na przykład za pomocą środków fizycznych, zasobów ludzkich, środków technicznych) Proszę również określić, czy budynek ma solidną konstrukcję oraz, jeżeli informacja ta jest dostępna, jakiego rodzaju materiały zostały zastosowane.	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
7.5. Wniosek: Czy ochrona przesyłek jest wystarczająco solidna, aby zapobiegać bezprawnej ingerencji?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 8

Dokumentacja

Cel: Agent RA3 zapewnia, by dokumentacja towarzysząca przesyłce, w stosunku do której agent RA3 zastosował środki kontroli w zakresie ochrony (takie jak kontrola bezpieczeństwa, zabezpieczenie), zawierała przynajmniej następujące elementy:

a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany przez wyznaczający właściwy organ; oraz

▼M2

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

c) opis zawartości przesyłki; oraz

d) status ochrony wskazany w następujący sposób:

— „SPX”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

— „SCO”, co oznacza bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

— „SHR”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

Jeżeli status ochrony wydawany jest przez agenta RA3, podmiot podaje dodatkowo powody wydania statusu, takie jak zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji dotyczących ochrony przesyłki.

Dokumentacja towarzysząca przesyłce może mieć postać lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej albo na piśmie.

Dotyczy: pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

8.1. Czy podmiot zapewnia sporządzenie odpowiedniej dokumentacji towarzyszącej i zawarcie w niej wymaganych informacji określonych w pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	
8.2. W szczególności, czy podmiot podaje status ładunku oraz w jaki sposób został on uzyskany?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	
8.3. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentacji jest wystarczająca do zapewnienia, by ładunek lub poczta dostarczane były wraz z odpowiednią dokumentacją towarzyszącą, w której podano właściwy status ochrony i wszystkie wymagane informacje?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼M2

CZĘŚĆ 9

Przewóz

Cel: ładunek lotniczy i poczta lotnicza muszą być zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Obejmuje to zabezpieczenie podczas przewozu na statek powietrzny, do przewoźnika ACC3 lub do innego agenta RA3. Jeżeli wcześniej zabezpieczone: ładunek lotniczy i poczta lotnicza nie są zabezpieczone podczas przewozu, nie mogą być załadowane ani transferowane do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek.

Podczas przewozu na statek powietrzny, do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3, agent RA3 odpowiada za ochronę zabezpieczonych przesyłek. Obejmuje to przypadki, w których przewóz jest wykonywany w jego imieniu przez inny podmiot, np. spedytora towarów. Nie obejmuje to przypadków, w których za przewóz przesyłek odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub inny agent RA3.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

9.1. W jaki sposób ładunek lotniczy lub poczta lotnicza są dostarczane przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3?	
a) własnymi środkami transportu zatwierdzonego podmiotu?	
TAK lub NIE	
b) środkami transportu innego agenta RA3 lub przewoźnika ACC3?	
TAK lub NIE	
c) przez podwykonawcę, z którego usług korzysta zatwierdzony podmiot?	
TAK lub NIE	
9.2. Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza mają opakowanie umożliwiające łatwe stwierdzenie jego naruszenia?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
9.3. Czy pojazd jest plombowany lub zamykany przed przewozem?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
9.4. Jeżeli stosowane są numerowane plomby, czy dostęp do nich jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
9.5. Czy, w stosownych przypadkach, odpowiedni przewoźnik podpisuje deklarację przewoźnika?	
TAK lub NIE	

▼M2

9.6. Czy osoba przewożąca ładunek została objęta określonymi środkami kontroli w zakresie ochrony oraz przeszła szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa przed otrzymaniem upoważnienia do przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego bądź zabezpieczonej poczty lotniczej lub obu tych rodzajów przesyłek?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać rodzaj zastosowanych środków kontroli w zakresie ochrony (np. kontrola przed zatrudnieniem, sprawdzenie przeszłości) oraz rodzaj szkolenia (np. szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa).	
9.7. Wniosek: Czy środki te są wystarczające, aby zabezpieczyć ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 10

Zgodność

Cel: po dokonaniu oceny w ramach części 1–9 listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej potwierdzają wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z celami wymienionymi w tej liście kontrolnej dla ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG.

Możliwe są dwa różne scenariusze. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, że podmiot:

1. zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej;

2. nie zrealizował celów, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. W takim przypadku podmiot nie otrzymuje upoważnienia do dostarczania przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych uchybień.

10.1. Wniosek ogólny: Proszę wskazać, który wariant najlepiej opisuje przypadek podlegający procedurze zatwierdzenia	
1 lub 2	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Uwagi podmiotu	

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

▼M2

ZAŁĄCZNIK

Wykaz osób i podmiotów, u których przeprowadzono wizytacje i z którymi odbyły się rozmowy

Należy podać nazwę podmiotu, imię, nazwisko i stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa podmiotu	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Data wizytacji lub rozmowy

DODATEK 6-C3

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – PRZEWOŹNIK ACC3

Uzyskanie wyznaczenia jako ACC3 (*przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*) jest warunkiem, którego spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii Europejskiej ([1]) (UE) lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, i jest wymagane na mocy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Wyznaczenie jako przewoźnik ACC3 jest zasadniczo wymagane w przypadku wszystkich lotów, którymi przewozi się ładunek lub pocztę do celów transferu, tranzytu lub rozładunku w portach lotniczych UE lub EOG ([2]). Właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Szwajcarii są odpowiedzialne za wyznaczanie określonych przewoźników lotniczych jako ACC3. Wyznaczenie przyznaje się w oparciu o program ochrony przewoźnika lotniczego oraz wyniki wizji lokalnej dotyczącej realizacji celów określonych w niniejszej liście kontrolnej.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie poziomu środków ochrony stosowanych przez przewoźnika ACC3 lub na jego odpowiedzialność bądź przez przewoźnika lotniczego ubiegającego się o wyznaczenie jako ACC3 w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG.

([1]) Państwa członkowskie Unii: Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niderlandy, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

([2]) Ładunek lotniczy bądź poczta lotnicza lub statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzania odpowiada ładunkowi lotniczemu bądź poczcie lotniczej lub statkowi powietrznemu kierowanym do Unii oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

▼M2

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują przynajmniej następujące elementy:

— wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa i w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu; oraz

— deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H1 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz

— deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego. Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim.

Część 3 – Program ochrony przewoźnika lotniczego, część 6 – Baza danych, część 7 – Kontrole bezpieczeństwa i część 8 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) należy ocenić pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadku pozostałych części podstawowymi normami są normy i zalecane metody postępowania (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-Restricted).

Uwagi dotyczące wypełniania:

— Wszystkie mające zastosowanie i odpowiednie części listy kontrolnej muszą zostać wypełnione, zgodnie z modelem biznesowym oraz działalnością podmiotu zatwierdzanego. W przypadku gdy informacje nie są dostępne, należy podać wyjaśnienie.

— Po każdej części unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, czy i w jakim stopniu zrealizowano cele określone w danej części.

CZĘŚĆ 1

Identyfikacja zatwierdzanego podmiotu i podmiotu zatwierdzającego

1.1. Data (daty) zatwierdzenia	
Należy podać dokładne daty, np. od 01.10.2012 do 02.10.2012	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI) przewoźnika ACC3, jeżeli są dostępne	
dd/mm/rrrr	
UAI	

▼**M2**

1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
UAI	
Adres e-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa przewoźnika lotniczego, który ma zostać zatwierdzony	
Nazwa	
AOC (certyfikat przewoźnika lotniczego) wydany w (nazwa państwa)	
Kod IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego) lub kod ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego), jeżeli nie nadano kodu IATA Należy określić, który kod podano	
Państwo odpowiedzialne za wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako ACC3	
1.5. Szczegółowe informacje dotyczące lokalizacji portu lotniczego w państwie trzecim, który ma zostać zatwierdzony, oraz powiązanej z nim infrastruktury na potrzeby obsługi ładunku lub poczty	
Nazwa	
Kod IATA lub kod ICAO portu lotniczego	
Państwo	
1.6. Charakter działalności prowadzonej przez przewoźnika lotniczego – zastosowanie może mieć więcej niż jeden rodzaj działalności	
a) przewóz pasażerów i ładunku lotniczego/poczty lotniczej; b) wyłącznie przewóz ładunku i poczty; c) wyłącznie przewóz ładunku; d) wyłącznie przewóz poczty; e) integrator transportu; f) loty czarterowe.	
1.7. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej z państw trzecich	
Imię i nazwisko	
Stanowisko	
Adres e-mail	

▼M2

Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.8. Adres głównej siedziby przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym podlegającym wizji lokalnej	
Numer/jednostka/budynek/port lotniczy	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
1.9. Adres głównej siedziby przewoźnika lotniczego, na przykład adres siedziby zarządu	
Numer/jednostka/budynek/port lotniczy	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	

CZĘŚĆ 2

Organizacja i zakres odpowiedzialności przewoźnika ACC3 w porcie lotniczym

Cel: żadne ładunki lotnicze ani poczta lotnicza nie są przewożone do UE lub EOG bez zastosowania wobec nich środków kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków kontroli podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej. Przewoźnik ACC3 nie przyjmuje ładunku ani poczty do przewozu na statku powietrznym kierowanym do UE, jeżeli zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub uznany nadawca wyznaczony przez tego przewoźnika lub przez zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa nie potwierdził i nie udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony; w przeciwnym razie przesyłki takie podlegają kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę, która zapewnia zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków lotniczych i poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG, chyba że są one zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi i są zabezpieczone do chwili załadunku na statek powietrzny. Środki kontroli w zakresie ochrony obejmują:

▼M2

— zastosowanie środków kontroli fizycznej w stopniu wystarczającym, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych, lub

— zastosowanie – przez zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zarejestrowanych agentów bądź znanych nadawców lub przez uznanego nadawcę wyznaczonego przez tego przewoźnika lub przez zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa – innych środków kontroli w zakresie ochrony, które stanowią część procesu bezpiecznego łańcucha dostaw, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

2.1. Czy przewoźnik lotniczy ustanowił procedurę w celu zapewnienia stosowania wobec ładunku lotniczego lub poczty lotniczej odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony przed załadunkiem na statek powietrzny kierowany do UE lub EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	
2.2. Czy środki kontroli w zakresie ochrony stosowane są przez przewoźnika lotniczego lub przez podmiot działający w jego imieniu objęty programem ochrony przewoźnika lotniczego?	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
Jeśli NIE, proszę podać, które podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego stosują środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE lub EOG?	
proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej; — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo; — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inne	
2.3. Z jakich instrumentów i instrukcji (takich jak nadzór, monitorowanie i kontrola jakości) przewoźnik lotniczy korzysta w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez wspomnianych wyżej usługodawców w wymagany sposób?	
2.4. Czy przewoźnik lotniczy może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, w sytuacji gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadzają podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego, np. jednostki państwowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje	

▼M2

2.5. Z jakich instrumentów i instrukcji (takich jak nadzór, monitorowanie i kontrola jakości) przewoźnik lotniczy korzysta w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez takich usługodawców w wymagany sposób?	
2.6. Czy w państwie portu lotniczego, w którym odbywa się wizja lokalna w ramach procedury zatwierdzenia, wprowadzono program dla zarejestrowanych agentów lub znanych nadawców w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej zgodnie z normami ICAO?	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy programu i sposób, w jaki został on wprowadzony w życie	
2.7. Wnioski i uwagi ogólne na temat wiarygodności, jednoznaczności i solidności procedury.	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 3

Program ochrony przewoźnika lotniczego

Cel: przewoźnik ACC3 zapewnia, aby wszystkie środki w zakresie ochrony lotnictwa uwzględnione w jego programie ochrony były odpowiednie i wystarczające w odniesieniu do ochrony ładunku lotniczego i poczty lotniczej, które mają być przewiezione do Unii.

Program ochrony przewoźnika i powiązane z nim dokumenty są podstawą środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych zgodnie z celem niniejszej listy kontrolnej. Przewoźnik lotniczy może przekazać swoje dokumenty unijnemu podmiotowi zatwierdzającemu ds. ochrony lotnictwa przed wizją lokalną, aby mógł on zapoznać się z informacjami dotyczącymi miejsc, które będą przedmiotem tej wizji lokalnej.

Dotyczy: pkt 6.8.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, a także dodatku 6-G do wspomnianego rozporządzenia.

Uwaga: Uwzględnia się odpowiednio następujące punkty wymienione w dodatku 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998:

a) opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej;

b) procedury dotyczące przyjmowania;

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;

g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;

h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;

i) dane operatora lub usługodawcy;

j) listę zwolnień z kontroli bezpieczeństwa;

k) postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka.

▼M2

3.1. Program ochrony przewoźnika lotniczego	
Data – należy podać dokładną datę dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program został przedłożony właściwemu organowi UE lub EOG na wcześniejszym etapie? Jeśli TAK, czy w celu uzyskania wyznaczenia jako przewoźnika ACC3? Czy w innych celach?	
3.2. Czy program bezpieczeństwa w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione powyżej?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny	
3.3. Czy środki ochrony lotnictwa opisane w programie ochrony są odpowiednie i wystarczające, aby zgodnie z obowiązującymi normami zabezpieczyć ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny	
3.4. Wniosek: Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 4

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: przewoźnik ACC3 przydziela odpowiedzialny i kompetentny personel do pracy przy zabezpieczaniu ładunków lotniczych lub poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy (tacy jak zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których są stosowane lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

— zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom przed zatrudnieniem lub sprawdzeniom przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego, oraz

— ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony służące uświadomieniu im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego.

▼**M2**

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

Uwaga:

— Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie z – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).

— Kontrola przed zatrudnieniem polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat jakiejkolwiek przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej pięciu ostatnich lat (definicja unijna).

4.1. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej byli poddawani kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:	
— Sprawdzenie przeszłości — Kontrola przed zatrudnieniem — Sprawdzenie rejestrów karnych — Rozmowy kwalifikacyjne — Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	
4.3. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w danej lokalizacji podlegała kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:	
— Sprawdzenie przeszłości — Kontrola przed zatrudnieniem — Sprawdzenie rejestrów karnych — Rozmowy kwalifikacyjne — Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	

▼M2

4.5. Czy personel posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie ochrony przed uzyskaniem dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia	
4.6. Czy personel przyjmujący, poddający kontroli bezpieczeństwa bądź chroniący ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przechodzi specjalistyczne szkolenia zawodowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania kursów szkoleniowych.	
4.7. Czy personel, o którym mowa w pkt 4.5 i 4.6, przechodzi szkolenia okresowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i częstotliwość szkoleń okresowych	
4.8. Wniosek: Czy środki dotyczące rekrutacji i szkolenia personelu gwarantują, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej zostali odpowiednio przydzieleni i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 5

Procedury przyjęcia

Cel: przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę na potrzeby oceny i weryfikacji statusu ochrony przesyłki po jej przyjęciu w odniesieniu do poprzednich środków kontroli.

Procedura ta obejmuje następujące elementy:

a) upewnienie się, że podmiot dostarczający przesyłkę figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” w odniesieniu do wskazanego portu lotniczego lub lokalizacji;

b) sprawdzenie, czy w dokumentacji towarzyszącej podano figurujący w unijnej bazie danych niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator podmiotu dostarczającego przesyłkę;

▼M2

c) w przypadku przesyłek otrzymywanych od uznanego nadawcy, sprawdzenie, czy podmiot ten figuruje w bazie danych przewoźnika lotniczego.

Jeżeli w dokumentacji towarzyszącej nie podano identyfikatora lub jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłki nie figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw", lub też – w przypadku uznanych nadawców – jeżeli dany podmiot nie figuruje w bazie danych przewoźnika lotniczego, uznaje się, że nie zastosowano jeszcze środków kontroli w zakresie ochrony, zatem przed załadunkiem przesyłek na statek powietrzny poddawane są one kontroli bezpieczeństwa przez przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa;

d) sprawdzenie, czy przesyłka została dostarczona przez osobę wyznaczoną przez zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcę zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa i wymienionych w jego bazie danych lub przez uznanego nadawcę takiego zarejestrowanego agenta lub uznanego nadawcę wyznaczonego przez samego przewoźnika;

e) wyznaczona osoba musi być tą samą osobą, która zobowiązana jest do dostarczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przewoźnikowi lotniczemu. Osoba dostarczająca przesyłkę 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;

f) w stosownych przypadkach, sprawdzenie, czy przesyłka przedstawiana jest wraz ze wszystkimi wymaganymi informacjami dotyczącymi ochrony (lotniczy list przewozowy i informacja o statusie ochrony w postaci papierowej lub drogą elektroniczną, opis przesyłki i jej niepowtarzalny identyfikator, powody wydania statusu ochrony, środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawa zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa), które odpowiadają dostarczanym przesyłkom zawierającym ładunek lotniczy i pocztę lotniczą;

g) sprawdzenie, czy przesyłka nie wykazuje oznak naruszenia; oraz

h) sprawdzenie, czy przesyłkę należy traktować jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM).

Dotyczy: pkt 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 i 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

5.1. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy pochodzi ona od zarejestrowanego agenta, od znanego nadawcy, czy też od uznanego nadawcy, uznanych zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ładunku lotniczego oraz figurujących w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw" i w bazie danych prowadzonej przez przewoźnika lotniczego?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	
5.2. Czy przewoźnik lotniczy sprawdza, czy w dokumentacji towarzyszącej przesyłkom otrzymanym od innego przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 podano UAI, i upewnia się, że przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 ma aktywny status w bazie bezpiecznego łańcucha dostaw?	
TAK lub NIE	

▼M2

5.3. Czy podmiot posiada procedurę w celu zapewnienia, by w przypadku gdy dokumentacja nie zawiera UAI lub podmiot, od którego otrzymuje on ładunek, nie ma aktywnego statusu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, przesyłka była traktowana jako pochodząca z nieznanego źródła?	
TAK lub NIE	
5.4. Czy przewoźnik lotniczy wyznacza nadawców jako nadawców AC3?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę oraz zabezpieczenia wymagane przez przewoźnika lotniczego od nadawcy.	
5.5. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy jej portem docelowym jest port lotniczy w UE lub EOG?	
TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia	
5.6. Jeśli TAK – czy przewoźnik lotniczy poddaje cały ładunek i pocztę takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony jak w sytuacji, gdy portem docelowym jest port lotniczy w UE lub EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	
5.7. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy należy uznać ją za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM), również w przypadku przesyłek, które są dostarczane innymi rodzajami transportu niż transport lotniczy?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób Proszę opisać procedurę	
5.8. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy była ona zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?	
TAK lub NIE	

▼M2

Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób (np. plomby, zamki).	
5.9. Jeśli przewoźnik lotniczy przyjmuje w tej lokalizacji ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą do celów tranzytu (ładunek lub pocztę odlatujące tym samym statkiem powietrznym, którym przyleciały), czy ustala na podstawie dostępnych danych, czy konieczne jest zastosowanie dalszych środków kontroli w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, jak dokonuje się takiego ustalenia?	
Jeśli NIE, jakie środki kontroli są stosowane, aby zapewnić ochronę ładunku i poczty kierowanych do UE lub EOG?	
5.10. Jeśli przewoźnik lotniczy przyjmuje w tej lokalizacji ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą do celów transferu (ładunek lub pocztę odlatujące innym statkiem powietrznym niż ten, na którym przyleciały), czy ustala na podstawie dostępnych danych, czy konieczne jest zastosowanie dalszych środków kontroli w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, jak dokonuje się takiego ustalenia?	
Jeśli NIE, jakie środki kontroli są stosowane, aby zapewnić ochronę ładunku i poczty kierowanych do UE lub EOG?	
5.11. Czy osoba dostarczająca przewoźnikowi lotniczemu zabezpieczony ładunek lotniczy zobowiązana jest do przedstawienia oficjalnego dokumentu tożsamości ze zdjęciem?	
TAK lub NIE	
5.12. Wniosek: Czy procedury przyjęcia są wystarczające w celu ustalenia, czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza pochodzi z bezpiecznego łańcucha dostaw, czy też konieczne jest przeprowadzenie w odniesieniu do nich kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 6

Baza danych

Cel: w przypadku gdy przewoźnik ACC3 nie jest zobowiązany do zastosowania 100 % kontroli bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG, przewoźnik ACC3 zapewnia, by ładunek lub poczta pochodziły od podmiotu zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa wyznaczonego przez właściwy organ państwa członkowskiego UE jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego (RA3) lub znany nadawca z państwa trzeciego (KC3), lub też od uznanego nadawcy (AC3) wyznaczonego przez tego przewoźnika lub przez zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego.

▼M2

Do celów monitorowania ścieżki audytu istotnej pod względem ochrony przewoźnik ACC3 sprawdza aktywny status agenta RA3 i nadawcy KC3 w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” i prowadzi bazę danych zawierającą następujące informacje w odniesieniu do każdego podmiotu lub osoby, od których bezpośrednio przyjmuje ładunek lub pocztę:

— status danego podmiotu (zarejestrowany agent lub znany nadawca),

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

— rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej, z wyłączeniem poufnych informacji handlowych;

— dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę;

— niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, a w przypadku gdy podmiot jest nadawcą AC3 – numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw.

Przyjmując ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą od agenta RA3 lub nadawcy KC3, przewoźnik ACC3 sprawdza w unijnej bazie danych, czy dany podmiot figuruje w niej jako aktywny, a w przypadku nadawcy AC3 – czy figuruje on w bazie danych przewoźnika lotniczego. Jeżeli agent RA3 lub nadawca KC3 nie ma aktywnego statusu w bazie danych lub jeżeli nadawca AC3 nie figuruje w bazie danych, ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą dostarczone przez taki podmiot poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem.

Dotyczy: pkt 6.8.3.5 lit. a) oraz pkt 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

6.1. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy pochodzi ona od zarejestrowanego agenta, od znanego nadawcy, czy też od uznanego nadawcy, uznanych zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ładunku lotniczego oraz figurujących w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” i w bazie danych prowadzonej przez przewoźnika lotniczego?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	
6.2. Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych obejmującą, w stosownych przypadkach, ww. informacje dotyczące:	
— podmiotów wyznaczonych jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego (RA3), — podmiotów wyznaczonych jako znany nadawca z państwa trzeciego (KC3), — podmiotów wyznaczonych jako uznani nadawcy przez agenta RA3 lub przez przewoźnika lotniczego (AC3)?	
TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać bazę danych	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego	

▼M2

6.3. Czy personel przyjmujący ładunek lotniczy i pocztę lotniczą ma łatwy dostęp do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” oraz do bazy danych przewoźnika lotniczego?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać odnośną procedurę	
6.4. Czy baza danych jest regularnie aktualizowana, tak aby była źródłem wiarygodnych danych dla personelu przyjmującego ładunek lotniczy i pocztę lotniczą?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	
6.5. Wniosek: Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych zapewniającą pełną przejrzystość w odniesieniu do jego relacji z podmiotami, od których bezpośrednio przyjmuje ładunek lub pocztę (poddane kontroli bezpieczeństwa lub środkom kontroli w zakresie ochrony) w celu przewozu do UE lub EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 7

Kontrola bezpieczeństwa

Cel: w przypadku gdy przewoźnik ACC3 przyjmuje ładunek i pocztę od podmiotu nieposiadającego zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub gdy otrzymany ładunek nie był zabezpieczony przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik ACC3 zapewnia, aby dany ładunek lotniczy lub dana poczta lotnicza zostały poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek powietrzny. Przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę, która zapewnia poddawanie ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii kontroli bezpieczeństwa za pomocą środków lub metod określonych w przepisach unijnych w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych.

W przypadku gdy przewoźnik ACC3 nie przeprowadza samodzielnie kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, zapewnia przeprowadzenie odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa zgodnie z wymogami unijnymi. Procedury kontroli bezpieczeństwa obejmują w stosownych przypadkach postępowanie z ładunkiem i pocztą w transferze i w tranzycie.

▼M2

W przypadku gdy kontrola bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przeprowadzana jest przez właściwy organ lub w jego imieniu w państwie trzecim, przewoźnik ACC3 otrzymujący taki ładunek lotniczy lub taką pocztę lotniczą od danego podmiotu odnotowuje ten fakt w swoim programie ochrony oraz określa sposób zapewnienia odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1, 6.8.3.2 i 6.8.3.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

7.1. Czy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza przewoźnik lotniczy lub działający w jego imieniu podmiot objęty programem ochrony przewoźnika lotniczego?	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje. W stosownych przypadkach należy podać szczegółowe informacje dotyczące podmiotu lub podmiotów objętych programem ochrony przewoźnika lotniczego: — nazwa — adres w danej lokalizacji — posiadanie statusu AEO, w stosownych przypadkach	
Jeśli NIE, proszę podać, które podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego przeprowadzają kontrolę bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE lub EOG? Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inne	
7.2. Czy podmiot może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, w przypadku gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza jeden z wyżej wymienionych podmiotów?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje	
7.3. Z jakich instrumentów i instrukcji (na przykład nadzoru, monitorowania i kontroli jakości) korzysta podmiot w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez takich usługodawców w wymagany sposób?	
7.4. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa wykorzystuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?	
Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu stosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (takie jak nazwa producenta, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny) w odniesieniu do wszystkich stosowanych metod.	

▼M2

7.5. Czy zastosowany sprzęt lub metoda (na przykład psy do wykrywania materiałów wybuchowych) są uwzględnione w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego) lub TSA (Administracji Bezpieczeństwa Transportu) Stanów Zjednoczonych?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje dotyczące homologacji sprzętu wraz z jej datą, jak również wszelkie dowody na to, że spełnia on stosowne normy UE.	
7.6. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji (CONOPS) producentów i czy podlega systematycznemu sprawdzaniu i konserwacji?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	
7.7. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy przechodzą one wstępne i okresowe szkolenia i czy są poddawane procesowi zatwierdzania i procesowi kontroli jakości o standardzie odpowiadającym wymogom UE lub TSA?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny	
7.8. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy procedura kontroli bezpieczeństwa przeprowadzana jest zgodnie z metodyką zastosowania odpowiadającą normom UE lub TSA?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny	
7.9. Czy w trakcie kontroli bezpieczeństwa uwzględnia się charakter przesyłki?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób zapewniono, by wybrana metoda kontroli bezpieczeństwa stosowana była w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.	
7.10. Czy istnieje procedura ustalania przyczyn alarmu aktywowanego przez sprzęt do kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę postępowania w przypadku alarmu, pozwalającą upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie znajdują się przedmioty zabronione.	

▼M2

Jeśli NIE, proszę opisać, co dzieje się z przesyłką.	
7.11. Czy jakiekolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
7.12. Czy występują zwolnienia, które nie są zgodne z wykazem unijnym?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
7.13. Czy dostęp do obszaru kontroli bezpieczeństwa jest kontrolowany, aby zagwarantować, że uzyskać go może jedynie uprawniony i przeszkolony personel?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
7.14. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości lub system testów?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
7.15. Wniosek: Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub jednej z metod wymienionych w pkt 6.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 8

Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM)

Cel: przesyłki, które pochodzą z miejsc uznanych za obszary wysokiego ryzyka przez UE lub są poddawane transferowi w takich miejscach, lub co do których wydaje się, że zostały w znacznym stopniu naruszone, uważa się za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM). Takie przesyłki należy poddać kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze ścisłymi instrukcjami. Informacje na temat obszarów wysokiego ryzyka i instrukcje dotyczące kontroli bezpieczeństwa podaje właściwy organ UE lub EOG, który wyznaczył przewoźnika ACC3. Przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę w celu zapewnienia zidentyfikowania HRCM kierowanych do UE lub EOG i poddania ich odpowiednim środkom kontroli zgodnie z przepisami unijnymi.

▼**M2**

Przewoźnik ACC3 pozostaje w kontakcie z właściwym organem odpowiedzialnym za porty lotnicze w UE/EOG, do których przywozi ładunki, aby mieć dostęp do najnowszych informacji na temat obszarów wysokiego ryzyka.

Przewoźnik ACC3 stosuje takie same środki bez względu na to, czy otrzymuje ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka od innego przewoźnika lotniczego, czy też za pośrednictwem innych rodzajów transportu.

Dotyczy: pkt 6.7 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

Uwaga: HRCM dopuszczonym do przewozu do UE lub EOG nadaje się status ochrony „SHR", co oznacza bezpieczne dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

8.1. Czy pracownicy przewoźnika lotniczego odpowiedzialni za stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony wiedzą, jaki ładunek lotniczy i jaką pocztę lotniczą należy traktować jako ładunek i pocztę wysokiego ryzyka (HRCM)?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
8.2. Czy przewoźnik lotniczy posiada procedury służące identyfikacji HRCM?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
8.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami UE?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wskazać stosowane procedury	
8.4. Czy po przeprowadzeniu kontroli bezpieczeństwa przewoźnik lotniczy wydaje deklarację statusu ochrony dla SHR i dołącza ją do dokumentacji towarzyszącej przesyłce?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób wydaje się status ochrony i w którym dokumencie	
8.5. Wniosek: Czy procedura wprowadzona przez przewoźnika lotniczego jest odpowiednia i wystarczająca w celu zapewnienia odpowiedniej kontroli wszystkich HRCM przed załadunkiem?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼M2

CZĘŚĆ 9

Ochrona

Cel: przewoźnik ACC3 posiada procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony, bądź od momentu przyjęcia przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa lub środków kontroli w zakresie ochrony, do chwili załadunku.

Ochrona może być zapewniana za pomocą różnych środków, takich jak środki fizyczne (na przykład bariery, zamknięte pomieszczenia), zasoby ludzkie (na przykład patrole, przeszkolony personel) oraz środki techniczne (na przykład CCTV, alarmy włamaniowe).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczoną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG oddziela się od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

9.1. Czy ochronę zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej zapewnia przewoźnik lotniczy lub działający w jego imieniu podmiot objęty programem ochrony przewoźnika lotniczego?	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
Jeśli NIE, które podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego stosują środki ochronne wobec zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE lub EOG? proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inne	
9.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom ładunku i poczty podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
9.3. Czy wprowadzono procedury w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób są one zabezpieczone	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	

▼M2

9.4. Wnioski: Czy ochrona przesyłek jest wystarczająco solidna, aby zapobiegać bezprawnej ingerencji?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 10

Dokumentacja towarzysząca

Cel: Przewoźnik ACC3 zapewnia, by dokumentacja towarzysząca przesyłce, w stosunku do której przewoźnik ACC3 zastosował środki kontroli w zakresie ochrony (na przykład kontrolę bezpieczeństwa, zabezpieczenie), zawierała przynajmniej następujące elementy:

a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany przez wyznaczający właściwy organ; oraz

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

c) opis zawartości przesyłki; oraz

d) status ochrony wskazany w następujący sposób:

— „SPX”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

— „SCO”, co oznacza bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

— „SHR”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

W przypadku braku zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego, deklarację dotyczącą statusu ochrony może wydać przewoźnik ACC3 lub przewoźnik lotniczy przylatujący z państwa trzeciego zwolnionego z obowiązku stosowania systemu ACC3.

Jeżeli status ochrony wydawany jest przez przewoźnika ACC3, przewoźnik lotniczy podaje dodatkowo powody wydania statusu, takie jak zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji dotyczących ochrony przesyłki.

W przypadku gdy wydania statusu ochrony i sporządzenia dokumentacji towarzyszącej dokonał agent RA3 na wyższym poziomie lub inny przewoźnik ACC3, przewoźnik ACC3 sprawdza, w trakcie procesu przyjmowania przesyłki, czy w dokumentacji towarzyszącej zawarto wyżej wymienione informacje.

Dokumentacja towarzysząca przesyłce może mieć postać lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej albo na piśmie.

Dotyczy: pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 i 6.8.3.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

▼**M2**

10.1. Czy przewoźnik lotniczy zapewnia sporządzenie odpowiedniej dokumentacji towarzyszącej i zawarcie w niej wymaganych informacji określonych w pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?	
TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać treść dokumentacji	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego i w jaki sposób ładunek lub poczta są traktowane przez przewoźnika lotniczego jako zabezpieczone, w przypadku ich załadunku na statek lotniczy	
10.2. Czy dokumentacja zawiera niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego	
10.3. Czy w dokumentacji określono status ochrony ładunku oraz sposób uzyskania tego statusu?	
TAK lub NIE	
Proszę opisać, w jaki sposób jest to określone	
10.4. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentacji jest wystarczająca do zapewnienia, by ładunek lub poczta dostarczane były wraz z odpowiednią dokumentacją towarzyszącą, w której podano właściwy status ochrony i wszystkie wymagane informacje?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 11

Zgodność

Cel: po dokonaniu oceny dziesięciu poprzednich części listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej są zgodne z treścią tej części programu ochrony przewoźnika lotniczego, w której przedstawiono środki dotyczące ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG, oraz czy środki kontroli w zakresie ochrony w wystarczającym stopniu realizują cele wymienione w liście kontrolnej.

Wnioski mogą odpowiadać jednemu z następujących możliwych czterech głównych wariantów:

▼**M2**

1) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, a wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub

2) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, ale wyniki wizji lokalnej nie potwierdzają zgodności z celem listy kontrolnej; lub

3) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, ale wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub

4) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, a wyniki wizji lokalnej nie potwierdzają zgodności z celem listy kontrolnej.

11.1. Wniosek ogólny: Proszę wskazać, który wariant najlepiej opisuje przypadek podlegający procedurze zatwierdzenia	
1, 2, 3 lub 4	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Uwagi przewoźnika lotniczego	

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

▼M2

ZAŁĄCZNIK

Wykaz osób i podmiotów, u których przeprowadzono wizytacje i z którymi odbyły się rozmowy

Należy podać nazwę podmiotu, imię, nazwisko i stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa podmiotu	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Data wizytacji lub rozmowy

DODATEK 6-C4

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – ZNANY NADAWCA Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

Podmioty z państw trzecich mają możliwość stać się częścią bezpiecznego łańcucha dostaw przewoźnika ACC3 (*przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*), ubiegając się o wyznaczenie jako znanego nadawcy z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3). Nadawca KC3 jest podmiotem obsługującym ładunki mającym siedzibę w państwie trzecim, który został zatwierdzony i wyznaczony jako taki nadawca na podstawie zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

Nadawca KC3 zapewnia, aby w stosunku do przesyłek kierowanych do Unii ([1]) zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony oraz aby – od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do momentu transferu przesyłek do przewoźnika ACC3 lub zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) – były one zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją.

Warunki, których spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii (UE) lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie poziomu środków ochrony stosowanych przez podmiot ubiegający się o wyznaczenie jako nadawca KC3 lub na jego odpowiedzialność w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG ([2]). Listę kontrolną należy stosować jedynie w przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. a) wspomnianego załącznika unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stosuje listę kontrolną dotyczącą przewoźników ACC3.

([1]) Państwa członkowskie Unii: Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niderlandy, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

([2]) Ładunek lotniczy bądź poczta lotnicza lub statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzania odpowiada ładunkowi lotniczemu bądź poczcie lotniczej lub statkowi powietrznemu kierowanym do UE oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

▼M2

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują przynajmniej następujące elementy:

— wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa i w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu; oraz

— deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H3 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz

— deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego.

Nadawca KC3 musi mieć możliwość posługiwania się sprawozdaniem w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3 lub dowolnym agentem RA3.

Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim.

W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998, podstawowymi normami są normy i zalecane metody postępowania (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-Restricted).

Uwagi dotyczące wypełniania:

1) Wszystkie mające zastosowanie i odpowiednie części listy kontrolnej muszą zostać wypełnione, zgodnie z modelem biznesowym oraz działalnością podmiotu zatwierdzanego. W przypadku gdy informacje nie są dostępne, należy podać wyjaśnienie.

2) Po każdej części unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, czy i w jakim stopniu zrealizowano cele określone w danej części.

CZĘŚĆ 1

Organizacja i zakres obowiązków

1.1. Data (daty) zatwierdzenia	
Należy podać dokładne daty, np. od 01.10.2012 do 02.10.2012.	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia (w stosownych przypadkach).	
dd/mm/rrrr	

▼**M2**

Poprzedni numer identyfikacyjny nadawcy KC3 (jeżeli dostępny)	
Świadectwo AEO lub status C-TPAT lub inne świadectwa/certyfikaty (jeżeli są dostępne)	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa podmiotu	
Nazwa	
Numer przedsiębiorstwa (na przykład numer ewidencyjny przedsiębiorstwa w rejestrze działalności gospodarczej, w stosownych przypadkach)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	
1.5. Główny adres organizacji (jeżeli inny niż lokalizacja, która ma zostać zatwierdzona)	
Numer/jednostka/budynek	

▼M2

Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	
1.6. Charakter działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków	
Jaki jest charakter działalności – rodzaj ładunków obsługiwanych w obiektach wnioskodawcy?	
1.7. Czy wnioskodawca jest odpowiedzialny za …?	
a) produkcję b) pakowanie c) składowanie d) wysyłkę e) inne rodzaje działalności (proszę określić)	
1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji	
Liczba	
1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej z państw trzecich	
Imię i nazwisko	
Stanowisko	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

CZĘŚĆ 2

Organizacja i zakres obowiązków znanego nadawcy z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa

Cel: żaden ładunek lotniczy ani żadna poczta lotnicza nie są przewożone do UE lub EOG bez zastosowania wobec nich środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i poczta dostarczane przez nadawcę KC3 przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 mogą zostać przyjęte jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta, wyłącznie jeżeli nadawca KC3 stosuje takie środki kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków kontroli podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej.

Nadawca KC3 musi posiadać procedury zapewniające stosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do każdego ładunku lotniczego i każdej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG oraz ochronę zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty do czasu ich transferu do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3. Środki kontroli w zakresie ochrony pozwalają na upewnienie się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

▼**M2**

2.1. Czy podmiot ustanowił program ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy przejść bezpośrednio do pkt 2.5	
2.2. Informacje dotyczące programu ochrony podmiotu	
Data – należy podać dokładną datę w formacie: dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program ochrony jest przedkładany właściwemu organowi państwa, w którym podmiot ma siedzibę, lub jest zatwierdzany przez ten organ? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę.	
2.3. Czy program ochrony w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione w częściach 4–11 listy kontrolnej?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny	
2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
2.5. Czy podmiot ustanowił procedurę w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG poddawane były odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed transferem do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	
2.6. Czy podmiot wprowadził system zarządzania (na przykład instrumenty, instrukcje), aby zapewnić wdrożenie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać system zarządzania i wyjaśnić, czy jest on zatwierdzany, weryfikowany bądź zapewniany przez właściwy organ lub inny podmiot.	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z wymogami.	

▼M2

2.7. Wnioski i uwagi ogólne na temat wiarygodności, jednoznaczności i solidności procedury.	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 3

Identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalna poczta lotnicza

Cel: ustalenie punktu lub miejsca, w którym ładunek lub poczta stają się identyfikowalne jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza.

3.1. Poprzez inspekcję podczas produkcji, pakowania, składowania, selekcji, wysyłki i innych stosownych obszarów należy upewnić się, gdzie oraz w jaki sposób przesyłka zawierająca ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG staje się odpowiednio identyfikowalna.	
Proszę opisać	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

Uwaga: w częściach 6–9 należy podać szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

CZĘŚĆ 4

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: aby zapewnić stosowanie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, nadawca KC3 przydziela do pracy przy zabezpieczaniu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej odpowiedzialny i kompetentny personel. Personel posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy (tacy jak zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których są stosowane lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

a) zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom przed zatrudnieniem lub sprawdzeniom przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3; oraz

b) ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony służące uświadomieniu im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3.

▼**M2**

Uwaga:

— Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie z – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).

— Kontrola przed zatrudnieniem polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat ewentualnej przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

4.1. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej byli poddawani kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:	
☐ Sprawdzenie przeszłości ☐ Kontrola przed zatrudnieniem ☐ Sprawdzenie rejestrów karnych ☐ Rozmowy kwalifikacyjne ☐ Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	
4.3. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w danej lokalizacji podlegała kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	

▼M2

4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:	
☐ Sprawdzenie przeszłości ☐ Kontrola przed zatrudnieniem ☐ Sprawdzenie rejestrów karnych ☐ Rozmowy kwalifikacyjne ☐ Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	
4.5. Czy personel mający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przechodzi szkolenie przed uzyskaniem dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia	
4.6. Czy personel, o którym mowa w pkt 4.5, przechodzi szkolenia okresowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i częstotliwość szkoleń okresowych	
4.7. Wniosek: Czy środki dotyczące rekrutacji i szkolenia personelu gwarantują, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG zostali odpowiednio zrekrutowani i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 5

Ochrona fizyczna

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

▼M2

Podmiot musi wykazać, w jaki sposób jego lokalizacja lub obiekty są zabezpieczone, oraz że istnieją odpowiednie procedury kontroli dostępu. Istotne jest, aby dostęp do strefy, w której przygotowuje się lub składuje identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą, był kontrolowany. Wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG należy zabezpieczyć lub objąć kontrolą dostępu.

Ochrona fizyczna może obejmować m.in.:

— fizyczne przeszkody, takie jak ogrodzenie czy bariery,

— technologię wykorzystującą alarmy lub systemy telewizji przemysłowej (CCTV),

— ochronę zapewnianą przez osoby, np. personel zajmujący się przeprowadzaniem czynności nadzoru.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

5.1. Czy wszystkie punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są objęte kontrolą dostępu oraz czy dostęp jest ograniczony do osób upoważnionych?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany? Proszę wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi. ☐ przez personel ochrony ☐ przez innych członków personelu ☐ w drodze kontroli manualnej w przypadku osób dopuszczonych do wejścia na teren strefy ☐ za pomocą elektronicznych systemów kontroli dostępu ☐ innymi środkami (proszę wyszczególnić)	
Jeśli TAK, w jaki sposób zyskuje się pewność, że dana osoba jest upoważniona do wejścia na teren strefy? Proszę wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi. — okazanie firmowej karty identyfikacyjnej — okazanie innego rodzaju karty identyfikacyjnej, np. paszportu lub prawa jazdy — lista osób upoważnionych stosowana przez personel (ochrony) — autoryzacja elektroniczna, np. zastosowanie chipów — udostępnianie kluczy lub kodów dostępu wyłącznie upoważnionym członkom personelu — inne środki (proszę wyszczególnić)	

▼M2

5.2. Czy wszystkie punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej są zabezpieczone? Obejmuje to punkty dostępu, które nie są stale używane, a także punkty, które nie są normalnie używane jako punkty dostępu, np. okna.	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, w jaki sposób punkty te są zabezpieczone? Proszę wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi. — obecność personelu ochrony — elektroniczne systemy kontroli dostępu, które dopuszczają dostęp jednej osoby w danym momencie — bariery, na przykład żaluzje lub zamki — system telewizji przemysłowej (CCTV) — system przeciwwłamaniowy	
5.3. Czy istnieją dodatkowe środki wzmacniające ogólną ochronę obiektów?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić i opisać, na czym polegają ☐ ogrodzenie lub bariery ☐ system telewizji przemysłowej (CCTV) ☐ system przeciwwłamaniowy ☐ nadzór i patrole ☐ inne środki (proszę wyszczególnić)	
5.4. Czy budynek ma solidną konstrukcję?	
TAK lub NIE	
5.5. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do tych części lokalizacji i obiektów, w których przygotowuje się lub składuje identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼M2

CZĘŚĆ 6

Produkcja

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu produkcji. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany, a proces produkcji nadzorowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie produkcji, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu produkcji produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

6.1. Czy dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	
6.2. Czy proces produkcji jest nadzorowany?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	
6.3. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie produkcji?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
6.4. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczyć identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas produkcji?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 7

Pakowanie

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu pakowania. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

▼**M2**

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy pakowania jest kontrolowany, a proces pakowania nadzorowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie pakowania, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego/poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie. Wszystkie produkty gotowe muszą zostać sprawdzone przed pakowaniem.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu pakowania produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

7.1. Czy dostęp do strefy pakowania jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	
7.2. Czy proces pakowania jest nadzorowany?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	
7.3. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie pakowania?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
7.4. Proszę opisać gotowe opakowanie zewnętrzne:	
a) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest odpowiednio wytrzymałe?	
TAK lub NIE	
Proszę opisać	
b) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jego naruszenia?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, jakie rozwiązania są stosowane, aby umożliwić łatwe stwierdzenie naruszenia opakowania, np. stosowanie numerowanych plomb, specjalnych stempli lub taśmy zabezpieczającej.	
Jeśli NIE, proszę opisać, jakie środki ochronne zostały zastosowane, aby zapewnić integralność przesyłek.	
7.5. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczać identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas pakowania?	
TAK lub NIE	

▼**M2**

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 8

Składowanie

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem podczas składowania. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy składowania jest kontrolowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie składowania, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu składowania produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

8.1. Czy dostęp do strefy składowania jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	
8.2. Czy gotowy i zapakowany ładunek lotniczy lub gotowa i zapakowana poczta lotnicza są bezpiecznie składowane i sprawdzane pod kątem naruszenia?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
Jeśli NIE, należy wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia zabezpieczenie gotowego i zapakowanego ładunku lotniczego lub gotowej i zapakowanej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją i jakimkolwiek naruszeniem.	
8.3. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczać identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas składowania?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	

▼M2

Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 9

Wysyłka

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu wysyłki. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie wysyłki, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu wysyłki produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

9.1. Czy dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	
9.2. Kto ma dostęp do strefy wysyłki? Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.	
☐ pracownicy zatrudnieni przez podmiot ☐ kierowcy ☐ osoby odwiedzające ☐ podwykonawcy ☐ inni (proszę wymienić)	
9.3. Czy proces wysyłki jest nadzorowany?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	
9.4. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu w strefie wysyłki?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
9.5. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczać identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem w trakcie procesu wysyłki?	
TAK lub NIE	

▼M2

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 10

Przesyłki z innych źródeł

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia, by ładunek lub poczta, które nie zostały wysłane przez niego samego, nie były przekazywane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Nadawca KC3 może przekazać przesyłki, które nie zostały wysłane przez niego samego, agentowi RA3 lub przewoźnikowi ACC3, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:

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

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

Wszystkie tego rodzaju przesyłki muszą zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez agenta RA3 lub przewoźnika ACC3 przed załadunkiem na statek powietrzny.

10.1. Czy podmiot przyjmuje przesyłki zawierające ładunek lub pocztę przeznaczone do przewozu lotniczego od innego podmiotu?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, w jaki sposób przesyłki te są oddzielane od własnego ładunku lub własnej poczty przedsiębiorstwa i w jaki sposób są wskazywane zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi?	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 11

Dokumentacja

Cel: Nadawca KC3 zapewnia, by dokumentacja towarzysząca przesyłce, w stosunku do której nadawca KC3 zastosował środki kontroli w zakresie ochrony (na przykład zabezpieczenie), zawierała przynajmniej następujące elementy:

a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany przez wyznaczający właściwy organ; oraz

b) opis zawartości przesyłki.

Dokumentacja towarzysząca przesyłce może być sporządzona w formie elektronicznej albo na piśmie.

Dotyczy: pkt 6.8.3.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

▼M2

11.1. Czy podmiot zapewnia sporządzenie odpowiedniej dokumentacji towarzyszącej, która zawiera UAI otrzymane od wyznaczającego właściwego organu oraz opis przesyłki?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	
11.2. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentacji jest wystarczająca do zapewnienia, by ładunek lub poczta dostarczane były wraz z odpowiednią dokumentacją towarzyszącą?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 12

Przewóz

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem podczas przewozu. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przyjęte przez przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podczas przewozu nadawca KC3 odpowiada za ochronę zabezpieczonych przesyłek. Obejmuje to przypadki, w których przewóz jest wykonywany w jego imieniu przez inny podmiot, np. spedytora towarów. Nie obejmuje to przypadków, w których za przewóz przesyłek odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub agent RA3.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli podczas przewozu produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

12.1. W jaki sposób ładunek lotniczy lub poczta lotnicza są dostarczane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3?	
a) własnymi środkami transportu zatwierdzonego podmiotu?	
TAK lub NIE	
b) środkami transportu przewoźnika ACC3 lub agenta RA3?	
TAK lub NIE	
c) przez podwykonawcę, z którego usług korzysta zatwierdzony podmiot?	
TAK lub NIE	

▼M2

12.2. Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza mają opakowanie umożliwiające łatwe stwierdzenie jego naruszenia?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
12.3. Czy pojazd jest plombowany lub zamykany przed przewozem?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
12.4. Jeżeli stosowane są numerowane plomby, czy dostęp do nich jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
12.5. Czy, w stosownych przypadkach, odpowiedni przewoźnik podpisuje deklarację przewoźnika?	
TAK lub NIE	
12.6. Czy osoba przewożąca ładunek została objęta określonymi środkami kontroli w zakresie ochrony oraz przeszła szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa przed otrzymaniem upoważnienia do przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego bądź zabezpieczonej poczty lotniczej lub obu tych rodzajów przesyłek?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać rodzaj zastosowanych środków kontroli w zakresie ochrony (na przykład kontrola przed zatrudnieniem, sprawdzenie przeszłości) oraz rodzaj szkolenia (na przykład szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa).	
12.7. Wniosek: Czy środki te są wystarczające, aby zabezpieczać ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 13

Zgodność

Cel: po dokonaniu oceny dwunastu poprzednich części listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej potwierdzają wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z celami wymienionymi w tej liście kontrolnej w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG.

▼**M2**

Możliwe są dwa różne scenariusze. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, że podmiot:

1) zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej;

2) nie zrealizował celów, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. W takim przypadku podmiot nie otrzymuje upoważnienia do dostarczania przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG bez poddania ich kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez upoważnioną stronę. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych uchybień.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi uwzględniać fakt, iż oceny dokonuje się w oparciu o całościową ukierunkowaną na cele metodę zapewniania zgodności.

12.1. Wniosek ogólny: Proszę wskazać, który scenariusz najlepiej opisuje przypadek podlegający procedurze zatwierdzenia	
1 lub 2	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Uwagi podmiotu	

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

▼M2

ZAŁĄCZNIK

Wykaz osób i podmiotów, u których przeprowadzono wizytacje i z którymi odbyły się rozmowy

Należy podać nazwę podmiotu, imię, nazwisko i stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa podmiotu	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Data wizytacji lub rozmowy

▼M15

▼M17

DODATEK 6-D

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZATWIERDZONY PRZEWOŹNIK DROGOWY

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 ([1]) 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 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 unijnym, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już prowadzić działalności handlowej jako zatwierdzony przewoźnik drogowy;

— [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 i nie później niż w terminie 10 dni roboczych;

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

▼M17

b) istotnych planowanych zmianach, takich jak zmiany proceduralne, które mogą niekorzystnie wpłynąć na zgodność z odpowiednim prawodawstwem unijnym lub krajowym, lub zmianie siedziby bądź adresu, nie później niż w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem lub planowaną zmianą;

— w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [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 ochrony ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w przesyłkach lub ingerencji w bezpieczny przewóz, lub o obu tych zdarzeniach;

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 ([1])i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa;

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

a) zakończy działalność;

b) jego działalność przestanie obejmować przewóz ładunku lotniczego/poczty lotniczej;

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwa:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa:

Data:

Podpis:

▼B

DODATEK 6-E

DEKLARACJA PRZEWOŹNIKA

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]) i jego aktami wykonawczymi,

▼M16

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*] potwierdzam, że będą przestrzegane następujące procedury w zakresie ochrony:

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

▼M15

— cały personel biorący udział w przewozie ładunku/poczty przejdzie ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7. Ponadto, jeżeli ten personel otrzyma również nienadzorowany dostęp do ładunku i poczty, wobec których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przejdzie szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9,

▼B

— zostanie sprawdzona 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 zostanie 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 ta osoba trzecia:

▼M16

a) ma umowę na świadczenie usług przewozowych z zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą odpowiedzialnym za przewóz [ta sama nazwa co powyżej]; lub

▼B

b) jest uprawniona lub zatwierdzona przez właściwy organ; lub

▼M16

c) ma umowę na świadczenie usług przewozowych z niżej podpisanym przewoźnikiem drogowym, stanowiącą, że osoba trzecia nie zleci zamówienia kolejnemu podwykonawcy oraz że wdroży procedury ochrony zawarte w niniejszej deklaracji. Niżej podpisany przewoźnik drogowy ponosi pełną odpowiedzialność za cały przewóz w imieniu zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy; oraz

▼B

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

▼B

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Nazwa i adres przedsiębiorstwa:

Data:

Podpis:

▼M7

DODATEK 6-F

ŁADUNEK I POCZTA

6-Fi

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI DOTYCZĄCYMI OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

W odniesieniu do ładunku i poczty następujące państwa trzecie uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego:

▼M17

Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard

▼M7

Czarnogóra

▼M13

Republika Serbii

▼M7

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Komisja powiadamia niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich, jeśli wejdzie w posiadanie informacji wskazujących, że stosowane przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium normy ochrony, mające istotny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, nie są już równoważne z unijnymi wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa.

Jeśli Komisja wejdzie w posiadanie informacji dotyczących działań, w tym środków wyrównawczych, potwierdzających ponowne uzyskanie równoważności odpowiednich norm ochrony lotnictwa stosowanych przez państwo trzecie lub inne państwo lub terytorium, powiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy państw członkowskich.

6-Fii

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, W PRZYPADKU KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE OZNACZENIE ACC3, SĄ WYMIENIONE W DECYZJI WYKONAWCZEJ KOMISJI C(2015) 8005

6-Fiii

DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATWIERDZANIA PROWADZONE PRZEZ PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE PAŃSTWA I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA RÓWNOWAŻNE Z UNIJNYMI ŚRODKAMI OCHRONY LOTNICTWA

Przepisy nie zostały jeszcze przyjęte.

▼B

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 przyjmowania;

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;

g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;

h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;

i) dane operatora lub usługodawcy;

j) listę wyłączeń z kontroli bezpieczeństwa;

k) postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka.

▼M2

DODATEK 6-H1

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – PRZEWOŹNIK ACC3 ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE lub EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto w niej odniesienia.

[Nazwa przewoźnika lotniczego] może zostać wyznaczony jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii” (ACC3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ oraz po wprowadzeniu danych przewoźnika ACC3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego UE lub Komisja Europejska wykryje niezgodność w zakresie środków ochrony, o których mowa w sprawozdaniu, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa przewoźnika lotniczego] wyznaczenia jako ACC3 uzyskanego już w odniesieniu do danego portu lotniczego, co uniemożliwi [nazwa przewoźnika lotniczego] transport ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do UE lub EOG z tego portu lotniczego.

Niniejsze sprawozdanie jest ważne przez okres pięciu lat, a okres jego ważności upływa najpóźniej w dniu …

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] oświadczam, że:

▼M2

1) [nazwa przewoźnika lotniczego] podejmie odpowiednie dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.

2) Przedstawię wyznaczającemu właściwemu organowi bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 15 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:

   a) nastąpią jakiekolwiek zmiany w programie ochrony [nazwa przewoźnika lotniczego];

   b) całościowa odpowiedzialność za ochronę zostanie przekazana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.7 dodatku 6-C3 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998;

   c) w obiektach lub procedurach nastąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;

   d) przewoźnik lotniczy zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym lub pocztą lotniczą kierowanymi do Unii lub nie będzie już w stanie spełniać zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu wymogów określonych w stosownych przepisach unijnych.

3) [nazwa przewoźnika lotniczego] będzie utrzymywać poziom ochrony potwierdzony w niniejszym sprawozdaniu jako zgodny z celem określonym w liście kontrolnej oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzi w życie i będzie stosować wszelkie dodatkowe środki ochrony wymagane w celu uzyskania wyznaczenia jako przewoźnik ACC3 w przypadku, gdy normy ochrony zostaną uznane za niewystarczające, aż do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa przewoźnika lotniczego].

4) [nazwa przewoźnika lotniczego] poinformuje wyznaczający właściwy organ, w przypadku gdy nie będzie on w stanie wystąpić o stosowanie lub uzyskać bądź zapewnić stosowania odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lub poczty, które przyjmuje w celu przewozu na obszar UE lub EOG, lub nie będzie w stanie wykonywać skutecznego nadzoru nad swoim łańcuchem dostaw.

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] przyjmuję pełną odpowiedzialność za niniejszą deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-H2

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZAREJESTROWANY AGENT Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA (RA3)

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE lub EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto w niej odniesienia.

[Nazwa podmiotu] może zostać wyznaczony jako „zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa" (RA3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ oraz po wprowadzeniu danych agenta RA3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw".

▼M2

Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego Unii lub Komisja Europejska wykryje niezgodność w zakresie środków ochrony, o których mowa w sprawozdaniu, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa podmiotu] wyznaczenia jako agenta RA3 uzyskanego już w odniesieniu do danego obiektu, co uniemożliwi [nazwa podmiotu] dostarczanie przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG.

Niniejsze sprawozdanie jest ważne przez okres pięciu lat, a okres jego ważności upływa najpóźniej w dniu …

W imieniu [nazwa podmiotu] oświadczam, że:

1) [nazwa podmiotu] podejmie odpowiednie dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.

2) Przedstawię wyznaczającemu właściwemu organowi bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 15 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:

   a) nastąpią jakiekolwiek zmiany w programie ochrony [nazwa podmiotu];

   b) całościowa odpowiedzialność za ochronę zostanie przekazana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9 dodatku 6-C2 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998;

   c) w obiektach lub procedurach nastąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;

   d) przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym lub pocztą lotniczą kierowanymi do Unii Europejskiej lub nie będzie już w stanie spełniać zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu wymogów określonych w stosownych przepisach unijnych.

3) [nazwa podmiotu] będzie utrzymywać poziom ochrony potwierdzony w niniejszym sprawozdaniu jako zgodny z celem określonym w liście kontrolnej oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzi w życie i będzie stosować wszelkie dodatkowe środki ochrony wymagane do uzyskania wyznaczenia jako agenta RA3 w przypadku, gdy normy ochrony zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa podmiotu].

4) [nazwa podmiotu] poinformuje przewoźników ACC3 i agentów RA3, którym dostarcza zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczoną pocztę lotniczą, jeżeli [nazwa podmiotu] zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymogów zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu.

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję pełną odpowiedzialność za niniejszą deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-H3

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZNANY NADAWCA Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA (KC3)

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE lub EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto w niej odniesienia.

▼M2

[Nazwa podmiotu] może zostać wyznaczony jako „znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa” (KC3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ oraz po wprowadzeniu danych nadawcy KC3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego Unii lub Komisja Europejska wykryje niezgodność w zakresie środków ochrony, o których mowa w sprawozdaniu, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa podmiotu] wyznaczenia jako nadawcy KC3 uzyskanego już w odniesieniu do danego obiektu, co uniemożliwi [nazwa podmiotu] dostarczanie przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG.

Niniejsze sprawozdanie jest ważne przez okres pięciu lat, a okres jego ważności upływa najpóźniej w dniu …

W imieniu [nazwa podmiotu] oświadczam, że:

1) [nazwa podmiotu] podejmie odpowiednie dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.

2) Przedstawię wyznaczającemu właściwemu organowi bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 15 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:

   a) nastąpią jakiekolwiek zmiany w programie ochrony [nazwa podmiotu];

   b) całościowa odpowiedzialność za ochronę zostanie przekazana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9 dodatku 6-C4 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998;

   c) w obiektach lub procedurach nastąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;

   d) przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą kierowanymi do Unii Europejskiej lub nie będzie już w stanie spełniać zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu wymogów określonych w stosownych przepisach unijnych.

3) [nazwa podmiotu] będzie utrzymywać poziom ochrony potwierdzony w niniejszym sprawozdaniu jako zgodny z celem określonym w liście kontrolnej oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzi w życie i będzie stosować wszelkie dodatkowe środki ochrony wymagane do uzyskania wyznaczenia jako nadawcy KC3 w przypadku, gdy normy ochrony zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa podmiotu].

4) [nazwa podmiotu] poinformuje przewoźników ACC3 i agentów RA3, którym dostarcza zabezpieczony ładunek lotniczy/zabezpieczoną pocztę lotniczą, jeżeli [nazwa podmiotu] zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymogów zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu.

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję pełną odpowiedzialność za niniejszą deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼B

DODATEK 6-I

Przepisy dotyczące ładunku wysokiego ryzyka zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 6-J

Przepisy dotyczące stosowania urządzeń do kontroli bezpieczeństwa zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M17

DODATEK 6-K

PROGRAM OCHRONY ZATWIERDZONEGO PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO

Wprowadzenie

Niniejszy szablon programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego ma pomóc w opisie i ocenie istniejących środków ochrony na podstawie kryteriów dotyczących przewoźników drogowych określonych w pkt 6.5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. Ma on umożliwić zapewnienie spełnienia wymogów przed poddaniem się urzędowej weryfikacji.

Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. W programie opisuje się metody i procedury, których przewoźnik drogowy musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych.

Program ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego jest chroniony przed nieupoważnionym dostępem i wykorzystywany wyłącznie wewnątrz przedsiębiorstwa, ponieważ zawiera informacje istotne z punktu widzenia ochrony. Wszystkie osoby, którym powierzono zadania w zakresie ochrony lotnictwa, muszą posiadać potwierdzoną wiedzę na temat treści programu, jak również umiejętności jej stosowania.

Instrukcje wypełniania:

— Jeżeli określone procedury nie mają zastosowania do miejsca prowadzenia działalności, należy to wskazać w programie ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego.

— W przypadku wprowadzenia w przyszłości zmian w dowolnym rozdziale tego programu ochrony, należy odnotować datę zmiany odpowiedniego rozdziału w spisie treści i przedłożyć cały program ochrony przewoźnika drogowego wraz ze zmianami właściwemu organowi, który dokonał zatwierdzenia. **Ponadto zmiany w programie ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego muszą być zaznaczone kolorem.**

Spis treści

Rozdział	Treść	Data ostatniej zmiany
1	Dane kontaktowe	
2	Personel	
3	Przewóz i ochrona ładunku lotniczego i poczty lotniczej	
4	Ograniczone składowanie/przeładunek ładunku lotniczego i poczty lotniczej	
5	Wewnętrzna kontrola jakości	
6	Zagrożenie wewnętrzne i kultura ochrony	
7	Załączniki: wymagania krajowe	

▼**M17**

ROZDZIAŁ 1

Dane kontaktowe

1.1 – Nazwa lub imię i nazwisko, adres siedziby oraz dane kontaktowe przewoźnika drogowego

Proszę podać nazwę lub imię i nazwisko, pełny adres i dane kontaktowe (numer telefonu, adres e-mail itp.) siedziby przedsiębiorstwa. Proszę zwrócić uwagę, że przedsiębiorstwo zostanie zatwierdzone pod oficjalną nazwą przedsiębiorstwa wpisaną do rejestru działalności gospodarczej. Małe przedsiębiorstwa lub osoby fizyczne prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą są zatwierdzane jako przewoźnicy drogowi pod imieniem i nazwiskiem (podanymi w pozwoleniu na prowadzenie działalności).

Proszę podać numer VAT/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach).

1.2 – Osoba odpowiedzialna za realizację programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego (kierownik ds. ochrony)

Proszę podać imię i nazwisko oraz dane kontaktowe (numer telefonu, adres e-mail itp.) osoby odpowiedzialnej za opracowanie programu ochrony, jego realizację i zachowanie zgodności z tym programem.

1.3 – Autoprezentacja przedsiębiorstwa

Proszę podać szczegółowe informacje na temat konkretnej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, w szczególności:

— rodzaje przewożonych ładunków (np. żywe zwierzęta, łatwo psujące się towary, towary niebezpieczne itp.);

— czy zlecają Państwo (lub zamierzają zlecić) podwykonawstwo przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, podmiotom trzecim (tj. innemu zatwierdzonemu przewoźnikowi drogowemu lub zarejestrowanemu agentowi).

1.4 – Miejsca prowadzenia działalności (należy wypełnić, jeżeli nie są identyczne z pkt 1.1)

1.4.1 – Proszę podać:

— nazwę i pełny adres wszystkich miejsc prowadzenia działalności w państwie członkowskim (w stosownych przypadkach);

— przybliżoną liczbę pracowników w każdym miejscu prowadzenia działalności (w czasie ustanawiania niniejszego programu ochrony);

— rodzaj i przybliżony udział działalności prowadzonej w każdym miejscu prowadzenia działalności (jako odsetek działalności ogółem).

1.4.2 – Proszę podać:

— nazwę i pełny adres wszystkich miejsc prowadzenia działalności w każdym państwie członkowskim innym niż zatwierdzające państwo członkowskie (w stosownych przypadkach);

— przybliżoną liczbę pracowników w każdym miejscu prowadzenia działalności (w czasie ustanawiania niniejszego programu ochrony);

— rodzaj i przybliżony udział działalności prowadzonej w każdym miejscu prowadzenia działalności (jako odsetek działalności ogółem).

▼M17

ROZDZIAŁ 2

Personel

Procedurę rekrutacji i szkolenia personelu przeprowadza się zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, jak opisano poniżej.

2.1 – Rekrutacja

Proszę opisać obowiązującą procedurę rekrutacji personelu oraz sposób, w jaki zapewnia ona zgodność z pkt 11.1.8, 11.1.9 i 11.1.10 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Dokumentacja rekrutacyjna i szkoleniowa, w tym wyniki testów oceniających, przechowywana jest co najmniej przez okres trwania umowy. Proszę opisać, w jaki sposób Państwa procedury zapewniają zgodność z pkt 11.1.10 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

2.2 – Sprawdzenie przeszłości

Rozszerzonego sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym wymaga się od osoby odpowiedzialnej za realizację programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego (kierownika ds. ochrony) wskazanej w pkt 1.2.

Sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym wymaga się od osób mających dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego i poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, oraz od osób wdrażających zabezpieczenie i wszelkie inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do tego ładunku lotniczego i poczty lotniczej. O tym, czy należy przeprowadzać rozszerzone czy standardowe sprawdzenie przeszłości, decyduje właściwy organ zatwierdzający przewoźnika drogowego, działając zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi.

Proszę opisać procedurę sprawdzenia przeszłości w odniesieniu do poszczególnych kategorii personelu oraz sposób, w jaki procedura ta zapewnia, aby odpowiedni personel zawsze miał ważne sprawdzenie przeszłości.

Jeżeli dana osoba nie przejdzie z wynikiem pozytywnym sprawdzenia przeszłości lub pozytywny wynik sprawdzenia przeszłości zostanie cofnięty przez odpowiedni organ, bezzwłocznie cofa się jej prawa dostępu i wejścia, a osoba ta nie będzie już delegowana do działań, które wymagają przejścia sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym. Proszę opisać odpowiednią procedurę mającą zastosowanie w takich przypadkach.

2.3 – Kategorie personelu i szkolenia

Istnieją następujące kategorie personelu, które podlegają odpowiednim specyfikacjom szkoleniowym zawartym w poniższych punktach załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998:

— osoba odpowiedzialna za realizację programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego (kierownik ds. ochrony): szkolenie zgodnie z pkt 11.2.5;

— personel mający nienadzorowany dostęp lub dostęp bez eskorty zajmujący się odbiorem, przewozem, ograniczonym składowaniem i dostarczaniem ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony: szkolenie zgodnie z pkt 11.2.3.9;

— personel mający nadzorowany dostęp lub dostęp z eskortą zajmujący się odbiorem, przewozem, ograniczonym składowaniem i dostarczaniem ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony: szkolenie zgodnie z pkt 11.2.7;

— personel bez dostępu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zaangażowany w ich przewóz lub ograniczone składowanie: szkolenie zgodnie z pkt 11.2.7.

▼M17

Szkolenie okresowe personelu musi odbywać się zgodnie z pkt 11.4.3 lit. a) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Personel ten obejmuje zarówno personel własny przedsiębiorstwa, jak i personel usługodawców oddelegowany do miejsca prowadzenia działalności.

Zatwierdzony przewoźnik drogowy zapewnia, aby aktualny wykaz personelu, o którym mowa w niniejszym punkcie, oraz odpowiednia dokumentacja szkoleniowa były w każdej chwili udostępniane właściwemu organowi na jego żądanie.

Proszę opisać procedurę i środki przedsięwzięte w celu zapewnienia ciągłej zgodności z wymogami niniejszego punktu.

ROZDZIAŁ 3

Przewóz i ochrona ładunku lotniczego i poczty lotniczej

Odbierając, przewożąc i dostarczając ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą, do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik drogowy musi zapewnić spełnienie wymogów określonych w pkt 6.5.2.1, 6.5.2.2 i 6.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w odniesieniu do swojej działalności.

Proszę opisać, w jaki sposób przewoźnik drogowy zapewnia zgodność z tymi przepisami.

Proszę opisać działania wdrożone przez przewoźnika drogowego, jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że przesyłka, w stosunku do której zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, była przedmiotem bezprawnej ingerencji lub nie zabezpieczono jej zgodnie z pkt 6.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, lub w obu tych przypadkach.

ROZDZIAŁ 4 –

Ograniczone składowanie/przeładunek ładunku lotniczego i poczty lotniczej

Zgodnie z pkt 6.0.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 „ograniczone składowanie” oznacza całkowity czas absolutnie niezbędny zatwierdzonemu przewoźnikowi drogowemu do dokonania przeładunku ładunku i poczty z jednego środka transportu na środek transportu, który jest wykorzystywany do dalszego transportu naziemnego tej przesyłki.

Podczas ograniczonego składowania przesyłka jest chroniona przed nieupoważnioną ingerencją zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Proszę wskazać, czy przewoźnik drogowy prowadzi działalność polegającą na ograniczonym składowaniu. W stosownych przypadkach:

— proszę opisać wszystkie rodzaje i środki składowania stosowane w każdym z miejsc, w których ma to zastosowanie (np. magazyn, pojemnik itp.), powody ich stosowania oraz odpowiednie obowiązujące procedury;

— proszę wyjaśnić, w jaki sposób ładunek lotniczy i poczta lotnicza, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zostały zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją podczas ograniczonego składowania;

— proszę opisać działania podejmowane przez przewoźnika drogowego, jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że przesyłka, w stosunku do której zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, była przedmiotem bezprawnej ingerencji lub nie zabezpieczono jej zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, lub w obu tych przypadkach.

▼M17

ROZDZIAŁ 5

Wewnętrzna kontrola jakości przeprowadzana przez zatwierdzonego przewoźnika drogowego

Zatwierdzony przewoźnik drogowy musi regularnie przeprowadzać wewnętrzną kontrolę jakości, zgodnie z wymogami krajowymi.

Zatwierdzony przewoźnik drogowy musi wskazać osobę odpowiedzialną za działania w zakresie wewnętrznej kontroli jakości ochrony lotnictwa (jeżeli jest to inna osoba niż osoba wskazana w pkt 1.2).

Zatwierdzony przewoźnik drogowy musi zapewnić, aby ustawowe wymogi dotyczące ochrony ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, były spełnione, a procedury opisane w programie ochrony były aktualne. W tym celu przewoźnik drogowy musi sporządzać dokumentację z wewnętrznej kontroli jakości.

Proszę wymienić i opisać przeprowadzone czynności w zakresie kontroli jakości, upewniając się, że wykaz i opis ten obejmują:

— zakres i częstotliwość czynności w zakresie kontroli jakości;

— obszary i przedmioty podlegające kontroli;

— wagę poszczególnych nieprawidłowości (np. drobne, poważne lub bardzo poważne nieprawidłowości);

— odpowiedzialność za usunięcie nieprawidłowości i terminy wykonania, jak również wszelkie procedury zgłaszania nieprawidłowości.

Zatwierdzony przewoźnik drogowy zapewnia, aby dokumentacja działań w zakresie wewnętrznej kontroli jakości ochrony lotnictwa była w każdej chwili udostępniana właściwemu organowi na jego żądanie.

ROZDZIAŁ 6 –

Zagrożenia wewnętrzne i kultura ochrony

Aby zwalczać i łagodzić zagrożenia ze strony sprawców wewnętrznych (zagrożenie wewnętrzne), zatwierdzony przewoźnik drogowy musi ustanowić odpowiednie przepisy wewnętrzne i związane z nimi środki zapobiegawcze w celu zwiększenia świadomości i propagowania kultury ochrony.

W tym celu przewoźnik drogowy wdraża środki zapobiegawcze służące identyfikacji zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji oraz przeciwdziałaniu tym zagrożeniom, a także systemy oceny zdarzeń istotnych z punktu widzenia ochrony lotnictwa. Stosowane środki i systemy oceny są stale analizowane i korygowane zgodnie z następującymi zasadami:

— proszę podać imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby (jeżeli jest to inna osoba niż osoba wskazana w pkt 1.2) lub stanowisko zajmowane przez osobę odpowiedzialną za koordynację tych środków;

— proszę podać imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby (jeżeli jest to inna osoba niż osoba wskazana w pkt 1.2) lub stanowisko zajmowane przez osobę odpowiedzialną za ocenę przychodzących zgłoszeń oraz za inicjowanie i koordynowanie działań, które mają zostać podjęte na ich podstawie;

— proszę opisać środki zwiększające świadomość personelu oraz informacje na temat wewnętrznego systemu raportowania.

ROZDZIAŁ 7

Dodatki: wymagania krajowe

Proszę podać wszystkie informacje oraz dokumenty dotyczące polityki lub regulacji ustanowione na szczeblu krajowym, których musi przestrzegać zatwierdzony przewoźnik drogowy.

▼M17

DODATEK 6-L

LISTA KONTROLNA DO STOSOWANIA PRZY ZATWIERDZANIU PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH

Uwagi dotyczące wypełniania

Wypełniając tę listę kontrolną, należy pamiętać, że w przypadku odpowiedzi NIE na którekolwiek z pytań oznaczonych pogrubioną czcionką, zatwierdzenie MUSI otrzymać ocenę NEGATYWNĄ, chyba że pytanie to nie ma zastosowania.

Należy zauważyć, że pytania z tej listy kontrolnej są dwojakiego rodzaju: 1) pytania, na które odpowiedź przecząca będzie automatycznie oznaczała brak zatwierdzenia jako zatwierdzony przewoźnik drogowy, oraz 2) pytania, które zostaną wykorzystane, aby stworzyć ogólny obraz obowiązujących przewoźnika drogowego przepisów w zakresie ochrony, umożliwiając podmiotowi zatwierdzającemu wyciągnięcie ogólnego wniosku. Wymogi wymienione pogrubioną czcionką wskazują wymogi, których niespełnienie powoduje automatyczne przyznanie oceny negatywnej. W przypadku oceny negatywnej dotyczącej spełnienia wymogów wymienionych pogrubioną czcionką przewoźnik drogowy otrzyma uzasadnienie i wytyczne dotyczące działań dostosowawczych koniecznych do uzyskania pozytywnej oceny.

CZĘŚĆ 1

Organizacja i zakres obowiązków

1.1	Data zatwierdzenia	
	dd/mm/rrrr	
1.2	Data poprzedniego zatwierdzenia i w stosownych przypadkach niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
	dd/mm/rrrr	
	UAI	
1.3	Nazwa organizacji, która ma zostać zatwierdzona	
	Nazwa: numer VAT/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach):	
1.4	Zasięg geograficzny działalności: Czy wnioskodawca posiada więcej niż jedną lokalizację w państwie członkowskim, w którym ubiega się o zatwierdzenie?	
TAK lub NIE		
Jeśli TAK, proszę wymienić wszystkie lokalizacje w tym państwie członkowskim		
Dla każdej lokalizacji należy podać przybliżoną łączną liczbę: — wszystkich pracowników — pracowników zajmujących się zabezpieczonym ładunkiem lotniczym i zabezpieczoną pocztą lotniczą — rodzaj i udział prowadzonej działalności (jako odsetek działalności ogółem).		

▼**M17**

1.5 Zasięg geograficzny działalności: Czy wnioskodawca prowadzi działalność również w państwach członkowskich innych niż państwo, w którym ubiega się o zatwierdzenie?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wymienić wszystkie lokalizacje w innych państwach członkowskich:	
Przybliżona liczba pracowników w każdej lokalizacji	
Należy wskazać rodzaj i udział działalności prowadzonej w każdym z innych państw członkowskich (jako odsetek działalności ogółem)	
1.6 Adres lokalizacji, które mają zostać zatwierdzone, oraz uzasadnienie wyboru w przypadku wielu lokalizacji. Uwaga: może to dotyczyć również lokalizacji w innych państwach członkowskich [w razie potrzeby należy dodać wiersze]	
Uzasadnienie wyboru lokalizacji	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miasto	
Kod pocztowy	
Państwo	
1.7 Główny adres organizacji (jeżeli inny niż lokalizacja, która ma zostać zatwierdzona) w zatwierdzającym państwie członkowskim	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miasto	
Kod pocztowy	
Państwo	
1.8 Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej	
Nazwa	
Stanowisko	
1.9 Numer telefonu kontaktowego	
Numer telefonu	
1.10 Adres e-mail punktu kontaktowego	
Adres e-mail	

▼**M17**

CZĘŚĆ 2

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: zapewnienie, aby cały zobowiązany do tego personel został poddany odpowiedniemu sprawdzeniu przeszłości i szkoleniu zgodnie z pkt 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

2.1 **Czy proces mianowania wymienionej w dokumentacji osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje wymóg rozszerzonego sprawdzenia przeszłości zgodnie z pkt 11.1.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.2 **Czy istnieje procedura rekrutacji mająca na celu zapewnienie, aby cały personel mający nienadzorowany dostęp lub dostęp bez eskorty do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł sprawdzenie przeszłości zgodnie z pkt 11.1.2 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i w stopniu wymaganym przez odpowiedni organ zatwierdzający?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.3 **Czy istnieje procedura rekrutacji mająca na celu zapewnienie, aby cały personel niemający nienadzorowanego dostępu lub dostępu bez eskorty do ładunku lub poczty, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, i zajmujący się przewozem i ograniczonym składowaniem tego ładunku lub poczty przeszedł ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.4 **Czy istnieje procedura rekrutacji mająca na celu zapewnienie, aby cały personel mający nienadzorowany dostęp lub dostęp bez eskorty do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.5 **Czy proces mianowania wymienionej w dokumentacji osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.5 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	

▼**M17**

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.6 **Czy personel (o którym mowa w pkt 2.3, 2.4 i 2.5) odbywa szkolenia okresowe zgodnie z częstotliwością ustaloną dla tego rodzaju szkolenia?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.7 **Ocena – czy środki są wystarczające, aby zapewnić prawidłowe zatrudnianie i przeszkolenie całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	

CZĘŚĆ 3

Przewóz

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

3.1 **Czy przewoźnik drogowy przewozi ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą w imieniu zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy lub obu tych podmiotów?**	
TAK lub NIE	
3.2 Czy przewoźnik drogowy korzysta z usług podwykonawcy do celów przewozu?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób przewoźnik drogowy sprawdza, czy wykonawca sam jest zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym lub zarejestrowanym agentem?	
3.3 Czy przedział ładunkowy pojazdu transportowego można zabezpieczyć?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać jak	
3.4 a) W przypadku możliwości zabezpieczenia przedziału ładunkowego pojazdu transportowego, czy stosuje się numerowane plomby?	
TAK lub NIE	
b) W przypadku stosowania numerowanych plomb, czy dostęp do plomb jest kontrolowany, a numery plomb rejestrowane w przypadku ich stosowania?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać jak	

▼**M17**

3.5 **Ocena: Czy środki te są wystarczające, aby zabezpieczać ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	

CZĘŚĆ 4

Ograniczone składowanie/przeładunek

Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas ograniczonego składowania.

4.1 Czy przewoźnik drogowy prowadzi ograniczone składowanie lub przeładunek?	
TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać rodzaj stosowanego składowania lub środki przeładunku lub to i to:	
4.2 **Czy podczas ograniczonego składowania lub przeładunku ładunek lotniczy lub poczta lotnicza są chronione przed nieupoważnioną ingerencją zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać środki ochrony ładunku lotniczego lub poczty lotniczej:	
4.3 **Ocena: Czy procedury ograniczonego składowania lub przeładunku są wystarczające do zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem lub przed jednym i drugim?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	

CZĘŚĆ 5

Ocena (i zgłoszenie)

pozytywna/negatywna	
Jeżeli całościowa ocena jest negatywna, należy wymienić obszary, w których przewoźnik drogowy nie osiągnął wymaganego standardu ochrony bądź jest szczególnie narażony na zagrożenia. Należy także zamieścić wskazania dotyczące wprowadzenia niezbędnych korekt w celu osiągnięcia wymaganego standardu ochrony, a tym samym pozytywnej oceny.	
Podpis	
(Nazwa podmiotu zatwierdzającego)	

▼M19

DODATEK 6-M

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA DOTYCZĄCA PSÓW DO WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (PWMW) UŻYWANYCH W PAŃSTWACH TRZECICH

Uwagi i instrukcje dotyczące wypełniania

Celem zatwierdzenia jest ocena, czy stosowny program PWMW w państwie trzecim i związany z nim proces kontroli bezpieczeństwa poddany obserwacji w lokalizacji przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 odpowiadają wymogom regulacyjnym UE, jak określono w pkt 6.8.3.2 niniejszego załącznika.

Niniejszą listę kontrolną wykorzystuje się wyłącznie do oceny i ewaluacji, w stosownych przypadkach, wymogów i operacji związanych z użyciem PWMW. Nie zastępuje ona, lecz uzupełnia istniejący po stronie unijnego podmiotu zatwierdzającego obowiązek dotyczący stosowania odpowiedniej listy kontrolnej 6-C2 lub 6-C3 przy przeprowadzaniu procesu zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa odnośnie do – odpowiednio – agenta RA3 lub przewoźnika ACC3. W stosownych przypadkach lista kontrolna stanowi zatem integralną część sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa i jest przedkładana właściwemu organowi.

Podczas zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa w lokalizacji agenta RA3 lub przewoźnika ACC3, w której wykorzystywane są PWMW, pytania 5.7 i 5.8 zawarte w liście kontrolnej 6-C2 oraz pytania 7.7 i 7.8 zawarte w liście kontrolnej 6-C3, stosownie do przypadku, wypełnia się przy użyciu niniejszej listy kontrolnej.

Wypełniając tę listę kontrolną, należy pamiętać, że w przypadku udzielenia odpowiedzi NIE na którekolwiek z pytań oznaczonych pogrubioną czcionką, zatwierdzenie MUSI otrzymać ocenę NEGATYWNĄ, chyba że pytanie to nie ma zastosowania.

CZĘŚĆ 1

Dane identyfikacyjne operatora, podmiotu lub organu używającego PWMW oraz unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

1.1. Data (daty) i lokalizacja zatwierdzenia PWMW	
Należy podać dokładne daty, np. od 01/10/2025 do 02/10/2025.	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia (poprzednich zatwierdzeń), w stosownych przypadkach	
dd/mm/rrrr	
1.3. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/ właściwy organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
Adres e-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

▼**M19**

1.4. Nazwa operatora, podmiotu lub organu przeprowadzającego kontrole bezpieczeństwa z użyciem PWMW	
Nazwa	
Szczegółowe informacje Proszę określić rodzaj operatora, podmiotu lub organu i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo; — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inny rodzaj Proszę określić charakter porozumienia lub umowy pomiędzy zatwierdzonym podmiotem a podmiotem, który przeprowadza w jego imieniu kontrolę bezpieczeństwa.	
Numer przedsiębiorstwa (np. numer ewidencyjny przedsiębiorstwa w rejestrze działalności gospodarczej, jeżeli dotyczy)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI) ACC3 lub RA3, jeżeli jest już dostępny	
1.5. Przybliżona liczba pracowników zaangażowanych w działania z użyciem PWMW (np. przewodników i innych członków personelu)	
Liczba	

▼**M19**

1.6. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontrolę bezpieczeństwa z użyciem PWMW	
Nazwa	
Stanowisko	
Adres e-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.7. Szczegółowe informacje na temat zespołów z psem i przewodnikiem zatwierdzonych w walidowanych pomieszczeniach.	
Imię psa do wykrywania materiałów wybuchowych, imię i nazwisko przewodnika psów oraz numery mikroczipa PWMW.	

CZĘŚĆ 2

Szkolenie wstępne oraz certyfikacja lub zatwierdzenie PWMW i przewodników

2.1. **Czy PWMW i ich przewodnicy są objęcie szkoleniem wstępnym?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać program szkolenia i tematy objęte tym programem.	
2.2. **Czy dostawca PWMW posiada dokumentację szkoleniową zawierającą szczegółowe informacje na temat szkoleń, jakie przeszła każda para pies – przewodnik?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać dowody przedstawione w dokumentacji szkoleniowej odnośnie do szkolenia wstępnego, a jednocześnie podać informacje na temat częstotliwości, z jaką zespół lub zespoły z PWMW odbywają szkolenia uzupełniające.	
2.3. **Czy PWMW podlegają procesowi certyfikacji lub zatwierdzenia po zakończeniu szkolenia wstępnego? Jeśli tak, to czy jest to krajowy lub uznawany na szczeblu krajowym proces certyfikacji?**	
TAK lub NIE	

▼**M19**

Jeśli TAK, proszę opisać cały proces certyfikacji i odnośną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny.	
2.4. Czy certyfikacja lub zatwierdzenie wiążą się z wykorzystaniem prawdziwych materiałów wybuchowych?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę określić, jakiego rodzaju pomoc szkoleniowa jest wykorzystywana.	
2.5. Czy certyfikacja obejmuje ukrywanie materiałów wybuchowych w realistycznej symulowanej przesyłce ładunku?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać.	
2.6. **Czy możliwe jest przedstawienie dowodów w postaci dokumentów wykazujących, że PWMW i ich przewodnicy przeszli proces certyfikacji i czy podmiot zatwierdzający miał dostęp do tych informacji?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę załączyć przykład dowodu.	
2.7. Czy istnieje organ odpowiedzialny za proces certyfikacji, np. krajowy/stanowy organ regulacyjny?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje na temat organu odpowiedzialnego za proces. Czy jest to proces zatwierdzony przez państwo czy też własny proces certyfikacji podmiotów prywatnych?	
2.8. Czy używane PWMD są szkolone pod kątem wykrywania wyłącznie materiałów wybuchowych i czy ogranicza się to do kontroli bezpieczeństwa ładunków lotniczych i poczty lotniczej czy też dotyczy szerszych kategorii?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić dlaczego.	

▼**M19**

2.9. Czy do certyfikacji PWMW wykorzystywane są prawdziwe materiały wybuchowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić dlaczego.	
2.10. **Wniosek: biorąc pod uwagę przedstawione informacje na temat szkolenia wstępnego i procesu certyfikacji, czy podmiot zatwierdzający ma wystarczającą pewność, że procesy te odpowiadają wymogom regulacyjnym UE? Do certyfikacji PWMW wykorzystywane są prawdziwe materiały wybuchowe.**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	

CZĘŚĆ 3

Materiały szkoleniowe

3.1. Czy do szkolenia PWMW wykorzystuje się różnego rodzaju materiały lub pomoce szkoleniowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyszczególnić różne rodzaje materiałów i pomocy szkoleniowych, które są wykorzystywane. Jeżeli wykorzystywane są materiały szkoleniowe, należy przedstawić na przykład zezwolenie na posiadanie tych materiałów.	
3.2. Czy materiały szkoleniowe są często aktualizowane/odświeżane/zastępowane, aby zapewnić ich skuteczność i adekwatność względem zakładanych celów?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę sprecyzować, jak często materiały szkoleniowe są zmieniane oraz w jaki sposób podejmowane są decyzje dotyczące tego, kiedy należy je zmienić.	
3.3. Czy psy są szkolone w realistycznych sytuacjach z uwzględnieniem typowych sposobów ukrywania ładunku, w tym obecności zapachów maskujących?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	

▼**M19**

3.4. **Czy przedstawiono dowody w postaci dokumentów, aby unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa mógł ocenić tę część jako odpowiadającą wymogom regulacyjnym UE?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	

CZĘŚĆ 4

Kontrola jakości

4.1. Czy PWMW i ich przewodnicy są objęci programem zewnętrznej kontroli jakości?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać program zewnętrznej kontroli jakości, w tym częstotliwość kontroli, oraz podmiot odpowiedzialny za jego realizację.	
4.2. Czy podmiot używający PWMW posiada wyniki testów zewnętrznej kontroli jakości?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać najnowsze wyniki testów zewnętrznego zapewnienia jakości dla każdej aktywnej pary pies – przewodnik.	
4.3. Czy PWMW i ich przewodnicy są objęci ustawicznym i regularnym programem wewnętrznej kontroli jakości?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać program wewnętrznej kontroli jakości i częstotliwość kontroli.	
4.4. Czy operator, podmiot lub organ, stosownie do przypadku, używający PWMW przechowuje zapisy testów wewnętrznej kontroli jakości?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać wyniki najnowszych testów wewnętrznej kontroli jakości dla każdej aktywnej pary pies – przewodnik.	

▼**M19**

4.5. **Wniosek: czy podmiot zatwierdzający może mieć pewność, że zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne procesy kontroli jakości odpowiadają wymogom UE?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	

CZĘŚĆ 5

Szkolenie ustawiczne (ciągłe)

5.1. Czy PWMW i ich przewodnicy są objęci szkoleniem ustawicznym lub ciągłym po certyfikacji lub zatwierdzeniu?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać program szkolenia i objęte tym programem tematy, które mogą być takie same jak w pkt 2.1 i 2.2.	
5.2. Czy szkolenie ustawiczne odbywa się z częstotliwością wystarczającą do utrzymania kompetencji PWMW?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać częstotliwość szkolenia ustawicznego. Najlepiej gdyby szkolenie odbywało się codziennie.	
5.3. Czy istnieją dowody na stosowanie środków zaradczych w celu korygowania wszelkich niedociągnięć w ramach szkolenia lub testów kontroli jakości?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać proces ustalania odpowiednich środków zaradczych.	
5.4. Czy dostawca PWMW prowadzi pełny rejestr wszystkich szkoleń i certyfikacji PWMW (i ich przewodników) (w tym odnośnie do wszelkiego rodzaju doszkalania lub ponownej certyfikacji/zatwierdzania)?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, jakie rejestry szkoleń i certyfikacji są przechowywane?	

▼**M19**

5.5. **Wniosek: biorąc pod uwagę informacje na temat szkolenia ustawicznego, czy podmiot zatwierdzający ma wystarczającą pewność, że procesy te odpowiadają wymogom UE?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	

CZĘŚĆ 6

Obserwacja procesu kontroli bezpieczeństwa

6.1. **Czy podmiot zatwierdzający przeprowadził obserwację procesu kontroli bezpieczeństwa ładunków?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, czy proces kontroli bezpieczeństwa jest zgodny z wymogami UE?	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	
6.2. Proszę opisać ogólny dobrostan i uważność psów. Czy wydaje się, że są zdrowe i czują się swobodnie? Czy koncentrują się na swoim zadaniu czy też zdają się być rozkojarzone?	
6.3. **Czy podmiot przedstawił dowody potwierdzające jego protokół postępowania w przypadku alarmów ze strony PWMW?**	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę szczegółowo opisać cały proces.	
6.4. **Wniosek: czy weryfikacja na miejscu dostarczyła wystarczających dowodów umożliwiających podmiotowi zatwierdzającemu uzyskanie wystarczającej pewności, że poddane obserwacji i udokumentowane procesy wykazują zgodność kontroli bezpieczeństwa z użyciem PWMW z normami UE?**	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać powód.	

▼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 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.

7.1. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO PRZEZNACZONE 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 zawartymi w rozdziale 4.

7.1.3. Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego, które mają zostać załadowane na pokład statku powietrznego, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 tych 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.

▼B

8.0.2. Do 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; oraz

b) przedmioty przewożone przez osoby inne niż pasażerowie; oraz

c) poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego.

Do 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.

Do 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.

8.0.4. Wykaz przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu pokładowym jest taki sam jak wykaz określony w dodatku 1-A. Przedmioty zabronione należy traktować zgodnie z pkt 1.6.

8.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

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

8.1.1.1. ►**M15** Zaopatrzenie pokładowe jest poddawane kontroli bezpieczeństwa przez przewoźnika lotniczego, zarejestrowanego dostawcę lub zarządzającego portem lotniczym lub w ich imieniu przed dostarczeniem 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.

▼B

8.1.1.2. Jeżeli istnieje powód by przypuszczać, że zaopatrzenie pokładowe, w stosunku do którego zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zostało naruszone lub nie zabezpieczono go przed nieupoważnioną ingerencją po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, zaopatrzenie takie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed zezwoleniem na wprowadzenie go do stref zastrzeżonych lotniska.

8.1.1.3. Środki kontroli w zakresie ochrony dotyczące zaopatrzenia pokładowego podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

8.1.2.3. Stosuje się pojedynczo lub w kombinacji następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

a) kontrolę wzrokową;

b) kontrolę manualną;

c) urządzenia rentgenowskie;

d) urządzenia EDS;

e) urządzenia ETD w połączeniu z lit. a);

▼M16

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

g) urządzenia EVD stosowane zgodnie z odpowiednimi przepisami zawartymi w dodatku 6-J oraz w połączeniu z lit. a).

▼B

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy dany artykuł zawiera przedmioty zabronione, odrzuca się ten artykuł lub poddaje powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

▼M20

8.1.2.4. Dostawy składające się z przedmiotów zdefiniowanych w pkt 6.0.9, których charakter, opakowanie lub pojemnik znacznie utrudniłyby wykrycie przedmiotów zabronionych lub uniemożliwiają ich wykrycie lub analizę zawartych w nich materiałów, substancji lub przedmiotów przy zastosowaniu dodatków 6-J i 12-H do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005, są akceptowane jako zaopatrzenie pokładowe przez przyjmującego zarejestrowanego dostawcę lub przewoźnika lotniczego, stosownie do przypadku, wyłącznie po spełnieniu jednego z następujących warunków:

a) pochodzą od znanego dostawcy;

b) jeżeli zezwolił na to właściwy organ i powiadomiono Komisję, przesyłki te podlegają łączeniu kontroli bezpieczeństwa i innych odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, określonych przez właściwy organ.

Akapit pierwszy lit. b) stosuje się do dnia 31 grudnia 2027 r.

▼B

8.1.3. **Zatwierdzanie zarejestrowanych dostawców**

8.1.3.1. Zarejestrowanych dostawców zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie zarejestrowanego dostawcy przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

▼B

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. Stosuje się następującą procedurę 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 pokładowego” zamieszczoną w dodatku 8-A. Deklarację podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

▼M15

Podpisana deklaracja musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do których się odnosi, i jest przechowywana przez właściwy organ;

▼B

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

▼M2

c) Jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych zarejestrowanego dostawcy do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu danych do bazy danych właściwy organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie. Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zarejestrowany dostawca.

d) Zarejestrowanego dostawcy nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wprowadzenia dotyczących go danych szczegółowych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

▼B

8.1.3.3. Zarejestrowany dostawca jest poddawany ponownemu zatwierdzeniu w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat. Obejmuje ono działania weryfikacyjne 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, cofa 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 („dostawca”), który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5, i dostarcza zaopatrzenie pokładowe, lecz nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, zostaje wyznaczony jako znany dostawca przez operatora lub podmiot, któremu zapewnia dostawy („podmiot wyznaczający”). Nie ma to zastosowania do zarejestrowanego dostawcy.

8.1.4.2. Aby zostać wyznaczanym jako znany dostawca, dostawca musi dostarczyć podmiotowi wyznaczającemu:

▼M15

a) „deklarację zobowiązań — znany dostawca zaopatrzenia pokładowego” zawartą w dodatku 8-B. Deklaracja ta musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do których się odnosi, i być podpisana przez przedstawiciela prawnego; oraz

▼B

b) program ochrony obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5.

8.1.4.3. Wszyscy znani dostawcy muszą być wyznaczeni na podstawie zatwierdzenia:

a) adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 8.1.5; oraz

b) wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.

Jeżeli właściwy organ lub podmiot wyznaczający stwierdzi, że znany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 8.1.5, podmiot wyznaczający bezzwłocznie cofa podmiotowi status znanego dostawcy.

8.1.4.4. Właściwy organ ustala w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, czy program ochrony i jego wdrożenie są zatwierdzane przez audytora krajowego, unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, czy osobę działającą w imieniu podmiotu wyznaczającego wyznaczoną i przeszkoloną do tego celu.

▼M20

Zatwierdzenia muszą być rejestrowane i — o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu — muszą mieć miejsce przed wyznaczeniem, a następnie muszą być powtarzane co 3 lata.

▼B

Jeżeli zatwierdzanie nie odbywa się w imieniu podmiotu wyznaczającego, należy mu udostępnić wszelkie zapisy związane z zatwierdzaniem.

8.1.4.5. Zatwierdzenie wdrażania programu ochrony potwierdzające brak nieprawidłowości obejmuje:

▼M20

a) wizję lokalną u dostawcy co 3 lata; lub

▼B

b) regularne kontrole w trakcie dostarczania zaopatrzenia przez tego znanego dostawcę, począwszy od wyznaczenia, w tym:

— sprawdzenie, czy osoba dostarczająca zaopatrzenie w imieniu znanego dostawcy została odpowiednio przeszkolona; oraz

— sprawdzenie, czy zaopatrzenie jest właściwie zabezpieczone; oraz

— przeprowadzanie kontroli zaopatrzenia w taki sam sposób, jak w przypadku zaopatrzenia pochodzącego od nieznanego dostawcy.

▼B

Kontrole te muszą być przeprowadzane w nieprzewidywalny sposób i odbywać się przynajmniej raz na trzy miesiące lub obejmować 20 % zaopatrzenia dostarczanego podmiotowi wyznaczającemu przez znanego dostawcę.

Wariant b) można stosować tylko w przypadku, gdy właściwy organ określił w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, że zatwierdzenia dokonuje osoba działająca w imieniu podmiotu wyznaczającego.

8.1.4.6. Zastosowane metody i procedury, jakie należy stosować w trakcie i po wyznaczeniu, określa się w programie ochrony podmiotu wyznaczającego.

8.1.4.7. Podmiot wyznaczający przechowuje:

a) wykaz wszystkich znanych dostawców, których wyznaczył, wskazujący datę ważności ich wyznaczenia, oraz

b) podpisaną deklarację, kopię programu ochrony oraz wszelkie sprawozdania dotyczące jego wdrażania dla każdego znanego dostawcy, przez co najmniej 6 miesięcy od wygaśnięcia jego wyznaczenia.

Dokumenty te są udostępniane na żądanie właściwemu organowi do celów monitorowania zgodności.

▼M20

8.1.4.8. Inspekcję przeprowadzoną przez właściwy organ zgodnie z jego krajowym programem kontroli jakości można uznać za wizję lokalną u dostawcy, pod warunkiem że obejmuje ona zatwierdzenie wdrożenia programu ochrony potwierdzające brak nieprawidłowości. Po przeprowadzeniu inspekcji właściwy organ dostarcza podmiotowi odpowiednie dowody pomyślnego przedłużenia ważności, które są udostępniane podmiotowi wyznaczającemu.

▼B

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

▼M15

b) zapewniają, że przed uzyskaniem dostępu do tego zaopatrzenia pokładowego osoby mające do niego dostęp otrzymają ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7. Zapewniają ponadto przeszkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.3 oraz przeszkolenie osób stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.10; oraz

▼B

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.

▼B

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

8.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące zabezpieczenia zaopatrzenia pokładowego określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

8.3.1. 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.

8.3.2. 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.

8.3.3. Szczegółowe przepisy dotyczące dodatkowych przepisów w zakresie ochrony zaopatrzenia pokładowego obejmującego płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 8-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZAREJESTROWANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) 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 unijnym, 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),

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

▼B

— [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 nie później niż 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 unijnym lub zmianie siedziby/adresu, nie później niż w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem/planowaną zmianą,

— w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [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,

— [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa; oraz

— [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 unijnego.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 8-B

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

▼M15

b) zapewni odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia pokładowego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia. Zapewni ponadto przeszkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony inne niż kontrola bezpieczeństwa w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.10; oraz

▼B

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, 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 wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony, oraz

— [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 unijnego.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Imię i nazwisko:

Data:

Podpis:

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.

▼M20

9.0.2 Do celów niniejszego rozdziału:

a) „zaopatrzenie portu lotniczego” oznacza wszelkie artykuły przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w dowolnym celu lub do dowolnej czynności w strefach zastrzeżonych portu lotniczego, inne niż „przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami”;

▼M20

b) „zarejestrowany 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, a także do przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego;

c) „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.

▼B

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.

9.0.4. Wykaz przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu portu lotniczego jest taki sam, jak wykaz określony w dodatku 1-A. Przedmioty zabronione należy traktować zgodnie z pkt 1.6.

9.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

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

9.1.1.1. ►M15 Zaopatrzenie portu lotniczego poddawane jest kontroli bezpieczeństwa przez zarządzającego portem lotniczym lub zarejestrowanego dostawcę lub w ich imieniu przed dostarczeniem do strefy zastrzeżonej 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 lub zarejestrowany 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.

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

9.1.1.3. Jeżeli istnieje powód by przypuszczać, że zaopatrzenie portu lotniczego, w stosunku do którego zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zostało naruszone lub nie zabezpieczono go przed nieupoważnioną ingerencją po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, zaopatrzenie takie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed zezwoleniem na wprowadzenie go do stref zastrzeżonych.

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 decyzji wykonawczej Komisji
C(2015) 8005.

9.1.2.3. Stosuje się pojedynczo lub w kombinacji następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

a) kontrolę wzrokową;

b) kontrolę manualną;

▼B

c) urządzenia rentgenowskie;

d) urządzenia EDS;

e) urządzenia ETD w połączeniu z lit. a);

▼M16

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

g) urządzenia EVD stosowane zgodnie z odpowiednimi przepisami zawartymi w dodatku 6-J oraz w połączeniu z lit. a).

▼B

Jeżeli operator kontroli bezpieczeństwa nie może stwierdzić, czy dany artykuł zawiera przedmioty zabronione, odrzuca się ten artykuł lub poddaje powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki operator kontroli bezpieczeństwa nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione.

▼M20

9.1.2.4. Dostawy składające się z przedmiotów zdefiniowanych w pkt 6.0.9, których charakter, opakowanie lub pojemnik znacznie utrudniłyby wykrycie przedmiotów zabronionych lub uniemożliwiają ich wykrycie lub analizę zawartych w nich materiałów, substancji lub przedmiotów przy zastosowaniu dodatków 6-J i 12-H do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005, są akceptowane jako zaopatrzenie portu lotniczego przez przyjmującego zarządzającego portem lotniczym lub zarejestrowanego dostawcę, stosownie do przypadku, wyłącznie po spełnieniu jednego z następujących warunków:

a) pochodzą od znanego dostawcy;

b) jeżeli zezwolił na to właściwy organ i o powiadomiono Komisję, przesyłki te podlegają łączeniu kontroli bezpieczeństwa i innych odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, określonych przez właściwy organ.

Akapit pierwszy lit. b) stosuje się do dnia 31 grudnia 2027 r.

9.1.3. **Zatwierdzanie zarejestrowanych dostawców**

9.1.3.1. 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 9.1.5 i przeprowadza kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego, jest zatwierdzany jako zarejestrowany dostawca.

9.1.3.2. Stosuje się następującą procedurę 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, aby spełnić wymogi pkt 9.1.5. Program określa również, w jaki sposób dostawca monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

Wnioskodawca składa również „Deklarację zobowiązań — zarejestrowany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” zamieszczoną w dodatku 9-A. Deklarację tę podpisuje przedstawiciel prawny lub osoba odpowiedzialna za ochronę.

Podpisana deklaracja musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do których się odnosi, i jest przechowywana przez właściwy organ;

▼M20

b) Właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, sprawdza program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji i ocenia, czy wnioskodawca spełnia wymogi pkt 9.1.5;

c) jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych zarejestrowanego dostawcy do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych odpowiedni organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie. Kiedy właściwy organ nie uzna informacji za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zarejestrowany dostawca.

d) Zarejestrowanego dostawcy nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wprowadzenia dotyczących go danych szczegółowych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

9.1.3.3. Zarejestrowany dostawca jest poddawany ponownemu zatwierdzeniu w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat. Obejmuje ono wizję lokalną w celu dokonania oceny, czy zarejestrowany dostawca nadal spełnia wymogi pkt 9.1.5.

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 9.1.5.

9.1.3.4. W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że zarejestrowany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 9.1.5, wycofuje mu status zarejestrowanego dostawcy dla określonych lokalizacji.

9.1.3.5. 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 9.1.3 jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

9.1.4. **Wyznaczanie znanych dostawców**

9.1.4.1. Każdy podmiot („dostawca”), który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 9.1.5, ale nie przeprowadza żadnych kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego zostaje wyznaczony przez zarządzającego portem lotniczym jako znany dostawca.

9.1.4.2. Aby zostać wyznaczonym jako znany dostawca, dostawca musi dostarczyć zarządzającemu portem lotniczym:

a) „Deklarację zobowiązań — znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” zamieszczoną w dodatku 9-B. Deklaracja ta musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do których się odnosi, i być podpisana przez przedstawiciela prawnego;

b) program ochrony obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 9.1.5.

9.1.4.3. Wszyscy znani dostawcy muszą być wyznaczeni na podstawie zatwierdzenia:

a) adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 9.1.5;

b) wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.

Jako dowód prawny wyznaczenia właściwy organ może zażądać od zarządzających portami lotniczymi wprowadzenia niezbędnych danych dotyczących znanych dostawców, których wyznaczają do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych zarządzający portem lotniczym nadaje każdej wyznaczonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

▼M20

Dostęp zaopatrzenia portu lotniczego do stref zastrzeżonych może zostać przyznany dopiero po ustaleniu statusu dostawcy. Dokonuje się tego poprzez weryfikację w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw", w stosownych przypadkach, lub poprzez zastosowanie alternatywnego mechanizmu zapewniającego realizację tego samego celu.

W przypadku gdy właściwy organ lub zarządzający portem lotniczym stwierdzi, że znany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 9.1.5, zarządzający portem lotniczym bezzwłocznie cofa podmiotowi status znanego dostawcy.

9.1.4.4. Właściwy organ ustala w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, czy program ochrony i jego wdrożenie są zatwierdzane przez audytora krajowego, unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, czy osobę działającą w imieniu zarządzającego portem lotniczym wyznaczoną i przeszkoloną do tego celu.

Zatwierdzenia muszą być rejestrowane i — o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu — muszą mieć miejsce przed wyznaczeniem, a następnie muszą być powtarzane co 3 lata.

Jeżeli zatwierdzanie nie odbywa się w imieniu zarządzającego portem lotniczym, należy mu udostępnić wszelkie zapisy związane z zatwierdzaniem.

9.1.4.5. Zatwierdzenie wdrażania programu ochrony potwierdzające brak nieprawidłowości obejmuje:

a) wizję lokalną u dostawcy co 3 lata; lub

b) regularne kontrole w trakcie dostarczania zaopatrzenia przez tego znanego dostawcę do stref zastrzeżonych, począwszy od wyznaczenia, w tym:

— sprawdzenie, czy osoba dostarczająca zaopatrzenie w imieniu znanego dostawcy została odpowiednio przeszkolona;

— sprawdzenie, czy zaopatrzenie jest właściwie zabezpieczone;

— przeprowadzanie kontroli zaopatrzenia w taki sam sposób, jak w przypadku zaopatrzenia pochodzącego od nieznanego dostawcy.

Kontrole te muszą być przeprowadzane w nieprzewidywalny sposób i odbywać się przynajmniej raz na trzy miesiące lub obejmować 20 % zaopatrzenia dostarczanego zarządzającemu portem lotniczym przez znanego dostawcę.

Wariant b) można stosować tylko w przypadku, gdy właściwy organ określił w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, że zatwierdzenia dokonuje osoba działająca w imieniu zarządzającego portem lotniczym.

9.1.4.6. Metody i procedury, jakie należy stosować w trakcie wyznaczenia i po wyznaczeniu, określa się w programie ochrony zarządzającego portem lotniczym.

9.1.4.7. Zarządzający portem lotniczym przechowuje:

a) wykaz wszystkich znanych dostawców, których wyznaczył, wskazujący datę ważności ich wyznaczenia;

b) podpisaną deklarację, kopię programu ochrony oraz wszelkie sprawozdania dotyczące jego wdrażania dla każdego znanego dostawcy, przez co najmniej 6 miesięcy od wygaśnięcia jego wyznaczenia.

Dokumenty te są udostępniane na żądanie właściwemu organowi do celów monitorowania zgodności.

▼M20

9.1.4.8. Inspekcję przeprowadzoną przez właściwy organ zgodnie z jego krajowym programem kontroli jakości można uznać za wizję lokalną u dostawcy, pod warunkiem że obejmuje ona zatwierdzenie wdrożenia programu ochrony potwierdzające brak nieprawidłowości. Po przeprowadzeniu inspekcji właściwy organ dostarcza podmiotowi odpowiednie dowody pomyślnego przedłużenia ważności, które są udostępniane podmiotowi wyznaczającemu.

9.1.5. **Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez zarejestrowanego dostawcę lub zarządzającego portem lotniczym**

9.1.5.1. Zarejestrowany dostawca, znany dostawca lub zarządzający portem lotniczym dostarczający zaopatrzenie portu lotniczego do stref zastrzeżonych lotniska:

a) wyznacza osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie;

b) zapewnia odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia portu lotniczego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia;

c) zapewnia przeszkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.3 oraz przeszkolenie osób stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.10;

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

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

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

Akapit pierwszy lit. f) nie ma zastosowania podczas transportu w strefie operacyjnej lotniska.

9.1.5.2. W przypadku gdy zarejestrowany dostawca lub znany dostawca wykorzystuje do przewozu zaopatrzenia portu lotniczego inne przedsiębiorstwo, które nie jest znanym dostawcą dla zarządzającego portem lotniczym, zarejestrowany dostawca lub 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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

9.3.1. 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.

9.3.2. 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.

9.3.3. Szczegółowe przepisy dotyczące dodatkowych przepisów w zakresie ochrony zaopatrzenia obejmującego płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M20

DODATEK 9-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZAREJESTROWANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) 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 unijnym, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już przeprowadzać kontroli bezpieczeństwa i prowadzić dostaw zaopatrzenia portu lotniczego (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 nie później niż w terminie 10 dni roboczych;

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

— w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [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 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 wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa;

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

  a) zakończy działalność;

  b) nie przeprowadza już kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego;

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

▼M20

DODATEK 9-B

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

a) wyznacza osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie;

b) zapewnia odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia portu lotniczego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia;

c) zapewnia przeszkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony inne niż kontrola bezpieczeństwa w odniesieniu do zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.10; oraz

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

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

f) we wszystkich pojazdach lub pojemnikach przeznaczonych do przewozu zaopatrzenia portu lotniczego stosuje plomby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia, bądź zapewnia ochronę fizyczną tych 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 zarządzającego portem lotniczym, [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 wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony;

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

a) zakończy działalność;

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Imię i nazwisko:

Data:

Podpis:

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

▼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 podmiot ten 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.

▼M19

11.0.2. Do celów niniejszego rozdziału „certyfikacja” i „ponowna certyfikacja” oznaczają 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. Procesy certyfikacji i ponownej certyfikacji muszą być znormalizowane na szczeblu krajowym.

▼B

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

11.0.4. Do celów niniejszego rozdziału „kompetencja” oznacza zdolność do wykazania odpowiedniej wiedzy i umiejętności.

11.0.5. Kompetencje nabyte przez osoby przed rekrutacją można uwzględnić przy ocenie potrzeb szkoleniowych zgodnie z niniejszym rozdziałem.

11.0.6. W przypadkach gdy kompetencje wymagane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, które nie są specyficzne dla ochrony lotnictwa, zostały nabyte podczas szkolenia, którego, nie prowadził instruktor zgodnie z pkt 11.5 niniejszego rozporządzenia lub w ramach kursów, które nie są wskazane ani zatwierdzone przez właściwy organ, kompetencje takie można uwzględnić przy ocenie potrzeb szkoleniowych zgodnie z niniejszym rozdziałem.

11.0.7. Jeżeli dana osoba przeszła szkolenie i nabyła kompetencje wymienione w pkt 11.2, nie ma potrzeby powtarzania tego szkolenia w związku z pełnieniem przez tę osobę innej funkcji, chyba że w ramach szkolenia okresowego.

▼M5

11.0.8. Do celów niniejszego rozdziału „radykalizacja” oznacza zjawisko przyjmowania postaw ekstremistycznych przez ludzi przyswajających sobie opinie, poglądy i idee, które mogą prowadzić do terroryzmu.

11.0.9. Do celów niniejszego rozdziału i nie naruszając obowiązujących przepisów unijnych i krajowych, przy ustalaniu rzetelności osoby podlegającej procesowi opisanemu w pkt 11.1.3 i 11.1.4 państwa członkowskie uwzględniają przynajmniej:

▼M5

a) przestępstwa, o których mowa w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 ([1]);

oraz

b) przestępstwa terrorystyczne, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 ([2]).

Przestępstwa wymienione w lit. b) uznaje się za „przestępstwa dyskwalifikujące".

11.1. REKRUTACJA

▼M15

11.1.1. Następujący personel musi przejść rozszerzone sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym:

a) osoby rekrutowane w celu przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub stosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony w strefie zastrzeżonej lotniska, lub sprawowania odpowiedzialności za przeprowadzanie tych kontroli;

b) osoby ponoszące na szczeblu krajowym lub lokalnym ogólną odpowiedzialność za zapewnienie, by program ochrony i jego wdrożenie były zgodne ze wszystkimi przepisami prawa (kierownicy ds. ochrony)

c) instruktorzy, o których mowa w pkt 11.5;

d) unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa o których mowa w pkt 11.6.

▼M20

_____

▼M8

11.1.2. Następujący personel musi przejść rozszerzone lub standardowe sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym:

a) Osoby rekrutowane w celu przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub stosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony w miejscach innych niż strefa zastrzeżona lotniska, lub sprawowania odpowiedzialności za przeprowadzanie tych kontroli;

b) Osoby mające dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego i poczty lotniczej, poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony;

c) Osoby mające uprawnienia administratora lub nieograniczony dostęp bez nadzoru do krytycznych systemów technologii informacyjno-komunikacyjnych i danych, wykorzystywanych do celów ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 1.7.1, zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa lub które zostały w inny sposób określone w ocenie ryzyka zgodnie z pkt 1.7.3.

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 132).

([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz.U. L 88 z 31.3.2017, s. 6).

▼M8

O tym, czy należy przeprowadzać rozszerzone czy standardowe sprawdzenie przeszłości, decyduje właściwy organ, działając zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, chyba że w niniejszym rozporządzeniu określono inaczej.

▼M5

11.1.3. Zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi i krajowymi rozszerzone sprawdzenie przeszłości obejmuje co najmniej:

a) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentów potwierdzających tożsamość;

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

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

d) dane wywiadowcze i wszelkie inne istotne informacje dostępne właściwym organom krajowym, które ich zdaniem mogą być istotne dla oceny, czy dana osoba jest odpowiednia do pełnienia funkcji, która wymaga rozszerzonego sprawdzenia przeszłości.

11.1.4. Zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi i krajowymi standardowe sprawdzenie przeszłości obejmuje co najmniej:

a) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentów potwierdzających tożsamość;

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

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

11.1.5. Standardowe sprawdzenie przeszłości lub elementy wymienione w lit. a)–c) rozszerzonego sprawdzenia przeszłości przeprowadza się przed odbyciem przez daną osobę pierwszego szkolenia z zakresu ochrony obejmującego dostęp do informacji, które nie są ogólnodostępne ze względu na ich wrażliwy charakter z punktu widzenia ochrony. W stosownych przypadkach element wymieniony w lit. d) rozszerzonego sprawdzenia przeszłości przeprowadza się, zanim zezwoli się danej osobie na prowadzenie kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu bądź stosowanie innych środków kontroli w zakresie ochrony lub powierzy się jej sprawowanie odpowiedzialności za prowadzenie tych kontroli.

▼M17

Jeżeli wymagane jest rozszerzone sprawdzenie przeszłości, przeprowadza się je przed przejściem przez daną osobę szkolenia, o którym mowa w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5.

▼M5

11.1.6. Uznaje się, że osoba nie przeszła z wynikiem pozytywnym rozszerzonego lub standardowego sprawdzenia przeszłości, jeżeli nie zweryfikowano pozytywnie wszystkich elementów określonych, odpowiednio, w pkt 11.1.3 i 11.1.4 lub jeżeli w jakimkolwiek momencie elementy te nie zapewniają wystarczającego poziomu pewności co do wiarygodności danej osoby.

Państwa członkowskie dążą do ustanowienia odpowiednich i skutecznych mechanizmów zapewnienia wymiany informacji na poziomie krajowym oraz z innymi państwami na potrzeby opracowania i oceny informacji istotnych w kontekście sprawdzania przeszłości.

11.1.7. Sprawdzenia przeszłości dokonuje się w oparciu o poniższe procedury:

a) mechanizm stałego przeglądu elementów określonych w pkt 11.1.3 i 11.1.4 poprzez bezzwłoczne zgłaszanie właściwemu organowi, operatorowi lub podmiotowi wydającemu, stosownie do przypadku, wszelkich zdarzeń, które mogą mieć wpływ na rzetelność danej osoby. Tryby zgłaszania i wymiany informacji między właściwymi organami, operatorami i podmiotami oraz treść tych informacji są ustalane i monitorowane zgodnie z prawem krajowym; lub

▼M5

b) powtarzanie sprawdzeń w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających: w przypadku rozszerzonych sprawdzeń przeszłości – dwunastu miesięcy, a w przypadku standardowych sprawdzeń przeszłości – trzech lat.

11.1.8. 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 kandydata.

11.1.9. 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.

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

11.1.11. W celu uwzględnienia zagrożeń wewnętrznych i niezależnie od treści odpowiednich szkoleń dla personelu i uzyskiwanych w nich kompetencji wymienionych w pkt 11.2, w programie ochrony operatorów i podmiotów, o których mowa w art. 12, 13 i 14 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zawiera się odpowiednią politykę wewnętrzną i związane z nią środki zwiększające świadomość personelu oraz propagujące kulturę ochrony.

▼M19

_____

▼B

11.2. SZKOLENIA

11.2.1. **Ogólne obowiązki szkoleniowe**

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.

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 szkoleń określa lub zatwierdza właściwy organ, zanim:

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

b) przeprowadzone zostanie szkolenie 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.

▼B

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 wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

a) znajomość wcześniejszych 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 odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;

d) znajomość procedur kontroli dostępu;

▼M2

e) znajomość systemów kart identyfikacyjnych będących w użyciu;

▼B

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;

▼M5

k) zdolność jasnego i pewnego wypowiadania się; oraz

l) znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji.

▼B

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 ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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 reagowania w sytuacjach zagrożeń;

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

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

g) znajomość technik kontroli manualnej;

h) umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej w stopniu wystarczającym by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie 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 przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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;

▼B

h) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;

i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty;

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

▼C1

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

▼B

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

l) znajomość technik kontroli manualnej;

m) umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej w stopniu wystarczającym by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych;

n) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

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

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 przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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 zagrożeń;

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

▼B

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

i) znajomość technik kontroli manualnej;

j) umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej 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;

m) znajomość wymogów przewozowych.

11.2.3.4. Specjalistyczne szkolenie osób sprawdzających pojazdy ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

a) znajomość wymogów prawnych dotyczących sprawdzania 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 zagrożeń;

e) znajomość technik sprawdzania pojazdów;

f) umiejętność sprawdzania 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 przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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;

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

f) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;

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 przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

▼M5

a) znajomość wymogów prawnych w zakresie przeszukań statków powietrznych oraz znajomość elementów pomagających wypracować solidną i odporną kulturę ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

b) znajomość konfiguracji rodzaju (rodzajów) statków powietrznych, które ta 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;

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

Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie, przez taką osobę, również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

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

h) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

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

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

k) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;

l) znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym.

11.2.3.7. Szkolenie osób zajmujących się ochroną statków powietrznych ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

▼M5

a) znajomość sposobów ochrony statku powietrznego i zapobiegania nieupoważnionemu dostępowi do niego oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

b) znajomość procedur plombowania statku powietrznego, jeżeli ma zastosowanie w przypadku osoby podlegającej szkoleniu;

c) znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym;

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

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;

Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie, przez taką osobę, również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

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

g) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

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

▼B

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

j) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa.

11.2.3.8. Szkolenie osób realizujących procedurę łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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 zagrożeń;

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

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

▼M2

Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie przez taką osobę również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

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

i) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;

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

k) znajomość procedur zgłaszania;

l) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

▼B

11.2.3.9. ►M15 Szkolenie osób posiadających nienadzorowany dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego i identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, oraz osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej inne niż kontrola bezpieczeństwa skutkuje nabyciem wszystkich następujących kompetencji: ◄

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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 zatrzymać osoby lub je zgłaszać;

▼B

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;

j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

▼M2

Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie przez taką osobę również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

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

l) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;

m) znajomość kart identyfikacyjnych będących w użyciu;

n) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

▼B

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 przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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 zatrzymać 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;

j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

▼M2

Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie przez taką osobę również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

▼M2

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

l) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;

m) znajomość kart identyfikacyjnych będących w użyciu;

n) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

▼M15

11.2.3.11. Szkolenie członków załogi lotniczej i personelu pokładowego stosujących środki ochrony podczas lotu musi skutkować uzyskaniem wszystkich następujących kompetencji:

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności członków załogi lotniczej i personelu pokładowego;

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

e) znajomość procedur plombowania statku powietrznego, jeżeli ma zastosowanie do osoby podlegającej szkoleniu;

f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

g) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

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

i) znajomość konfiguracji rodzaju lub rodzajów statków powietrznych, na których wykonywane są obowiązki;

j) umiejętność ochrony kabiny pilota podczas lotu;

k) znajomość procedur związanych z przewozem pasażerów potencjalnie uciążliwych na pokładzie statku powietrznego, jeśli ma to zastosowanie do osoby, która ma zostać przeszkolona;

l) znajomość postępowania z osobami uprawnionymi do noszenia broni palnej na pokładzie, jeśli ma to zastosowanie do osoby, która ma zostać przeszkolona;

m) znajomość procedur zgłaszania;

n) umiejętność odpowiedniego reagowania na incydenty związane z ochroną i sytuacje zagrożeń na pokładzie statku powietrznego.

▼B

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

Specjalistyczne szkolenie osób nadzorujących ma na celu zdobycie przez te osoby, oprócz kompetencji osób nadzorowanych, również wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

▼B

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 zagrożeń;

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

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

g) znajomość sposobów zarządzania konfliktami;

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

11.2.5. **Specjalistyczne szkolenie dla osób ponoszących na szczeblu krajowym lub lokalnym ogólną odpowiedzialność za zapewnienie zgodności programu ochrony i jego wdrożenia ze wszystkimi przepisami prawa (kierowników ds. ochrony)**

Specjalistyczne szkolenie kierowników ds. ochrony ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;

b) znajomość wewnętrznej, krajowej, unijnej 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.

Z przyczyn obiektywnych właściwy organ może zwolnić osoby z obowiązku odbycia tego szkolenia, jeżeli ich dostęp jest ograniczony do stref terminalu dostępnych dla pasażerów.

▼B

11.2.6.2. Szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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

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;

h) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia 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.

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 przez szkolone osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

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

▼M5

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych oraz znajomość elementów przyczyniających się do ustanowienia solidnej i odpornej kultury ochrony w miejscu pracy i w obszarze lotnictwa, w tym między innymi wiedza na temat zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji;

▼B

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;

▼B

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia 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.

Szkolenie to nie dotyczy instruktorów objętych pkt 11.5.

▼M8

11.2.8. Szkolenie osób pełniących role lub wykonujących obowiązki związane z zagrożeniami dla cyberbezpieczeństwa

11.2.8.1. Osoby wdrażające środki ustanowione w pkt 1.7.2 posiadają kwalifikacje i umiejętności niezbędne do skutecznego wykonywania wyznaczonych zadań. Są one informowane o istotnych przypadkach zagrożeń dla cyberbezpieczeństwa zgodnie z zasadą ograniczonego dostępu.

11.2.8.2. Osoby mające dostęp do danych lub systemów przechodzą odpowiednie i specjalistyczne szkolenie zawodowe, współmierne do swojej roli i obowiązków, uwzględniające informacje o istotnych zagrożeniach, jeżeli wymaga tego zajmowane stanowisko pracy. Właściwy organ lub organ lub agencja określone w pkt 1.7.4 określają lub zatwierdzają treść kursu.

▼B

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

▼M5

b) w przypadku osób obsługujących urządzenia rentgenowskie lub urządzenia EDS, ponownej certyfikacji przynajmniej co 3 lata; oraz

▼B

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

Osoby wykonujące zadania wymienione w pkt 11.2.3.3 mogą zostać zwolnione z tych wymogów, jeżeli są upoważnione jedynie do przeprowadzania kontroli wzrokowych lub kontroli manualnych.

▼M19

11.3.2. Proces wstępnej certyfikacji lub zatwierdzenia obejmuje:

a) test teoretyczny lub rozmowę panelową oceniające wiedzę teoretyczną osób niezbędną do wykonywania wyznaczonych im funkcji; oraz

b) test praktyczny oceniający kompetencje niezbędne do wykonywania wyznaczonych funkcji; oraz

c) w przypadku osób obsługujących urządzenia rentgenowskie i urządzenia EDS – znormalizowany test interpretacji obrazów.

11.3.3. Proces ponownej certyfikacji lub ponownego zatwierdzenia obejmuje:

a) test teoretyczny lub rozmowę panelową oceniające wiedzę teoretyczną osób niezbędną do wykonywania wyznaczonych im funkcji; oraz

b) ocenę wyników operacyjnych obejmującą wszystkie wyznaczone funkcje lub test praktyczny oceniający kompetencje niezbędne do wykonywania wyznaczonych funkcji, zgodnie z ustaleniami właściwego organu; oraz

▼M19

c) w przypadku osób obsługujących urządzenia rentgenowskie i urządzenia EDS – znormalizowany test interpretacji obrazów.

11.3.4. Test teoretyczny lub rozmowa panelowa muszą obejmować pewną liczbę pytań lub omawianych tematów, wystarczającą do przeprowadzenia kompleksowej i dogłębnej oceny wiedzy kandydata.

11.3.5. Znormalizowany test interpretacji obrazów musi obejmować pewną liczbę obrazów, o różnym stopniu trudności, wystarczającą do oceny wiedzy i umiejętności interpretacyjnych kandydata w odniesieniu do wszystkich kategorii przedmiotów zabronionych związanych z wyznaczonymi funkcjami.

11.3.6. Właściwy organ może upoważnić certyfikowanego instruktora zaangażowanego w szkolenie personelu ochrony do przeprowadzenia testu praktycznego, o którym mowa w pkt 11.3.2 lit. b) i pkt 11.3.3 lit. b), pod warunkiem że:

a) procedura testu i jej treść zostały zatwierdzone przez właściwy organ;

b) wyniki testu są przedkładane właściwemu organowi do oceny w ramach procesu certyfikacji lub ponownej certyfikacji; oraz

c) właściwy organ przeprowadza w tym zakresie regularną kontrolę jakości.

11.3.7. Z wyjątkiem oceny wyników operacyjnych obejmującej wszystkie wyznaczone funkcje, jak określono w pkt 11.3.3 lit. b), wszystkie elementy procesów certyfikacji i ponownej certyfikacji muszą być przeprowadzane przez właściwy organ lub w jego imieniu.

Instytucja szkoleniowa lub podobna instytucja, zaangażowana przez właściwy organ do przeprowadzenia certyfikacji w jego imieniu, musi być w pełni niezależna od operatorów oraz dostawców usług ochrony zatrudniających personel ochrony, a także od instruktorów prowadzących szkolenia zgodnie z podrozdziałem 11.2. Nie dotyczy to opcji związanej z testami praktycznymi wskazanymi w pkt 11.3.6.

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

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

▼B

11.4. SZKOLENIA OKRESOWE

11.4.1. Osoby obsługujące urządzenia rentgenowskie lub EDS odbywają szkolenia okresowe polegające na rozpoznawaniu obrazów oraz zaliczeniu testu praktycznego z umiejętności rozpoznawania obrazów. Szkolenie ma formę:

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

▼B

b) zdobywania kwalifikacji przy użyciu TIP w trakcie pracy, pod warunkiem że w urządzeniach rentgenowskich lub urządzeniach 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.

▼M5

_____

▼B

W przypadku szkolenia w salach wykładowych lub szkolenia z wykorzystaniem komputera osoby odbywają szkolenie z rozpoznawania obrazów oraz przechodzą testy z rozpoznawania ich, trwające co najmniej 6 godzin w każdym sześciomiesięcznym okresie, przy użyciu:

— biblioteki obrazów zawierającej 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 i zapewniono niemożliwy do przewidzenia wybór obrazów z biblioteki podczas szkolenia i testów; lub

— najczęściej nierozpoznawanych obrazów ze stosowanej biblioteki TIP w połączeniu z obrazami niedawno wychwyconych przedmiotów niebezpiecznych właściwych dla danego typu kontroli bezpieczeństwa i obejmującymi wszystkie rodzaje stosownych przedmiotów niebezpiecznych, o ile do szkolenia danego operatora kontroli bezpieczeństwa zostaną użyte tylko jeden raz w okresie trzech lat.

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.

▼M19

Szkolenia i testy muszą być rozłożone w miarę możliwości równomiernie w każdym okresie 6 miesięcy. Jeżeli nie jest to możliwe, szkolenia i testy odbywają się pod koniec każdego sześciomiesięcznego okresu.

▼M5

11.4.2. Ocenę wyników osiąganych przez poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa przeprowadza się pod koniec każdego 6-miesięcznego okresu. Wyniki tej oceny:

a) są przekazywane danej osobie i ewidencjonowane;

b) są wykorzystywane do określenia słabych punktów i dostosowania na tej podstawie przyszłych szkoleń i testów w celu eliminacji tych słabych punktów; oraz

c) mogą być uwzględniane w ramach procesu ponownej certyfikacji lub ponownego zatwierdzenia.

▼B

11.4.3. Osoby wykonujące zadania wymienione w pkt 11.2 inne niż zadania, o których mowa w pkt 11.4.1 i 11.4.2, odbywają szkolenia okresowe z częstotliwością zapewniającą utrzymanie i nabywanie kompetencji zgodnie ze zmianami zachodzącymi w dziedzinie ochrony.

Szkolenia okresowe prowadzi się:

▼M3

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

▼B

b) w przypadku nowych lub poszerzonych kompetencji 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.

▼B

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

11.4.4. Dokumentacja dotycząca szkoleń okresowych wszystkich osób, które odbyły szkolenie, przechowywana jest co najmniej przez okres trwania ich umowy.

11.5. KWALIFIKACJE INSTRUKTORÓW

11.5.1. Instruktorzy muszą spełniać co najmniej następujące wymagania:

▼M5

a) przejść rozszerzone sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.3;

▼B

b) posiadać kompetencje w zakresie technik szkoleniowych;

c) posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa;

d) posiadać kompetencje w zakresie elementów ochrony, których będzie dotyczyło szkolenie.

▼M16

Certyfikacji podlegają przynajmniej instruktorzy uprawnieni do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1 – 11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 (o ile nie dotyczy szkolenia przełożonych nadzorujących wyłącznie osoby, o których mowa w pkt 11.2.3.6 – 11.2.3.11) oraz w pkt 11.2.5.

▼M2

Instruktorzy podlegają ponownej certyfikacji przynajmniej co 5 lat.

▼B

11.5.2. Instruktorzy otrzymują regularne szkolenia lub informacje dotyczące zmian zachodzących w odpowiednich dziedzinach.

11.5.3. Właściwy organ prowadzi wykaz instruktorów działających w tym państwie członkowskim lub ma dostęp do takiego wykazu.

11.5.4. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że szkolenia prowadzone przez instruktora nie zapewniają już szkolonym osobom odpowiednich kompetencji, lub jeśli instruktor nie przejdzie sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym, właściwy organ cofa zatwierdzenie kursu lub dopilnowuje, aby instruktor został zawieszony, lub, stosownie do okoliczności, usunięty z wykazu instruktorów. Jeśli zostaje podjęte takie działanie, właściwy organ określa również, w jaki sposób instruktor może złożyć wniosek o cofnięcie zawieszenia, przywrócenie na listę instruktorów bądź ponowne zatwierdzenie kursu.

11.5.5. Wszelkie kompetencje nabyte przez instruktora w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszym rozdziale w jednym państwie członkowskim uznaje się w innym państwie członkowskim.

11.6. ZATWIERDZENIE UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

11.6.1. Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa stanowi znormalizowaną, udokumentowaną, bezstronną i obiektywną procedurę uzyskiwania i oceny dowodów, służącą do oceny osiągniętego przez zatwierdzane podmioty poziomu zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i w jego aktach wykonawczych.

11.6.2. **Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa:**

Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa:

a) może być warunkiem uzyskania lub utrzymania statusu prawnego na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych;

▼B

b) może być przeprowadzane przez właściwy organ lub właściwy podmiot zatwierdzający uznany jako unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa lub podmiot zatwierdzający uznany za równoważny takiemu podmiotowi, zgodnie z postanowieniami niniejszego rozdziału;

c) stanowi ocenę środków ochrony stosowanych na odpowiedzialność zatwierdzonego podmiotu lub części tych środków, w odniesieniu do których podmiot wnioskuje o zatwierdzenie. Obejmuje ono co najmniej:

1) ocenę dokumentów związanych z ochroną, w tym ocenę programu ochrony zatwierdzonego podmiotu lub ocenę odpowiednika tego programu; oraz

2) weryfikację wdrażania środków ochrony lotnictwa, która polega na przeprowadzeniu wizji lokalnej dotyczącej odpowiedniej działalności zatwierdzanego podmiotu, o ile nie wskazano inaczej.

d) jest uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.

11.6.3. **Wymogi dotyczące wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa**

11.6.3.1. Państwa członkowskie wyznaczają unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa w oparciu o zdolność do przeprowadzania oceny zgodności, która obejmuje:

a) niezależność od branży, w ramach której odbywa się zatwierdzanie, chyba że określono inaczej; oraz

b) odpowiednie kompetencje personelu w dziedzinie ochrony, która ma zostać zatwierdzona, jak również metody utrzymania tych kompetencji na poziomie, o którym mowa w pkt 11.6.3.5; oraz

c) funkcjonalność i adekwatność procedur zatwierdzania.

11.6.3.2. W stosownych przypadkach podczas wyznaczania uwzględnia się świadectwa akredytacji w odniesieniu do odpowiednich zharmonizowanych norm, a mianowicie EN-ISO/IEC 17020, zamiast dokonywania ponownej oceny zdolności do przeprowadzania oceny zgodności.

11.6.3.3. Unijnym podmiotem zatwierdzającym ds. ochrony lotnictwa może być osoba fizyczna lub osoba prawna.

11.6.3.4. Krajowa jednostka akredytująca ustanowiona na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ([1]) może być uprawniona do akredytacji zdolności podmiotów prawnych do przeprowadzania oceny zgodności w odniesieniu do przeprowadzania unijnej procedury zatwierdzania środków ochrony lotnictwa, a także do przyjmowania środków administracyjnych w tej dziedzinie i nadzorowania czynności związanych z unijną procedurą zatwierdzania środków ochrony lotnictwa.

11.6.3.5. Każda osoba dokonująca unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa posiada odpowiednie kompetencje i doświadczenie, oraz spełnia wszystkie poniższe wymogi:

▼M5

a) została poddana rozszerzonemu sprawdzeniu przeszłości zgodnie z pkt 11.1.3;

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

▼B

b) przeprowadza unijną procedurę zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa w sposób bezstronny i obiektywny, rozumie znaczenie niezależności i stosuje odpowiednie metody w celu uniknięcia sytuacji, w których występują konflikty interesów w odniesieniu do zatwierdzanych podmiotów;

c) posiada wystarczającą wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne w dziedzinie kontroli jakości, jak również odpowiednie umiejętności i predyspozycje do zbierania, rejestrowania i oceniania informacji wymaganych zgodnie z listą kontrolną, zwłaszcza w odniesieniu do:

1) zasad, procedur i technik dotyczących kontroli zgodności;

2) czynników mających wpływ na zachowania ludzi i na nadzór;

3) roli i uprawnień podmiotu zatwierdzającego, w tym w zakresie konfliktu interesów;

d) dostarcza dowody na posiadanie odpowiednich kompetencji, oparte na szkoleniach lub minimalnym doświadczeniu zawodowym w odniesieniu do następujących obszarów:

1) ogólne unijne zasady ochrony lotnictwa i normy ICAO w zakresie ochrony lotnictwa;

2) szczegółowe normy związane z działalnością podlegającą zatwierdzeniu oraz sposoby ich stosowania w działalności operacyjnej;

3) technologie i techniki związane z ochroną istotne dla procedury zatwierdzania;

e) przechodzą okresowe szkolenia z odpowiednią częstotliwością, aby zapewnić zachowanie posiadanych kompetencji oraz zdobycie nowych kompetencji z uwzględnieniem rozwoju sektora ochrony lotnictwa.

11.6.3.6. Właściwy organ sam zapewnia szkolenie unijnemu podmiotowi zatwierdzającemu ds. ochrony lotnictwa lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony. ►M12 Właściwy organ udostępnia upoważnianym przez siebie podmiotom zatwierdzającym odpowiednie części prawodawstwa niedostępnego publicznie i programów krajowych odnoszące się do operacji i obszarów podlegających zatwierdzeniu. ◄

11.6.3.7. Państwo członkowskie może ograniczyć zakres, jakiego dotyczy wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa, do działań w zakresie zatwierdzania prowadzonych wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego w imieniu właściwego organu tego państwa członkowskiego W takich przypadkach nie obowiązują wymogi pkt 11.6.4.2.

▼M12

11.6.3.8. Właściwy organ działający w charakterze podmiotu zatwierdzającego może dokonywać walidacji wyłącznie w odniesieniu do przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów, za które odpowiada lub za które odpowiada właściwy organ innego państwa członkowskiego, o ile organ ten wyraźnie zwrócił się o to lub go do tego wyznaczył.

▼M7

11.6.3.9. Począwszy od dnia wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 TUE, następujące przepisy mają zastosowanie do podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa UE zatwierdzonych przez państwa członkowskie do dokonywania zatwierdzeń w odniesieniu do przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów ubiegających się o oznaczenie odpowiednio ACC3, RA3 i KC3:

▼M7

a) przestają one być uznawane w Unii;

b) zatwierdzenia w zakresie ochrony lotnictwa UE dokonane przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, w tym sprawozdania zatwierdzające sporządzone przed tą datą, zachowują ważność, do celów wyznaczania przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów, których te wspomniane podmioty zatwierdzające zatwierdziły.

11.6.3.10. Osoby fizyczne i prawne, o których mowa w poprzednim punkcie, mogą ubiegać się o zatwierdzenie jako podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa UE przez właściwy organ danego państwa członkowskiego. Zatwierdzające państwo członkowskie:

a) otrzymuje od właściwego organu Zjednoczonego Królestwa niezbędną dokumentację, na podstawie której osoba fizyczna lub prawna zostały zatwierdzone jako podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa UE;

b) sprawdza, czy wnioskujący spełnia wymogi Unii zawarte w niniejszym rozdziale. Jeżeli właściwy organ jest usatysfakcjonowany, może zatwierdzić osobę fizyczną lub prawną jako podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa UE na okres nieprzekraczający okresu ważności zatwierdzenia, jakiego udzielił właściwy organ Zjednoczonego Królestwa;

c) niezwłocznie zawiadamia Komisję, która dopilnowuje, by podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa UE został umieszczony w bazie danych dotyczących ochrony łańcucha dostaw.

▼M12

11.6.3.11. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat.

▼B

11.6.4. **Uznawanie i cofnięcie uznania unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa**

▼M12

11.6.4.1. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa:

a) nie jest uznawany za wyznaczony do momentu umieszczenia jego danych w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw";

b) otrzymuje dokument potwierdzający jego status od właściwego organu lub w jego imieniu;

▼M13

c) nie może dokonywać walidacji unijnych środków ochrony lotnictwa, jeżeli posiada status podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa w ramach równoważnego systemu obowiązującego w państwie trzecim lub organizacji międzynarodowej, chyba że to państwo trzecie lub organizacja międzynarodowa przyznają unijnym podmiotom zatwierdzającym ds. ochrony lotnictwa wzajemne możliwości w ramach swojego systemu.

▼M12

Unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa wymienione w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw" w powiązaniu z właściwym organem mogą dokonywać walidacji wyłącznie przewoźników lotniczych, operatorów lub podmiotów, za które ten właściwy organ odpowiada.

▼B

11.6.4.2. Wyznaczone unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa są uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.

▼M2

11.6.4.3. Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa nie spełnia już wymogów, o których mowa w pkt 11.6.3.1 lub 11.6.3.5, cofa wyznaczenie i usuwa podmiot zatwierdzający z „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” lub informuje właściwy organ, który wyznaczył ten podmiot, i podaje uzasadnienie swojego stanowiska.

▼B

11.6.4.4. Stowarzyszenia branżowe i podmioty działające na ich odpowiedzialność, które realizują programy zapewniania jakości, mogą zostać wyznaczone jako unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa, pod warunkiem że równoważne środki zawarte w tych programach mogą zapewnić bezstronną i obiektywną procedurę zatwierdzenia. Uznanie odbywa się we współpracy z właściwymi organami co najmniej dwóch państw członkowskich.

11.6.4.5. Komisja może uznać działania w zakresie zatwierdzania podejmowane przez organy lub podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa podlegające jurysdykcji państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej oraz uznane przez to państwo trzecie lub organizację międzynarodową, jeżeli jest w stanie potwierdzić ich równoważność z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa. Wykaz tych działań umieszcza się w dodatku 6-Fiii.

11.6.5. **Sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa („sprawozdanie zatwierdzające”)**

11.6.5.1. Sprawozdanie zatwierdzające zawiera zapis unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa i obejmuje co najmniej:

a) wypełnioną listę kontrolną podpisaną przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, obejmującą, w przypadku złożenia takiego wniosku, wystarczająco szczegółowe uwagi zatwierdzanego podmiotu; oraz

b) deklarację zobowiązań podpisaną przez zatwierdzany podmiot; oraz

c) deklarację niezależności w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisaną przez osobę przeprowadzającą unijną procedurę zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa.

11.6.5.2. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ustala poziom zgodności z celami określonymi w liście kontrolnej i zapisuje te ustalenia w odpowiedniej części listy.

11.6.5.3. Deklaracja zobowiązań zawiera zobowiązanie zatwierdzanego podmiotu do dalszego działania zgodnie z normami prowadzenia działalności, które uzyskały zatwierdzenie.

11.6.5.4. Zatwierdzany podmiot może zadeklarować, że się zgadza bądź też, że się nie zgadza z poziomem zgodności wskazanym w sprawozdaniu zatwierdzającym. Taka deklaracja staje się integralną częścią sprawozdania zatwierdzającego.

11.6.5.5. Numeracja stron, data zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie parafy podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego stanowią potwierdzenie integralności sprawozdania zatwierdzającego. ►M5 Ręczne parafowanie każdej strony można zastąpić podpisem elektronicznym całego dokumentu. ◄

▼M12

11.6.5.6. Sprawozdanie sporządza się domyślnie w języku angielskim i przedstawia się je właściwemu organowi oraz zatwierdzanemu podmiotowi, nie później niż w ciągu jednego miesiąca od daty wizji lokalnej.

Właściwy organ ocenia sprawozdanie zatwierdzające w terminie nie dłuższym niż sześć tygodni od jego otrzymania.

▼M12

Jeżeli sprawozdanie dotyczy przewoźnika lotniczego, operatora lub podmiotu podlegającego zatwierdzeniu do celów istniejącego wyznaczenia, które wygasa po okresach, o których mowa w powyższych ustępach, właściwy organ może wyznaczyć dłuższy okres na zakończenie oceny.

W takim przypadku właściwy organ zapewnia zakończenie procesu przed upływem ważności statusu, chyba że do pomyślnego zakończenia oceny niezbędne są dalsze informacje i dodatkowe dowody w postaci dokumentów.

W terminie trzech miesięcy od daty otrzymania sprawozdania podmiot zatwierdzający otrzymuje pisemną informację zwrotną dotyczącą jakości sprawozdania oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie zalecenia i uwagi, jakie właściwy organ może uznać za konieczne. W stosownych przypadkach kopię tych informacji zwrotnych przekazuje się właściwemu organowi, który zatwierdził podmiot zatwierdzający.

Do celów wyznaczenia innych przewoźników lotniczych, operatorów lub podmiotów, jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu, właściwy organ może zażądać i otrzymuje od właściwego organu, który sporządził sprawozdanie zatwierdzające w swoim języku narodowym lub wymagał tego od podmiotu zatwierdzającego dokonującego walidacji, przedstawienia kompletnej kopii całego sprawozdania zatwierdzającego w języku angielskim w terminie piętnastu dni.

▼B

11.7. WZAJEMNE UZNAWANIE SZKOLEŃ

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

▼M2

DODATEK 11-A

DEKLARACJA NIEZALEŻNOŚCI – UNIJNY PODMIOT ZATWIERDZAJĄCY DS. OCHRONY LOTNICTWA

a) Potwierdzam bezstronne i obiektywne ustalenie poziomu zgodności osiągniętego przez zatwierdzany podmiot.

b) Potwierdzam, że nie jestem ani w ciągu ostatnich dwóch lat nie byłem(-am) zatrudniony(-a) przez zatwierdzany podmiot.

c) Potwierdzam, że nie mam gospodarczego bądź innego bezpośredniego lub pośredniego interesu w wyniku procedury zatwierdzenia ani w działalności zatwierdzanego podmiotu lub jednostek od niego zależnych.

d) Potwierdzam, że nie mam i w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie utrzymywałem (-am) z zatwierdzanym podmiotem stosunków handlowych w dziedzinie ochrony lotnictwa obejmujących szkolenia i usługi doradcze, oprócz procedury zatwierdzania.

e) Potwierdzam, że sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa opiera się na gruntownej ocenie odpowiednich dokumentów dotyczących ochrony, obejmującej:

   — program ochrony zatwierdzanego podmiotu lub odpowiednik takiego programu; oraz

   — wizję lokalną w celu weryfikacji jego realizacji.

f) Potwierdzam, że sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa opiera się na ocenie wszystkich obszarów istotnych pod względem ochrony, na temat których podmiot zatwierdzający zobowiązany jest do wydania opinii w oparciu o odpowiednią unijną listę kontrolną.

g) Potwierdzam, że zastosowałem(-am) metody, które umożliwiają sporządzenie oddzielnych sprawozdań zatwierdzających unijne środki ochrony lotnictwa w odniesieniu do każdego zatwierdzanego podmiotu i zapewniają obiektywność i bezstronność procedur ustalenia stanu faktycznego i oceny, w przypadku gdy w ramach wspólnego działania zatwierdzanych jest kilka podmiotów.

▼M2

h) Potwierdzam, że nie przyjąłem(-am) żadnych korzyści finansowych ani innych, oprócz rozsądnej opłaty za procedurę zatwierdzenia oraz zwrotu kosztów podróży i zakwaterowania.

Przyjmuję pełną odpowiedzialność za sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa.

Nazwa zatwierdzanego podmiotu:

Nazwa unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa:

Data:

Podpis:

▼B

12. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY

▼M10

12.0. PRZEPISY OGÓLNE I ZATWIERDZANIE SPRZĘTU SŁUŻĄCEGO DO OCHRONY

12.0.1. **Przepisy ogólne**

12.0.1.1. 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, zapewnia, aby sprzęt spełniał normy określone w niniejszym rozdziale.

Właściwy organ udostępnia producentom informacje zawarte w niniejszym rozdziale i sklasyfikowane zgodnie z decyzją (UE, Euratom) 2015/444 ([1]) na zasadzie ograniczonego dostępu.

▼M19

12.0.1.2. Przeprowadza się zarówno testy odbiorcze w miejscu instalacji każdego zainstalowanego egzemplarza sprzętu służącego do ochrony, jak i jego kolejne testy rutynowe. Testy rutynowe przeprowadza się niezależnie od regularnej konserwacji i z częstotliwością, która zapewnia wystarczająco szybką identyfikację wszelkiego rodzaju nieprawidłowości lub spadku wydajności lub zdolności wykrywania odnośnie do danego egzemplarza sprzętu.

▼M10

12.0.1.3. Producenci sprzętu dostarczają instrukcję eksploatacji, a urządzenia są oceniane i używane zgodnie z tą instrukcją.

12.0.1.4. W przypadku łączenia kilku rodzajów sprzętu służącego do ochrony każdy z nich musi być zgodny z ustalonymi specyfikacjami i spełniać normy określone w niniejszym rozdziale, zarówno kiedy jest używany osobno, jak i łącznie jako system.

12.0.1.5. Sprzęt rozmieszcza się, instaluje i utrzymuje zgodnie z wymaganiami producentów sprzętu.

12.0.2. **Zatwierdzanie sprzętu służącego do ochrony**

▼M16

12.0.2.1. Z zastrzeżeniem pkt 12.0.5 wymieniony niżej sprzęt i oprogramowanie służące do ochrony mogą być zainstalowane po 1 października 2020 r. wyłącznie w przypadku, gdy zostało im przyznane oznakowanie „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE”, oznaczające statusy, o których mowa w pkt 12.0.2.5:

a) bramki do wykrywania metali (WTMD);

b) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);

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

([1]) Decyzja Komisji (UE, Euratom) 2015/444 z dnia 13 marca 2015 r. w sprawie przepisów bezpieczeństwa dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (Dz.U. L 72 z 17.3.2015, s. 53).

▼M16

d) systemy wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS);

e) urządzenia do wykrywania metali (MDE);

f) urządzenia do prześwietlania osób;

g) urządzenia do kontroli butów;

h) urządzenia do wykrywania oparów materiałów wybuchowych (EVD);

i) oprogramowanie do zautomatyzowanego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID).

▼M10

12.0.2.2. Komisja zatwierdza sprzęt służący do ochrony wymieniony w pkt 12.0.2.1 oraz przyznaje mu oznakowanie „pieczęć UE”.

▼M12

12.0.2.3. Oznakowanie „pieczęć UE” przyznaje się w odniesieniu do sprzętu służącego do ochrony, który jest badany przez ośrodki badawcze wdrażające środki kontroli jakości zgodnie ze wspólnym procesem oceny Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego pod nadzorem właściwego organu.

▼M10

12.0.2.4. Komisja może przyznać oznakowanie „pieczęć UE” dla sprzętu służącego do ochrony dopiero po otrzymaniu przez nią sprawozdań z badań dotyczących danego sprzętu lub sprawozdań poziomu 2 wspólnego procesu oceny Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego.

Komisja może zwrócić się o dodatkowe informacje dotyczące sprawozdań z badań.

12.0.2.5. Komisja może przyznać oznakowanie „pieczęć UE” dla sprzętu służącego do ochrony, który został zatwierdzony we wspólnym procesie oceny Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego. Taki sprzęt automatycznie kwalifikuje się do oznakowania „pieczęć UE” i otrzymuje tymczasowe oznakowanie „oczekiwanie na pieczęć UE” do momentu ostatecznego zatwierdzenia.

Zezwala się na instalację i użytkowanie sprzętu służącego do ochrony opatrzonego oznakowaniem „oczekiwanie na pieczęć UE”.

12.0.3. **„Pieczęć UE” oraz unijna baza danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony**

12.0.3.1. Sprzęt służący do ochrony wymieniony w pkt 12.0.2.1, w odniesieniu do którego przyznano oznakowanie „pieczęć UE”, wprowadza się do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony”.

▼M15

12.0.3.2. Producenci zamieszczają oznakowanie „pieczęć UE” na sprzęcie służącym do ochrony zatwierdzonym przez Komisję, w taki sposób, aby było ono widoczne z jednej strony lub na ekranie.

▼M10

12.0.3.3. Sprzęt opatrzony oznakowaniem „pieczęć UE” instaluje się w wersji sprzętu i oprogramowania odpowiadającej opisowi w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony”.

12.0.3.4. Bez uszczerbku dla pkt 12.0.4 i 12.0.5 sprzęt służący do ochrony posiadający oznakowanie „pieczęć UE” jest wzajemnie uznawany i może być udostępniany, instalowany i używany we wszystkich państwach członkowskich.

12.0.3.5. Komisja utrzymuje „unijną bazę danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony”.

12.0.3.6. Wpis w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony” zawiera następujące informacje:

a) niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny;

b) nazwę producenta;

c) nazwę oznaczenia;

d) szczegółową konfigurację obejmującą co najmniej:

(i) wersję sprzętu;

▼M10

(ii) algorytm wykrywania;

(iii) w razie potrzeby, wersję oprogramowania systemu;

(iv) w razie potrzeby, wersję sprzętu dodatkowego; oraz

(v) w razie potrzeby, wersję instrukcji eksploatacji;

e) uzyskaną normę;

f) jeden z poniższych statusów sprzętu:

(i) „pieczęć UE”;

(ii) „oczekiwanie na pieczęć UE”;

(iii) „pieczęć UE zawieszona”;

(iv) „pieczęć UE wycofana”;

(v) „pieczęć UE nieaktualna”;

g) datę wydania statusu sprzętu.

12.0.4. **Zawieszenie i wycofanie oznakowania „pieczęć UE”**

12.0.4.1. Na wniosek państw członkowskich lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić oznakowanie „pieczęć UE” oraz „oczekiwanie na pieczęć UE” sprzętu służącego do ochrony bez uprzedzenia, gdy otrzyma informacje wskazujące, że sprzęt ten nie spełnia wymogów normy, w odniesieniu do której został zatwierdzony. W takim przypadku Komisja odpowiednio aktualizuje status w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony”.

▼M18

12.0.4.2. Sprzęt służący do ochrony, którego oznakowanie „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE” zostało zawieszone, może być używany pod warunkiem wdrożenia dodatkowych stosownych środków kompensacyjnych. Zawieszając status oznakowania „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE”, Komisja może wskazać, czy nowe egzemplarze sprzętu, w odniesieniu do którego status oznakowania został zawieszony, mogą być instalowane i używane przy zastosowaniu tych samych środków kompensacyjnych.

▼M10

12.0.4.3. Na wniosek państw członkowskich lub z własnej inicjatywy Komisja może wycofać oznakowanie „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE” sprzętu służącego do ochrony, jeżeli brak jej pewności, że sprzęt ten wciąż spełnia wymogi normy, w odniesieniu do której został zatwierdzony.

12.0.4.4. Sprzęt służący do ochrony, którego oznakowanie „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE” zostało wycofane lub stało się nieaktualne, nie może być już eksploatowany od dnia wydania statusu zarejestrowanego w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw – sprzęt służący do ochrony”.

12.0.4.5. Komisja może przywrócić oznakowanie „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE” po otrzymaniu informacji, że sprzęt ponownie spełnia wymogi normy, w odniesieniu do której został zatwierdzony.

12.0.5. **Bardziej rygorystyczne środki w zakresie sprzętu służącego do ochrony i zatwierdzenie krajowe**

12.0.5.1. Państwa członkowskie mogą odstąpić od zasady wzajemnego uznawania poprzez zastosowanie bardziej rygorystycznych środków w odniesieniu do sprzętu służącego do ochrony. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych środkach, zatwierdzeniu przez nie sprzętu służącego do ochrony oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia, aby sprzęt służący do ochrony, który zatwierdzają, spełniał normy określone w niniejszym rozdziale.

▼M10

12.0.5.2. Państwa członkowskie mogą odstąpić od zasady wzajemnego uznawania poprzez zastosowanie własnego krajowego mechanizmu zatwierdzania sprzętu służącego do ochrony. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tym mechanizmie, swoim zatwierdzeniu sprzętu służącego do ochrony oraz o dodatkowych działaniach podjętych w celu zapewnienia, aby sprzęt służący do ochrony spełniał normy określone w niniejszym rozdziale.

▼M12

12.0.5.3. Sprzęt służący do ochrony zatwierdzony na poziomie krajowym na podstawie pkt 12.0.5.1 lub 12.0.5.2 nie otrzymuje automatycznie oznakowania „pieczęć UE”.

▼M20

12.0.5.4. Komisja może przyznać oznakowanie „pieczęć UE” sprzętowi służącemu do ochrony, o którym mowa w pkt 12.0.5.3, pod warunkiem otrzymania i zatwierdzenia dowodów przedstawionych przez państwo członkowskie, że tego rodzaju sprzęt służący do ochrony spełnia normy określone w niniejszym rozdziale.

▼B

12.1. BRAMKI DO WYKRYWANIA METALI (WTMD)

12.1.1. **Zasady ogólne**

12.1.1.1. Bramki do wykrywania metali (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 działa.

12.1.1.5. Elementy 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.

▼M5

———————

▼B

12.1.2. **Normy dotyczące WTMD**

▼M15

12.1.2.1. Istnieją cztery normy dotyczące WTMD. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼B

12.1.2.2. Wszystkie WTMD stosowane wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami muszą spełniać przynajmniej normę 1.

12.1.2.3. Wszystkie WTMD stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów muszą spełniać normę 2.

▼M15

12.1.2.4. Wszystkie WTMD zainstalowane od dnia 1 lipca 2023 r. muszą spełniać normę 1.1 lub normę 2.1.

▼B

12.1.3. **Dodatkowe wymogi dotyczące WTMD**

Wszystkie WTMD, na instalację których zawarto umowę po dniu 5 stycznia 2007 r., są w stanie:

▼B

a) reagować sygnałem dźwiękowym 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.

12.1.4. **Dodatkowe wymagania dla WTMD stosowanych łącznie z urządzeniami do wykrywania metalu w butach (SMD)**

12.1.4.1. Wszystkie bramki WTMD stosowane łącznie z urządzeniami do wykrywania metalu w butach (SMD) są w stanie wykryć i zasygnalizować sygnałem optycznym co najmniej określone przedmioty metalowe, zarówno indywidualnie, jak i łącznie, stosownie do wysokości, na jakiej przedmiot(-y) jest (są) umieszczony(-e) na ciele osoby przechodzącej przez bramkę. Przedmioty są wykrywane niezależnie od ich rodzaju, liczby i ustawienia.

12.1.4.2. Wszystkie WTMD stosowane w połączeniu z urządzeniami SMD są w stanie wykryć i zasygnalizować wszystkie alarmy generowane przez przedmioty metalowe znajdujące się na ciele osoby w co najmniej dwóch strefach. Pierwsza strefa odpowiada dolnej części nóg i znajduje się pomiędzy podłogą a wysokością maksymalnie 35 cm nad podłogą. Wszystkie pozostałe obszary znajdują się powyżej pierwszej strefy.

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. Elementy służące do regulowania ustawień HHMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.

12.2.3. HHMD wysyła sygnał dźwiękowy w przypadku wykrycia przedmiotów metalowych. Alarm jest odbierany w promieniu 1 metra.

▼M15

_____

▼B

12.2.5. HHMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie działa.

12.3. URZĄDZENIA RENTGENOWSKIE

Urządzenia rentgenowskie spełniają szczegółowe wymogi określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M13

12.3.1. Wszystkie urządzenia zainstalowane najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r. przeznaczone do stosowania w Unii do kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty, a także poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego podlegających środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z rozdziałem 6, muszą być wieloobrazowe.

Właściwy organ może, z przyczyn obiektywnych, zezwolić na stosowanie jednoobrazowych urządzeń rentgenowskich zainstalowanych przed dniem 1 stycznia 2023 r. do następujących terminów:

a) jednoobrazowych urządzeń rentgenowskich zainstalowanych przed dniem 1 stycznia 2016 r., najpóźniej do dnia 31 grudnia 2025 r.;

▼M13

b) jednoobrazowych urządzeń rentgenowskich zainstalowanych od dnia 1 stycznia 2016 r. przez okres maksymalnie dziesięciu lat od daty ich instalacji lub najpóźniej do dnia 31 grudnia 2027 r., w zależności od tego, która z tych dat przypadnie wcześniej.

Właściwy organ informuje Komisję, w przypadku gdy stosuje przepisy akapitu drugiego.

▼B

12.4. SYSTEMY WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (EDS)

12.4.1. **Zasady ogólne**

▼M16

12.4.1.1. Systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) są w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu poszczególne materiały wybuchowe lub chemiczne w podanych i wyższych ilościach jednostkowych, znajdujące się w bagażu lub innych przesyłkach.

12.4.1.2. Materiały wybuchowe lub chemiczne są wykrywane niezależnie od ich kształtu, położenia i usytuowania.

▼B

12.4.1.3. EDS wysyła sygnał alarmowy w każdej z następujących okoliczności:

▼M16

— w przypadku wykrycia materiału wybuchowego lub chemicznego, oraz

— w przypadku wykrycia przedmiotu zapobiegającego wykryciu materiału wybuchowego lub chemicznego, oraz

▼B

— w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być skontrolowana.

▼M12

12.4.2. **Normy dotyczące systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS)**

▼M20

12.4.2.1. Wszystkie urządzenia EDS muszą spełniać następujące wymogi:

a) urządzenia zainstalowane przed dniem 1 września 2022 r. muszą spełniać co najmniej normę 3;

b) urządzenia zainstalowane od dnia 1 września 2022 r. do dnia 31 sierpnia 2027 r. muszą spełniać co najmniej normę 3.1;

c) urządzenia zainstalowane od dnia 1 września 2027 r. muszą spełniać co najmniej normę 3.2

_____

▼M19

_____

▼M12

12.4.2.6. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego muszą spełniać co najmniej normę C1.

12.4.2.7. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego zawierającego komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne muszą spełniać co najmniej wymogi normy C2.

▼M18

12.4.2.8. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego zawierającego komputery przenośne, inne duże urządzenia elektryczne oraz płyny, aerozole i żele muszą spełniać co najmniej normę C3.

12.4.2.9. Wszystkie urządzenia EDS spełniające normę C3 uznaje się za równoważne z urządzeniami LEDS spełniającymi normę 2 w zakresie kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli.

▼M18

12.4.2.10. Sprzęt odpowiadający normie C3 przeznaczony do kontroli bagażu kabinowego, który otrzymał oznakowanie „pieczęć UE” lub „oczekiwanie na pieczęć UE” przed dniem 1 sierpnia 2024 r., może być stosowany wyłącznie do kontroli płynów, aerozoli i żeli, przy czym limit kontroli bezpieczeństwa maksymalnej objętości poszczególnych pojemników zawierających płyn, aerozol lub żel nie może przekraczać 100 ml.

▼B

12.4.3. **Wymogi dotyczące jakości obrazu EDS**

Jakość obrazu EDS jest zgodna ze szczegółowymi wymogami określonymi w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 obrazy CTI (ang. *combined threat image*) lub obrazy FTI (ang. *fictional threat image*).

CTI to obrazy rentgenowskie bagaży lub innych przesyłek zawierających niebezpieczne przedmioty.

FTI to obrazy rentgenowskie niebezpiecznych przedmiotów, które są nakładane na obrazy rentgenowskie bagaży lub innych przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa.

Obrazy FTI/CTI pojawiają się w obrębie obrazów rentgenowskich bagaży i innych przesyłek równomiernie i w różnych położeniach.

Istnieje możliwość ustawienia procentowego udziału wyświetlanych obrazów CTI i FTI.

Jeżeli stosowane są obrazy CTI:

a) koncepcja funkcjonowania kontroli bezpieczeństwa musi uniemożliwiać operatorowi widzenie bagaży lub innych przesyłek wprowadzanych do urządzeń rentgenowskich lub EDS i ustalenie, że pokazywany może być obraz CTI; oraz

b) system TIP i wielkość biblioteki muszą zapewniać w miarę możliwości, że operator kontroli bezpieczeństwa nie zetknie się ponownie z tym samym obrazem CTI w ciągu 12 miesięcy.

▼M15

_____

▼B

12.5.1.2. TIP nie może mieć niekorzystnego wpływu na skuteczność i normalne działanie urządzenia rentgenowskiego lub urządzenia EDS.

Operator kontroli bezpieczeństwa nie otrzymuje żadnego sygnału zapowiadającego projekcję obrazu CTI lub FTI czy też informującego go o właśnie dokonanej projekcji takiego obrazu, aż do pojawienia się komunikatu zgodnie z pkt 12.5.2.2.

12.5.1.3. Elementy służące do zarządzania TIP są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie osoby upoważnione.

12.5.1.4. Wyznacza się administratora TIP odpowiedzialnego za zarządzanie konfiguracją systemu TIP.

12.5.1.5. Właściwy organ regularnie monitoruje prawidłowe wdrożenie systemów TIP oraz zapewnia, aby systemy miały prawidłową konfigurację, z uwzględnieniem realistycznej i odpowiedniej projekcji obrazów CTI i FTI, jeśli są one stosowane, były zgodne z wymogami i posiadały zaktualizowane biblioteki obrazów.

▼B

12.5.2. **Skład TIP**

12.5.2.1. TIP obejmuje co najmniej:

a) bibliotekę obrazów CTI lub FTI; oraz

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 w każdej z następujących sytuacji:

a) w przypadku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nastąpiła projekcja obrazu CTI lub FTI;

b) w przypadku braku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nastąpiła projekcja obrazu CTI lub FTI;

c) w przypadku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nie nastąpiła projekcja obrazu CTI lub FTI;

d) w przypadku gdy próba projekcji obrazu CTI lub FTI nie powiodła się i była widoczna 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 go przez operatora kontroli bezpieczeństwa. W przypadku lit. a) i b) wraz z komunikatem pojawia się obraz CTI lub FTI.

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 przepisom szczegółowym określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.6. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA ŚLADOWYCH ILOŚCI MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (ETD)

12.6.1. ►**M16** Urządzenia ETD muszą być w stanie zbierać i analizować śladowe ilości cząsteczek ze skażonych powierzchni lub zawartości bagażu albo przesyłek i sygnalizować za pomocą alarmu obecność materiałów wybuchowych lub chemicznych. ◄ Do celów kontroli bezpieczeństwa urządzenia te muszą spełniać wszystkie następujące wymogi:

a) materiały eksploatacyjne nie mogą być stosowane niezgodnie z zaleceniami producenta danego materiału eksploatacyjnego lub w przypadku, gdy skuteczność materiału eksploatacyjnego uległa pogorszeniu w wyniku jego zużycia;

b) urządzenia ETD mogą być stosowane tylko w warunkach otoczenia, dla których sprzęt został zatwierdzony do użytkowania.

▼M16

Pobieranie próbek cząsteczek stałych w urządzeniach ETD odbywa się zgodnie z normami. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.6.2. Norma dla urządzeń ETD do wykrywania materiałów wybuchowych, które pobierają próbki cząsteczek stałych, ma zastosowanie do urządzeń ETD instalowanych od 1 września 2014 r.

▼M17

Norma dla urządzeń ETD do wykrywania substancji chemicznych, które pobierają próbki cząsteczek stałych, ma zastosowanie od ►**M20** 31 grudnia 2026 r. ◄ do urządzeń ETD instalowanych od 1 września 2014 r.

▼M15

_____

▼B

12.7. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PŁYNÓW, AEROZOLI I ŻELI

12.7.1. **Zasady ogólne**

12.7.1.1. Systemy LEDS muszą być zdolne do wykrywania określonych i wyższych ilości poszczególnych materiałów niebezpiecznych w płynach, aerozolach lub żelach oraz do sygnalizowania ich obecności przy pomocy alarmu.

▼M2

12.7.1.2. Sprzęt stosuje się w sposób gwarantujący, że położenie i usytuowanie pojemnika zapewnia pełne wykorzystanie możliwości wykrywania.

12.7.1.3. 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;

d) w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki poddawanych kontroli bezpieczeństwa ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być poddana analizie.

_____

▼B

12.7.2. **Normy dotyczące systemów wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS)**

12.7.2.1. Obowiązują trzy normy dotyczące systemów LEDS. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M2

12.7.2.2. Wszystkie systemy LEDS muszą spełniać normę 2.

_____

▼M15

_____

▼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. Przed planowanym wprowadzeniem proponowanej metody kontroli bezpieczeństwa dane państwo członkowskie informuje o niej 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 musi 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.

▼B

Jeżeli Komisja jest zdania, że proponowana metoda kontroli bezpieczeństwa nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa w Unii, 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 w Unii, 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.

12.9. PSY DO WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (PWMW)

12.9.1. **Zasady ogólne**

▼M20

12.9.1.1. Pies do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW) jest w stanie wykryć i wskazać materiały określone w dodatku 12-D do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼B

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M20

12.9.1.4. PWMW i jego opiekun mogą być wykorzystywani do przeprowadzania kontroli, jeżeli opiekun z wynikiem pozytywnym zdał egzamin teoretyczny, PWMW pomyślnie przeszedł test rozpoznawania zapachów i jeżeli razem zostali zatwierdzeni jako zespół.

▼B

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.

▼M15

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 decyzji Komisji C (2015) 8005. Właściwy organ może zezwolić na wprowadzenie i wykorzystanie zespołów z PWMW przeszkolonych lub zatwierdzonych przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, pod

▼M15

warunkiem że uzgodnił formalnie z organem zatwierdzającym odpowiednie role i obowiązki w zakresie zapewnienia spełnienia wszystkich wymogów określonych w pkt 12.9 niniejszego załącznika zgodnie z dodatkiem 12-P do niniejszego załącznika. W przypadku braku przedmiotowego porozumienia pełna odpowiedzialność za spełnienie wszystkich wymogów określonych w pkt 12.9 niniejszego załącznika spoczywa na właściwym organie państwa członkowskiego, w którym zespół z PWMW jest wykorzystywany.

▼M20

12.9.1.8. Po zatwierdzeniu przez właściwy organ zespół z PWMW może być wykorzystywany do kontroli bezpieczeństwa jedynie w odniesieniu do metodyki i obszaru lub obszarów, w odniesieniu do których został zatwierdzony.

▼B

12.9.2. **Normy dotyczące PWMW**

12.9.2.1. Wymogi dotyczące skuteczności PWMW określono w dodatku 12-D do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 wykorzystywany wyłącznie w kontroli bezpieczeństwa ładunku i nie może być wykorzystywany w żadnej innej kategorii objętej normą 2.

▼M20

12.9.2.5. PWMW wykorzystywany do wykrywania materiałów wybuchowych musi być oznakowany przez wszczepienie transpondera ([1]) umożliwiającego jego jednoznaczną identyfikację.

▼B

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.

▼M15

12.9.3.2. Zakres szkoleń określa lub zatwierdza właściwy organ. Szkolenie teoretyczne przewodnika obejmuje określone w pkt 11.2 przepisy dotyczące kontroli bezpieczeństwa określonego obszaru lub obszarów, na których zespół z PWMW jest zatwierdzony.

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 576/2013 z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie przemieszczania o charakterze niehandlowym zwierząt domowych oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 998/2003 (Dz.U. L 178 z 28.6.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/576/oj).

▼M20

12.9.3.3. Szkolenie prowadzą instruktorzy posiadający kwalifikacje zgodnie z pkt 11.5.

12.9.3.4. Psy, które mają zostać przeszkolone w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych, są wykorzystywane wyłącznie do tego celu.

12.9.3.5. W trakcie szkolenia wykorzystuje się prawdziwe materiały wybuchowe lub pomoce szkoleniowe przedstawiające materiały wybuchowe.

12.9.3.6. Osoby mające kontakt prawdziwymi materiałami wybuchowymi lub pomocami szkoleniowymi są odpowiednio przeszkolone, aby zapobiegać skażeniu.

▼B

Wstępne szkolenie dla zespołu z PWMW

12.9.3.7. Zespół z PWMW podlega wstępnemu szkoleniu zgodnie z wymogami określonymi w pkt 12.9.3 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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.

▼M20

12.9.3.11. Okresowe szkolenie dla zespołu z PWMW przeprowadza się w odstępach przynajmniej sześciotygodniowych. Minimalny czas trwania szkolenia okresowego wynosi co najmniej 4 godziny w każdym okresie sześciotygodniowym. Ten wymóg nie ma zastosowania w przypadku, gdy przynajmniej raz w tygodniu PWMW podlega szkoleniu w zakresie rozpoznawania wszystkich materiałów wybuchowych wymienionych w załączniku 12-D do decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

12.9.3.12. W trakcie szkolenia okresowego wykorzystuje się prawdziwe materiały wybuchowe lub pomoce szkoleniowe przedstawiające materiały wybuchowe.

▼B

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.

▼M20

Szkolenie operacyjne dla zespołów z PWMW

12.9.3.14. W przypadku wykorzystywania PWMW do obowiązków w zakresie kontroli bezpieczeństwa, PWMW podlega szkoleniu w każdym obszarze operacyjnym, o którym mowa w dodatku 12-F do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005, w przypadku w jakim zespół jest wykorzystywany, aby zapewnić, że spełnia wymogi określone w dodatku 12-D do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005.

▼M20

12.9.3.15. Szkolenie w obszarze operacyjnym wymienionym w dodatku 12-F do załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005 odbywa się w sposób ciągły wyrywkowo w okresie wykorzystywania i mierzy ono skuteczność PWMW w zakresie wykrywania z użyciem zatwierdzonych pomocy szkoleniowych w każdym obszarze, w którym PWMW jest wykorzystywany.

12.9.3.16. Szkolenie przeprowadza się na przedmiotach już poddanych kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczonych.

▼B

12.9.4. **Procedury zatwierdzania**

12.9.4.1. Procedura zatwierdzania zapewnia weryfikację wszystkich wymienionych niżej umiejętności:

a) zdolności spełnienia przez PWMW wymogów w zakresie skuteczności wykrywania materiałów wybuchowych, określonych w dodatku 12-D do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005;

b) zdolności PWMW do pasywnej reakcji na obecność materiałów wybuchowych;

c) zdolności PWMW i jego przewodnika (-ów) do efektywnej pracy jako zespołu;

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.9.6. **Metodyka kontroli bezpieczeństwa**

Dodatkowe szczegółowe wymogi określono w decyzji wykonawczej Komisji C (2015) 8005.

12.10. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA METALI (MDE)

Szczegółowe przepisy dotyczące stosowania urządzeń do wykrywania metali określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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.

▼B

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 jest przenoszony jakikolwiek przedmiot metalowy lub niemetalowy różniący 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 wszystkie wymienione niżej 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;

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 zakłóceń;

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 stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów są wprowadzane i wykorzystywane zgodnie z zaleceniem Rady 1999/519/WE ([1]) i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/35/UE ([2]).

12.11.2. **Normy dotyczące urządzeń do prześwietlania osób**

Wymogi dotyczące skuteczności urządzeń do prześwietlania osób określono w dodatku 12-K, który sklasyfikowany jest jako „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL” i traktowany jest zgodnie z decyzją (EU, Euratom) 2015/444.

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.

([1]) Zalecenie Rady 1999/519/WE z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie ograniczenia narażenia ludności na pola elektromagnetyczne (od 0 Hz 300 GHz), (Dz.U. L 199 z 30.7.1999, s. 59).

([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/35/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na zagrożenia spowodowane czynnikami fizycznymi (polami elektromagnetycznymi) (dwudziesta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) i uchylająca dyrektywę 2004/40/WE (Dz.U. L 179 z 29.6.2013, s. 1).

▼B

12.11.2.2. Norma 2 ma zastosowanie do urządzeń do prześwietlania osób instalowanych od dnia 1 stycznia 2019 r.

▼M5

12.11.2.3. Norma 2.1 ma zastosowanie do urządzeń do prześwietlania osób, instalowanych od dnia 1 stycznia 2021 r.

12.12. URZĄDZENIA DO KONTROLI BUTÓW

12.12.1. **Zasady ogólne**

12.12.1.1. Urządzenia do wykrywania metalu w butach (SMD) muszą być w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu co najmniej określone przedmioty metalowe, zarówno indywidualnie, jak i łącznie.

12.12.1.2. Urządzenia do wykrywania materiałów wybuchowych w butach (SED) muszą być w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu co najmniej określone materiały wybuchowe.

12.12.1.3. SMD i SED muszą wykrywać przedmioty metalowe lub materiały wybuchowe niezależnie od położenia i usytuowania takich przedmiotów i materiałów.

12.12.1.4. SMD i SED umieszcza się na solidnej podstawie.

12.12.1.5. SMD i SED muszą posiadać wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie działa.

12.12.1.6. Elementy służące do regulowania ustawień parametrów wykrywania w SMD i SED muszą być zabezpieczone i dostępne jedynie dla upoważnionych osób.

12.12.1.7. W przypadku wykrycia przedmiotów metalowych, o których mowa w pkt 12.12.1.1, SMD wysyła przynajmniej alarmowy sygnał optyczny i alarmowy sygnał dźwiękowy. Obydwa rodzaje alarmu muszą być odbieralne w promieniu 1 m.

12.12.1.8. W przypadku wykrycia materiałów wybuchowych, o których mowa w pkt 12.12.1.2, SED wysyła przynajmniej alarmowy sygnał optyczny i alarmowy sygnał dźwiękowy. Obydwa rodzaje alarmu muszą być odbieralne w promieniu 1 m.

12.12.2. **Normy dotyczące urządzeń do wykrywania metalu w butach**

12.12.2.1. Istnieją dwie normy dotyczące SMD. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.12.2.2. Wszystkie SMD stosowane wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami muszą spełniać przynajmniej normę 1.

12.12.2.3. Wszystkie SMD stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów muszą spełniać normę 2.

12.12.2.4. Wszystkie SMD muszą być zdolne do ustalenia przyczyny alarmów generowanych przez WTMD, w obszarze od powierzchni podstawy buta do wysokości co najmniej 35 cm powyżej.

12.12.3. **Norma dotycząca urządzeń do wykrywania materiałów wybuchowych w butach**

12.12.3.1. Szczegółowe wymogi dotyczące tej normy określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼**M16**

12.13. OPROGRAMOWANIE DO ZAUTOMATYZOWANEGO WYKRYWANIA PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH (APID)

12.13.1. **Zasady ogólne**

12.13.1.1. Oprogramowanie do zautomatyzowanego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID) musi umożliwiać wykrywanie i sygnalizowanie za pomocą alarmu przedmiotów zabronionych zawartych w bagażu lub innych przesyłkach.

12.13.2. **Normy dotyczące oprogramowania APID**

12.13.2.1. Obowiązują trzy normy dotyczące oprogramowania APID. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.14. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA OPARÓW MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (EVD)

12.14.1. **Zasady ogólne**

12.14.1.1. Urządzenia do wykrywania oparów materiałów wybuchowych (EVD) muszą być w stanie pobierać próbki powietrza i analizować pobraną próbkę pod kątem oparów, aerozoli lub cząsteczek przenoszonych w powietrzu, wskazując na obecność materiałów wybuchowych i powiązanych z nimi materiałów.

Jeżeli w próbce znajdują się śladowe ilości materiałów wybuchowych lub materiałów powiązanych z materiałami wybuchowymi, urządzenia EVD muszą to sygnalizować za pomocą alarmu.

12.14.1.2. Do celów kontroli bezpieczeństwa przy użyciu urządzeń EVD zastosowanie mają następujące wymogi:

a) urządzenia EVD stosuje się wyłącznie w środowisku i do celów, do których zostały zatwierdzone, tj. do kontroli:

— pasażerów i osób niebędących pasażerami (EVD-PX),

— bagażu kabinowego (EVD-CB),

— bagażu rejestrowanego (EVD-HB),

— ładunku lotniczego i poczty lotniczej, poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego (EVD-CS);

b) materiały eksploatacyjne nie mogą być stosowane niezgodnie z zaleceniami ich producenta lub w przypadku, gdy skuteczność materiału eksploatacyjnego uległa pogorszeniu w wyniku jego zużycia.

▼M16

12.14.2. **Normy dotyczące EVD**

12.14.2.1. Wszystkie urządzenia EVD wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, ładunku lotniczego i poczty lotniczej, poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego załadowanych do luku bagażowego statku powietrznego, zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia portu lotniczego muszą spełniać co najmniej normę 1.

12.14.2.2. Wszystkie urządzenia EVD stosowane do kontroli pasażerów i osób niebędących pasażerami oraz bagażu kabinowego muszą spełniać co najmniej normę 3.

12.14.2.3. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼B

DODATEK 12-A

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności bramek do wykrywania metali (WTMD) i urządzeń do wykrywania metalu w butach (SMD) określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-B

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności EDS określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-C

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-D

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-E

Szczegółowe przepisy dotyczące procedur zatwierdzania PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-F

Szczegółowe przepisy dotyczące obszarów i warunków testów przy zatwierdzaniu PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-G

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie kontroli jakości PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-H

Szczegółowe przepisy w zakresie „PWMW wykorzystywanych z zastosowaniem metody klasycznej – norm dotyczących metodyki zastosowania” określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-I

Szczegółowe przepisy w zakresie „PWMW wykorzystywanych z zastosowaniem detekcji węchowej materiałów wybuchowych – norm dotyczących metodyki zastosowania” określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-J

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności MDE określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼B

DODATEK 12-K

Szczegółowe przepisy dotyczące skuteczności urządzeń do prześwietlania osób określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-L

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M16

DODATEK 12-M

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności oprogramowania APID określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M10

DODATEK 12-N

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności SED określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-O

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności EVD określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

▼M15

DODATEK 12-P

LIST INTENCYJNY MIĘDZY WŁAŚCIWYMI ORGANAMI TOWARZYSZĄCY WYKORZYSTANIU ZESPOŁÓW Z PWMW

Niniejszy list intencyjny został sporządzony przez następujące strony:

Właściwy organ otrzymujący wsparcie na potrzeby wykorzystania zespołów z PWMW:

.....

Właściwy organ udzielający lub właściwe organy udzielające wsparcia na potrzeby wykorzystania zespołów z PWMW:

.....

Na potrzeby określenia następujących ról [1] w celu zapewnienia, aby wykorzystanie zespołów z PWMW spełniało wymogi UE:

Właściwy organ odpowiedzialny za określanie lub zatwierdzanie zakresu szkoleń:

.....

Właściwy organ odpowiedzialny za zatwierdzanie zespołów z PWMW:

.....

Właściwy organ odpowiedzialny za zewnętrzną kontrolę jakości:

.....

W następującym okresie ważności:

Data:

Podpisy:

[1] W razie konieczności niniejszy list intencyjny można uzupełnić dodatkowymi informacjami szczegółowymi i zmienić odpowiednio do potrzeb w celu określenia roli właściwych organów i zakresu jego stosowania.