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

►B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 185/2010

z dnia 4 marca 2010 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 357/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r.	L 105	10	27.4.2010
►M2	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 358/2010 z dnia 23 kwietnia 2010 r.	L 105	12	27.4.2010
►M3	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 573/2010 z dnia 30 czerwca 2010 r.	L 166	1	1.7.2010
►M4	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 983/2010 z dnia 3 listopada 2010 r.	L 286	1	4.11.2010
►M5	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 334/2011 z dnia 7 kwietnia 2011 r.	L 94	12	8.4.2011
►M6	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 859/2011 z dnia 25 sierpnia 2011 r.	L 220	9	26.8.2011
►M7	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1087/2011 z dnia 27 października 2011 r.	L 281	12	28.10.2011
►M8	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1147/2011 z dnia 11 listopada 2011 r.	L 294	7	12.11.2011
►M9	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 173/2012 z dnia 29 lutego 2012 r.	L 59	1	1.3.2012
►M10	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 711/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r.	L 209	1	4.8.2012
►M11	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1082/2012 z dnia 9 listopada 2012 r.	L 324	25	22.11.2012
►M12	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 104/2013 z dnia 4 lutego 2013 r.	L 34	13	5.2.2013
►M13	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 189/2013 z dnia 5 marca 2013 r.	L 62	17	6.3.2013
►M14	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 246/2013 z dnia 19 marca 2013 r.	L 77	8	20.3.2013
►M15	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 654/2013 z dnia 10 lipca 2013 r.	L 190	1	11.7.2013
►M16	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1103/2013 z dnia 6 listopada 2013 r.	L 296	6	7.11.2013
►M17	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1116/2013 z dnia 6 listopada 2013 r.	L 299	1	9.11.2013
►M18	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 278/2014 z dnia 19 marca 2014 r.	L 82	3	20.3.2014

sprostowane przez:

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

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 185/2010

z dnia 4 marca 2010 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowania Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

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

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

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

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

(5) W związku z tym należy uchylić następujące rozporządzenia Komisji (WE): nr 1217/2003 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ([3]), nr 1486/2003 z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ([4]), nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną

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

▼B

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

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

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

Artykuł 2

Przepisy wykonawcze

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

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

Artykuł 3

Uchylenie

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

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 29 kwietnia 2010 r.

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

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

▼B

ZAŁĄCZNIK

1. **OCHRONA PORTU LOTNICZEGO**

1.0. POSTANOWIENIA OGÓLNE

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

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

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

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

▼M17

1.0.4. „Przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami" oznaczają rzeczy przeznaczone do użytku osobistego osoby, która je przewozi.

▼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.

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

1.1.2. **Strefy zastrzeżone**

1.1.2.1. Do stref zastrzeżonych lotniska zalicza się co najmniej:

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

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

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

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

▼B

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

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

1.1.3. **Części krytyczne stref zastrzeżonych**

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

1.1.3.2. Do części krytycznych zalicza się co najmniej:

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

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

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

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

▼M9

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

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

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

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

▼B

1.2. KONTROLA DOSTĘPU

1.2.1. **Dostęp do strefy operacyjnej**

1.2.1.1. Na dostęp do strefy operacyjnej można zezwolić jedynie wówczas, jeżeli istnieje uzasadniony powód przebywania w tej strefie osób lub pojazdów. ►M17 Za uzasadniony powód uznaje się udział w wycieczce z przewodnikiem po porcie lotniczym, eskortowanej przez upoważnione osoby. ◄

▼B

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

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

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

1.2.2. **Dostęp do stref zastrzeżonych**

1.2.2.1. Na dostęp do stref zastrzeżonych można zezwolić jedynie wówczas, jeżeli istnieje uzasadniony powód przebywania w tej strefie osób lub pojazdów. ►**M17** 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

b) ważną kartę identyfikacyjną członka załogi; lub

c) ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego; lub

d) ważną kartę identyfikacyjną właściwego organu krajowego; lub

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

▼M9

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

▼B

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

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

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

▼M9

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

▼B

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

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

b) upoważnione osoby prowadzące kontrolę dostępu.

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

1.2.3.5. Kartę identyfikacyjną zwraca się niezwłocznie podmiotowi wydającemu:

a) na żądanie podmiotu wydającego; lub

b) w momencie rozwiązania stosunku pracy; lub

c) w momencie zmiany pracodawcy; lub

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

e) w momencie wygaśnięcia ważności karty; lub

f) w momencie unieważnienia karty.

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

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

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

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

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

a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz

b) nazwa przewoźnika lotniczego; oraz

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

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

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

1.2.5.1. Na karcie identyfikacyjnej portu lotniczego znajduje się:

a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz

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

▼B

c) nazwa podmiotu wydającego lub portu lotniczego; oraz

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

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

Nazwy i strefy dostępu można zastąpić równoważnymi danymi identyfikacyjnymi.

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

1.2.6. **Wymogi dotyczące przepustek samochodowych**

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

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

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

b) datę ważności.

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

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

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

1.2.6.5. Przepustkę samochodową zwraca się niezwłocznie podmiotowi wydającemu:

a) na żądanie podmiotu wydającego; lub

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

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

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

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

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

▼M9

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

▼B

1.2.7. **Dostęp z eskortą**

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

a) strefy, w których mogą przebywać pasażerowie; oraz

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

c) strefy przeznaczone dla załóg ►M9 ; oraz ◄

▼M9

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

▼B

1.2.7.2. W wyjątkowych przypadkach osobę można zwolnić z wymogów opisanych w pkt 1.2.5.1 i obowiązku dotyczącego sprawdzania przeszłości pod warunkiem że jest ona eskortowana przez cały czas, gdy znajduje się w strefach zastrzeżonych lotniska. ►M17 Dana osoba może zostać zwolniona z wymogu dotyczącego 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.

▼M17

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 osobnej decyzji Komisji.

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

▼M10

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) bramki do wykrywania metali (WTMD);

c) psów służbowych do wykrywania materiałów wybuchowych;

▼M10

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

e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;

▼M12

f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznymi wykrywaczami metali (HHMD).

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.

▼M10

1.3.1.3. Psy służbowe do wykrywania materiałów wybuchowych i urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli lub losowo zamiennie z kontrolą manualną, WTMD lub urządzeniami do prześwietlania osób.

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) psów służbowych do wykrywania materiałów wybuchowych;

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

▼M17

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

▼M10

1.3.1.6. Psy służbowe do wykrywania materiałów wybuchowych i urządzenia ETD mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli lub losowo zamiennie z kontrolą manualną, kontrolą za pomocą urządzeń rentgenowskich lub systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS).

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

1.3.1.8. Jeżeli osoby niebędące pasażerami i przenoszone przez nie przedmioty są kontrolowane w oparciu o ciągłą wyrywkową kontrolę bezpieczeństwa, częstotliwość takiej kontroli określa właściwy organ na podstawie oceny ryzyka.

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

▼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.

▼B

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

1.4. KONTROLA POJAZDÓW

1.4.1. **Pojazdy wjeżdżające do części krytycznych**

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.3. **Metody kontroli**

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

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

a) psy służbowe do wykrywania materiałów wybuchowych; oraz

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

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

1.4.4. **Zwolnienia i specjalne procedury kontroli**

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

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

1.5. NADZÓR, PATROLE I INNE KONTROLE FIZYCZNE

1.5.1. Nadzór lub patrole prowadzi się w celu monitorowania:

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

▼B

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

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

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

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

▼M9

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

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

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

c) możliwości i ograniczenia środków prowadzenia nadzoru i patroli.

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

▼B

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

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

2. **STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH**

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

3. **OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO**

3.0. POSTANOWIENIA OGÓLNE

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

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

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

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

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

3.1. PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

3.1.1. **Sytuacja wymagająca przeszukania statku powietrznego**

▼B

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

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

▼M17

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.

▼B

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

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

3.1.2. **Sposób przeprowadzenia przeszukania statku powietrznego**

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

3.1.3. **Informacje dotyczące przeszukania statku powietrznego**

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

— numer lotu, oraz

▼M17

_____

— miejsce wylotu poprzedniego lotu.

_____

▼B

Jeżeli dokonano przeszukania statku powietrznego, informacje obejmują także:

— datę i godzinę przeszukania statku powietrznego, oraz

— nazwisko i podpis osoby odpowiedzialnej za przeszukanie statku powietrznego.

3.2. ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

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

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

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

▼M17

b) zamknięcie jego 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

▼B

c) korzystanie ze środków elektronicznych natychmiastowo wykrywających nieupoważniony dostęp.

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

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

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

a) pozbawione urządzeń ułatwiających dostęp; lub

b) zaplombowane; lub

c) zamknięte na klucz; lub

d) monitorowane.

▼M17

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.

▼B

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

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

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

DODATEK 3-A

PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

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

▼M17

DODATEK 3-B

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ I WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

Jeśli chodzi o ochronę statków powietrznych, niżej wymienione państwa trzecie, jak również kraje i terytoria zamorskie utrzymujące szczególne stosunki z Unią zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i wobec których nie ma zastosowania tytuł tego traktatu dotyczący transportu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami:

▼M17

Stany Zjednoczone Ameryki

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

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

▼B

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.0. POSTANOWIENIA OGÓLNE

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

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

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

▼M2

4.0.4. Do celów niniejszego załącznika:

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

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

▼M14

c) „systemy wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS)” to urządzenia zdolne do wykrywania materiałów niebezpiecznych zgodne z przepisami pkt 12.7 załącznika do decyzji Komisji C(2010) 774.

▼B

4.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

4.1.1. **Kontrola bezpieczeństwa pasażerów**

▼M8

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

▼M18

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

a) kontroli manualnej;

b) bramki do wykrywania metali (WTMD);

▼M18

c) psów do wykrywania materiałów wybuchowych;

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

e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;

f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznymi wykrywaczami metali (HHMD).

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

▼B

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

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

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

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

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

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

▼M18

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

▼M8

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

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

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

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;

▼M8

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

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

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

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

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

▼M12

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 przenośne komputery i inne duże urządzenia elektryczne, które poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

▼M14

4.1.2.2. Właściwy podmiot w każdym porcie lotniczym prowadzi kontrolę bezpieczeństwa przy wejściu do strefy zastrzeżonej lotniska przynajmniej 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 części lotniczej 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, z uwzględnieniem 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 równowartości, umieszczonych w jednej zamykanej przeźroczystej torebce plastikowej o pojemności nieprzekraczającej 1 litra, przy czym zawartość plastikowej torebki swobodnie się w niej mieści, a torebka jest dokładnie zamknięta; oraz

b) 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.

▼M18

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

a) kontroli manualnej;

b) urządzenia rentgenowskiego;

▼M18

c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);

d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych w powiązaniu z lit. a);

e) 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.

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

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

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

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

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

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

▼M17

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.

▼B

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

▼M14

4.1.3. **Kontrola płynów aerozoli i żeli**

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:

a) płyn, aerozol lub żel znajduje się w pojedynczym pojemniku o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub równowartości, umieszczonym 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; lub

▼M14

b) płyn, aerozol lub żel jest zamknięty w specjalnej torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia w momencie zakupu na miejscu w strefie operacyjnej lotniska;

c) płyn, aerozol lub żel zapakowany w torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia pochodzi z innego portu lotniczego UE lub statku powietrznego przewoźnika z UE i został ponownie zamknięty w specjalnej torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia przed opuszczeniem strefy zastrzeżonej lotniska;

d) płyn, aerozol lub żel został poddany kontroli bezpieczeństwa na miejscu za pomocą systemów LEDS w strefie operacyjnej lotniska, a następnie został zamknięty w specjalnej torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia.

Zwolnienia, o których mowa w lit. c) i d), przestają obowiązywać z dniem 31 grudnia 2015 r.;

4.1.3.2. Specjalna torba zabezpieczona w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, o której mowa w pkt 4.1.3.1 lit. b)–d):

a) jest jednoznacznie identyfikowalna jako torba zabezpieczona w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia pochodząca z danego portu lotniczego;

b) zawiera widoczny dowód zakupu lub ponownego zamknięcia w danym porcie lotniczym z ostatnich trzech godzin;

c) podlega dodatkowym przepisom określonym w oddzielnej decyzji Komisji.

4.1.3.3. Kontrola płynów, aerozoli lub żeli podlega także dodatkowym przepisom określonym w oddzielnej decyzji Komisji.

▼B

4.2. OCHRONA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

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

4.3. PASAŻEROWIE POTENCJALNIE UCIĄŻLIWI

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

4.3.2. Powiadomienie zawiera następujące dane szczegółowe:

a) tożsamość i płeć osoby; oraz

b) powód, dla którego osoba jest przewożona; oraz

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

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

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

f) rodzaj dostępnych dokumentów podróży.

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

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

4.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

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

a) odpowiedni organ wyraził zgodę na przewóz danego przedmiotu;

▼B

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

c) spełnione są mające zastosowanie zasady ochrony lotnictwa.

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

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

DODATEK 4-A

WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI MANUALNEJ

Szczegółowe przepisy dotyczące kontroli manualnej określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M17

DODATEK 4-B

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ I WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

Jeśli chodzi o pasażerów i bagaż kabinowy, niżej wymienione państwa trzecie, jak również kraje i terytoria zamorskie utrzymujące szczególne stosunki z Unią zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i wobec których nie ma zastosowania tytuł tego traktatu dotyczący transportu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami:

Stany Zjednoczone Ameryki

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

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

▼B

DODATEK 4-C

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

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

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

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

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

▼B

— części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych

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

— wyrzutnie rac sygnalizacyjnych i pistolety startowe,

— łuki, kusze i strzały,

— urządzenia do miotania harpunów i włóczni,

— proce i katapulty;

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

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

— urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,

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

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

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

— czekany i szpikulce do lodu,

— ostrza do maszynek do golenia,

— noże do cięcia kartonów,

— noże o długości ostrza powyżej 6 cm,

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

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

— miecze, szpady i szable;

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

— łomy stalowe,

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

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

— piły, w tym bezprzewodowe przenośne piły elektryczne,

— lampy lutownicze,

— pistolety do wstrzeliwania kołków i gwoździ;

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

— kije do gry w baseball i softball,

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

— wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;

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

— amunicja,

— spłonki,

▼B

— detonatory i bezpieczniki,

— repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,

— miny, granaty i inne wojskowe materiały wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— pociski dymne i naboje dymne,

— dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

▼M14

_____

▼B

5. BAGAŻ REJESTROWANY

5.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

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

5.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA BAGAŻU REJESTROWANEGO

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

a) kontrolę manualną; lub

b) urządzenie rentgenowskie; lub

c) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS); lub

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

▼M3

e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych.

▼B

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

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

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

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

▼B

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

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

▼M17

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.

▼B

5.2. ZABEZPIECZENIE BAGAŻU REJESTROWANEGO

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

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

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

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

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

5.3. PROCEDURA ŁĄCZENIA BAGAŻU REJESTROWANEGO Z PASAŻEREM

5.3.1. **Identyfikacja bagażu rejestrowanego**

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

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

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

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

5.3.2. **Przyczyny niezależne od pasażera**

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

▼B

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

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

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

▼M9

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

▼B

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

5.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

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

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

b) spełnione są mające zastosowanie zasady ochrony lotnictwa.

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

▼M17

DODATEK 5-A

BAGAŻ REJESTROWANY

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ I WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, UZNAWANE ZA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

Jeśli chodzi o bagaż rejestrowany, niżej wymienione państwa trzecie, jak również kraje i terytoria zamorskie utrzymujące szczególne stosunki z Unią zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i wobec których nie ma zastosowania tytuł tego traktatu dotyczący transportu, uznano za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami:

Stany Zjednoczone Ameryki

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

▼M17

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

▼B

DODATEK 5-B

BAGAŻ REJESTROWANY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

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

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

— amunicja,

— spłonki,

— detonatory i bezpieczniki,

— miny, granaty i inne wojskowe materiały wybuchowe,

— fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,

— pociski dymne i naboje dymne,

— dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

6. **ŁADUNEK I POCZTA**

6.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

▼M9

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

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

———————

▼B

6.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY – PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

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

▼B

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

▼M6

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

▼B

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

6.2. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA

6.2.1. **Kontrola bezpieczeństwa**

6.2.1.1. Podczas kontroli bezpieczeństwa ładunku lub poczty:

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

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

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

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

▼M17

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.

▼M18

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) urządzenia rentgenowskiego;

▼M18

c) urządzeń EDS;

d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych (EDD);

e) urządzeń ETD;

f) kontroli wzrokowej;

g) urządzeń do wykrywania metali (MDE).

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

6.2.1.6. Tylko jeżeli ze względu na charakter przesyłki nie można zastosować żadnych innych środków lub metod określonych w pkt 6.2.1.5, można zastosować następujące środki lub metody:

inne właściwe środki kontroli w zakresie ochrony, jeżeli zatwierdził je właściwy organ i powiadomiono o tym Komisję.

▼B

6.2.2. **Zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa**

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

6.3. ZAREJESTROWANI AGENCI

6.3.1. **Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów**

6.3.1.1. Zarejestrowanych agentów zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie zarejestrowanego agenta przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

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

Zarejestrowany agent może zlecić podwykonawstwo:

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

Właściwy organ zatrzymuje podpisaną deklarację.

b) Właściwy organ lub ►**M11** unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, działający w imieniu organu, sprawdza program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

Właściwy organ lub ►**M11** unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, działający w imieniu organu, powinien uwzględnić, czy wnioskodawca jest posiadaczem świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego, o którym mowa w lit. b) i c) art. 14a ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 ([1]) zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ([2]).

c) Jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych agenta do ►**M17** 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 zarejestrowanego agenta.

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

▼B

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

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

d) Zarejestrowanego agenta nie uważa się za zatwierdzonego do momentu zamieszczenia dotyczących go szczegółowych danych w ►**M17** unijnej bazie 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.

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

Bezzwłocznie po wycofaniu, a w każdym razie w terminie 24 godzin od wycofania, właściwy organ zapewnia podanie zmiany statusu agenta w ►**M17** unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄.

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

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

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

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

▼B

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

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

▼M17

6.3.2.4. Po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2.1–6.3.2.3 niniejszego rozporządzenia i w pkt 6.3 decyzji Komisji 2010/774/UE, zarejestrowany agent zapewnia, aby:

a) dostęp bez eskorty do przedmiotowych przesyłek był ograniczony do upoważnionych osób, oraz

b) przedmiotowe przesyłki były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją do momentu przekazania ich innemu zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu. Przesyłki zawierające ładunek i pocztę, które znajdują się w części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska, uważa się za zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją. Przesyłki zawierające ładunek i pocztę, które znajdują się w częściach innych niż część krytyczna strefy zastrzeżonej lotniska, są umieszczane w tych częściach pomieszczeń zarejestrowanego agenta, do których dostęp jest kontrolowany, bądź, w przypadku gdy są umieszczone poza tymi częściami,

— są fizycznie zabezpieczone w taki sposób, aby zapobiec wprowadzeniu do nich przedmiotów zabronionych, lub

— nie są pozostawione bez nadzoru, a dostęp do nich jest ograniczony do osób zaangażowanych w zabezpieczanie i obsługę ładunków.

▼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 niniejszego rozporządzenia, zarejestrowany agent zapewnia, by do każdej przesyłki przedstawianej przewoźnikowi lotniczemu lub innemu zarejestrowanemu agentowi dołączona była odpowiednia dokumentacja, albo w formie lotniczego listu przewozowego, albo oddzielnej deklaracji w formie elektronicznej albo na piśmie.

▼M9

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

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

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

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

d) status ochrony przesyłki:

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

([1]) Dotychczas nieopublikowana

▼M9

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

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

e) powód wydania statusu ochrony:

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

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

— zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa, lub

— podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa;

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

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

▼M17

Zarejestrowany agent przekazujący przesyłki innemu zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu może również postanowić, aby 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.

▼M9

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

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

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

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

▼B

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

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

▼M17

6.3.2.9. Zarejestrowany agent zapewnia zatrudnienie i przeszkolenie zgodnie z wymogami rozdziału 11 całego personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony oraz zatrudnienie i objęcie szkoleniem w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z wymogami rozdziału 11 całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony.

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

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

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

b) Właściwy organ lub ►M11 unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, działający w imieniu organu, przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji, w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych.

W celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia te wymogi, właściwy organ lub ►M11 unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, działający w imieniu organu, korzysta z „Listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców" zawartej w dodatku 6-C. Lista kontrolna zawiera deklarację zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel ubiegającego się lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Właściwy organ lub ►M11 unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, działający w imieniu organu, powinien uwzględnić, czy wnioskodawca jest posiadaczem świadectwa upoważnionego podmiotu gospodarczego, o którym mowa w lit. b) i c) art. 14a ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1875/2006 zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2454/93.

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

Podpisaną deklarację zatrzymuje właściwy organ lub ►M11 unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, który udostępnia ją właściwemu organowi na jego wniosek.

c) Jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych nadawcy do ►M17 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.

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

▼M13

d) Jeżeli znanego nadawcę zatwierdzono przed dniem 29 kwietnia 2010 r., w celu spełnienia wymogów pkt 6.4.2 można go uznawać za znanego nadawcę dla celów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych do dnia 28 kwietnia 2013 r.

▼B

e) Znanego nadawcy nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wpisania dotyczących go danych szczegółowych do ►M17 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.

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

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

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

Bezzwłocznie po wycofaniu, a w każdym razie w terminie 24 godzin, właściwy organ zapewnia podanie zmiany statusu nadawcy w ►M17 unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄.

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

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

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

6.4.2.1. Znany nadawca zapewnia:

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

▼M17

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

▼B

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

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

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

6.5. UZNANI NADAWCY

6.5.1. Uznanych nadawców wyznacza zarejestrowany agent.

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

— charakter prowadzonej działalności, oraz

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

— numer NIP lub REGON, oraz

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

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

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

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

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

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

▼B

6.6. ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU I POCZTY

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

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

▼M9

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

▼B

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

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

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

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

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

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

▼M17

6.6.2. **Zabezpieczenie ładunku i poczty w portach lotniczych na potrzeby załadunku na pokład statku powietrznego**

▼B

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

▼M17

6.6.2.2. Przesyłki zawierające ładunek i pocztę, znajdujące się w części innej niż część krytyczna strefy zastrzeżonej lotniska, są umieszczane w tych częściach pomieszczeń zarejestrowanego agenta, do których dostęp jest kontrolowany, bądź, w przypadku gdy są umieszczone poza tymi częściami, są uznawane za zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją, jeżeli:

a) są fizycznie zabezpieczone w taki sposób, aby zapobiec wprowadzeniu do nich przedmiotów zabronionych; lub

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

▼M6

6.7. ŁADUNEK LUB POCZTA WYSOKIEGO RYZYKA (HRCM)

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

▼M11

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

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 dodatku 6-F 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):

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

b) przez właściwy organ państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009 ([1]), zmienionego rozporządzeniem (UE) nr 394/2011 ([2]) w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([3]), poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r., w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie;

c) przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy ma swoją główną bazę operacyjną na terenie Unii lub jakikolwiek właściwy organ unijny w drodze uzgodnienia z tym właściwym organem, w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie 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 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) do dnia 30 czerwca 2014 r., w oparciu o „Deklarację zobowiązań – ACC3", zamieszczoną w dodatku 6-H, potwierdzającą realizację programu ochrony obejmującego punkty wymienione w dodatku 6-G. Deklarację podpisuje prawny przedstawiciel przewoźnika lub osoba odpowiedzialna za ochronę. Właściwy organ przechowuje oryginał lub kopię podpisanej „Deklaracji zobowiązań – ACC3" do czasu zakończenia okresu, na który przewoźnik wyznaczony jest jako ACC3;

c) od dnia 1 lipca 2014 r., w oparciu o 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 przewozów ładunków i poczty do Unii.

([1]) Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1.
([2]) Dz.U. L 107 z 27.4.2011, s. 1.
([3]) Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

▼**M11**

6.8.1.4. Wyznaczenie jest ważne od dnia wprowadzenia przez właściwy organ danych przewoźnika ACC3 do ►**M17** unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄, przez okres nieprzekraczający pięciu lat.

6.8.1.5. Przewoźnik ACC3 wymieniony w ►**M17** unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄ jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii.

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) kontrolę 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, w stopniu obejmującym jeden z następujących poziomów:

1. W porcie lotniczym, z którego przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków, zanim możliwe jest 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;

   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;

   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;

   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;

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

▼M11

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.

▼M17

Właściwy organ może zaakceptować sprawozdanie dotyczące zatwierdzenia podmiotu z państwa trzeciego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa do celów jego oznaczenia jako przewoźnika ACC3, w przypadku gdy podmiot ten prowadzi całą działalność związaną z ładunkami, w tym załadunek do luku bagażowego statku powietrznego, w imieniu przewoźnika ACC3, a sprawozdanie dotyczące zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa obejmuje wszystkie przedmiotowe działania.

▼M11

6.8.2.3. Właściwy organ może wyznaczyć przewoźnika lotniczego jako ACC3 na ograniczony okres czasu, kończący się najpóźniej w dniu 30 czerwca 2016 r., w przypadku gdy zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa nie mogło się odbyć z przyczyn obiektywnych, które nie wchodzą w zakres odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. W przypadku gdy oznaczenie takie jest przyznawane na okres dłuższy niż 3 miesiące, właściwy organ sprawdza, czy przewoźnik lotniczy wprowadził wewnętrzny program zapewniania jakości w odniesieniu do ochrony równoważny z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa.

6.8.2.4. W przypadku gdy zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa dotyczące przewoźnika ACC3 nastąpiło przed 1 lipca 2014 r. i jeżeli w ramach tego zatwierdzenia nie potwierdzono spełnienia wymogów określonych w pkt 6.8.3.2 zdanie drugie, przewoźnik ACC3 dostarcza właściwemu organowi dowód spełnienia tych wymogów najpóźniej do dnia 1 lipca 2014 r. Dowód obejmuje aktualizację odpowiedniej części programu ochrony i może obejmować przeprowadzenie następczej wizji lokalnej.

6.8.2.5. Zatwierdzenie 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.

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

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

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

▼M11

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

d) przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.1.1 lit. d) rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją.

▼M17

6.8.3.2. Do dnia 30 czerwca 2014 r. wymogi dotyczące kontroli bezpieczeństwa spełniają jako minimum normy ICAO. Po tym terminie ładunki i poczta wwożone do Unii są poddawane kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub metod wymienionych w pkt 6.2.1 decyzji Komisji 2010/774/UE w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych.

▼M11

6.8.3.3. Przewoźnik ACC3 dopilnowuje:

a) w odniesieniu do ładunków lub poczty podlegających transferowi i tranzytowi, aby przeprowadzono kontrolę bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.8.3.2 lub zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony w miejscu pochodzenia lub w innym punkcie łańcucha dostaw, oraz aby takie przesyłki były zabezpieczone przed nieuprawnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku.

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 w łańcuchu dostaw, oraz aby takie przesyłki zostały oznakowane jako SHR i aby były zabezpieczone przed nieuprawnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku.

6.8.3.4. Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3 i status ochrony przesyłki, o których mowa w pkt 6.3.2.6 lit. d), wydane przez zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa podaje się w towarzyszącej dokumentacji, w formie listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub w oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej lub na piśmie.

6.8.3.5. W przypadku braku zarejestrowanego agenta, o którym mowa w pkt 6.8.4, przewoźnik ACC3 lub przewoźnik lotniczy przylatujący z kraju trzeciego wymienionego w dodatku 6-Fii może wydać deklarację dotyczącą statusu ochrony.

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

6.8.4.1. Aby zostać zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą zatwierdzonym pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, podmioty z krajów trzecich są zatwierdzane zgodnie z jedną z dwóch następujących możliwości i są wprowadzane do bazy danych przewoźników ACC3, którym bezpośrednio dostarczają ładunek lub pocztę w celu przewozu do Unii:

a) program ochrony przewoźnika ACC3 określa szczegółowo środki kontroli w zakresie ochrony wdrożone w jego imieniu przez podmioty z krajów trzecich, od których przewoźnik ACC3 przyjmuje ładunek lub pocztę bezpośrednio w celu przewozu do Unii. W ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa dotyczącego przewoźnika ACC3 zatwierdza się środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez te podmioty; lub

▼**M11**

b) podmioty z krajów trzecich zgłaszają stosowną działalność w zakresie obsługi ładunku do zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa w odstępach nieprzekraczających 5 lat i przekazują przewoźnikowi (przewoźnikom) ACC3 kopię sprawozdania zatwierdzającego.

6.8.4.2. Jeżeli w wyniku procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadzonej zgodnie z pkt 6.8.4.1. lit. b) stwierdza się, że podmiot:

a) zrealizował cele, o których mowa w odpowiedniej liście kontrolnej, w sprawozdaniu zatwierdzającym podaje się, że podmiot został wyznaczony jako zarejestrowany agent lub znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa. Podmiot zatwierdzający przekazuje podmiotowi zatwierdzonemu oryginał sprawozdania zatwierdzającego;

b) nie zrealizował celów, o których mowa w odpowiedniej liście kontrolnej, podmiot nie ma prawa do obsługi ładunku w celu jego przewozu na terytorium UE. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych nieprawidłowości.

6.8.4.3. Przewoźnik ACC3 prowadzi bazę danych zawierającą przynajmniej następujące informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.4.1 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;

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

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

d) numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w razie potrzeby;

e) jeżeli jest to możliwe i najpóźniej od dnia 1 lipca 2014 r., sprawozdanie zatwierdzające.

Bazę danych udostępnia się do wglądu przewoźnika ACC3.

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

6.8.5. **Niezgodność z przepisami i wycofywanie oznaczenia ACC3**

6.8.5.1. Niezgodność z przepisami

1. Jeśli Komisja lub właściwy organ ujawni poważną nieprawidłowość dotyczącą działalności przewoźnika ACC3, którą uznaje się za mającą poważny wpływ na całościowy poziom ochrony lotnictwa w Unii, to:

   a) bezzwłocznie powiadamia przewoźnika ACC3, prosi o wyjaśnienia oraz żąda wprowadzenia odpowiednich środków mających na celu usunięcie poważnej nieprawidłowości;

   b) bezzwłocznie powiadamia Komisję i inne państwa członkowskie.

2. W przypadku gdy właściwy organ nie zdołał zapewnić usunięcia nieprawidłowości, Komisja może, po konsultacji z Komitetem Regulacyjnym ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego, uznać, że przewoźnik nie może być nadal uznawany jako ACC3 w odniesieniu do wybranych lub wszystkich tras z państw trzecich do Unii. W takich przypadkach usuwa się dane dotyczące przewoźnika ACC3 z ►**M17** unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw. ◄

▼M11

3. Przewoźnikowi lotniczemu, którego pozbawiono oznaczenia ACC3 zgodnie z pkt 6.8.5.1, oznaczenie to nie zostanie przywrócone ani nie on zostanie ujęty w ►M17 unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄ do czasu potwierdzenia w ramach procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa, że poważna nieprawidłowość została usunięta, i powiadomienia o tym Komitetu Ochrony Lotnictwa Cywilnego przez odpowiedni właściwy organ.

6.8.5.2. Wycofanie

Właściwy organ, który wyznaczył przewoźnika jako ACC3, jest odpowiedzialny za usunięcie przewoźnika ACC3 z ►M17 unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄:

a) na wniosek lub za zgodą przewoźnika lotniczego; lub

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

▼B

DODATEK 6-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZAREJESTROWANY AGENT

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

oświadczam, że

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

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

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

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

a) nieznacznych zmianach w programie ochrony, takich jak nazwa przedsiębiorstwa, osoba odpowiedzialna za ochronę lub dane teleadresowe, zmiana osoby wymagającej dostępu do ►M17 unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄ bezzwłocznie i co najmniej w terminie 10 dni roboczych; oraz

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

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

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

▼M9

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

▼B

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

a) zakończy działalność;

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

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M17

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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktach wykonawczych. Dzięki nim, zanim podmiot zatwierdzający przeprowadzi wizję lokalną, będą Państwo mogli upewnić się, czy przedsiębiorstwo spełnia te wymogi.

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 wskazują 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.

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 je przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem. Zaliczają się do nich szczegółowe informacje dotyczące produkcji, pakowania, składowania lub wysyłki.

▼**M17**

Organizacja i zakres obowiązków

Należy przedstawić **szczegółowe informacje dotyczące Państwa organizacji** (**nazwę**, numer NIP lub numer wpisu do rejestru handlowego lub do rejestru przedsiębiorców, jeśli dotyczy), **adres lokalizacji, która ma uzyskać zatwierdzenie**, i adres siedziby (główny adres) 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 (UE) nr 185/2010. 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 (UE) nr 185/2010. Dokumentację szkoleniową poszczególnych osób należy archiwizować. **Ponadto należy wykazać, że cały odpowiedni personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony przeszedł szkolenie lub regularnie powtarzane szkolenia zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010**.

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**.

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

▼M17

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, zabezpieczyć 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 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 (UE) nr 185/2010.**

W przypadku odpowiedzialności Państwa przedsiębiorstwa 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 niniejszych norm.

Należy również zadeklarować, że przedstawi się [nazwa właściwego organu] bezzwłocznie, ale najpóźniej w ciągu 10 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:

▼M17

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

b) w pomieszczeniach lub procedurach występują 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 zostaną utrzymane 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 wysyła; oraz

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

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

DODATEK 6-C

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA 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.

▼**M17**

CZĘŚĆ 1

Organizacja i zakres obowiązków

1.1.	Data zatwierdzenia *	
	Należy stosować właściwy format daty, np. 01.10.2010	
	dd/mm/rrrr	
1.2.	Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny identyfikator (UNI) w stosownych przypadkach	
	dd/mm/rrrr	
	UNI	
1.3.	Nazwa organizacji, która ma zostać zatwierdzona *	
	Nazwa Numer NIP/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach)	
1.4.	Adres lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona *	
	Numer/jednostka/budynek	
	Ulica	
	Miejscowość	
	Kod pocztowy	
	Państwo	
1.5.	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	
1.6.	Charakter prowadzonej działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków	
1.7.	Czy kandydat jest odpowiedzialny za…?	
	a) produkcję b) pakowanie c) składowanie d) wysyłkę e) inne czynności (proszę wyszczególnić)	
1.8.	Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji	
1.9.	Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej	
	Imię i nazwisko	
	Stanowisko	
1.10	Numer telefonu kontaktowego	
	Tel.	
1.11	Adres e-mail *	
	E-mail	

▼**M17**

CZĘŚĆ 2

Identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalna poczta lotnicza („Możliwość zidentyfikowania”)

Cel: ustalenie punktu (lub: miejsca), w którym ładunek/poczta stają się identyfikowalne jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza. „Możliwość zidentyfikowania” oznacza możliwość oceny, kiedy/gdzie ładunek/poczta są 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 (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do całego personelu (stałego, tymczasowego, pracowników agencji, kierowców) mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej. Zapewnienie ponadto przeszkolenia całego personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.

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 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 (UE) nr 185/2010? Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu [data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 300/2008].

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 (UE) nr 185/2010?
Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu [data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 300/2008].

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 (UE) nr 185/2010?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	

▼M17

3.4. Czy personel mający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 przed uzyskaniem dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej? Czy personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia przechodzi szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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 zatrudnienie 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 (UE) nr 185/2010?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody	

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	
w inny sposób (należy wyszczególnić)	
4.4. Czy konstrukcja budynku jest w dobrym stanie?	
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	

▼M17

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	

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, należy opisać w jaki sposób	
5.3. Czy proces produkcji jest nadzorowany?	
TAK lub NIE	
5.4. Jeśli TAK, należy opisać w jaki sposób	
5.5. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie produkcji?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy opisać w jaki sposób	
6.3. Proszę opisać gotowe opakowanie zewnętrzne:	
a) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest odpowiednio wytrzymałe?	
TAK lub NIE	

▼M17

Należy opisać:	

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	

CZĘŚĆ 8

Wysyłka

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

▼**M17**

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, należy opisać 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 przesyłki zawierające ładunek 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?	

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	

▼M17

c) przez wykonawcę, z którego usług korzysta nadawca?	
TAK lub NIE	

9.2. **W przypadku korzystania przez nadawcę z usług wykonawcy:**

— **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 9.1 lit. 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	
9.4.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	
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 dostawcy.**

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

— **ogólna odpowiedzialność za ochronę zostanie przyznana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9,**

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

▼M17

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

— **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)

▼M15

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 oznaczenie jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3). Agent RA3 jest jednostką obsługującą ładunki mającą siedzibę w kraju trzecim, która została zatwierdzona i odpowiednio wyznaczona na podstawie zatwierdzenia 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 Europejskiej, oraz aby były zabezpieczone przed nieuprawnioną ingerencją od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do momentu załadunku 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 Europejskiej [1] lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, wynikają z rozporządzenia (UE) nr 185/2010.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie poziomu ochrony stosowanego przez podmiot ubiegający się o oznaczenie RA3 lub na jego odpowiedzialność w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej [2] kierowanych do UE/EOG. Lista kontrolna ma być stosowana jedynie w przypadkach określonych w pkt 6.8.4.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010. W przypadkach określonych w pkt 6.8.4.1 lit. a) wspomnianego załącznika, unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stosować listę kontrolną ACC3.

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

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

▼**M15**

Jeżeli unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdzi, że podmiot zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej, zatwierdzony podmiot otrzymuje sprawozdanie zatwierdzające. W sprawozdaniu zatwierdzającym podaje się, że podmiot został wyznaczony jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3). Agent RA3 musi mieć możliwość wykorzystywania sprawozdania w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują co najmniej wszystkie następujące elementy:

a) wypełniona lista kontrolna (dodatek 6-C2 zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa oraz, w stosownych przypadkach, opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu;

b) deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H2 zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) podpisana przez zatwierdzany podmiot;

c) deklaracja niezależności (dodatek 11-A zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

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

Część 5 – Kontrola bezpieczeństwa i część 6 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) należy ocenić pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010. W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań rozporządzenia (UE) nr 185/2010, podstawowymi normami są normy i zalecane praktyki (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-restricted).

Jeżeli unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdzi, że podmiot nie zrealizował celów, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej, podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych nieprawidłowości.

Uwagi:

1) Należy wypełnić wszystkie części listy kontrolnej. W przypadkach gdy brakuje stosownych informacji, należy podać odpowiednie 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

Identyfikacja zatwierdzanego podmiotu i podmiotu zatwierdzającego

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

▼**M15**

1.4. Nazwa podmiotu

Nazwa	
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 (jeżeli dotyczy)	

1.5. Główny adres organizacji (jeżeli inny od lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona)

Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (jeżeli dotyczy)	

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 towarów posiadający obiekty dla ładunków d) spedytor towarów nieposiadający obiektów dla ładunków e) agent obsługi naziemnej f) inny	

1.7. Czy kandydat …

a) otrzymuje ładunki od innego zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego?	
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) inna działalność (proszę określić)	

1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji

Liczba	

▼M15

1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej z państw trzecich	
Imię i nazwisko	
Stanowisko	
Adres 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 poczta lotnicza nie są przewożone do UE/EOG bez zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunki 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 poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG oraz ochronę zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty do czasu przetransferowania 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 przewoźnika AC3 wyznaczonego przez agenta RA3.

Podstawa: pkt 6.8.3

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: dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program ochrony jest przedkładany oraz/lub zatwierdzany przez odpowiedni organ państwa podmiotu? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

2.3. Czy program ochrony w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione powyżej w liście kontrolnej (części 3–9)?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny	

2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?

TAK lub NIE	

▼M15

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	

2.5. Czy podmiot ustanowił procedurę gwarantującą, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed przetransferowaniem do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

2.6. Czy podmiot wprowadził system zarządzania (np. instrumenty, instrukcje), aby zapewnić wdrożenie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać system zarządzania i wyjaśnić, czy jest on zatwierdzany, weryfikowany bądź zapewniany przez odpowiedni organ lub inny podmiot.	
Jeśli NIE, należy wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z wymogami.	

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

a) zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom poprzedzającym zatrudnienie i/lub kontrolom obejmującym sprawdzenie ich 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 mające na celu uświadomienie 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 oraz poprzednich doświadczeń danej osoby, w tym również w przypadkach, gdy jest to prawnie dopuszczalne, sprawdzenie jakiejkolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia takiej osoby bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).

— Kontrola poprzedzająca zatrudnienie polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, edukacji 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 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Podstawa: pkt 6.8.3.1

▼**M15**

3.1. Czy istnieje procedura gwarantująca, że wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej są poddawani kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.	
3.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
☐ kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości ☐ kontrolę poprzedzającą zatrudnienie ☐ sprawdzenie rejestrów karnych ☐ wywiady ☐ inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.	
3.3. Czy istnieje procedura gwarantująca, że osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony na miejscu podlega kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.	
3.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
☐ kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości ☐ kontrolę poprzedzającą zatrudnienie ☐ sprawdzenie rejestrów karnych ☐ wywiady ☐ inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.	
3.5. Czy personel posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie ochrony przed uzyskaniem dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia	
3.6. Czy personel przyjmujący, dokonujący kontroli bezpieczeństwa i/lub chroniący ładunki lotnicze/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	
3.8. Wniosek: Czy środki dotyczące rekrutacji i szkolenia personelu gwarantują, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej byli odpowiednio rekrutowani i zostali 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	

▼**M15**

CZĘŚĆ 4

Procedury przyjęcia

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

Agent RA3 może prowadzić bazę danych zawierającą przynajmniej następujące informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.4.1 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) rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej z wyłączeniem poufnych informacji handlowych;

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

d) numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w stosownych przypadkach;

e) sprawozdanie zatwierdzające, jeżeli jest dostępne.

Podstawa: pkt 6.8.3.1 i 6.8.4.3

Uwaga: Agent RA3 może przyjąć od przewoźnika AC3 ładunek jako zabezpieczony ładunek, wyłącznie jeżeli dany agent RA3 sam wyznaczył tego nadawcę jako przewoźnika AC3 i ponosi odpowiedzialność za ładunek dostarczany przez tego nadawcę.

4.1. Czy przyjmując przesyłkę, podmiot ustala, czy pochodzi ona od innego agenta RA3, nadawcy KC3, przewoźnika AC3 lub nieznanego nadawcy?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób?	

4.2. Czy podmiot ustanawia i utrzymuje bazę danych zawierającą informacje na temat każdego agenta RA3, nadawcy KC3 i przewoźnika AC3, od którego bezpośrednio przyjmuje on ładunek lub pocztę, które mają być dostarczone przewoźnikowi ACC3 w celu przewozu do Unii?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy określić informacje zawarte w bazie danych.	
Jeśli NIE, skąd podmiot wie, że ładunek pochodzi od innego agenta RA3, nadawcy KC3 lub przewoźnika AC3?	

4.3. Czy podmiot wyznacza nadawców jako przewoźników AC3?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać procedurę oraz zabezpieczenia wymagane przez podmiot od nadawcy	

4.4. Czy przyjmując przesyłkę podmiot ustala, czy jej celem jest port lotniczy UE/EOG?

TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia	

4.5. Jeśli TAK – czy podmiot poddaje cały ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony w sytuacji, gdy celem jest port lotniczy UE/EOG?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	

▼M15

4.6. 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, to w jaki sposób? Proszę opisać procedurę	

4.7. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, zatwierdzony podmiot ustala, czy była ona chroniona przed nieuprawnioną ingerencją i/lub naruszeniem?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób (plomby, zamki, inspekcje itd.)	

4.8. Czy osoba, która realizuje dostawę, zobowiązana jest do przedłożenia oficjalnego dokumentu tożsamości ze zdjęciem?

TAK lub NIE	

4.9. Czy wprowadzono procedurę pozwalającą na identyfikowanie przesyłek, które wymagają przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób?	

4.10. Wniosek: czy procedury przyjęcia są wystarczające do ustalenia, czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do docelowego portu lotniczego UE/EOG pochodzi z bezpiecznego łańcucha dostaw, bądź czy 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 i pocztę, które nie pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, agent RA3 musi poddać taką przesyłkę odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa, zanim może być ona dostarczona do przewoźnika ACC3 jako zabezpieczony ładunek. Agent RA3 musi posiadać procedury gwarantujące, że ładunek lotniczy i poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii są 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 odpowiedni organ lub w jego imieniu w państwie trzecim, agent RA3 odnotowuje ten fakt oraz określa sposób zapewnienia odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

Uwaga: Mimo iż pkt 6.8.3.2 zezwala na stosowanie jako minimum norm ICAO w celu wdrożenia przepisów pkt 6.8.3.1 do dnia 30 czerwca 2014 r., w procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa uwzględnia się unijne wymogi w zakresie kontroli bezpieczeństwa, nawet jeśli procedurę zatwierdzenia przeprowadza się przed dniem 1 lipca 2014 r.

▼**M15**

Podstawa: pkt 6.8.3

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 kontroli — inny Proszę określić charakter porozumienia/umowy pomiędzy zatwierdzonym podmiotem a podmiotem, który przeprowadza w jego imieniu kontrole bezpieczeństwa.	

5.2. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa wykorzystuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?

Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu zastosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (np. producent, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny itd.) dla wszystkich zastosowanych metod	

5.3. Czy zastosowany sprzęt lub metoda (np. psy do wykrywania materiałów wybuchowych) uwzględniono w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC lub TSA?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
Jeśli NIE, należy podać szczegółowe informacje dotyczące homologacji sprzętu wraz z jej datą, jak również wszelkie dowody na to, że spełnia on stosowne normy UE	

5.4. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji producentów i czy jest systematycznie sprawdzany i konserwowany?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

5.5. Czy w trakcie kontroli bezpieczeństwa uwzględnia się charakter przesyłki?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób zapewniono, że wybrana metoda kontroli bezpieczeństwa stosowana jest w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych	

5.6. Czy istnieje procedura postępowania w przypadku alarmu aktywowanego przez sprzęt do kontroli bezpieczeństwa? (w przypadku niektórych urządzeń (np. aparatury rentgenowskiej), 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.	
Jeśli NIE, proszę opisać, co dzieje się z przesyłką	

▼M15

5.7. Czy jakiekolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE	

5.8. Czy występują zwolnienia, które nie są zgodne z wykazem unijnym?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	

5.9. 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	

5.10. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości i/lub system testów?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	

5.11. Wniosek: Czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub metod wymienionych w pkt 6.2.1 decyzji 2010/774/UE w sposób wystarczający, aby zagwarantować, 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 wskazówkami. Agent RA3 musi posiadać procedury gwarantujące zidentyfikowanie HRCM kierowanych do UE/EOG i poddanie ich odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony, zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnik ACC3, do którego agent RA3 dostarcza ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą w celu przewozu, musi zostać upoważniony do przekazywania agentowi RA3 najnowszych informacji na temat miejsc pochodzenia wysokiego ryzyka.

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.

Podstawa: pkt 6.7

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.

▼**M15**

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 do 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 podać 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	

CZĘŚĆ 7

Ochrona zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej

Cel: agent RA3 musi posiadać procedury gwarantujące ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją i/lub jakimkolwiek naruszeniem od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony, bądź od momentu odbioru przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa lub środków kontroli w zakresie ochrony, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Jeżeli wcześniej zabezpieczone: ładunek lotniczy lub poczta lotnicza nie są następnie chronione, nie mogą być załadowane ani przetransferowane do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Ochrona może być zapewniana przy pomocy różnych środków, takich jak np. środki fizyczne (bariery, zamknięte pomieszczenia itd.), zasoby ludzkie (patrole, przeszkolony personel itd.) oraz środki techniczne (CCTV, alarmy włamaniowe itd.).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczona poczta lotnicza kierowane do UE/EOG należy oddzielić od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

▼**M15**

Podstawa: pkt 6.8.3.1

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 kontroli — inny	

7.2 Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać Proszę określić, jakiego rodzaju zabezpieczenia zostały wprowadzone: — fizyczne (ogrodzenie, bariera, solidna konstrukcja budynku itp.) — ludzkie (patrole itp.) — technologiczne (CCTV, system alarmowy itp.) oraz proszę wyjaśnić sposób ich organizacji	

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/identyfikowalnej i zabezpieczonej poczty lotniczej.	

7.4. Czy wprowadzono procedury gwarantujące, że ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, są chronione przed bezprawną 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 one chronione (środki fizyczne, ludzkie, technologiczne itp.) Proszę również określić, czy budynek ma solidną konstrukcję oraz, w miarę możliwości, jakiego rodzaju materiały zostały wykorzystane.	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	

7.5. Wnioski: 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	

▼**M15**

CZĘŚĆ 8

Dokumentacja

Cel: status ochrony przesyłki podaje się w dokumentacji towarzyszącej przesyłce, w formie lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego albo w oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej albo na piśmie. Status ochrony wydawany jest przez agenta RA3.

Podstawa: pkt 6.3.2.6 lit. d) i pkt 6.8.3.4

Uwaga: Możliwe jest wskazanie następujących statusów ochrony:

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

— „SCO", oznaczający bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub

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

8.1. Czy podmiot określa w dokumentacji towarzyszącej przesyłce (np. w lotniczym liście przewozowym) status ładunku oraz ustalenia tego statusu?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać wyjaśnienia	

8.2. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentów jest wystarczająca, aby zagwarantować, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza dostarczane są wraz z odpowiednimi dokumentami, w których podany jest właściwy status ochrony?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 9

Przewóz

Cel: ładunek lotniczy i poczta lotnicza muszą być chronione przed bezprawną ingerencją lub naruszeniem od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Obejmuje to ochronę podczas przewozu na statek powietrzny, bądź w innym razie do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Jeżeli wcześniej zabezpieczone ładunek lotniczy i poczta lotnicza nie są chronione podczas przewozu, nie mogą być załadowane ani przetransferowane 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. Nie obejmuje to przypadków przesyłek, za których przewóz odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub inny agent RA3.

Podstawa: pkt 6.8.3

9.1. W jaki sposób ładunek lotniczy/poczta lotnicza są dowożone przewoźnikowi ACC3/innemu agentowi RA3?

a) własne środki transportu zatwierdzonego podmiotu?

TAK lub NIE	

▼**M15**

b) środki transportu innego agenta RA3/przewoźnika ACC3?	
TAK lub NIE	
c) wykonawca wykorzystywany przez zatwierdzony podmiot?	
TAK lub NIE	

9.2. Czy ładunek lotniczy/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, to 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	

9.6. Czy osoba przewożąca ładunek została objęta szczegółowymi środkami kontroli w zakresie ochrony oraz szkoleniem uświadamiającym przed otrzymaniem upoważnienia do przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego i/lub zabezpieczonej poczty lotniczej?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, jakiego to rodzaju środki kontroli w zakresie ochrony (kontrola poprzedzająca zatrudnienie, kontrola obejmująca sprawdzenie przeszłości itp.) oraz jakiego rodzaju szkolenie (szkolenie uświadamiające w zakresie ochrony itp.)	

9.7. Wniosek: Czy są to wystarczające środki do ochrony ładunku lotniczego/poczty lotniczej przed nieuprawnioną 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 dziewięciu 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 dla ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG.

▼**M15**

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

a) zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. Podmiot zatwierdzający przekazuje podmiotowi zatwierdzonemu oryginał sprawozdania zatwierdzającego, w którym podaje się, że podmiot został wyznaczony jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa;

b) 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/EOG. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych nieprawidłowości.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi zasadniczo rozstrzygnąć, czy ładunek i poczta przejmowane przez zatwierdzony podmiot są traktowane w sposób, który w momencie ich dostarczenia do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 pozwala uznać je za zabezpieczone do przewozu do UE/EOG zgodnie ze stosownymi regulacjami unijnymi.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi uwzględniać fakt, iż oceny dokonuje się w oparciu o całościową ukierunkowaną na cele metodę zapewniania zgodności.

10.1. Wniosek ogólny:

Ocena (i zgłoszenie) (zaznaczyć stosownie do przypadku) Jeśli „POZYTYWNA”, podmiot zostanie uznany za wyznaczony jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3).	pozytywna/negatywna

Jeżeli całościowa ocena jest negatywna, należy wymienić poniżej obszary, w których podmiot 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.

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Uwagi podmiotu	

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

ZAŁĄCZNIK

Wykaz osób i podmiotów, w przypadku których przeprowadzono wizytacje i rozmowy

Należy podać nazwę podmiotu, imię i nazwisko osoby kontaktowej oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa jednostki	Imię i nazwisko osoby wyznaczonej do kontaktów	Data wizytacji/rozmowy

▼M11

DODATEK 6-C3

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA W ODNIESIENIU DO PRZEWOŹNIKA ACC3

Uzyskanie oznaczenia 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 (UE) ([1]) lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, i jest wymagane na mocy rozporządzenia (UE) nr 185/2010, zmienionego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 859/2011 ([2]).

Oznaczenie ACC3 jest zasadniczo ([3]) wymagane w przypadku wszystkich lotów, którymi przewozi się ładunek lub pocztę do celów transferu, tranzytu lub rozładunku w portach lotniczych UE/EOG. 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 środków ochrony stosowanych w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG ([4]) przez przewoźnika ACC3 lub na jego odpowiedzialność bądź przez przewoźnika lotniczego ubiegającego się o oznaczenie ACC3.

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w ciągu jednego miesiąca od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Wśród integralnych części sprawozdania zatwierdzającego znajdują się co najmniej:

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

— deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H1 zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) podpisana przez zatwierdzany podmiot, oraz

— deklaracja niezależności (dodatek 11-A zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia 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 i Część 8 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) należy ocenić pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7. i 6.8. rozporządzenia (UE) nr 185/2010. W przypadku pozostałych części podstawowymi normami są normy i zalecane praktyki (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-restricted).

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

([2]) Dz.U. L 220 z 26.8.2011, s. 9. Pkt 6.8.1.1 rozporządzenia UE nr 185/2010: Każdy przewoźnik lotniczy przywożący ładunek lub pocztę z portu lotniczego w państwie trzecim niewymienionym w dodatku 6-F w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w dowolnym porcie lotniczym objętym zakresem rozporządzenia (WE) nr 300/2008 zostaje wyznaczony jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii" (ACC3).

([3]) Przepisy te nie mają zastosowania w przypadku ładunku lub poczty przewożonych z niewielkiej liczby państw zwolnionych z obowiązku stosowania systemu ACC3.

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

▼M11

Uwagi:

— Należy wypełnić wszystkie części listy kontrolnej. W przypadkach gdy brakuje stosownych informacji, należy podać odpowiednie 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. 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	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Imię i nazwisko	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
UAI	
Adres e-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa przewoźnika lotniczego, który ma zostać zatwierdzony	
Imię i nazwisko	
AOC (certyfikat przewoźnika lotniczego) wydany w (nazwa państwa)	
Kod IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego) lub kod ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) jeżeli dla danego przewoźnika lotniczego nie istnieje kod 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 i poczty	
Imię i nazwisko	
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 ładunków lotniczych/poczty lotniczej b) Wyłącznie przewóz ładunków i poczty c) Wyłącznie przewóz ładunków d) Wyłącznie przewóz poczty e) Integrator transportu f) Loty czarterowe	

▼**M11**

1.7. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej z państw trzecich

Imię i nazwisko	
Stanowisko	
Adres e-mail	
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, np. 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 ani poczta nie są przewożone do UE/EOG bez kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich 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 zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa nie potwierdził i udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych kontroli w zakresie ochrony; w przeciwnym razie przesyłki takie podlegają kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami UE.

Przewoźnik ACC3 dysponuje procedurą, która zapewnia przeprowadzenie odpowiednich kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków i poczty kierowanych do UE/EOG, chyba że są one zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi i są chronione do chwili załadunku na statek powietrzny. Kontrola bezpieczeństwa obejmuje:

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

▼**M11**

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

Podstawa: Pkt 6.8.3

2.1. Czy przewoźnik lotniczy ustanowił procedurę gwarantującą, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są odpowiednim kontrolom w zakresie ochrony przed załadowaniem na pokład statku powietrznego kierowanego do UE/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 przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE/EOG?	
Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje — Prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej — Przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo — Państwowa jednostka lub organ kontroli — Inny podmiot	

2.3. Z jakich dokumentów i instrukcji korzysta przewoźnik lotniczy, aby zagwarantować, że kontrole w zakresie ochrony przeprowadzane są w sposób zgodny z odpowiednimi wymaganiami?

2.4. Czy przewoźnik lotniczy może wystąpić o przeprowadzenie odpowiedniej 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	

2.5. Czy w państwie portu lotniczego, w którym odbywa się wizja lokalna w ramach procedury zatwierdzenia, wprowadzono program dla zarejestrowanych agentów/znanych nadawców w odniesieniu do ładunków lotniczych i poczty lotniczej, zgodnie z normami ICAO?

Jeśli TAK, proszę opisać elementy programu i sposób, w jaki został on wprowadzony w życie	

2.6. Wnioski i uwagi ogólne na temat wiarygodności, jednoznaczności i solidności procedury.

Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼**M11**

CZĘŚĆ 3

Program ochrony przewoźnika lotniczego

Cel: Przewoźnik ACC3 dopilnowuje, 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 UE.

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.

Podstawa: Pkt 6.8.2.1 i dodatek 6-G

Uwaga: Odpowiednio uwzględnione są następujące punkty wymienione w dodatku 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010:

a) opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej;

b) procedury dotyczące przyjęcia;

c) system i kryteria dla zarejestrowanych agentów;

d) system i kryteria dla uznanych nadawców;

e) system i kryteria dla uznanych nadawców;

f) normę dla kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych;

g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych;

h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;

i) dane operatora lub usługodawcy;

j) listę wyłączeń z kontroli bezpieczeństwa lub kontroli fizycznych;

k) postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka.

3.1. Program ochrony przewoźnika lotniczego	
Data – należy podać dokładną datę dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program został przedłożony właściwemu organowi UE/EOG na wcześniejszym etapie? Jeśli TAK, kiedy w celu uzyskania oznaczenia ACC3 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/pocztę lotniczą kierowane do UE/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	

▼M11

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 i poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego posiada wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i jest odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, przewoźnik ACC3 wprowadza procedurę gwarantującą, że wszyscy pracownicy (zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy itd.) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego/poczty lotniczej, w odniesieniu do których są lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

— są poddawani wstępnym i okresowym kontrolom poprzedzającym zatrudnienie i/lub kontrolom obejmującym sprawdzenie ich przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego, oraz

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

▼M17

_____

▼M11

Uwaga:

— Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości oraz poprzednich doświadczeń danej osoby, w tym również w przypadkach, gdy jest to prawnie dopuszczalne, sprawdzenie jakiejkolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do przeprowadzania kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia takiej osoby bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).

— Kontrola poprzedzająca zatrudnienie polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, edukacji 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 5 ostatnich lat (definicja unijna).

4.1. Czy istnieje procedura gwarantująca, że wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej są poddawani kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.	

4.2. Czy procedura ta obejmuje

— Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości — Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie — Sprawdzenie rejestrów karnych — Wywiady — Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.	

▼**M11**

4.3. Czy istnieje procedura gwarantująca, że osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony na miejscu podlega kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.	

4.4. Czy procedura ta obejmuje

— Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości — Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie — Sprawdzenie rejestrów karnych — Wywiady — Inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.	

4.5. Czy personel posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie ochrony przed uzyskaniem dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia	

4.6. Czy personel przyjmujący, kontrolujący i/lub chroniący ładunki lotnicze/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/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	

▼M11

CZĘŚĆ 5

Procedury przyjęcia

Cel: Przewoźnik ACC3 posiada procedurę na potrzeby oceny i weryfikacji statusu ochrony przesyłki po jej przyjęciu w odniesieniu do poprzednich kontroli.

Procedura ta obejmuje następujące elementy:

— sprawdzenie, czy przesyłka została dostarczona przez osobę wyznaczoną przez zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcę zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa i wymienionego w jego bazie danych (Część 6) lub przez uznanego nadawcę takiego zarejestrowanego agenta,

— sprawdzenie, czy przesyłka została przedstawiona wraz ze wszystkimi wymaganymi informacjami dotyczącymi ochrony (lotniczy list przewozowy i informacja o statusie ochrony w postaci papierowej lub w wersji elektronicznej), które odpowiadają dostarczonym przesyłkom zawierającym ładunek lotniczy i pocztę lotniczą,

— sprawdzenie, czy przesyłka nie wykazuje oznak naruszenia, oraz

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

▼M17

Podstawa: Pkt 6.8.3

▼M11

Uwaga:

— Zarejestrowany agent lub znany nadawca jest podmiotem obsługującym ładunek, który został zatwierdzony przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa lub którego środki ochrony zostały uwzględnione w programie ochrony przewoźnika ACC3 zatwierdzonym w UE (w tym przypadku przewoźnik ACC3 jest współodpowiedzialny za środki ochrony).

— Uznany nadawca jest jednostką obsługującą ładunek na własny rachunek na odpowiedzialność zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa. Zarejestrowany agent w pełni odpowiada za środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez uznanego nadawcę.

— Wyznaczona osoba jest tą samą osobą, która zobowiązana jest do dostarczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do przewoźnika lotniczego. 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.

5.1. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy pochodzi ona od zarejestrowanego agenta, od znanego nadawcy, czy też od uznanego nadawcy, zatwierdzonych lub uznanych zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ładunku lotniczego oraz wymienionych w bazie danych prowadzonej przez przewoźnika lotniczego?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	

5.2. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy jej celem jest port lotniczy w UE/EOG?

TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia	

5.3. Jeśli TAK – czy przewoźnik lotniczy poddaje cały ładunek i pocztę takiej samej kontroli w zakresie ochrony jak w sytuacji, gdy celem jest port lotniczy w UE/EOG?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać procedurę	

▼**M11**

5.4. 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, to w jaki sposób? Proszę opisać procedurę	

5.5. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy była ona chroniona przed nieuprawnioną ingerencją i/lub naruszeniem?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób (plomby, zamki itd.)	

5.6. Jeśli przewoźnik lotniczy przyjmuje w tej lokalizacji ładunek lotniczy/pocztę lotniczą do celów tranzytu (ładunek/pocztę odlatujące tym samym statkiem powietrznym, którym przyleciały), czy ustala na podstawie dostępnych danych, czy konieczne jest przeprowadzenie dalszych kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, w jaki sposób podejmowane jest takie ustalenie?	
Jeśli NIE, jakie środki kontroli są stosowane, aby zapewnić bezpieczeństwo ładunku i poczty kierowanych do UE/EOG?	

5.7. Jeśli przewoźnik lotniczy przyjmuje w tej lokalizacji ładunek lotniczy/pocztę lotniczą do celów transferu (ładunek/pocztę odlatujące innym statkiem powietrznym niż ten, na którym przyleciały), czy ustala na podstawie dostępnych danych, czy konieczne jest przeprowadzenie dalszych kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, w jaki sposób podejmowane jest takie ustalenie?	
Jeśli NIE, jakie środki kontroli są stosowane, aby zapewnić bezpieczeństwo ładunku i poczty kierowanych do UE/EOG?	

5.8. Czy osoba dostarczająca przewoźnikowi zabezpieczony ładunek lotniczy zobowiązana jest do przedstawienia oficjalnego dokumentu identyfikacyjnego ze zdjęciem?

TAK lub NIE	

5.9. 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	

▼**M11**

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/EOG, przewoźnik ACC3 dopilnowuje, by ładunek lub poczta pochodziły od zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub od uznanego nadawcy zarejestrowanego agenta.

Do celów monitorowania ścieżki audytu istotnej pod względem ochrony przewoźnik ACC3 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/osób odpowiedzialnych za ochronę,

— numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w razie potrzeby.

Przyjmując ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą, przewoźnik ACC3 zobowiązany jest do sprawdzenia w bazie danych, czy dany podmiot jest w niej wymieniony. Jeżeli podmiot nie jest wymieniony w bazie danych, dostarczony przez niego ładunek lotniczy lub poczta lotnicza będą musiały zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem.

Podstawa: Pkt 6.8.4.1 i 6.8.4.3

6.1. Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych obejmującą, w stosownych przypadkach, ww. informacje dotyczące:

— zarejestrowanych agentów zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa,

— znanych nadawców zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa,

— uznanych nadawców zarejestrowanego agenta (dobrowolnie)?

TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać bazę danych	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić dlaczego	

6.2. Czy personel przyjmujący ładunki lotnicze i pocztę lotniczą ma łatwy dostęp do bazy danych?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

6.3. Czy baza danych jest regularnie aktualizowana, tak aby była źródłem wiarygodnych danych dla personelu przyjmującego ładunki lotnicze i pocztę lotniczą?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać stosowne wyjaśnienia	

6.4. Wniosek: Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych zapewniającą pełną przejrzystość w odniesieniu do jego relacji z podmiotami, od których bezpośrednio przyjmuje ładunki lub pocztę (poddane kontroli bezpieczeństwa lub kontroli w zakresie ochrony) w celu przewozu do UE/EOG?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼M11

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 otrzymany ładunek nie był zabezpieczony przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik ACC3 dopilnowuje, aby ten ładunek lotniczy lub ta poczta lotnicza zostały poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na pokład statku powietrznego. Przewoźnik ACC3 posiada procedurę gwarantującą, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii są 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 przewoźnik ACC3 nie przeprowadza samodzielnie kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, zapewnia przeprowadzenie odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa zgodnie z wymogami UE. Procedury kontroli bezpieczeństwa obejmują w stosownych przypadkach kontrolę ładunków i poczty w transferze/tranzycie.

W przypadku gdy kontrola bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przeprowadzana jest przez właściwy organ lub w jego imieniu w kraju 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.

Uwaga: Mimo iż pkt 6.8.3.2 zezwala przewoźnikom ACC3 na stosowanie jako minimum norm ICAO w celu wdrożenia przepisów pkt 6.8.3.1 do dnia 30 czerwca 2014 r., w procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa uwzględnia się unijne wymogi w zakresie kontroli bezpieczeństwa, nawet jeśli procedurę zatwierdzenia przeprowadza się przed dniem 1 lipca 2014 r.

▼M17

Podstawa: Pkt 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3 oraz 6.2.1 i 6.7

▼M11

7.1. Czy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza przewoźnik lotniczy lub działający w jego imieniu podmiot uwzględniony w programie 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 — Imię i nazwisko — Adres na miejscu — Posiadanie statusu AEO, jeśli ma to zastosowanie	
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/EOG? Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje — Prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej — Przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo — Państwowa jednostka lub organ kontroli — Inny podmiot	

7.2. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa wykorzystuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?

Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu zastosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (producent, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny itd.) dla wszystkich zastosowanych metod	

▼**M11**

7.3. Czy zastosowany sprzęt lub metoda (np. psy wykrywające materiały wybuchowe) uwzględniono w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC lub TSA?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
Jeśli NIE, podać szczegółowe informacje dotyczące homologacji sprzętu wraz z jej datą, jak również wszelkie dowody na to, że spełnia on stosowne normy UE	

7.4. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji producentów i czy jest systematycznie sprawdzany i konserwowany?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

7.5. Czy w trakcie kontroli bezpieczeństwa uwzględnia się charakter przesyłki?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób zapewniono, że wybrana metoda kontroli bezpieczeństwa stosowana jest w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych	

7.6. Czy istnieje procedura postępowania w przypadku 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.	
Jeśli NIE, proszę opisać, co dzieje się z przesyłką	

7.7. Czy jakiekolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE	

7.8. Czy występują zwolnienia, które nie są zgodne z wykazem unijnym?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	

7.9. 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 podać opis środków	

▼**M11**

7.10. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości i/lub system testów?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać opis środków	

7.11. Wniosek: Czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub metod wymienionych w pkt 6.2.1 decyzji 2010/774/UE w sposób wystarczający, aby zagwarantować, 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 wskazówkami. Informacje na temat obszarów wysokiego ryzyka i wskazówki dotyczące kontroli bezpieczeństwa podaje odpowiedni organ UE/EOG, który wyznaczył przewoźnika ACC3. Przewoźnik ACC3 posiada procedurę gwarantującą zidentyfikowanie HRCM kierowanego do UE/EOG i poddanie go właściwej kontroli, zgodnie z przepisami unijnymi.

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.

Podstawa: Pkt 6.7 i 6.8.3.4

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.

8.1. Czy pracownicy przewoźnika lotniczego odpowiedzialni za kontrolę w zakresie ochrony wiedzą, które ładunki lotnicze i jaką pocztę lotniczą należy traktować jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM)?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać opis środków	

8.2. Czy przewoźnik lotniczy posiada procedury służące do identyfikacji HRCM?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać opis środków	

▼**M11**

8.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami UE?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać 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	

CZĘŚĆ 9

Ochrona

Cel: Przewoźnik ACC3 posiada procedury gwarantujące ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony, bądź od momentu odbioru przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa lub kontroli w zakresie ochrony, do chwili załadunku.

Ochrona może być zapewniana przy pomocy różnych środków, takich jak np. środki fizyczne (bariery, zamknięte pomieszczenia itd.), zasoby ludzkie (patrole, przeszkolony personel itd.) oraz środki techniczne (CCTV, alarmy włamaniowe itd.).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE/EOG należy oddzielić od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Podstawa: Pkt 6.8.3.

9.1. Czy ochronę zabezpieczonego ładunku lotniczego i poczty lotniczej zapewnia przewoźnik lotniczy, czy też 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/EOG? Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje — Prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej — Przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo — Państwowa jednostka lub organ kontroli — Inny podmiot	

▼M11

9.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać opis środków	
9.3. Czy wprowadzono procedury gwarantujące, że ładunki lotnicze/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, są chronione przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób są one chronione	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
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

Dokumenty towarzyszące

Cel: Przewoźnik ACC3 gwarantuje, że:

1) status ochrony przesyłki podany jest w dokumentach towarzyszących, w formie listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub w oddzielnej deklaracji w formie elektronicznej albo na piśmie; oraz

2) jego niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny podany jest na dokumentach towarzyszących przewożonym przesyłkom, w formie elektronicznej lub na piśmie.

Podstawa: Pkt 6.3.2.6 lit. d), 6.8.3.4 i 6.8.3.5

Uwaga: Możliwe jest wskazanie następujących statusów ochrony:

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

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

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

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

10.1. Czy przesyłkom towarzyszą dokumenty, które potwierdzają poprzednie i obecne kontrole w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać treść dokumentów	

▼M11

Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego i w jaki sposób ładunek lub poczta są uznane przez przewoźnika lotniczego za zabezpieczone, w przypadku ich załadunku na statek lotniczy	

10.2. Czy dokumenty zawierają niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego	

10.3. Czy w dokumentach określono status ochrony ładunku oraz sposób uzyskania tego statusu?

TAK lub NIE	

10.4. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentów jest wystarczająca, aby zagwarantować, że ładunek lotniczy lub poczta dostarczane są wraz z odpowiednimi dokumentami, w których podany jest właściwy status ochrony?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 11

Zgodność

▼M17

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/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG, oraz czy środki kontroli w zakresie ochrony w wystarczającym stopniu realizują cele wymienione w liście kontrolnej.

▼M11

W celu wyciągnięcia wniosków wyróżnić można cztery główne warianty:

1) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, a wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub

2) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, ale wyniki wizji lokalnej nie potwierdzają zgodności z celem listy kontrolnej; lub

3) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, ale wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub

4) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, 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:

▼M11

ZAŁĄCZNIK

Wykaz osób i podmiotów, z którymi odbyły się spotkania i rozmowy

Należy podać nazwę podmiotu, imię i nazwisko osoby kontaktowej oraz datę spotkania lub rozmowy.

▼M15

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 oznaczenie jako znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3). Nadawca KC3 jest jednostką obsługującą ładunki mającą siedzibę w kraju trzecim, która została zatwierdzona i odpowiednio wyznaczona na podstawie zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa.

Nadawca KC3 zapewnia, aby w stosunku do przesyłki kierowanej do Unii Europejskiej zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony oraz aby – od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do momentu transferu przesyłki do przewoźnika ACC3 lub zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) – była ona zabezpieczona przed bezprawną ingerencją.

Warunki, których spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii Europejskiej (UE) lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, wynikają z rozporządzenia (UE) nr 185/2010, zmienionego rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 859/2011 oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1082/2012 ([1]).

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie środków ochrony stosowanych w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przez podmiot ubiegający się o oznaczenie KC3 lub na jego odpowiedzialność. Lista kontrolna ma być stosowana jedynie w przypadkach określonych w pkt 6.8.4.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010. W przypadkach określonych w pkt 6.8.4.1 lit. a) wspomnianego załącznika, unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stosować listę kontrolną ACC3.

Jeżeli unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdzi, że podmiot zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej, zatwierdzony podmiot otrzymuje sprawozdanie zatwierdzające. W sprawozdaniu zatwierdzającym podaje się, że podmiot został wyznaczony jako znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3). Nadawca KC3 musi mieć możliwość wykorzystywania sprawozdania w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3 lub dowolnym agentem RA3. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują co najmniej następujące elementy:

a) wypełnioną listę kontrolną (dodatek 6-C4 zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) podpisaną przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa oraz, w stosownych przypadkach, opatrzoną uwagami zatwierdzanego podmiotu;

b) deklarację zobowiązań (dodatek 6-H3 zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) podpisaną przez zatwierdzany podmiot; oraz

c) deklarację niezależności (dodatek 11-A zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu podpisaną przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

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

W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań rozporządzenia (UE) nr 185/2010, podstawowymi normami są normy i zalecane praktyki (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-restricted).

([1]) Dz.U. L 324 z 22.11.2012, s. 25.

▼**M15**

Jeżeli w wyniku procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa stwierdza się, że podmiot nie zrealizował celów, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej, podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych nieprawidłowości.

Uwagi dotyczące wypełniania:

1) Należy wypełnić wszystkie części listy kontrolnej. W przypadkach gdy brakuje stosownych informacji, należy podać odpowiednie 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. 01.10.2012 do 02.10.2012	
	dd/mm/rrrr	
1.2.	Data poprzedniego zatwierdzenia (w stosownych przypadkach).	
	dd/mm/rrrr	
	Poprzedni numer rejestracyjny KC3 (jeżeli dostępny)	
	Świadectwo AEO/status C-TPAT/inne świadectwa (jeżeli dostępne)	
1.3.	Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
	Nazwa	
	Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
	Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
	Adres e-mail	
	Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4.	Nazwa podmiotu	
	Nazwa	
	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 (jeżeli dotyczy)	
1.5.	Główny adres organizacji (jeżeli inny od lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona)	
	Numer/jednostka/budynek	
	Ulica	
	Miejscowość	
	Kod pocztowy	
	Stan (w stosownych przypadkach)	
	Państwo	
	Adres skrzynki pocztowej (jeżeli dotyczy)	

▼**M15**

1.6. Charakter działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków	
Jaki jest charakter działalności – rodzaj ładunków obsługiwanych w obiektach kandydata?	

1.7. Czy kandydat jest odpowiedzialny za…?	
a) produkcję b) pakowanie c) składowanie d) wysyłkę e) inne czynności (proszę wyszczególnić)	

1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji	
Liczba	

1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej z państw trzecich	
Imię i nazwisko	
Stanowisko	
Adres 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: żadne ładunki lotnicze ani poczta lotnicza nie są przewożone do UE/EOG bez zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i poczta dostarczane przez nadawcę KC3 przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 mogą zostać przyjęte jako zabezpieczony ładunek, wyłącznie jeżeli tego rodzaju środki kontroli w zakresie ochrony są stosowane przez nadawcę KC3. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków kontroli w zakresie ochrony podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej.

Nadawca KC3 musi posiadać procedury zapewniające zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków lotniczych i poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG oraz ochronę zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty do czasu przetransferowania do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3. Środki kontroli w zakresie ochrony obejmują środki pozwalające upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

Podstawa: pkt 6.8.3

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: dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program ochrony jest przedkładany lub zatwierdzany przez odpowiedni organ państwa, w którym podmiot ma siedzibę? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

2.3. Czy program bezpieczeństwa w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione powyżej w liście kontrolnej (części 4–11)?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny	

▼M15

2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	

2.5. Czy podmiot ustanowił procedurę gwarantującą, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE/EOG poddawane są odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed przetransferowaniem do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

2.6. Czy podmiot wprowadził system zarządzania (np. instrumenty, instrukcje itp.), aby zapewnić wdrożenie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać system zarządzania i wyjaśnić, czy jest on zatwierdzany, weryfikowany bądź zapewniany przez odpowiedni organ lub inny podmiot.	
Jeśli NIE, należy wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z wymogami.	

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/identyfikowalna poczta lotnicza („Możliwość zidentyfikowania”)

Cel: ustalenie punktu (lub miejsca), w którym ładunek/poczta stają się identyfikowalne jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza. „Możliwość zidentyfikowania” oznacza możliwość oceny, kiedy/gdzie ładunek/poczta są identyfikowalne jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza.

3.1. Przez inspekcję podczas produkcji, pakowania, składowania, selekcji, wysyłki i innych stosownych obszarów należy upewnić się, gdzie oraz w jaki sposób przesyłka zawierająca ładunek lotniczy/pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG staje się odpowiednio identyfikowalna.	
Należy opisać	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

Uwaga: szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem należy podać w częściach 6–9.

CZĘŚĆ 4

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: aby zapewnić stosowanie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, nadawca KC3 przydziela odpowiedzialny i kompetentny personel do pracy przy zabezpieczaniu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego posiada wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i jest odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące, że wszyscy pracownicy (zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy itd.) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego/poczty lotniczej, w odniesieniu do których są lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

a) zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom poprzedzającym zatrudnienie i/lub kontrolom obejmującym sprawdzenie ich przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3; oraz

▼**M15**

b) ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony mające na celu uświadomienie im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3.

Uwaga:

— Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości oraz poprzednich doświadczeń danej osoby, w tym również w przypadkach, gdy jest to prawnie dopuszczalne, sprawdzenie jakiejkolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia takiej osoby bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).

— Kontrola poprzedzająca zatrudnienie polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, edukacji 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 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Podstawa: pkt 6.8.3.1

4.1. Czy istnieje procedura gwarantująca, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są poddawani kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.	

4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:

☐ kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości ☐ kontrolę poprzedzającą zatrudnienie ☐ sprawdzenie rejestrów karnych ☐ wywiady ☐ inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.	

4.3. Czy istnieje procedura gwarantująca, że osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony na miejscu podlega kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.	

4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:

☐ kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości ☐ kontrolę poprzedzającą zatrudnienie ☐ sprawdzenie rejestrów karnych ☐ wywiady ☐ inne (proszę podać szczegółowe informacje) Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.	

▼M15

4.5. Czy personel mający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej przechodzi szkolenie przed uzyskaniem dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/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/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG byli odpowiednio rekrutowani i zostali 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 gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są chronione, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek/zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, w jaki sposób jego lokalizacja lub obiekty są chronione, oraz że istnieją odpowiednie procedury kontroli dostępu. Istotne jest, aby dostęp do strefy, w której przygotowuje się lub składuje identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą, był kontrolowany. Wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG należy zabezpieczyć lub objąć kontrolą dostępu.

Ochrona fizyczna może obejmować m.in.:

— fizyczne przeszkody, np. ogrodzenie lub bariery,

— technologię wykorzystującą alarmy lub systemy telewizji przemysłowej (CCTV),

— ochronę zapewnianą przez osoby, np. personel zajmujący się przeprowadzaniem czynności monitoringu.

Podstawa: pkt 6.8.3.1

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	
Jeżeli TAK, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany? Należy wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi. ☐ przez personel ochrony ☐ przez innych pracowników ☐ kontrola manualna w przypadku osób dopuszczonych do wejścia na teren strefy ☐ elektroniczne systemy kontroli dostępu ☐ w inny sposób (należy wyszczególnić)	

▼M15

Jeśli TAK, w jaki sposób zyskuje się pewność, że dana osoba jest dopuszczona do wejścia na teren strefy? Należy 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 pracownikom — w inny sposób (należy wyszczególnić)	

5.2. Czy wszystkie punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są zabezpieczone? Chodzi o 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? Należy wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi. — obecność personelu ochrony — elektroniczne systemy kontroli dostępu, które dopuszczają dostęp jednej osoby w danym momencie — bariery, np. żaluzje lub zamki — system CCTV — system przeciwwłamaniowy	

5.3. Czy istnieją dodatkowe środki wzmacniające ogólną ochronę obiektów?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić i opisać, na czym polegają ☐ ogrodzenie lub bariery ☐ system CCTV ☐ system przeciwwłamaniowy ☐ monitoring i patrole ☐ w inny sposób (należy wyszczególnić)	

5.4. Czy budynek ma solidną konstrukcję?

TAK lub NIE	

5.5. Wniosek: czy środki podjęte przez podmiot są wystarczające, aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do tych części lokalizacji i obiektów, w których przygotowuje się lub składuje identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

▼**M15**

CZĘŚĆ 6

Produkcja

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu produkcji. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są chronione, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek/zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany, a proces produkcji nadzorowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w trakcie produkcji, podmiot musi wykazać, że podjęto środki, aby zabezpieczyć ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w trakcie procesu produkcji.

6.1. Czy dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	

6.2. Czy proces produkcji jest nadzorowany?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	

6.3. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie produkcji?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	

6.4. Wniosek: czy środki podjęte przez podmiot są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE/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 gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu pakowania. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są chronione, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek/zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy pakowania jest kontrolowany, a proces pakowania nadzorowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w trakcie pakowania, podmiot musi wykazać, że podjęto środki, aby zabezpieczyć ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie. Wszystkie produkty gotowe muszą zostać sprawdzone przed pakowaniem.

▼**M15**

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

7.1. Czy dostęp do strefy pakowania jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	

7.2. Czy proces pakowania jest nadzorowany?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	

7.3. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie pakowania?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	

7.4. Należy opisać gotowe opakowanie zewnętrzne:

a) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest odpowiednio wytrzymałe?

TAK lub NIE	
Należy opisać	

b) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jego naruszenia?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać, jakie rozwiązania są stosowane, aby umożliwić łatwe stwierdzenie naruszenia opakowania, np. stosowanie numerowanych plomb, specjalnych stempli lub taśmy zabezpieczającej itp.	
Jeśli NIE, należy opisać, jakie środki ochronne zostały podjęte, aby zapewnić integralność przesyłek.	

7.5. Wniosek: czy środki podjęte przez podmiot są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas pakowania?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 8

Składowanie

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem podczas składowania. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są chronione, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek/zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy składowania jest kontrolowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w trakcie składowania, podmiot musi wykazać, że podjęto środki, aby zabezpieczyć ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

▼**M15**

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w trakcie procesu składowania.

8.1. Czy dostęp do strefy składowania jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	

8.2. Czy gotowy(-a) i zapakowany(-a) ładunek lotniczy/poczta lotnicza są bezpiecznie składowane i sprawdzane pod kątem naruszenia?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
Jeżeli NIE, należy wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia ochronę gotowego(-ej) i zapakowanego(-ej) ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją i jakimkolwiek naruszeniem.	

8.3. Wniosek: Czy środki podjęte przez podmiot są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas składowania?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 9

Wysyłka

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu wysyłki. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są chronione, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek/zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w trakcie wysyłki, podmiot musi wykazać, że podjęto środki, aby zabezpieczyć ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

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

9.1. Czy dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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 ☐ wykonawcy ☐ inne (należy wyszczególnić)	

▼M15

9.3. Czy proces wysyłki jest nadzorowany?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	

9.4. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu w strefie wysyłki?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	

9.5. Wniosek: czy środki podjęte przez podmiot są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem w trakcie procesu wysyłki?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 10

Przesyłki z innych źródeł

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące, że ładunek lub poczta, które nie zostały wysłane przez niego samego, nie są przekazywane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek/zabezpieczona poczta.

Nadawca KC3 może przekazać przesyłki, które nie zostały wysłane przez niego samego, agentowi RA3 lub przewoźnikowi ACC3, pod warunkiem że:

a) są one oddzielone od przesyłek, które on sam wysyła; 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 pokład statku powietrznego.

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/przewoźnikowi?	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 11

Przewóz

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem podczas przewozu. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są chronione, nie mogą zostać przyjęte przez przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek/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 przesyłek, za których przewóz odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub agent RA3.

▼**M15**

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG podczas przewozu.

11.1. W jaki sposób ładunek lotniczy/poczta lotnicza są dowożone przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3?	
a) własne środki transportu zatwierdzonego podmiotu?	
TAK lub NIE	
b) środki transportu przewoźnika ACC3/agenta RA3?	
TAK lub NIE	
c) wykonawca wykorzystywany przez zatwierdzony podmiot?	
TAK lub NIE	
11.2. Czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza mają opakowanie umożliwiające łatwe stwierdzenie jego naruszenia?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
11.3. Czy pojazd jest plombowany lub zamykany przed przewozem?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
11.4. Jeżeli stosowane są numerowane plomby, to czy dostęp do nich jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	
11.5. Czy, w stosownych przypadkach, odpowiedni przewoźnik podpisuje deklarację przewoźnika?	
TAK lub NIE	
11.6. Czy osoba przewożąca ładunek została objęta szczegółowymi środkami kontroli w zakresie ochrony oraz szkoleniem uświadamiającym przed otrzymaniem upoważnienia do przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego i/lub zabezpieczonej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, jakiego to rodzaju środki kontroli w zakresie ochrony (kontrola poprzedzająca zatrudnienie, kontroli obejmującej sprawdzenie przeszłości itp.) oraz jakiego rodzaju szkolenie (szkolenie uświadamiające w zakresie ochrony itp.)	
11.7. Wniosek: Czy są to wystarczające środki do ochrony ładunku lotniczego/poczty lotniczej przed nieuprawnioną ingerencją podczas przewozu?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 12

Zgodność

Cel: po dokonaniu oceny jedenastu 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 dla ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG.

▼**M15**

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

a) zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. Podmiot zatwierdzający przekazuje podmiotowi zatwierdzonemu oryginał sprawozdania zatwierdzającego, w którym podaje się, że podmiot został wyznaczony jako znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3);

b) 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 ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE/EOG bez poddania ich kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez upoważnioną stronę. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych nieprawidłowości.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi zasadniczo rozstrzygnąć, czy ładunek i poczta przejmowane przez zatwierdzony podmiot są traktowane w sposób, który w momencie ich dostarczenia do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 pozwala uznać je za zabezpieczone do przewozu do UE/EOG zgodnie ze stosownymi regulacjami unijnymi.

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:

Ocena (i zgłoszenie) (zaznaczyć właściwe) Jeśli „POZYTYWNA”, podmiot zostanie uznany za wyznaczony jako znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3).	pozytywna/negatywna

Jeżeli całościowa ocena jest negatywna, należy wymienić poniżej obszary, w których podmiot 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.

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Uwagi podmiotu	

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

ZAŁĄCZNIK

Wykaz osób I podmiotów, w przypadku których przeprowadzono wizytacje I rozmowy

Należy podać nazwę podmiotu, imię i nazwisko osoby kontaktowej oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa jednostki	Imię i nazwisko osoby wyznaczonej do kontaktów	Data wizytacji/rozmowy

▼B

DODATEK 6-D

INSTRUKCJE DOTYCZĄCE OCHRONY LOTNICTWA DLA

UZNANYCH NADAWCÓW

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

Pomieszczenia

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

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

Personel

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

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

Wyznaczona osoba odpowiedzialna

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

Integralność przesyłki

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

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

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

Przewóz

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

Jeżeli uznany nadawca korzysta z usług wykonawcy:

a) przesyłki są plombowane przed przewozem; oraz

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

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

Nieprawidłowości

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

▼B

Przesyłki z innych źródeł

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

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

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

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

Niezapowiedziane inspekcje

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

Przedmioty zabronione

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

Deklaracja zobowiązań

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

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

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – UZNANY NADAWCA

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

oświadczam, że:

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

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

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

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

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M9

DODATEK 6-E

DEKLARACJA PRZEWOŹNIKA

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

▼**M9**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Nazwa i adres przedsiębiorstwa:

Data:

Podpis:

▼M11

DODATEK 6-F

ŁADUNEK I POCZTA

6-Fi

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ I WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, UZNAWANE ZA PAŃSTWA STOSUJĄCE NORMY OCHRONY RÓWNOWAŻNE ZE WSPÓLNYMI PODSTAWOWYMI NORMAMI

6-Fii

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ, WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, I W PRZYPADKU KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE OZNACZENIE ACC3

Państwa trzecie, *jak również kraje i terytoria zamorskie utrzymujące szczególne stosunki z Unią zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub Traktatem o Unii Europejskiej, w przypadku których nie jest wymagane oznaczenie ACC3*, zostały wymienione w osobnej decyzji Komisji.

▼M17

6-Fiii

DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATWIERDZANIA PROWADZONE PRZEZ PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ, WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, UZNAWANE ZA RÓWNOWAŻNE Z ZATWIERDZENIEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

▼M6

DODATEK 6-G

PRZEPISY DOTYCZĄCE ŁADUNKÓW I POCZTY Z PAŃSTW TRZECICH

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

a) Opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej

b) Procedury dotyczące przyjęcia

c) System i kryteria dla zarejestrowanych agentów

d) System i kryteria dla znanych nadawców

e) System i kryteria dla uznanych nadawców

f) Normę dla kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych

g) Miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych

h) Szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa

i) Dane operatora lub usługodawcy

j) Listę wyłączeń z kontroli bezpieczeństwa lub kontroli fizycznych

k) Postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka

▼M6

DODATEK 6-H

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ — ACC3

Oświadczam, że:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) zakończy działalność lub zmieni nazwę;

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

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M11

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 przewozów ładunków drogą lotniczą do UE/EOG ([1]) w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub w niniejszym sprawozdaniu ([2]).

[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 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 ►M17 unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄.

Jeżeli w sprawozdaniu wykazano niezgodność w zakresie środków ochrony, o których jest w nim mowa, może to prowadzić do pozbawienia [nazwa przewoźnika lotniczego] oznaczenia ACC3 uzyskanego już w przypadku tego portu lotniczego, co uniemożliwi [nazwa przewoźnika lotniczego] transport ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do UE/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:

— [nazwa przewoźnika lotniczego] podejmie odpowiednie działania następcze w celu monitorowania norm potwierdzonych w sprawozdaniu,

— wszelkie zmiany w działalności [nazwa przewoźnika lotniczego] niewymagające pełnego powtórnego zatwierdzenia będą odnotowane na oryginale sprawozdania poprzez dodanie stosownych informacji przy jednoczesnym zachowaniu w widoczny sposób wcześniejszych informacji. Może to dotyczyć następujących zmian:

  1) całościową odpowiedzialność za ochronę przekazuje się innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.7 dodatku 6-C3 do rozporządzenia (UE) nr 185/2010;

  2) wszelkie inne zmiany dotyczące pomieszczeń lub procedur, które mogą w sposób znaczący wpływać na ochronę,

— [nazwa przewoźnika lotniczego] poinformuje właściwy organ, który wyznaczył go jako ACC3, jeżeli [nazwa przewoźnika lotniczego] zaprzestanie prowadzenia działalności gospodarczej, nie będzie już prowadzić operacji związanych z ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymagań zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu,

— [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 oznaczenia ACC3 w przypadku gdy normy bezpieczeństwa zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa przewoźnika lotniczego].

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] przyjmuję pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

([1]) Porty lotnicze położone w Austrii, Belgii, Bułgarii, na Cyprze, w Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Irlandii, na Litwie, w Luksemburgu, na Łotwie, Malcie, w Niderlandach, Niemczech, Polsce, Portugalii, Republice Czeskiej, Rumunii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, na Węgrzech, we Włoszech oraz w Zjednoczonym Królestwie, a także w Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

([2]) Rozporządzenie (UE) nr 185/2010 zmienione rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 859/2011.

▼M15

DODATEK 6-H2

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ — ZAREJESTROWANY AGENT Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA (RA3)

W imieniu [nazwa agenta RA3] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków drogą lotniczą do UE/EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub w niniejszym sprawozdaniu.

[Nazwa agenta RA3] może otrzymać oznaczenie „zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3)" jedynie w wyniku pomyślnego przejścia procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa, po otrzymaniu oceny „POZYTYWNEJ" od unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa wymienionego w unijnej bazie danych dla zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.

Jeżeli w sprawozdaniu wykazano niezgodność w zakresie środków ochrony, o których jest w nim mowa, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa agenta RA3] oznaczenia RA3 uzyskanego już w odniesieniu do danego obiektu, co uniemożliwi [nazwa agenta RA3] dostarczanie zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej do miejsca przeznaczenia w UE/EOG do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3.

Niniejsze sprawozdanie jest ważne przez okres pięciu lat, a okres jego ważności upływa najpóźniej w dniu …

W imieniu [nazwa agenta RA3] oświadczam, że:

a) [nazwa agenta RA3] podejmie odpowiednie działania następcze w celu monitorowania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.

b) Wszelkie zmiany w działalności [nazwa agenta RA3] niewymagające pełnego powtórnego zatwierdzenia będą odnotowane na oryginale sprawozdania poprzez dodanie stosownych informacji przy jednoczesnym zachowaniu w widoczny sposób wcześniejszych informacji. Może to dotyczyć następujących zmian:

   1) całościową odpowiedzialność za ochronę przekazuje się innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.8 dodatku 6-C2 do rozporządzenia (UE) nr 185/2010;

   2) wszelkie inne zmiany dotyczące obiektów lub procedur, które mogą w sposób znaczący wpływać na ochronę.

c) [nazwa agenta RA3] poinformuje przewoźnika ACC3 i agenta RA3, do których dostarcza ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą, jeżeli [nazwa agent RA3] zaprzestanie prowadzenia działalności gospodarczej, nie będzie już prowadzić operacji związanych z ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymagań zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu.

d) [nazwa agenta RA3] 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 dla uzyskania oznaczenia RA3 w przypadku gdy normy bezpieczeństwa zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa agenta RA3].

W imieniu [nazwa agenta RA3] przyjmuję pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M15

DODATEK 6-H3

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ — ZNANY NADAWCA Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA (KC3)

W imieniu [nazwa nadawcy KC3] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE/EOG ([1]) w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto odniesienia ([2]).

[Nazwa nadawcy KC3] może otrzymać oznaczenie „znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3)" jedynie w wyniku pomyślnego przejścia procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa, po otrzymaniu oceny „POZYTYWNEJ" od unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa wymienionego w unijnej bazie danych dla zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.

Jeżeli w sprawozdaniu wykazano niezgodność w zakresie środków ochrony, o których jest w nim mowa, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa nadawcy KC3] oznaczenia KC3 uzyskanego już w odniesieniu do danego obiektu, co uniemożliwi [nazwa nadawcy KC3] dostarczanie zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej do miejsca przeznaczenia w UE/EOG przewoźnikowi ACC3 lub zarejestrowanemu agentowi zatwierdzonemu pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa z państwa trzeciego (RA3).

Niniejsze sprawozdanie jest ważne przez okres pięciu lat, a okres jego ważności upływa najpóźniej w dniu …

W imieniu [nazwa nadawcy KC3] oświadczam, że:

a) [nazwa nadawcy KC3] podejmie odpowiednie działania następcze w celu monitorowania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.

b) Wszelkie zmiany w działalności [nazwa nadawcy KC3] niewymagające pełnego powtórnego zatwierdzenia będą odnotowane na oryginale sprawozdania poprzez dodanie stosownych informacji przy jednoczesnym zachowaniu w widoczny sposób wcześniejszych informacji. Może to dotyczyć następujących zmian:

   1) całościową odpowiedzialność za ochronę przekazuje się innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9 dodatku 6-C4 do rozporządzenia (UE) nr 185/2010;

   2) wszelkie inne zmiany dotyczące obiektów lub procedur, które mogą w sposób znaczący wpływać na ochronę.

c) [nazwa nadawcy KC3] poinformuje przewoźnika ACC3 i agenta RA3, do których dostarcza ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą, jeżeli [nazwa nadawcy KC3] zaprzestanie prowadzenia działalności gospodarczej, nie będzie już prowadzić operacji związanych z ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymagań zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu.

d) [nazwa nadawcy KC3] 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 dla uzyskania oznaczenia KC3 w przypadku gdy normy bezpieczeństwa zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa nadawcy KC3].

W imieniu [nazwa nadawcy KC3] przyjmuję pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

([1]) Porty lotnicze położone w Austrii, Belgii, Bułgarii, Chorwacji, na Cyprze, w Danii, Estonii, Finlandii, we Francji, w Grecji, Hiszpanii, Irlandii, na Litwie, w Luksemburgu, na Łotwie, Malcie, w Niderlandach, Niemczech, Polsce, Portugalii, Republice Czeskiej, Rumunii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, na Węgrzech, we Włoszech oraz w Zjednoczonym Królestwie, a także w Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

([2]) Rozporządzenie (UE) nr 185/2010 zmienione rozporządzeniami wykonawczymi (UE) nr 859/2011 i (UE) nr 1082/2012.

▼M6

DODATEK 6-I

Przepisy dotyczące ładunków wysokiego ryzyka określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 6-J

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

▼B

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

7.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. **ZAOPATRZENIE POKŁADOWE**

8.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

▼B

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

a) bagaż kabinowy;

b) przedmioty przewożone przez osoby inne niż pasażerowie; oraz

c) poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego.

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

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

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

▼M9

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

▼B

8.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

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

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

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

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

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

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

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

8.1.2. **Kontrola bezpieczeństwa**

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

▼B

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

▼M18

8.1.2.3. Stosuje się pojedynczo lub w kombinacji następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

a) kontrolę wzrokową;

b) kontrolę manualną;

c) urządzenie rentgenowskie;

d) urządzenia EDS;

e) urządzenia ETD w powiązaniu z lit. a);

f) psy do wykrywania materiałów wybuchowych w powiązaniu z lit. a).

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

▼B

8.1.3. **Zatwierdzanie zarejestrowanych dostawców**

8.1.3.1. Zarejestrowanych dostawców zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie zarejestrowanego dostawcy przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

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

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

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

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

▼B

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

Właściwy organ zatrzymuje podpisaną deklarację.

b) Właściwy organ lub ►M11 unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ◄, działający w imieniu tego organu, bada program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji i ocenia, czy wnioskodawca spełnia wymogi pkt 8.1.5.

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

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

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

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

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

8.1.4. **Wyznaczanie znanych dostawców**

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

▼M9

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

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

▼B

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

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

▼M9

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

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

a) wyznaczają osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

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

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

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

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

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

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

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

▼B

8.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

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

▼M1

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

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

▼M1

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

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

▼B

DODATEK 8-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZAREJESTROWANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

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

oświadczam, że:

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

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

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

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

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

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

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

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

▼M9

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

▼B

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

  a) zakończy działalność;

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

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

▼M9

DODATEK 8-B

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

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

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

▼M17

b) zapewni odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia pokładowego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia. Zapewni ponadto przeszkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 oraz przeszkolenie osób stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.10 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010; oraz

▼M9

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

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

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

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

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

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

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

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

a) zakończy działalność; lub

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Nazwisko:

Data:

Podpis:

▼B

9. ZAOPATRZENIE PORTU LOTNICZEGO

9.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

9.0.2. Dla celów niniejszego rozdziału,

▼M17

a) „zaopatrzenie portu lotniczego” oznacza wszelkie artykuły przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w każdym celu lub do każdej czynności w strefach zastrzeżonych, inne niż „przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami”;

▼B

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

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

▼M9

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

▼B

9.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

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

▼M9

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

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

▼M17

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.

▼B

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

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

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

9.1.2. **Kontrola bezpieczeństwa**

▼B

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

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

▼M18

9.1.2.3. Stosuje się pojedynczo lub w kombinacji następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

a) kontrolę wzrokową;

b) kontrolę manualną;

c) urządzenie rentgenowskie;

d) urządzenia EDS;

e) urządzenia ETD w powiązaniu z lit. a);

f) psy do wykrywania materiałów wybuchowych w powiązaniu z lit. a).

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

▼B

9.1.3. **Wyznaczanie znanych dostawców**

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

▼M9

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

Podpisana deklaracja pozostaje u zarządzającego portem lotniczym jako środek zatwierdzający.

▼B

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

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

▼M9

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

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

a) wyznacza osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

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

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

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

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

▼M9

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

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

▼B

9.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

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

▼M1

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

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

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

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

▼M9

DODATEK 9-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

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

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz

▼M17

b) zapewni odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia portu lotniczego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia. Zapewni ponadto przeszkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 oraz przeszkolenie osób stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.10 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010; oraz

▼M9

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

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

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

▼M9

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

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

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

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

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

a) zakończy działalność; lub

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

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Nazwisko:

Data:

Podpis:

▼B

10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

11.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

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

▼M11

———————

▼B

11.1. REKRUTACJA

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

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

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

a) ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentacji potwierdzającej tożsamość;

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

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

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

a) ustala tożsamość osoby na podstawie dokumentacji potwierdzającej tożsamość;

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

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

▼M17

11.1.5. Sprawdzenie przeszłości lub kontrola przed zatrudnieniem odbywają się przed odbyciem przez tę osobę jakiegokolwiek szkolenia z zakresu ochrony obejmującego dostęp do informacji, które nie są ogólnodostępne. Sprawdzenie przeszłości powtarza się w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat.

▼B

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

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

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

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

11.2. SZKOLENIA

11.2.1. **Ogólne zobowiązania dotyczące szkoleń**

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

▼B

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

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

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

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

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

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

11.2.2. **Szkolenie podstawowe**

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

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

b) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;

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

d) znajomość procedur kontroli dostępu;

e) znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym;

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

g) znajomość procedur zgłaszania;

h) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

i) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną;

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

k) zdolność jasnego i pewnego wypowiadania się.

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

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

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

b) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

c) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

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

▼B

e) znajomość procedur stosowanych w sytuacjach kryzysowych;

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

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

g) znajomość technik przeszukania ręcznego;

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

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

j) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

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

l) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia bagażu rejestrowanego.

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

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

d) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

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

g) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

h) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty;

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

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

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

l) znajomość technik przeszukania ręcznego;

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

n) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

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

p) znajomość wymogów przewozowych.

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

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

▼B

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

d) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

f) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

g) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

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

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

i) znajomość technik przeszukania ręcznego;

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

k) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;

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

m) znajomość wymogów przewozowych.

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

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

b) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

c) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

d) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

e) znajomość technik kontroli pojazdów; oraz

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

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

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

b) znajomość systemów kontroli dostępu stosowanych w porcie lotniczym;

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

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

▼B

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

f) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych; oraz

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

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

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

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

c) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

e) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych; oraz

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

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

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

▼M17

b) znajomość procedur plombowania statku powietrznego, jeżeli ma zastosowanie do osoby podlegającej szkoleniu;

▼B

c) znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym;

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

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych.

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

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach awaryjnych;

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

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

▼B

11.2.3.9. ►M17 Szkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku i poczty ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji: ◄

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

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

e) znajomość procedur zgłaszania;

f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

g) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

h) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty; oraz

j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

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

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

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

e) znajomość procedur zgłaszania;

f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;

g) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

h) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;

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

j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

▼B

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

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

a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;

b) znajomość zadań w zakresie nadzoru;

c) znajomość wewnętrznej kontroli jakości;

d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;

e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach kryzysowych;

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

oraz, jeżeli wymagają tego wyznaczone osobom zadania:

g) znajomość sposobów zarządzania konfliktami; oraz

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

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

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

a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;

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

c) umiejętność motywowania innych;

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

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

11.2.6.1. Osoby inne niż pasażerowie wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska, nieobjęte pkt 11.2.3–11.2.5 i pkt 11.5, przechodzą szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego przed otrzymaniem upoważnienia do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska. ►M17 Z przyczyn obiektywnych właściwy organ może zwolnić osoby z tego wymogu dotyczącego szkolenia, jeżeli ich dostęp jest ograniczony do stref terminala dostępnych dla pasażerów. ◄

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

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

▼B

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

e) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;

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

g) znajomość procedur zgłaszania; oraz

h) umiejętność odpowiedniego reagowania na incydenty związane z ochroną.

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

▼M9

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

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

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

b) świadomość odpowiednich wymogów prawnych;

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

d) znajomość procedur zgłaszania; oraz

e) umiejętność odpowiedniego reagowania na incydenty związane z ochroną.

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

▼M8

11.3. CERTYFIKACJA LUB ZATWIERDZANIE

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

a) procesowi wstępnej certyfikacji lub zatwierdzenia; oraz

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

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

▼M17

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.

▼M8

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

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

▼M8

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

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

▼B

11.4. REGULARNIE POWTARZANE SZKOLENIA

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

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

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

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

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

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

▼M8

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

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

▼B

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

Regularnie powtarzane szkolenia prowadzi się:

▼M9

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

▼B

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

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

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

▼M11

11.5. KWALIFIKACJE INSTRUKTORÓW

11.5.1. Właściwy organ prowadzi lub ma dostęp do wykazu uprawnionych instruktorów, którzy spełnili wymogi określone w pkt 11.5.2 lub 11.5.3.

11.5.2. Instruktorzy przeszli sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.3 i posiadają potwierdzenie odpowiednich kwalifikacji lub wiedzy.

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

▼M17

a) posiadają wiedzę i kompetencje określone w pkt 11.5.4; oraz

▼M11

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

11.5.4. ►M17 W celu uzyskania uprawnień certyfikowanego instruktora posiadającego kwalifikacje do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 (o ile nie dotyczy szkolenia przełożonych nadzorujących wyłącznie osoby, o których mowa w pkt 11.2.3.6–11.2.3.10) oraz 11.2.5 osoba powinna posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa oraz kwalifikacje i kompetencje w następujących obszarach: ◄

a) techniki instruktażu; oraz

b) elementów ochrony, których będzie dotyczyło szkolenie.

11.5.5. Właściwy organ sam zapewnia szkolenie instruktorom lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony. Właściwy organ zapewnia instruktorom regularne szkolenia lub informacje dotyczące zmian zachodzących w odpowiednich dziedzinach.

11.5.6. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że szkolenia prowadzone przez wykwalifikowanego instruktora nie zapewniają już odpowiednich kompetencji, właściwy organ wycofuje zatwierdzenie kursu lub dopilnowuje, aby osoba prowadząca szkolenie została zawieszona, lub, w razie potrzeby, usunięta z wykazu wykwalifikowanych instruktorów.

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 poziomu zgodności osiągniętego przez zatwierdzane podmioty z wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i w jego aktach wykonawczych.

11.6.2. **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;

▼M11

b) może być przeprowadzane przez 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;

b) odpowiednie kompetencje personelu w dziedzinie ochrony, które 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, 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

a) została poddana kontroli obejmującej sprawdzenie przeszłości zgodnie z pkt 11.1.3, która jest powtarzana co najmniej co 5 lat;

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;

([1]) Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

▼**M11**

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. W szczególności dotyczy to

1) zasad, procedur i technik dotyczących monitorowania 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 i/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.

11.6.3.7. Państwo członkowskie może ograniczyć wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa do działań w zakresie zatwierdzania, które są prowadzone wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego w imieniu odpowiedniego organu tego państwa członkowskiego W takich przypadkach nie obowiązują wymogi pkt 11.6.4.2.

11.6.3.8. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa wygasa najpóźniej po upływie 5 lat.

11.6.4. **Uznawanie i wycofywanie unijnych podmiotów ds. ochrony lotnictwa**

11.6.4.1. Unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa nie uznaje się za wyznaczony do momentu umieszczenia jego danych w ►**M17** unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw. ◄ Każdy unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa otrzymuje dowód swojego statusu od właściwego organu lub w jego imieniu. W okresie, w którym w ►**M17** unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw ◄ nie jest możliwe umieszczenie wpisów dotyczących unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa, odpowiedni organ przekazuje niezbędne informacje dotyczące unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa Komisji, która udostępnia je wszystkim państwom członkowskim.

11.6.4.2 Wyznaczone unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa są uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.

▼**M11**

11.6.4.3. Jeżeli unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przestaje spełniać wymogi, o których mowa w pkt 11.6.3.1 lub 11.6.3.5, właściwy organ (organy), który go wyznaczył, wycofuje wyznaczenie i usuwa podmiot zatwierdzający z ►**M17** unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw. ◄

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 z 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, oraz w przypadku wystąpienia takiego wniosku, opatrzoną wystarczająco szczegółowymi uwagami zatwierdzanego podmiotu;

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 inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego stanowią potwierdzenie integralności sprawozdania zatwierdzającego.

11.6.5.6. Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim i przedstawia się je właściwemu organowi, a w stosownych przypadkach także zatwierdzanemu podmiotowi, w ciągu jednego miesiąca od daty wizji lokalnej.

▼M11

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.

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 zatrudniony 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 z zatwierdzanym podmiotem stosunków handlowych w dziedzinie ochrony lotnictwa, obejmujących np. 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, w tym programu ochrony zatwierdzanego podmiotu lub odpowiednika tego programu, oraz na wynikach wizji lokalnej.

f) Potwierdzam, że sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa opiera się na ocenie wszystkich odpowiednich obszarów, na temat których podmiot zatwierdzający zobowiązany jest do wydania opinii w oparciu o odpowiednią unijną listę kontrolną.

g) Potwierdzam, że zastosowałem 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 kilka podmiotów zatwierdzanych jest w ramach wspólnego działania.

h) Potwierdzam, że nie przyjąłem żadnych korzyści finansowych lub innych, oprócz rozsądnej opłaty za procedurę zatwierdzenia oraz zwrotu kosztów podróży i zakwaterowania.

Przyjmuję pełną odpowiedzialność za sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa.

Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za zatwierdzenie:

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa:

Data:

Podpis:

▼B

12. **SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY**

12.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

▼B

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

▼M18

12.0.3. Producenci urządzeń dostarczają instrukcję eksploatacji, a urządzenia używane są zgodnie z tą instrukcją.

▼B

12.1. BRAMKI DO WYKRYWANIA METALU (WTMD)

12.1.1. **Zasady ogólne**

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

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

12.1.1.3. WTMD jest na stałe przymocowana do twardego podłoża.

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

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

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

12.1.1.7. Sygnał optyczny wskazuje siłę sygnału wykrytego przez WTMD.

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

▼M10

12.1.2. **Normy dotyczące WTMD**

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

▼M17

12.1.2.2. Wszystkie WTMD stosowane wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami muszą spełniać przynajmniej normę 1.

▼M10

12.1.2.3. Wszystkie WTMD stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów muszą spełniać normę 2.

▼B

12.1.3. **Dodatkowe wymogi dotyczące WTMD**

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

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

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

c) rejestrować liczbę uruchomionych alarmów; oraz

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

▼B

12.2. RĘCZNY WYKRYWACZ METALI (HHMD)

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

12.2.2. Przyciski służące do regulowania czułości HHMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.

12.2.3. W przypadku wykrycia przedmiotów metalowych HHMD wysyła sygnał dźwiękowy, który jest odbierany w promieniu 1 metra.

12.2.4. Na działanie HHMD nie mają wpływu źródła interferencji.

12.2.5. HHMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie funkcjonuje.

12.3. URZĄDZENIA RENTGENOWSKIE

Urządzenia rentgenowskie spełniają szczegółowe wymogi określone w osobnej decyzji Komisji.

12.4. SYSTEMY WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (EDS)

12.4.1. **Zasady ogólne**

12.4.1.1. Systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) są w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu poszczególne materiały wybuchowe w podanych i wyższych ilościach jednostkowych, znajdujące się w bagażu lub innych przesyłkach.

12.4.1.2. Materiały wybuchowe są wykrywane niezależnie od ich kształtu, położenia i usytuowania.

12.4.1.3. EDS wysyła sygnał alarmowy w każdej z następujących okoliczności:

— w przypadku wykrycia materiału wybuchowego, oraz

— w przypadku wykrycia przedmiotu zapobiegającego wykryciu materiału wybuchowego, oraz

— w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być skontrolowana.

▼M7

12.4.2. **Normy dla EDS**

12.4.2.1. Obowiązują trzy normy dotyczące EDS. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w osobnej decyzji Komisji.

12.4.2.2. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 1.

12.4.2.3. Norma 1 traci moc z dniem 1 września 2012 r.

12.4.2.4. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie EDS spełniających normę 1, zainstalowanych między dniem 1 stycznia 2003 r. a dniem 1 września 2006 r., najdłużej do dnia 1 stycznia 2014 r.

12.4.2.5. Norma 2 ma zastosowanie do wszystkich EDS instalowanych od dnia 1 stycznia 2007 r., chyba że umowę dotyczącą instalacji EDS spełniających normę 1 zawarto przed dniem 19 października 2006 r.

12.4.2.6. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 2 najpóźniej od dnia 1 września 2012 r., chyba że ma zastosowanie pkt 12.4.2.4.

12.4.2.7. Norma 2 traci moc z dniem 1 września 2020 r.

12.4.2.8. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie EDS spełniających normę 2, zainstalowanych między dniem 1 stycznia 2011 r. a dniem 1 września 2014 r., najdłużej do dnia 1 września 2022 r.

▼M7

12.4.2.9. Właściwy organ informuje Komisję o wydaniu zezwolenia na dalsze stosowanie EDS spełniających normę 2 po dniu 1 września 2020 r.

12.4.2.10. Norma 3 ma zastosowanie do wszystkich EDS instalowanych od dnia 1 września 2014 r.

12.4.2.11. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 3 najpóźniej od dnia 1 września 2020 r., chyba że ma zastosowanie pkt 12.4.2.8.

▼B

12.4.3. **Wymogi dotyczące jakości obrazu EDS**

Jakość obrazu EDS jest zgodna ze szczegółowymi wymogami określonymi w osobnej decyzji Komisji.

12.5. PROJEKCJA WIRTUALNYCH OBRAZÓW ZAGROŻEŃ (TIP)

12.5.1. **Zasady ogólne**

12.5.1.1. Projekcja wirtualnych obrazów zagrożeń (TIP) jest w stanie wyświetlać wirtualne obrazy niebezpiecznych przedmiotów w obrębie rentgenowskich obrazów bagaży lub innych przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa.

Wirtualne obrazy umieszczane są w obrębie rentgenowskich obrazów bagaży i przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa równomiernie i w różnych położeniach.

Istnieje możliwość ustawienia udziału procentowego wyświetlanych obrazów wirtualnych.

12.5.1.2. TIP nie może mieć niekorzystnego wpływu na wydajność i normalne działanie urządzenia rentgenowskiego.

Operator kontroli bezpieczeństwa nie otrzymuje żadnego sygnału zapowiadającego projekcję czy też informującego go o właśnie dokonanej projekcji wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu, dopóki nie pojawi się komunikat zgodnie z pkt 12.5.2.2.

12.5.1.3. Środki zarządzania TIP są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie osoby upoważnione.

▼M17

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 przedmiotów, 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 wirtualnych obrazów niebezpiecznych przedmiotów;

b) środki przekazywania komunikatów i kasowania komunikatów; oraz

c) środki rejestrowania i odtwarzania wyników reakcji poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa.

12.5.2.2. TIP przekazuje komunikat operatorowi kontroli bezpieczeństwa:

a) w przypadku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nastąpiła projekcja wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu;

▼B

b) w przypadku braku reakcji ze strony operatora kontroli bezpieczeństwa, gdy nastąpiła projekcja wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu;

c) w przypadku reakcji ze strony operatora kontroli bezpieczeństwa, gdy nie nastąpiła projekcja wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu; oraz

d) w przypadku gdy próba projekcji wirtualnego obrazu niebezpiecznego przedmiotu nie powiodła się i obraz był widoczny dla operatora kontroli bezpieczeństwa.

Komunikat jest przekazywany w taki sposób, aby nie przysłaniał obrazu bagażu lub przesyłki, do której się odnosi.

Komunikat jest widoczny do czasu skasowania przez operatora kontroli bezpieczeństwa. W przypadku lit. a) i b) wraz z komunikatem pojawia się wirtualny obraz niebezpiecznego przedmiotu.

12.5.2.3. Dostęp do urządzeń z zainstalowanym i wprowadzonym oprogramowaniem TIP wymaga od operatora kontroli bezpieczeństwa użycia niepowtarzalnego identyfikatora.

12.5.2.4. TIP jest w stanie przechowywać dane o reakcji poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa przez minimum 12 miesięcy w formacie pozwalającym na sporządzanie raportów.

12.5.2.5. Skład TIP podlega również dodatkowym szczegółowym wymogom określonym w osobnej decyzji Komisji.

▼M18

12.6. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA ŚLADOWYCH ILOŚCI MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (ETD)

12.6.1. Urządzenia ETD muszą być w stanie zbierać i analizować śladowe ilości cząsteczek ze skażonych powierzchni lub zawartości bagażu albo przesyłek, bądź ich opary, i sygnalizować za pomocą alarmu obecność materiałów wybuchowych. Do celów kontroli bezpieczeństwa urządzenia te muszą spełniać następujące wymogi:

a) materiały eksploatacyjne nie mogą być stosowane niezgodnie z zaleceniami producenta danego materiału eksploatacyjnego lub w przypadku, gdy wydajność 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.

Pobieranie próbek cząstek stałych i oparów w urządzeniach ETD odbywa się zgodnie z ustalonymi normami. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w osobnej niejawnej decyzji Komisji.

12.6.2. Norma dla urządzeń ETD, które pobierają próbki cząstek stałych, ma zastosowanie do urządzeń ETD instalowanych od dnia 1 września 2014 r.

12.6.3. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie urządzeń ETD niecertyfikowanych w zakresie zgodności z dodatkiem 12-L, które zostały zainstalowane przed dniem 1 lipca 2014 r. i które pobierają próbki cząstek stałych, najdalej do dnia 1 lipca 2020 r.

▼B

12.7. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PŁYNÓW, AEROZOLI I ŻELI

12.7.1. **Zasady ogólne**

▼M14

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.

▼B

12.7.1.2. Wykrycie jest niezależne od kształtu lub materiału pojemnika zawierającego płyn, aerozol i żel.

12.7.1.3. Sprzęt stosuje się w sposób gwarantujący, że położenie i usytuowanie pojemnika zapewnia pełne wykorzystanie możliwości wykrywania.

12.7.1.4. Sprzęt wysyła sygnał alarmowy w każdej z następujących okoliczności:

a) w przypadku wykrycia materiałów niebezpiecznych;

b) w przypadku wykrycia obecności przedmiotu zapobiegającego wykryciu materiałów niebezpiecznych;

c) w przypadku gdy nie można ocenić, czy płyn, aerozol i żel nie stanowią zagrożenia; oraz

d) w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być skontrolowana.

▼M14

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 osobnej decyzji Komisji.

12.7.2.2. Systemy LEDS muszą spełniać normę 1.

Systemy LEDS spełniające normę 1 można stosować najpóźniej do dnia 30 stycznia 2016 r.

12.7.2.3. Norma 2 ma zastosowanie do systemów LEDS instalowanych, począwszy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Systemy LEDS muszą spełniać normę 2 najpóźniej, począwszy od dnia 31 stycznia 2016 r.

▼B

12.7.3. **Zatwierdzanie sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli**

Sprzęt zatwierdzony przez właściwy organ państwa członkowskiego lub w jego imieniu jako spełniający normy określone w osobnej decyzji Komisji, jest uznawany przez pozostałe państwa członkowskie za sprzęt spełniający te normy. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwę i inne istotne dane szczegółowe (na żądanie) organów wyznaczonych do zatwierdzania sprzętu. Komisja podaje nazwy tych organów pozostałym państwom członkowskim.

▼B

12.8. METODY KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PRZY UŻYCIU NOWYCH TECHNOLOGII

12.8.1. Państwo członkowskie może zezwolić na zastosowanie metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii innych niż technologie określone w niniejszym rozporządzeniu, pod warunkiem że:

a) jest ona stosowana w celu oceny nowej metody kontroli bezpieczeństwa; oraz

b) nie wpłynie negatywnie na ogólny osiągnięty poziom ochrony; oraz

c) stosowne informacje o przeprowadzanej próbie są przekazywane osobom, których ona dotyczy, w tym pasażerom.

▼M17

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.

▼B

12.8.3. Jeżeli Komisja udzieli państwu członkowskiemu pozytywnej odpowiedzi lub jeżeli nie udzieli odpowiedzi w terminie trzech miesięcy od otrzymania pisemnego wniosku, państwo członkowskie może dopuścić wprowadzenie danej metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii.

Jeżeli Komisja jest zdania, że proponowana metoda kontroli bezpieczeństwa nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa we Wspólnocie, informuje o tym państwo członkowskie, wyjaśniając swoje zastrzeżenia w terminie trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w pkt 12.8.2. W takich okolicznościach państwo członkowskie nie wprowadza danej metody kontroli bezpieczeństwa, zanim metoda ta nie uzyska pozytywnej oceny Komisji.

12.8.4. Czas trwania próby dotyczącej każdej z metod kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii nie może przekraczać osiemnastu miesięcy. Komisja może przedłużyć okres oceny o nie więcej niż kolejne dwanaście miesięcy, pod warunkiem że państwo członkowskie przedstawi odpowiednie uzasadnienie takiego przedłużenia.

12.8.5. Właściwy organ państwa członkowskiego, w odstępach czasowych nie dłuższych niż sześć miesięcy w trakcie okresu oceny, dostarcza Komisji sprawozdanie na temat postępów oceny. Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o treści sprawozdania. Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego nie przekazuje sprawozdań na temat postępów, Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o zawieszenie próby.

12.8.6. Jeżeli na podstawie sprawozdania Komisja uzna, że metoda kontroli bezpieczeństwa poddawana próbie nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa we Wspólnocie, informuje państwo członkowskie, że próba zostaje zawieszona do momentu, kiedy taka gwarancja będzie zapewniona.

12.8.7. Czas trwania próby nie może w żadnym wypadku przekroczyć trzydziestu miesięcy.

▼M3

12.9. PSY DO WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH

12.9.1. **Zasady ogólne**

12.9.1.1. Pies do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW) jest w stanie wykryć i wskazać określone materiały wybuchowe w podanych lub wyższych ilościach.

12.9.1.2. Wykrycie materiałów wybuchowych nie jest uzależnione od ich kształtu, ułożenia lub rozmieszczenia.

12.9.1.3. PWMW sygnalizuje, w formie reakcji pasywnej, wykrycie materiałów wybuchowych określonych w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.1.4. PWMW i jego przewodnik mogą być wykorzystani w kontroli bezpieczeństwa, jeśli obydwaj zostali zatwierdzeni niezależnie i łącznie jako zespół.

12.9.1.5. PWMW i jego przewodnik podlegają wstępnemu i okresowemu szkoleniu w celu zapewnienia zdobycia i utrzymania przez nich wymaganych umiejętności i, w razie konieczności, zdobycia nowych.

12.9.1.6. Warunkiem zatwierdzenia zespołu z PWMW, składającego się z PWMW i jego przewodnika(-ów), jest pomyślne przejście szkolenia.

12.9.1.7. Zespół z PWMW zatwierdzany jest przez właściwy organ lub w jego imieniu, zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.1.8. Po zatwierdzeniu przez właściwy organ zespól z PWMW może być wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem metody klasycznej detekcji węchowej („metody klasycznej”) lub detekcji węchowej materiałów wybuchowych z pobranych próbek osmologicznych („metody osmologicznej”).

12.9.2. **Normy dotyczące psów do wykrywania materiałów wybuchowych**

12.9.2.1. Wymogi dotyczące skuteczności PWMW określono w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.2.2. Zespół z PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego, przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami, pojazdów, statków powietrznych, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, a także stref zastrzeżonych lotniska odpowiada **normie 1** w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych.

12.9.2.3. Zespół z PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, poczty przewoźnika lotniczego, materiałów przewoźnika lotniczego, ładunku i poczty odpowiada **normie 2** w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych.

12.9.2.4. Zespół z PWMW zatwierdzony do wykrywania materiałów wybuchowych z zastosowaniem metody osmologicznej może być wykorzystywana wyłącznie w kontroli bezpieczeństwa ładunku i nie może być wykorzystywana w żadnej innej kategorii objętej **normą 2**.

12.9.2.5. PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa mającej na celu wykrycie materiałów wybuchowych wyposażony jest w odpowiednie środki umożliwiające jego jednoznaczną identyfikację.

12.9.2.6. W trakcie wykonywania zadań związanych z wykrywaniem materiałów wybuchowych PWMW zawsze towarzyszy przewodnik zatwierdzony do pracy z tym PWMW.

12.9.2.7. PWMW zatwierdzonemu do pracy z zastosowaniem metody klasycznej towarzyszy tylko jeden przewodnik. Jeden przewodnik może zostać zatwierdzony do prowadzenia maksymalnie dwóch PWMW.

12.9.2.8. PWMW zatwierdzony do wykrywania materiałów wybuchowych z zastosowaniem metody osmologicznej prowadzony jest przez maksymalnie dwóch przewodników.

12.9.3. **Wymogi szkoleniowe**

Ogólne obowiązki szkoleniowe

12.9.3.1. Szkolenie zespołu z PWMW obejmuje elementy teoretyczne, praktyczne, a także szkolenie na stanowisku pracy.

▼M3

12.9.3.2. Zakres szkoleń określa lub zatwierdza właściwy organ.

12.9.3.3. Szkolenie przeprowadzane jest przez właściwy organ lub w jego imieniu, przez instruktorów posiadających kwalifikacje zgodnie z pkt 11.5 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.

12.9.3.4. Psy szkolone w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych są psami przeznaczonymi tylko do tego celu.

12.9.3.5. W trakcie szkolenia wykorzystuje się pomoce szkoleniowe przedstawiające materiały wybuchowe.

12.9.3.6. Szkoleniom podlegają wszelkie osoby mające kontakt z pomocami szkoleniowymi w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu.

Wstępne szkolenie dla zespołu z PWMW

12.9.3.7. Zespół z PWMW podlega wstępnemu szkoleniu, które opiera się na kryteriach określonych w pkt 12.9.3 odrębnej decyzji Komisji.

12.9.3.8. Wstępne szkolenie dla zespołu z PWMW obejmuje praktyczne ćwiczenia w warunkach przyszłego środowiska pracy.

Okresowe szkolenie dla zespołu z PWMW

12.9.3.9. PWMW i przewodnik podlegają okresowym szkoleniom, indywidualnie i wspólnie jako zespół.

12.9.3.10. Okresowe szkolenie utrzymuje posiadane już umiejętności, zgodnie z wymogami wstępnego szkolenia, a także umiejętności zdobyte w związku z rozwojem stosowanych metod w zakresie ochrony.

12.9.3.11. Okresowe szkolenie dla zespołu z PWMW przeprowadza się w odstępach przynajmniej sześciotygodniowych. Minimalny czas trwania okresowego szkolenia wynosi co najmniej 4 godziny w każdym okresie sześciotygodniowym.

12.9.3.12. Punktu 11 nie stosuje się w przypadku, gdy przynajmniej raz w tygodniu PWMW podlega szkoleniu w zakresie rozpoznawania wszystkich materiałów wybuchowych wymienionych w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji.

Rejestry szkoleń dla zespołów z PWMW

12.9.3.13. Rejestry szkoleń, zarówno wstępnych, jak i okresowych, przechowuje się zarówno dla PWMW, jak i dla ich przewodników przez co najmniej czas trwania ich umowy o zatrudnienie i na żądanie udostępnia się je właściwemu organowi.

Szkolenie bieżące dla zespołów z PWMW

12.9.3.14. W sytuacji gdy PWMW wykorzystywany jest do zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa, podlega on szkoleniu bieżącemu w celu upewnienia się, że spełnia wymogi skuteczności określone w dodatku 12-D do odrębnej decyzji.

12.9.3.15. Szkolenie bieżące przeprowadza się wyrywkowo na zasadzie kontynuacji, w okresie wykorzystywania PWMW, a skuteczność PWMW w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych ocenia się z użyciem zatwierdzonych pomocy szkoleniowych.

12.9.4. **Procedury zatwierdzania**

12.9.4.1. Procedura zatwierdzania zapewnia weryfikację następujących umiejętności:

a) zdolności spełnienia przez PWMW wymogów w zakresie skuteczności wykrywania materiałów wybuchowych, określonych w dodatku 12-D do odrębnej decyzji Komisji;

▼M3

b) zdolności PWMW do pasywnej reakcji na obecność materiałów wybuchowych;

c) zdolności PWMW i jego przewodnika (-ów) do efektywnej pracy jako zespołu; oraz

d) zdolności przewodnika do prawidłowego prowadzenia PWMW, właściwego interpretowania reakcji PWMW na obecność materiału wybuchowego, a także umiejętności odpowiedniego postępowania w takich sytuacjach.

12.9.4.2. Procedura zatwierdzania symuluje każdy z obszarów pracy, w których pracować będzie zespół z PWMW.

12.9.4.3. Zespół z PWMW kończy z wynikiem pozytywnym szkolenie w każdym z obszarów, dla którego ubiega się o zatwierdzenie.

12.9.4.4. Procedury zatwierdzania przeprowadza się zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.4.5. Okres ważności każdego zatwierdzenia nie przekracza 12 miesięcy.

12.9.5. **Kontrola jakości**

12.9.5.1. Zespół z PWMW podlega środkom kontroli jakości określonym w dodatku 12-G do odrębnej decyzji Komisji.

12.9.6. **Metodyka kontroli bezpieczeństwa**

Dodatkowe, szczegółowe wymogi znajdują się w odrębnej decyzji Komisji.

▼M17

12.10. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA METALI (MDE)

Szczegółowe przepisy dotyczące stosowania urządzeń do wykrywania metali (MDE) określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M8

12.11. URZĄDZENIA DO PRZEŚWIETLANIA OSÓB

12.11.1. **Zasady ogólne**

Urządzenie do prześwietlania osób to system służący do kontroli osób, umożliwiający wykrywanie przedmiotów metalowych i niemetalowych, różniących się od ludzkiej skóry i przenoszonych na ciele lub w odzieży.

Urządzenie do prześwietlania osób obsługiwane przez pracownika weryfikującego może składać się z systemu wykrywania zagrożeń generującego obraz ciała osoby na potrzeby analizy ze strony pracownika weryfikującego, który ma wykluczyć, że na ciele osoby poddanej kontroli bezpieczeństwa są przenoszone jakiekolwiek przedmioty metalowe lub niemetalowe różniące się od ludzkiej skóry. W przypadku gdy pracownik weryfikujący zidentyfikuje tego rodzaju przedmiot, przekazuje informację dotyczącą jego umiejscowienia operatorowi kontroli bezpieczeństwa w celu przeprowadzenia dodatkowej kontroli. W takim przypadku pracownika weryfikującego uznaje się za integralną część systemu wykrywania zagrożeń.

Urządzenie do prześwietlania osób z automatycznym wykrywaczem zagrożeń może składać się z systemu wykrywania zagrożeń rozpoznającego w sposób automatyczny przedmioty metalowe i niemetalowe, różniące się od ludzkiej skóry i przenoszone na ciele osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa. W przypadku gdy system rozpoznaje tego rodzaju przedmiot, informacja o jego umiejscowieniu przekazywana jest operatorowi kontroli bezpieczeństwa w postaci obrazu sylwetki danej osoby.

Na potrzeby kontroli bezpieczeństwa pasażerów urządzenie do prześwietlania osób musi spełniać następujące normy:

a) furządzenia do prześwietlania osób wykrywają oraz wskazują za pomocą sygnału alarmowego co najmniej określone przedmioty metalowe i niemetalowe, w tym materiały wybuchowe, obecne zarówno samodzielnie, jak i w powiązaniu z innymi przedmiotami;

b) wykrywalność jest niezależna od umiejscowienia i ułożenia przedmiotu;

▼M8

c) system posiada wskaźnik sygnalizujący, że urządzenie jest włączone;

d) urządzenia do prześwietlania osób umieszcza się w taki sposób, aby na ich działanie nie miały wpływu źródła interferencji;

e) prawidłowe działanie urządzeń do prześwietlania osób podlega codziennemu sprawdzeniu;

f) urządzenie do prześwietlania osób jest używane zgodnie z instrukcją eksploatacji dostarczoną przez producenta.

Urządzenia do prześwietlania osób służące do kontroli bezpieczeństwa pasażerów są wprowadzane i wykorzystywane zgodnie z zaleceniem Rady 1999/519/WE z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie ograniczenia stopnia narażenia ogółu społeczeństwa na oddziaływanie pól elektromagnetycznych (od 0 Hz do 300 GHz) ([1]) oraz dyrektywą 2004/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (polami elektromagnetycznymi) (osiemnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) ([2]).

12.11.2. **Normy dotyczące urządzeń do prześwietlania osób**

Wymogi dotyczące działania urządzeń do prześwietlania osób określono w dodatku 12-K, który sklasyfikowany jest jako „CONFIDENTIEL UE" i traktowany jest zgodnie z decyzją nr 2001/844/WE, EWWiS, Euratom.

Urządzenia do prześwietlania osób muszą spełniać normę podaną w dodatku 12-K od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

12.11.2.1. Wszystkie urządzenia do prześwietlania osób muszą spełniać normę 1.

Norma 1 traci moc z dniem 1 stycznia 2022 r.

12.11.2.2. Norma 2 ma zastosowanie do urządzeń do prześwietlania osób instalowanych od dnia 1 stycznia 2019 r.

▼B

DODATEK 12-A

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie działania bramek do wykrywania metalu (WTMD) określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 12-B

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie działania systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) określono w osobnej decyzji Komisji.

DODATEK 12-C

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie działania sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli określono w osobnej decyzji Komisji.

▼M8

DODATEK 12-K

Szczegółowe przepisy odnoszące się do wymogów w zakresie poziomu ochrony dotyczących urządzeń do prześwietlania osób określa się w odrębnej decyzji Komisji.

([1]) Dz.U. L 199 z 30.7.1999, s. 59.
([2]) Dz.U. L 159 z 30.4.2004, s. 1.