

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1998

z dnia 5 listopada 2015 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002⁽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) Jeśli środki te zawierają informacje wrażliwe mające znaczenie dla ochrony, powinny one być traktowane zgodnie z decyzją Komisji (UE, Euratom) 2015/444⁽²⁾, jak określono w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008. Środki te powinny zatem zostać przyjęte oddzielnie w drodze decyzji wykonawczej Komisji skierowanej do państw członkowskich i nie powinny być publikowane.
- (3) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010⁽³⁾, ustanawiające środki, o których mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zostało zmienione dwudziestokrotnie od czasu wejścia w życie. W celu zapewnienia jasności i pewności prawa należy je zatem uchylić i zastąpić nowym aktem, konsolidującym akt pierwotny oraz wszystkie jego zmiany. Ten nowy akt prawny powinien także zostać doprecyzowany i uaktualniony tam, gdzie jest to właściwe, z uwzględnieniem zdobytego dotąd praktycznego doświadczenia i istotnych zmian w zakresie technologii.
- (4) Środki te powinny być regularnie poddawane przeglądowi aby zagwarantować ich współmierność do ewolucji zagrożeń.
- (5) 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

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

⁽²⁾ Decyzja Komisji (EU, Euratom) 2015/444 z dnia 13 marca 2015 r. w sprawie przepisów bezpieczeństwa dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (Dz.U. L 72 z 17.3.2015, s. 53).

⁽³⁾ 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 (Dz.U. L 55 z 5.3.2010, s. 1).

Artykuł 2

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

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lutego 2016 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 5 listopada 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. OCHRONA PORTU LOTNICZEGO

1.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

1.0.3. Bez uszczerbku dla kryteriów dotyczących odstępstw, określonych w części K załącznika do rozporządzenia (WE) nr 272/2009 ⁽¹⁾, właściwy organ może dopuścić szczególne procedury ochrony lub zwolnienia w ramach zabezpieczenia i ochrony stref operacyjnych lotniska w dniach, w których planowanych jest nie więcej niż osiem odlotów, pod warunkiem że w części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska lub w porcie lotniczym, który nie mieści się w zakresie pkt 1.1.3, załadunek, rozładunek, wprowadzanie pasażerów na pokład i wyprowadzanie pasażerów z pokładu nie będą się odbywały równocześnie na większej liczbie statków powietrznych niż jeden.

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

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

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; oraz
- b) część portu lotniczego, przez którą może być przemieszczany odlatujący bagaż rejestrowany poddany kontroli bezpieczeństwa, lub w której może on być przechowywany, o ile nie chodzi o zabezpieczony bagaż; oraz
- c) część portu lotniczego wyznaczoną do postoju statków powietrznych podczas wprowadzania pasażerów na pokład lub podczas załadunku.

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

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 91 z 3.4.2009, s. 7).

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

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

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

1.1.3. Części krytyczne stref zastrzeżonych

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.

1.1.3.4. Jeżeli niepoddane kontroli bezpieczeństwa osoby lub pasażerowie i członkowie załogi przybywający z państw 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 państw 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 lub odlatujących pasażerów poddanych kontroli bezpieczeństwa nieodlatujących tym samym statkiem powietrznym co wspomniani pasażerowie i członkowie załogi.

1.2. KONTROLA DOSTĘPU

1.2.1. Dostęp do strefy operacyjnej lotniska

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

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

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

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

1.2.2. Dostęp do stref zastrzeżonych

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

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

- a) ważną kartę pokładową lub jej odpowiednik; lub
- 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.

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

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.

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

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

- a) system elektroniczny ograniczający dostęp do jednej osoby w danym momencie; lub
- b) upoważnione osoby prowadzące kontrolę dostępu.

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

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

1.2.3.1. Karta identyfikacyjna członka załogi dla członka załogi zatrudnionego przez unijnego 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. Unijne karty identyfikacyjne członków załóg i karty identyfikacyjne portu lotniczego podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

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

- a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz
- b) nazwa przewoźnika lotniczego; oraz
- c) słowo „crew” w języku angielskim; oraz
- d) data ważności.

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

- 1.2.5.1. Na karcie identyfikacyjnej portu lotniczego znajduje się:

- a) nazwisko i zdjęcie posiadacza; oraz
- b) nazwa pracodawcy posiadacza karty, o ile nie jest zakodowana elektronicznie; oraz
- c) nazwa podmiotu wydającego lub portu lotniczego; oraz
- d) informacja o strefach, do których posiadacz karty posiada dostęp; oraz
- e) data ważności, o ile nie jest zakodowana elektronicznie.

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

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

1.2.6. Wymogi dotyczące przepustek samochodowych

- 1.2.6.1. Przepustka samochodowa może być wydana tylko w przypadku ustalenia potrzeby operacyjnej.
- 1.2.6.2. Przepustka samochodowa jest wydawana dla określonego pojazdu i zawiera następujące informacje:
- a) strefy, których dotyczy pozwolenie na dostęp pojazdu; oraz
 - b) data ważności.

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 lotniska.
- 1.2.6.5. Przepustkę samochodową zwraca się niezwłocznie podmiotowi wydającemu:
- a) na żądanie podmiotu wydającego; lub
 - b) gdy pojazd nie będzie już wykorzystywany w strefie operacyjnej lotniska; lub
 - c) po wygaśnięciu ważności przepustki, o ile nie zostanie ona automatycznie unieważniona.
- 1.2.6.6. Podmiot wydający jest niezwłocznie powiadamiany o zagubieniu, kradzieży lub niezwróceniu przepustki samochodowej.
- 1.2.6.7. Elektroniczna przepustka samochodowa jest niezwłocznie blokowana po jej zwróceniu, wygaśnięciu jej ważności lub powiadomieniu o jej zagubieniu, kradzieży lub niezwróceniu.
- 1.2.6.8. W celu zapobieżenia wykorzystywaniu przepustek samochodowych niezgodnie z ich przeznaczeniem, wdraża się system mający zapewnić wykrywanie prób wykorzystania zagubionych, skradzionych lub niezwróconych przepustek samochodowych. W przypadku wykrycia takich prób podejmuje się właściwe działania.
- 1.2.6.9. W przypadku pojazdów eksploatowanych wyłącznie w strefie operacyjnej lotniska i nieposiadających zezwolenia na poruszanie się po drogach publicznych można uzyskać zwolnienie z obowiązku stosowania przepisów pkt 1.2.6.2–1.2.6.8, pod warunkiem że pojazdy te są wyraźnie oznakowane zewnętrznie jako pojazdy operacyjne przeznaczone do użytku w danym porcie lotniczym.

1.2.7. Dostęp z eskortą

- 1.2.7.1. Członkowie załóg nieposiadający ważnych kart identyfikacyjnych portu lotniczego eskortowani są przez cały czas, gdy znajdują się w strefach zastrzeżonych lotniska innych niż:
- a) strefy, w których mogą przebywać pasażerowie; oraz
 - b) strefy położone w bezpośrednim sąsiedztwie statku powietrznego, którym członkowie załóg przybyli lub którym odleca; oraz
 - c) strefy przeznaczone dla załóg; oraz
 - d) strefy między terminalem lub punktem dostępu a statkiem powietrznym, którym członkowie załóg przybyli lub którym odleca.
- 1.2.7.2. W wyjątkowych przypadkach można zwolnić osobę z wymogów opisanych w pkt 1.2.5.1 i obowiązku dotyczącego sprawdzania przeszłości pod warunkiem że jest ona eskortowana przez cały czas, gdy znajduje się w strefach zastrzeżonych lotniska. Osoba może zostać zwolniona z wymogu dotyczącego jej eskortowania, jeżeli okaże upoważnienie i posiada ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego.

1.2.7.3. Osoba eskortująca:

- a) posiada ważną kartę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. c), d) lub e); oraz
- b) jest upoważniona do eskortowania osób w strefach zastrzeżonych lotniska; oraz
- c) ma eskortowaną osobę lub osoby przez cały czas w bezpośrednim polu widzenia; oraz
- d) zapewnia, na ile to możliwe, aby nie doszło do naruszenia zasad ochrony przez eskortowaną osobę lub osoby.

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

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

1.2.8. Inne zwolnienia

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

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

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

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

- a) kontroli manualnej;
- b) bramek do wykrywania metali (WTMD);
- c) psów do wykrywania materiałów wybuchowych;
- d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).
- e) urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;
- f) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznym wykrywaczem 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.

1.3.1.3. Psy do wykrywania materiałów wybuchowych i urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) mogą być wykorzystywane jedynie jako dodatkowe środki kontroli osób niebędących pasażerami 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 do wykrywania materiałów wybuchowych;
- e) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);

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

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

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

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

1.3.2. Zwolnienia i specjalne procedury kontroli bezpieczeństwa

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

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

1.3.2.3. Zwolnienia i specjalne procedury kontroli bezpieczeństwa podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

1.4. SPRAWDZANIE POJAZDÓW

1.4.1. Pojazdy wjeżdżające do części krytycznych

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

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

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

1.4.1.4. Pojazdy wjeżdżające do części krytycznych podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

1.4.2. Pojazdy wjeżdżające do stref zastrzeżonych niebędących częściami krytycznymi

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

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

1.4.2.3. Pojazdy wjeżdżające do stref zastrzeżonych niebędących częściami krytycznymi podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

1.4.3. Metody sprawdzania

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

1.4.3.2. Następujące metody mogą być wykorzystane tylko jako dodatkowe sposoby sprawdzania:

- a) psów do wykrywania materiałów wybuchowych; oraz
- b) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);

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

1.4.4. Zwolnienia i specjalne procedury sprawdzania

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

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

1.5. NADZÓR, PATROLE I INNE KONTROLE FIZYCZNE

1.5.1. Nadzór lub patrole prowadzi się w celu monitorowania:

- a) granic między strefą ogólnodostępną, strefą operacyjną, strefami zastrzeżonymi, częściami krytycznymi i, w stosownych przypadkach, strefami wydzielonymi; oraz
- b) obszarów w terminalu i w bliskim sąsiedztwie terminalu jego ogólnodostępnych okolic, w tym parkingów i dróg; oraz
- c) umieszczania w widocznym miejscu i ważności kart identyfikacyjnych osób znajdujących się w strefach zastrzeżonych innych niż te, w których znajdują się pasażerowie; oraz
- d) umieszczania w widocznym miejscu i ważności przepustek samochodowych pojazdów przebywających w strefie operacyjnej lotniska; oraz
- e) bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, zaopatrzenia pokładowego oraz poczty i materiałów przewoźnika lotniczego oczekujących na załadunek w częściach krytycznych.

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

- a) wielkość portu lotniczego, w tym liczbę i charakter operacji; oraz
- b) układ portu lotniczego, w szczególności współzależności między strefami ustanowionymi w porcie lotniczym; oraz
- c) możliwości i ograniczenia środków prowadzenia nadzoru i patroli.

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

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

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

1.6. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

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

- 1.6.3. Aby umożliwić połączenie osoby upoważnionej do wniesienia jednego lub więcej przedmiotów wymienionych w dodatku 1-A z wnoszonym przedmiotem:
- osoba ta musi posiadać przy sobie zezwolenie. Zezwolenie jest umieszczone na karcie identyfikacyjnej umożliwiającej dostęp do stref zastrzeżonych lub ma formę odrębnego pisemnego oświadczenia. W zezwoleniu wskazuje się przedmioty, które mogą być przenoszone, podając kategorię lub opis konkretnych przedmiotów. Jeżeli zezwolenie jest umieszczone na karcie identyfikacyjnej, musi być ono rozpoznawalne zgodnie z zasadą ograniczonego dostępu; lub
 - należy wdrożyć system w punkcie kontroli bezpieczeństwa wskazując, które osoby są upoważnione do wnoszenia których przedmiotów i podając kategorię lub opis konkretnych przedmiotów.
- 1.6.4. Procedurę łączenia należy przeprowadzić zanim danej osobie zezwoli się na wniesienie przedmiotu(-ów) do stref zastrzeżonych lub na pokład statku powietrznego lub po wezwaniu do okazania zezwolenia przez osoby odpowiedzialne za nadzór lub patrole zgodnie z pkt 1.5.1 lit. c).
- 1.6.5. Przedmioty wymienione w dodatku 1-A mogą być przechowywane w strefach zastrzeżonych, pod warunkiem że są przechowywane w bezpiecznych warunkach. Przedmioty wymienione w dodatku 4-C lit. c), d) i e) mogą być przechowywane w strefach zastrzeżonych, pod warunkiem że nie są dostępne dla pasażerów.

DODATEK 1-A

OSOBY NIEBĘDĄCE PASAŻERAMI

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

- pistolety, broń palna i inne urządzenia wystrzeliwujące pociski* — urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelenie pocisku, w tym:
 - broń palna wszystkich rodzajów, taka jak pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby,
 - zabawki w kształcie broni, repliki i imitacje broni palnej, które można pomylić z prawdziwą bronią,
 - części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych
 - broń pneumatyczna i na CO₂, taka jak pistolety, broń śrutowa, karabiny i broń kulkowa,
 - pistolety sygnałowe i pistolety startowe,
 - łuki, kusze i strzały,
 - urządzenia do miotania harpunów i włóczni,
 - proce i katapulty;
- urządzenia do ogłuszania* — urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:
 - urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paralizujące,
 - urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,
 - neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące i aerozole odstraszające zwierzęta;
- materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* — materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:
 - amunicja,
 - spłonki,

- zapalniki i lonty,
 - repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,
 - miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
 - fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
 - granaty dymne i naboje dymne,
 - dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.
- d) wszelkie inne przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała i które nie są powszechnie używane w strefach zastrzeżonych lotniska, np. wyposażenie wykorzystywane do sztuki walki, miecze, szpady i szable itp.

2. STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

3. OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

3.0. PRZEPISY OGÓLNE

- 3.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej, przewoźnik lotniczy zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale w odniesieniu do własnych statków powietrznych.
- 3.0.2. Państwa trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony statków powietrznych, są wymienione w dodatku 3-B.
- 3.0.3. Statek powietrzny nie musi być poddawany sprawdzeniu pod kątem ochrony. Podlega on przeszukaniu pod kątem ochrony zgodnie z pkt 3.1.
- 3.0.4. Na wniosek przewoźnika lotniczego zarządzający portem lotniczym informuje go, czy jego statek powietrzny znajduje się, czy też nie, w części krytycznej. Gdy nie jest to jednoznaczne, uznaje się, że statek powietrzny znajduje się w części innej niż część krytyczna.
- 3.0.5. Jeżeli strefy nie uznaje się już za część krytyczną z powodu zmiany jej statusu ochrony, port lotniczy informuje o tym przewoźników, których to dotyczy.
- 3.0.6. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

3.1. PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

3.1.1. Sytuacja wymagająca przeszukania statku powietrznego

- 3.1.1.1. Statek powietrzny poddany zostaje przeszukaniu zawsze, ilekroć istnieje powód, by przypuszczać, iż miały do niego dostęp osoby nieupoważnione.
- 3.1.1.2. Przeszukanie statku powietrznego obejmuje sprawdzenie określonych obszarów statku powietrznego wskazanych w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 3.1.1.3. Statek powietrzny przylatujący do części krytycznej z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 3-B jest poddawany przeszukaniu każdorazowo po opuszczeniu przez pasażerów strefy, która ma zostać przeszukana, lub po rozładowaniu luku bagażowego.
- 3.1.1.4. Statek powietrzny przybywający z państwa członkowskiego, w którym był w tranzycie po przylocie z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 3-B uznaje się za statek powietrzny przylatujący z państwa trzeciego.

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

3.1.2. **Sposób przeprowadzenia przeszukania statku powietrznego**

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

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:

- a) numer lotu; oraz
- b) miejsce wylotu poprzedniego lotu.

Jeżeli dokonano przeszukania statku powietrznego, informacje obejmują także:

- c) datę i godzinę przeszukania statku powietrznego; oraz
- d) nazwisko i podpis osoby odpowiedzialnej za przeszukanie statku powietrznego.

3.2. ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO

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

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

- a) zapewnienie natychmiastowego powstrzymania osób starających się uzyskać nieupoważniony dostęp; lub
- b) zamknięcie zewnętrznych drzwi. Jeżeli statek powietrzny znajduje się w części krytycznej, uznaje się, że zewnętrzne drzwi, które nie są dostępne dla osób z poziomu ziemi, są zamknięte, gdy urządzenia ułatwiające dostęp do nich są odsunięte i umieszczone wystarczająco daleko od statku powietrznego, aby uniemożliwić do niego dostęp osobom; lub
- c) korzystanie ze środków elektronicznych natychmiastowo wykrywających nieupoważniony dostęp; lub
- d) posiadanie elektronicznego systemu dostępu z wykorzystaniem kart identyfikacyjnych portu lotniczego na wszystkich drzwiach prowadzących bezpośrednio do rękawa dla pasażerów, znajdujących się w pobliżu otwartych drzwi samolotu, który umożliwia dostęp tylko osobom przeszkolonym zgodnie z pkt 11.2.3.7. Osoby te muszą uniemożliwić nieupoważniony dostęp w czasie, kiedy korzystają one z drzwi.

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

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

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

- a) pozbawione urządzeń ułatwiających dostęp; lub
- b) zaplombowane; lub
- c) zamknięte na klucz; lub
- d) monitorowane.

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

- 3.2.2.2. Jeżeli spod drzwi, które nie są dostępne dla osób z poziomu ziemi, usunięto urządzenia ułatwiające dostęp, urządzenia te umieszcza się wystarczająco daleko od statku powietrznego, aby uniemożliwić do niego dostęp.
- 3.2.2.3. Jeżeli zewnętrzne drzwi są zamknięte na klucz, mogą je otwierać tylko osoby uprawnione do tego ze względu na wykonywane zadania.
- 3.2.2.4. Jeżeli zewnętrzne drzwi są monitorowane, monitorowanie to ma na celu zapewnienie natychmiastowego wykrycia nieupoważnionego dostępu do statku powietrznego.
- 3.2.2.5. Zabezpieczenie statku powietrznego z zamkniętymi zewnętrznymi drzwiami znajdującego się w części niebędącej częścią krytyczną podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 3-A

PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO

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

DODATEK 3-B

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

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

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

Stany Zjednoczone Ameryki

Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar

Grenlandia w odniesieniu do portu lotniczego Kangerlussuaq

Guernsey

Jersey

Wyspa Man

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

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

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

- 4.0.2. Państwa trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi pasażerów i bagażu kabinowego, są wymienione w dodatku 4-B.
- 4.0.3. Pasażerów i ich bagaż kabinowy przylatujący z państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny był w tranzycie po przylocie z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 4-B, uznaje się za pasażerów i bagaż kabinowy przylatujący z państwa trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że pasażerowie i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim.
- 4.0.4. Do celów niniejszego załącznika:
- 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;
 - „torba zabezpieczona w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia” oznacza torbę zgodną z wytycznymi dotyczącymi ochrony lotnictwa zalecanymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
 - „systemy wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS)” to urządzenia zdolne do wykrywania materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami pkt 12.7 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 4.0.5. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

4.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

4.1.1. **Kontrola bezpieczeństwa pasażerów**

- 4.1.1.1. Przed kontrolą bezpieczeństwa zdejmuje się płaszcze, kurtki, żakiety i marynarki, które poddawane są kontroli bezpieczeństwa jako bagaż kabinowy. Operator kontroli bezpieczeństwa może, poprosić pasażera o pozbycie się kolejnych przedmiotów stosownie do przypadku.
- 4.1.1.2. Pasażerowie poddawani są kontroli bezpieczeństwa z zastosowaniem co najmniej jednej z poniższych metod:
- kontroli manualnej;
 - bramek do wykrywania metali (WTMD);
 - psów do wykrywania materiałów wybuchowych;
 - urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).
 - urządzeń do prześwietlania osób niewykorzystujących promieniowania jonizującego;
 - urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) w połączeniu z ręcznym wykrywaczem metali (HHMD).

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

- 4.1.1.3. Kontrolę manualną przeprowadza się w taki sposób, aby upewnić się, na ile to możliwe, że kontrolowana osoba nie przenosi przedmiotów zabronionych.
- 4.1.1.4. Jeżeli bramka do wykrywania metali reaguje sygnałem alarmowym, należy ustalić przyczynę alarmu.
- 4.1.1.5. Ręczny wykrywacz metali (HHMD) można stosować tylko jako dodatkowy środek kontroli bezpieczeństwa. Nie zastępuje on wymogów kontroli manualnej.
- 4.1.1.6. Jeżeli dozwolone jest przewożenie w kabinie pasażerskiej statku powietrznego żywego zwierzęcia, jest ono poddawane takiej samej kontroli bezpieczeństwa jak pasażer lub bagaż kabinowy.

- 4.1.1.7. Właściwy organ może stworzyć kategorie pasażerów, których z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa, lub których można zwolnić z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.
- 4.1.1.8. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 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.
- 4.1.1.10. W przypadku gdy do kontroli bezpieczeństwa pasażerów używa się urządzenia do prześwietlania osób obsługiwane przez pracownika weryfikującego, zgodnie z definicją w pkt 12.11.1 akapit drugi, spełnione muszą być wszystkie poniższe minimalne warunki:
- 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;
 - pracownik weryfikujący dokonujący analizy obrazu znajduje się w oddzielnym pomieszczeniu, tak aby nie mógł zobaczyć pasażera poddawane go kontroli bezpieczeństwa;
 - 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;
 - obraz nie może być powiązany z żadnymi danymi dotyczącymi osoby poddawanej kontroli, a jej tożsamość musi pozostać anonimowa;
 - pasażer może zażądać, aby obraz jego ciała był analizowany przez pracownika weryfikującego wybranej przez niego płci;
 - obraz musi być zamazany lub przyciemniony, aby uniemożliwić identyfikację twarzy pasażera.

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

Pasażerowie mają prawo do odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej za pomocą urządzenia do prześwietlania osób. W takim przypadku pasażer jest poddawany kontroli bezpieczeństwa za pomocą alternatywnej metody kontroli, w tym co najmniej kontroli manualnej zgodnie z dodatkiem 4-A do decyzji wykonawczej Komisji (2015) 8005. Jeżeli urządzenie do prześwietlania osób reaguje sygnałem alarmowym, należy ustalić przyczynę alarmu.

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

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

4.1.2. Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego

- 4.1.2.1. Przed kontrolą bezpieczeństwa z bagażu kabinowego usuwa się komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne, które poddaje się kontroli bezpieczeństwa oddzielnie, chyba że bagaż kabinowy ma zostać poddany kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę C2 lub wyższe normy.
- 4.1.2.2. Właściwy podmiot w każdym porcie lotniczym przy wejściu do strefy zastrzeżonej lotniska prowadzi kontrolę bezpieczeństwa przynajmniej w odniesieniu do płynów, aerozoli i żeli zakupionych w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego zamkniętych w torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia, w których w widoczny sposób umieszczono odpowiedni dowód potwierdzający ich zakup w strefie operacyjnej lotniska lub na pokładzie statku powietrznego, oraz płynów, aerozoli i żeli przeznaczonych do użycia w trakcie podróży do celów leczniczych lub ze względu na specjalne wymogi w zakresie diety, w tym żywności dla niemowląt.

Przed kontrolą bezpieczeństwa płyny, aerozole i żele usuwa się z bagażu kabinowego i poddaje się kontroli bezpieczeństwa niezależnie od pozostałego bagażu kabinowego, chyba że urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego są też w stanie kontrolować wiele zamkniętych pojemników zawierających płyny, aerozole lub żele znajdujących się w bagażu.

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

- a) wszystkie płyny, aerozole i żele w pojedynczych opakowaniach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub jej równowartości, umieszczone w jednej zamkniętej przezroczystej 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.

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

- a) kontroli manualnej;
- b) urządzeń rentgenowskich;
- c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
- d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu 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.

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) każdy obraz jest oglądany przez operatora kontroli bezpieczeństwa lub analizowany przez oprogramowanie auto clear (ACS).

4.1.2.6. W przypadku zastosowania urządzeń rentgenowskich lub systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS), w każdym przypadku ustala się przyczynę alarmu, tak aby operator kontroli bezpieczeństwa mógł uzyskać pewność, że do strefy zastrzeżonej lotniska ani 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, chyba że bagaż kabinowy został poddany kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę C2 lub wyższą.

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

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

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

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

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

4.1.3. Kontrola bezpieczeństwa 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 w następujących przypadkach:
- a) płyn, aerozol lub żel znajduje się w pojedynczym pojemniku o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub jej równowartości, umieszczonym w jednej zamykanej przezroczystej torebce plastikowej o pojemności nieprzekraczającej 1 litra, przy czym zawartość plastikowej torebki swobodnie się w niej mieści, a torebka jest dokładnie zamknięta;
 - 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; oraz
 - b) zawiera widoczny dowód zakupu lub ponownego zamknięcia w danym porcie lotniczym z ostatnich trzech godzin; oraz
 - c) podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 4.1.3.3. Kontrola bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

4.2. OCHRONA PASAŻERÓW I BAGAŻU KABINOWEGO

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

4.3. PASAŻEROWIE POTENCJALNIE UCIAŹLIWI

- 4.3.1. Przed wprowadzeniem na pokład statku powietrznego potencjalnie uciążliwego pasażera, właściwy organ informuje o tym na piśmie przewoźnika lotniczego.
- 4.3.2. Powiadomienie zawiera następujące dane szczegółowe:
- a) tożsamość i płeć osoby; oraz
 - b) powód, dla którego osoba jest przewożona; oraz
 - c) nazwiska i stanowiska osób eskortujących, jeżeli zapewniona jest eskorta; oraz
 - d) ocenę ryzyka dokonaną przez właściwy organ, w tym powody, dla których osoba jest lub nie jest eskortowana; oraz
 - e) przydział miejsca w samolocie, w razie konieczności; oraz
 - f) rodzaj dostępnych dokumentów podróży.

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

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

4.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

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

- a) właściwy organ wyraził zgodę na przewóz danego przedmiotu; oraz
- b) przewoźnik lotniczy został poinformowany o pasażerze i przewożonym przez niego przedmiocie przed wejściem pasażerów na pokład statku powietrznego; oraz
- c) spełnione są mające zastosowanie zasady bezpieczeństwa lotnictwa.

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

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

DODATEK 4-A

WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI MANUALNEJ

Szczegółowe przepisy dotyczące kontroli manualnej określone są w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 4-B

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

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

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

Stany Zjednoczone Ameryki

Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar

Grenlandia w odniesieniu do portu lotniczego Kangerlussuaq

Guernsey

Jersey

Wyspa Man

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

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

DODATEK 4-C

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

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

- a) *pistolety, broń palna i inne urządzenia wystrzeliwujące pociski* – urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelenie pocisku, w tym:
- broń palna wszystkich rodzajów, taka jak pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby,
 - zabawki w kształcie broni, repliki i imitacje broni palnej, które można pomylić z prawdziwą bronią,
 - części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych
 - broń pneumatyczna i na CO₂, taka jak pistolety, broń śrutowa, karabiny i broń kulkowa,
 - pistolety sygnałowe i pistolety startowe,
 - łuki, kusze i strzały,
 - urządzenia do miotania harpunów i włóczni,
 - proce i katapulty;
- b) *urządzenia do ogłuszania* – urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:
- urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paralizujące,
 - urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,
 - neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące i aerozole odstraszające zwierzęta;
- c) *przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią* – przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała, w tym:
- przedmioty przeznaczone do rąbania, takie jak siekiery, topory i tasaki,
 - czekany i szpikulce do lodu,
 - ostrza do maszynek do golenia,
 - noże do cięcia kartonów,
 - noże o długości ostrza powyżej 6 cm,
 - nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm mierzonych od punktu połączenia obrotowego,
 - wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią,
 - miecze, szpady i szable;
- d) *narzędzia robocze* – narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:
- łomy stalowe,
 - wiertarki i wiertła, w tym bezprzewodowe przenośne wiertarki elektryczne,

- narzędzia z ostrzem lub trzonkiem o długości powyżej 6 cm nadające się do użycia jako broń, takie jak śrubokręty i dłuta,
 - piły, w tym bezprzewodowe przenośne piły elektryczne,
 - lampy lutownicze,
 - pistolety do wstrzeliwania kołków i gwoździ;
- e) *tepe narzędzia* – przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia w razie ich wykorzystania do uderzenia, w tym:
- kije do gry w baseball i softball,
 - pałki, takie jak pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą i pałki policyjne,
 - wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;
- f) *materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* – materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:
- amunicja,
 - spłonki,
 - zapalniki i lonty,
 - repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,
 - miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
 - fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
 - granaty dymne i naboje dymne,
 - dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

5. BAGAŻ REJESTROWANY

5.0. PRZEPISY OGÓLNE

- 5.0.1. O ile nie stwierdzono inaczej, organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.
- 5.0.2. Państwa trzecie, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi bagażu rejestrowanego wymienione są w dodatku 5-A.
- 5.0.3. Bagaż rejestrowany przylatujący z państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny był w tranzycie, po przylocie z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 5-A, uznaje się za bagaż rejestrowany przylatujący z państwa trzeciego, chyba że istnieje potwierdzenie, że bagaż rejestrowany przeszedł kontrolę bezpieczeństwa w danym państwie członkowskim.
- 5.0.4. Do celów niniejszego rozdziału „zabezpieczony bagaż” oznacza odlatujący bagaż rejestrowany po przejściu kontroli bezpieczeństwa, fizycznie chroniony przed możliwością wprowadzenia do niego jakichkolwiek przedmiotów.
- 5.0.5. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

5.1. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA BAGAŻU REJESTROWANEGO

- 5.1.1. W celu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego stosuje się pojedynczo lub łącznie następujące metody:
- a) kontroli manualnej; lub
 - b) urządzeń rentgenowskich; lub

- c) systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS); lub
- d) urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD). lub
- e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych.

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

- 5.1.2. Kontrola manualna polega na starannej kontroli manualnej bagażu, w tym całej jego zawartości, w celu upewnienia się, na ile to możliwe, że nie zawiera on przedmiotów zabronionych.
- 5.1.3. Jeżeli stosowane są urządzenia rentgenowskie lub EDS, przedmioty, których gęstość uniemożliwia operatorowi urządzenia prześwietlającego analizę zawartości bagażu, poddawane są kontroli bezpieczeństwa bagażu przy użyciu innej metody.
- 5.1.4. Kontrola bezpieczeństwa przy użyciu urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) polega na analizie próbek pobranych zarówno z wewnątrz, jak i z zewnątrz bagażu, a także z jego zawartości. Zawartość może być również poddana kontroli manualnej
- 5.1.5. Właściwy organ może stworzyć kategorie bagażu rejestrowanego, który z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa, lub który może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.
- 5.1.6. Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 5.1.7. Osoby przeprowadzające kontrole bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego za pomocą urządzeń rentgenowskich lub EDS zwykle nie mogą weryfikować obrazów w sposób ciągły przez dłużej niż 20 minut. Po każdym takim okresie operator kontroli bezpieczeństwa nie może weryfikować obrazów przynajmniej przez 10 minut. Wymóg ten dotyczy jedynie sytuacji, w których ma miejsce nieprzerwany przepływ obrazów do weryfikacji.

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

5.2. ZABEZPIECZENIE BAGAŻU REJESTROWANEGO

- 5.2.1. Pasażerom nie wolno umożliwić dostępu do bagażu rejestrowanego poddanego kontroli bezpieczeństwa, chyba że jest to ich własny bagaż i są oni nadzorowani w celu upewnienia się, że:
 - a) w bagażu rejestrowanym nie są umieszczane żadne przedmioty zabronione wymienione w dodatku 5-B; lub
 - b) z bagażu rejestrowanego nie są wyjmowane i wprowadzane do stref zastrzeżonych lotniska oraz na pokład statku powietrznego żadne przedmioty zabronione wymienione w dodatku 4-C.
- 5.2.2. Bagaż rejestrowany, którego nie zabezpieczono przed nieupoważnioną ingerencją, poddaje się powtórnej kontroli bezpieczeństwa.
- 5.2.3. Zabezpieczenie bagażu rejestrowanego podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

5.3. PROCEDURA ŁĄCZENIA BAGAŻU REJESTROWANEGO Z PASAŻEREM

5.3.1. Identyfikacja bagażu rejestrowanego

- 5.3.1.1. Podczas wpuszczania pasażerów na pokład przewoźnik lotniczy upewnia się, czy pasażer przedstawia ważną kartę pokładową lub jej odpowiednik zgodny ze zgłoszonym do odprawy bagażem rejestrowanym.
- 5.3.1.2. Przewoźnik lotniczy zapewnia, aby wdrożona była procedura mająca na celu identyfikację bagażu rejestrowanego pasażerów, którzy nie weszli na pokład lub opuścili statek powietrzny przed odlotem.
- 5.3.1.3. Jeżeli pasażera nie ma na pokładzie statku powietrznego, bagaż rejestrowany odpowiadający jego karcie pokładowej lub jej odpowiednikowi uznaje się za bagaż bez właściciela.

5.3.1.4. Przewoźnik lotniczy zapewnia, aby każdą sztukę bagażu rejestrowanego bez właściciela można było bezspornie zidentyfikować jako dopuszczoną do transportu lotniczego.

5.3.2. **Przyczyny niezależne od pasażera**

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

5.3.2.2. Dodatkowe szczegółowe przepisy dotyczące przyczyn niezależnych od pasażera określa decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005.

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

5.3.3.1. Bagaż rejestrowany bez właściciela nieobjęty pkt 5.3.2 poddaje się kontroli bezpieczeństwa przy użyciu jednej z metod określonych w pkt 5.1.1 i, w stosownych przypadkach, stosując dodatkowe wymogi określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

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

5.4. PRZEDMIOTY ZABRONIONE

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

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

- a) właściwy organ posiada przepisy krajowe zezwalające na przewożenie danego przedmiotu; oraz
- b) spełnione są mające zastosowanie zasady bezpieczeństwa lotnictwa.

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

DODATEK 5-A

BAGAŻ REJESTROWANY

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

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

Stany Zjednoczone Ameryki

Wyspy Owcze w odniesieniu do portu lotniczego Vagar

Grenlandia w odniesieniu do portu lotniczego Kangerlussuaq

Guernsey

Jersey

Wyspa Man

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

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

DODATEK 5-B

BAGAŻ REJESTROWANY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

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

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

- amunicja,
- spłonki,
- zapalniki i lonty,
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
- granaty dymne i naboje dymne,
- dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

6. ŁADUNEK I POCZTA

6.0. PRZEPISY OGÓLNE

- 6.0.1. Organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot określony w niniejszym rozdziale zapewnia wprowadzenie w życie środków określonych w niniejszym rozdziale.
- 6.0.2. Zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające, które nie są przewożone zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami bezpieczeństwa, uznaje się za przedmioty zabronione w przesyłkach zawierających ładunek i pocztę.
- 6.0.3. Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i, w stosownych przypadkach, w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne kraje i terytoria, wobec których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, nie ma zastosowania tytuł VI w części trzeciej tego traktatu.

6.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY – PRZEPISY OGÓLNE

- 6.1.1. Zarejestrowany agent poddaje kontroli bezpieczeństwa cały ładunek i pocztę przed załadunkiem na pokład statku powietrznego, chyba że:
 - a) zarejestrowany agent zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją; lub
 - b) znany nadawca zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją; lub
 - 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 nieupoważnioną ingerencją, a ponadto nie przewozi się jej pasażerskim statkiem powietrznym; lub
 - d) przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, była zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją.

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

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

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

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

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.

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

- a) kontroli manualnej;
- b) urządzeń rentgenowskich;
- c) urządzeń EDS;
- d) psów do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW);
- e) urządzeń ETD;
- f) kontroli wzrokowej;
- 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. Inne stosowne metody kontroli bezpieczeństwa, o ile zostały zatwierdzone przez właściwy organ i powiadomiono o tym Komisję, mogą być stosowane wyłącznie wtedy, gdy ze względu na charakter przesyłki nie można zastosować żadnych innych środków lub metod określonych w pkt 6.2.1.5.

6.2.2. Zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa

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

6.3. ZAREJESTROWANI AGENCI

6.3.1. **Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów**

6.3.1.1. Zarejestrowanych agentów zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie zarejestrowanego agenta przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

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

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

- a) dowolnego środka kontroli w zakresie ochrony, o którym mowa w pkt 6.3.2, innemu zarejestrowanemu agentowi;
- b) dowolnego środka kontroli w zakresie ochrony, o którym mowa w pkt 6.3.2, innemu podmiotowi, jeżeli kontrola prowadzona jest w siedzibie zarejestrowanego agenta lub w porcie lotniczym i obejmuje ją program ochrony zarejestrowanego agenta lub portu lotniczego;
- c) dowolnego środka kontroli w zakresie ochrony, o którym mowa w pkt 6.3.2, innemu podmiotowi, jeżeli kontrola prowadzona jest w innym miejscu niż siedziba zarejestrowanego agenta lub port lotniczy, a podmiot został uprawniony lub zatwierdzony oraz ujęty w wykazie podmiotów dopuszczonych do świadczenia tych usług przez właściwy organ;
- d) zabezpieczenia i przewozu przesyłek do przewoźnika, który spełnia wymogi zawarte w pkt 6.6.

6.3.1.2. Stosuje się następującą procedurę zatwierdzania zarejestrowanych agentów:

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

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

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

Właściwy organ zatrzymuje podpisaną deklarację.

- b) właściwy organ lub 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.

Z wyjątkiem wymogów określonych w pkt 6.2, sprawdzenie lokalizacji wnioskodawcy przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 14n rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 ⁽¹⁾, traktuje się jako wizję lokalną, jeżeli miała miejsce nie wcześniej niż 3 lata przed dniem, w którym wnioskodawca ubiega się o zatwierdzenie jako zarejestrowany agent. Wnioskodawca udostępnia do dalszej inspekcji świadectwo upoważnionego przedsiębiorcy („świadectwo »AEO«”) i odpowiednią ocenę organów celnych.

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

- c) jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych agenta do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych właściwy organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

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

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

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

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

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

Z wyjątkiem wymogów określonych w pkt 6.2, sprawdzenie lokalizacji zarejestrowanego agenta przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 14n rozporządzenia (EWG) nr 2454/93, traktuje się jako wizję lokalną.

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

Jeżeli podmiot nie jest już posiadaczem świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (EWG) nr 2454/93 lub jeśli świadectwo to jest zawieszono ze względu na niezgodność z art. 14k tego rozporządzenia, właściwy organ podejmuje stosowne działania w celu upewnienia się, czy zarejestrowany agent spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Podmiot informuje właściwy organ o wszelkich zmianach dotyczących swojego świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (EWG) nr 2454/93.

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

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

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

- 6.3.1.8. Właściwy organ udostępnia organom celnym wszelkie informacje dotyczące statusu zarejestrowanego agenta, które mogą być istotne w odniesieniu do posiadania świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (EWG) nr 2454/93. Obejmuje to informacje dotyczące nowych zatwierdzeń zarejestrowanych agentów, cofnięcia statusu zarejestrowanego agenta, ponownego zatwierdzenia oraz inspekcji, harmonogramów działań weryfikacyjnych i wyników tych czynności.

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

6.3.2. Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez zarejestrowanego agenta

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

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

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

- a) poddanie przesyłek kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.2; lub
- b) przyjęcie do składowania na wyłączną odpowiedzialność zarejestrowanego agenta przesyłek, nieoznaczonych jako wysyłka przeznaczona do przewozu statkiem powietrznym przed ich wyborem, oraz samodzielne dokonanie wyboru bez udziału nadawcy ani jakiegokolwiek osoby lub podmiotu innych niż wyznaczone i przeszkolone do tego celu przez zarejestrowanego agenta.

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

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 wykonawczej Komisji C(2015) 8005, zarejestrowany agent zapewnia:

- a) ograniczenie dostępu bez eskorty do przedmiotowych przesyłek wyłącznie do upoważnionych osób; oraz
- b) zabezpieczenie przesyłek 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.

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

6.3.2.6. Dokumentacja, o której mowa w pkt 6.3.2.5, jest dostępna do wglądu właściwego organu w dowolnej chwili przed załadunkiem przesyłki na pokład statku powietrznego, a następnie przez czas trwania lotu lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy, i zawiera wszystkie wymienione niżej informacje:

- a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator zarejestrowanego agenta, który otrzymał on od właściwego organu;
- b) niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer lotniczego listu przewozowego (spedytorskiego lub kapitańskiego);
- c) opis zawartości przesyłki, z wyjątkiem przesyłek wymienionych w pkt 6.2.1 lit. d) i e) decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005;
- d) status ochrony przesyłki:
 - „SPX”, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
 - „SCO”, oznaczający bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
 - „SHR”, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami wysokiego ryzyka;

- e) powód wydania statusu ochrony:
- „KC”, oznaczający: otrzymany od znanego nadawcy, lub
 - „AC”, oznaczający: otrzymany od uznanego nadawcy, lub
 - „RA”, oznaczający: wybrany przez zarejestrowanego agenta, 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 każdego zarejestrowanego agenta, który zaakceptował status ochrony nadany przesyłce przez innego zarejestrowanego agenta.

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

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

- a) zarejestrowany agent dokonujący konsolidacji zachowuje informacje wymagane na mocy pkt 6.3.2.6 lit. a)–g) w przypadku każdej indywidualnej przesyłki przez cały czas trwania lotu(-ów) lub przez 24 godziny, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; oraz
- b) dokumentacja towarzysząca konsolidacji obejmuje alfanumeryczny identyfikator zarejestrowanego agenta, który dokonał konsolidacji, niepowtarzalny identyfikator konsolidacji i jej status ochrony.

Wymogi określone w lit. a) nie obowiązują w odniesieniu do konsolidacji, które są zawsze poddawane kontroli bezpieczeństwa lub są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.2.1 lit. d) i e) decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005, o ile zarejestrowany agent nadaje konsolidacji niepowtarzalny identyfikator oraz wskazuje jej status ochrony i podaje jeden powód nadania tego statusu ochrony.

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

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.

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

6.4. ZNANI NADAWCY

6.4.1. **Zatwierdzanie znanych nadawców**

6.4.1.1. Znanych nadawców zatwierdza właściwy organ.

Zatwierdzenie znanego nadawcy przeprowadza się dla konkretnej lokalizacji.

6.4.1.2. Stosuje się następującą procedurę zatwierdzania znanych nadawców:

- 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 oraz „listę kontrolną zatwierdzania znanych nadawców” zawartą w dodatku 6-C;

- b) Właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w imieniu tego organu, 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 unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, korzysta z „listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców” zawartej w dodatku 6-C. Lista kontrolna zawiera deklarację zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

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

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

- c) sprawdzenie lokalizacji wnioskodawcy przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 14n rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93, traktuje się jako wizję lokalną, jeżeli miała miejsce nie wcześniej niż 3 lata przed dniem, w którym wnioskodawca ubiega się o zatwierdzenie jako znany nadawca. W takich przypadkach wnioskodawca musi podać informacje wymagane w części pierwszej „listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców” zawartej w dodatku 6-C i przesłać je do właściwego organu, razem z deklaracją zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Wnioskodawca udostępnia do dalszej inspekcji świadectwo upoważnionego przedsiębiorcy („świadectwo »AEO«”) i odpowiednią ocenę organów celnych.

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

- d) jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) lub odpowiednio a) i c) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych nadawcy do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych właściwy organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

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

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

6.4.1.3. Znany nadawca wyznacza co najmniej jedną osobę w każdej lokalizacji, która jest odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w tej lokalizacji. Osoba ta przeszła sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.

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

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

Sprawdzenie lokalizacji znanego nadawcy przez właściwy organ celny, zgodnie z art. 14n rozporządzenia (EWG) nr 2454/93, traktuje się jako wizję lokalną.

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

Jeżeli podmiot nie jest już posiadaczem świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (EWG) nr 2454/93, lub jeśli świadectwo to jest zawieszono ze względu na niezgodność z art. 14k tego rozporządzenia, właściwy organ podejmuje stosowne działania w celu upewnienia się, że znany nadawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Podmiot informuje właściwy organ o wszelkich zmianach dotyczących swojego świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (EWG) nr 2454/93.

Bezwłocznie po cofnięciu statusu, a w każdym razie nie później niż w terminie 24 godzin od cofnięcia, właściwy organ zapewnia odnotowanie zmiany statusu nadawcy w „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 niniejszego załącznika jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

Znani nadawcy zatwierdzeni zgodnie z pkt 6.4.1.2 lit. d) niniejszego załącznika podlegają również dodatkowym przepisom określonym w pkt 6.4 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

6.4.1.7. Właściwy organ udostępnia organom celnym wszelkie informacje dotyczące statusu znanego nadawcy, które mogą być istotne w odniesieniu do posiadania świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia (EWG) nr 2454/93. Obejmuje to informacje dotyczące nowych zatwierdzeń znanych nadawców, cofnięcia statusu znanego nadawcy, ponownego zatwierdzenia oraz inspekcji, harmonogramów działań weryfikacyjnych i wyników tych czynności.

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

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

Jeżeli z jakiegokolwiek powodu w stosunku do przesyłki nie zastosowano tych środków kontroli w zakresie ochrony, lub jeżeli znany nadawca nie wysłał 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.

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 AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia Komisji (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 przedsiębiorcy (AEO) odstąpiono od wymogu wypełnienia Deklaracji zobowiązań, uznany nadawca bezzwłocznie informuje zarejestrowanego agenta, jeśli przestanie być 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 referencyjny VAT (NIP) lub numer wpisu do rejestru przedsiębiorstw (REGON), oraz
 - jeżeli stosuje się zwolnienie zgodnie z pkt 6.5.2 lit. b), numer świadectwa upoważnionego przedsiębiorcy (AEO).
- 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 zawartych w dodatku 6-D, zarejestrowany agent bezzwłocznie cofa mu 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 uznany nadawca nie wysłał jej na własny rachunek, uznany nadawca wskazuje to wyraźnie zarejestrowanemu agentowi tak, by można było zastosować pkt 6.3.2.3.

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 nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu:

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

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

Alternatywnie do lit. c) przewoźnik może dostarczyć 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) i c) nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska.

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

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

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 do nich mają wyłącznie osoby zaangażowane w zabezpieczanie i ładowanie ładunku oraz poczty na pokład statku powietrznego.

6.7. ŁADUNEK LUB POCZTA WYSOKIEGO RYZYKA (HRCM)

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

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

6.8.1. **Wyznaczanie przewoźników lotniczych**

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

- a) właściwy organ państwa członkowskiego, które wydało przewoźnikowi certyfikat przewoźnika lotniczego;
- b) właściwy organ państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009⁽¹⁾, w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie;
- c) właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy ma swoją główną bazę operacyjną na terenie Unii lub jakikolwiek właściwy organ unijny w drodze uzgodnienia z tym właściwym organem, w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie i którzy nie zostali ujęci w wykazie w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 748/2009.

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

- 6.8.1.2. Wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako ACC3 w odniesieniu do prowadzonych przez niego przewozów ładunków lub poczty z portu lotniczego, dla którego wymagane jest oznaczenie ACC3 (zwanymi dalej „odpowiednimi przewozami ładunków”), następuje w oparciu o:
- a) wyznaczenie osoby ponoszącej całościową odpowiedzialność za wykonanie przepisów w zakresie ochrony ładunków lub poczty w imieniu przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozów odpowiednich ładunków; oraz
 - b) sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa, potwierdzające wdrożenie środków ochrony.
- 6.8.1.3. Właściwy organ nadaje podmiotowi wyznaczonemu jako ACC3 niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny w standardowym formacie identyfikujący przewoźnika lotniczego i port lotniczy w państwie trzecim, w przypadku którego przewoźnik lotniczy wyznaczony jest do wykonywania przewozów ładunków i poczty do Unii.
- 6.8.1.4. Wyznaczenie jest ważne od dnia wprowadzenia przez właściwy organ danych przewoźnika ACC3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” przez okres nieprzekraczający pięciu lat.
- 6.8.1.5. Przewoźnik ACC3 wymieniony w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii.

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

- 6.8.2.1. Zatwierdzanie unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków wykonywanych przez przewoźnika lotniczego obejmuje:
- a) sprawdzenie programu ochrony przewoźnika lotniczego w celu zapewnienia stosowności i kompletności tego programu w odniesieniu do wszystkich punktów określonych w dodatku 6-G; oraz
 - b) weryfikację wdrożenia środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków przy użyciu listy kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3.
- 6.8.2.2. Weryfikację wdrożenia w ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadza się na miejscu, na jednym z następujących poziomów:
1. w porcie lotniczym, z którego przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków, zanim możliwe stanie się przyznanie oznaczenia ACC3 temu portowi lotniczemu.

Jeżeli w trakcie zatwierdzenia 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 lotniczemu, z których przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków. Zastosowanie mają następujące warunki:
 - a) o zastosowanie tego wariantu wystąpił przewoźnik lotniczy, który wykonuje kilka odpowiednich przewozów ładunków drogą lotniczą; oraz
 - b) właściwy organ potwierdził, że przewoźnik lotniczy stosuje wewnętrzny program zapewniania jakości w odniesieniu do ochrony, który jest równoważny z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa; oraz
 - c) reprezentatywna liczba wynosi co najmniej 3 lub 5 %, w zależności od tego, która wartość jest większa, i obejmuje wszystkie porty lotnicze o wysokim stopniu ryzyka; oraz
 - d) właściwy organ wyraził zgodę na wprowadzenie planu działania, który zapewnia przeprowadzenie procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w każdym roku objętym wyznaczeniem w dodatkowych portach lotniczych, którym przyznane zostanie oznaczenie ACC3, lub do momentu zatwierdzenia wszystkich portów lotniczych. Liczba tych zatwierdzeń w każdym roku jest co najmniej równa liczbie zatwierdzeń wymaganej zgodnie z lit. c). Plan działania określa powody wyboru dodatkowych portów lotniczych; oraz
 - e) wszystkie oznaczenia ACC3 tracą ważność w tym samym dniu; oraz

- f) w przypadku gdy jedna z procedur zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa wykazuje, że nie zrealizowano jednego celu lub większej liczby celów wymienionych w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3, wyznaczający właściwy organ wymaga dowodu wdrożenia środków mających na celu usunięcie nieprawidłowości zidentyfikowanej w tym porcie lotniczym, oraz, w zależności od tego, jak poważna jest to nieprawidłowość, żąda:
- zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do wszystkich portów lotniczych, dla których wymagane jest oznaczenie ACC3, zgodnie z pkt 6.8.2.2.1 w terminie ustalonym przez właściwy organ, lub
 - dwukrotnie większej liczby zatwierdzeń unijnych środków ochrony lotnictwa niż liczba określona w lit. d) w każdym roku pozostającym do końca ważności oznaczeń ACC3.
- 6.8.2.3. Właściwy organ może zaakceptować sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa, dotyczące podmiotu z państwa trzeciego, 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 zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa obejmuje wszystkie te działania.
- 6.8.2.4. 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 takie oznaczenie jest przyznawane na okres dłuższy niż sześć miesięcy, właściwy organ sprawdza, czy przewoźnik lotniczy wprowadził wewnętrzny program zapewniania jakości w odniesieniu do ochrony równoważny z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa.
- 6.8.2.5. 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. **Środki kontroli w zakresie ochrony mające zastosowanie do 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 nieupoważnioną 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 nieupoważnioną ingerencją; lub
 - c) uznany nadawca, który podlega ACC3 lub 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 nieupoważnioną ingerencją, a ponadto nie przewozi się jej pasażerskim statkiem powietrznym; lub
 - d) przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.1.1 lit. d) i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, była zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją.
- 6.8.3.2. Ładunki i poczta wwożone do Unii są poddawane kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków i metod wymienionych w pkt 6.2.1 w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych.
- 6.8.3.3. Przewoźnik ACC3 dopilnowuje:
- (a) aby – w odniesieniu do ładunków lub poczty podlegających transferowi i tranzytowi – on sam lub podmiot zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadzili kontrolę bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.8.3.2 lub zastosowali środki kontroli w zakresie ochrony w miejscu pochodzenia lub w innym punkcie łańcucha dostaw, oraz aby takie przesyłki były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku; oraz

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

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 państwa trzeciego wymienionego w dodatku 6-Fi lub 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 państw trzecich przechodzą zatwierdzenie 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 państw 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

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

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; oraz

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

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

d) numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w razie potrzeby; oraz

e) sprawozdanie zatwierdzające, jeżeli jest dostępne.

Bazę danych udostępnia się dla celów inspekcji przewoźnika ACC3.

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

6.8.4.4. Podmiot państwa trzeciego prowadzący przewozy ładunków lotniczych lub poczty lotniczej i eksploatujący sieć różnych lokalizacji położonych w państwach trzecich może uzyskać pojedyncze oznaczenie jako zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, obejmujące wszystkie lokalizacje objęte siecią, pod warunkiem że:

- a) odpowiednie działania związane z ochroną lotnictwa danej sieci, w tym usługi transportowe pomiędzy lokalizacjami, są objęte jednym programem ochrony lub standardowymi programami ochrony; oraz
- b) proces wdrożenia programów ochrony podlega jednemu wewnętrznemu programowi zapewniania jakości w zakresie ochrony, który jest równoważny z uzyskaniem zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa; oraz
- c) przed wyznaczeniem sieci jako sieci zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, następujące lokalizacje podmiotu zostały poddane procedurze zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa:
 - (i) lokalizacja(-e), z której(-ych) ładunek lub poczta są bezpośrednio dostarczane do przewoźnika ACC3; oraz
 - (ii) przynajmniej dwie lokalizacje sieci lub ich 20 %, w zależności od tego, która wartość jest większa, z których ładunek lub poczta są przewożone do lokalizacji wymienionej(-ych) w pkt (i); oraz
 - (iii) wszystkie lokalizacje znajdujące się w państwach trzecich wymienionych w dodatku 6-I do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

W celu utrzymania statusu zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa dla wszystkich lokalizacji w ramach sieci nieobjętych jeszcze zatwierdzeniem najpóźniej do dnia 30 czerwca 2018 r., w każdym roku następującym po roku wyznaczenia, procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa podlegają co najmniej dwie kolejne lokalizacje, z których ładunek lub poczta są przewożone do lokalizacji wymienionej(-ych) w pkt 6.8.4.4 lit. c) ppkt (i) lub 20 % takich lokalizacji, w zależności od tego, która wartość jest większa, aż do zatwierdzenia wszystkich lokalizacji.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ustanawia plan działania, w którym określa się kolejność wybranych losowo lokalizacji przewidzianych do zatwierdzenia każdego roku. Plan działania ustala się niezależnie od podmiotu obsługującego sieć, a podmiot ten nie może mieć możliwości wprowadzania zmian do planu. Plan ten stanowi integralną część sprawozdania zatwierdzającego, na podstawie którego sieć wyznaczana jest jako zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa z państwa trzeciego.

Po przejściu procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa dana lokalizacja w ramach sieci uznawana jest za zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.4.2 lit. a).

6.8.4.5. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa danej lokalizacji w ramach sieci, o której mowa w pkt 6.8.4.4 lit. c) ppkt (ii), okaże się, że dana lokalizacja nie zrealizowała celów, o których mowa w liście kontrolnej w dodatku 6-C2, ładunki i poczta z tej lokalizacji są poddawane kontroli bezpieczeństwa w lokalizacji zatwierdzonej zgodnie z pkt 6.8.4.2 lit. a) do czasu potwierdzenia realizacji celów z listy kontrolnej poprzez procedurę zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa.

6.8.4.6. Punkty 6.8.4.4–6.8.4.6 tracą ważność z dniem 30 czerwca 2018 r.

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

6.8.5.1. *Niezgodność*

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

- a) bezzwłocznie powiadamia o tym przewoźnika ACC3, prosi o wyjaśnienia oraz żąda wprowadzenia odpowiednich środków mających na celu usunięcie poważnej nieprawidłowości; oraz
- 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 ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego utworzonym na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, uznać, że przewoźnik nie może być nadal uznawany jako ACC3 w odniesieniu do niektórych lub wszystkich tras z państw trzecich do Unii. W takich przypadkach usuwa się dane dotyczące przewoźnika ACC3 z unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw.

3. Przewoźnikowi lotniczemu, którego pozbawiono oznaczenia ACC3 zgodnie z pkt 6.8.5.1.2, oznaczenie to nie zostanie przywrócone ani nie zostanie on ujęty w 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 ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego przez właściwy organ.

6.8.5.2. Cofnięcie

Właściwy organ, który wyznaczył przewoźnika jako ACC3, jest odpowiedzialny za usunięcie przewoźnika ACC3 z 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.

DODATEK 6-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZAREJESTROWANY AGENT

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 ⁽¹⁾ w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

- zgodnie z moją wiedzą informacje zawarte w programie ochrony przedsiębiorstwa są prawdziwe i dokładne,
- the practices and procedures set out in this security programme will be implemented and maintained at all sites covered by the programme,
- program ochrony będzie korygowany i dostosowywany tak, by był zgodny ze wszystkimi przyszłymi stosownymi zmianami w prawodawstwie unijnym, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już prowadzić działalności handlowej jako zarejestrowany agent,
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje na piśmie [nazwa właściwego organu] o:
 - a) nieznacznych zmianach w programie ochrony, takich jak zmiana nazwy przedsiębiorstwa, osoby odpowiedzialnej za ochronę lub danych teled adresowych, zmiana osoby wymagającej dostępu do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, bezzwłocznie i nie później niż w terminie 10 dni roboczych; oraz
 - b) istotnych planowanych zmianach, takich jak nowe procedury kontroli bezpieczeństwa, istotne roboty budowlane, które mogą niekorzystnie wpłynąć na zgodność z odpowiednim prawodawstwem unijnym lub zmiana siedziby/adresu, nie później niż w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem/planowaną zmianą,
- w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia bezpieczeństwa i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla ochrony ładunku lotniczego/poczty lotniczej, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w przesyłkach,
- [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa; oraz

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

— [name of company] will inform [name of appropriate authority] if:

- a) zakończy działalność;
- b) jego działalność przestanie obejmować ładunki lotnicze/pocztę lotniczą; lub
- c) nie będzie w stanie dłużej spełniać wymogów stosownego prawodawstwa unijnego.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-B

WYTYCZNE DLA ZNANYCH NADAWCÓW

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

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

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

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

Wprowadzenie

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

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

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

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

Organizacja i zakres obowiązków

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

Procedura rekrutacji personelu

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

Procedura szkolenia z zakresu ochrony dla personelu

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

Ochrona fizyczna

Należy wykazać, w jaki sposób lokalizacja Państwa przedsiębiorstwa jest chroniona (np. fizycznym ogrodzeniem lub barierą) i że istnieją odpowiednie procedury kontroli dostępu. W stosownych przypadkach należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące ewentualnego systemu alarmowego lub systemu telewizji przemysłowej (CCTV). **Istotne jest, aby dostęp do strefy, w której przygotowuje się lub składa się 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.

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/poczta lotnicza w trakcie wysyłki, należy wówczas wykazać, **że zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/poczta lotnicza przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.**

Przewóz

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

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

W przypadku gdy Państwa przedsiębiorstwo jest odpowiedzialne za przewóz ładunku lotniczego/poczty lotniczej należy wykazać, że środki transportu **można zabezpieczyć**, w miarę możliwości, poprzez użycie plomb lub jakiegokolwiek 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/poczta lotnicza. Należy również wykazać, że sprawdzają Państwo, czy ładunek/poczta są zabezpieczone, kiedy opuszczają Państwa siedzibę. **Należy wykazać, że ładunek lotniczy/poczta lotnicza są zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu.**

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

Obowiązki nadawcy

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

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

- a) ogólną odpowiedzialność za ochronę przyznano innej osobie niż wskazana osoba;
- b) w pomieszczeniach lub procedurach nastąpiły inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;
- c) Państwa przedsiębiorstwo zaprzestaje działalności, nie zajmuje się już ładunkiem lotniczym/poczta lotnicza lub nie spełnia wymogów odpowiedniego prawodawstwa UE.

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

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

UWAGI:

Urządzenia wybuchowe i zapalające

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

Przesyłki z innych źródeł

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

- a) są one oddzielone od przesyłek, które on sam wysłał; oraz
- b) pochodzenie jest wyraźnie wskazane na przesyłce lub w dokumentacji towarzyszącej.

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

DODATEK 6-C

LISTA KONTROLNA DO STOSOWANIA PRZY ZATWIERDZANIU ZNANYCH NADAWCÓW

Uwagi dotyczące wypełniania:

Przy wypełnianiu niniejszego formularza należy mieć na uwadze, że:

- Pozycje oznaczone „(*)” są danymi wymaganymi i MUSZĄ zostać wypełnione.
- W przypadku odpowiedzi **NIE** na którekolwiek z pytań oznaczonych **pogrubioną czcionką**, zatwierdzenie **MUSI** otrzymać ocenę **NEGATYWNA**. 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.

CZĘŚĆ 1

Organizacja i zakres obowiązków

1.1. Data zatwierdzenia (*)	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny identyfikator w stosownych przypadkach	
dd/mm/rrrr	
Niepowtarzalny identyfikator (UNI)	
1.3. Nazwa organizacji, która ma zostać zatwierdzona (*)	
Nazwa Numer VAT/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach)	
1.4. informacje dotyczące świadectwa AEOF lub AEOS, w stosownych przypadkach	
Numer świadectwa AEO	
Data ostatniego sprawdzenia danej lokalizacji przez władze celne	

1.5. Adres lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona (*)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Państwo	
1.6. Siedziba organizacji (jeżeli różni się od lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona, pod warunkiem że znajduje się w tym samym państwie)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Państwo	
1.7. Charakter prowadzonej działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków	
1.8. Czy wnioskodawca jest odpowiedzialny za:	
a) produkcję; b) pakowanie; c) składowanie; d) wysyłkę e) inne rodzaje działalności (proszę określić)	
1.9. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji	
1.10. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej (*)	
Nazwa	
Stanowisko	
1.11. Numer telefonu kontaktowego	
Numer telefonu	
1.12. Adres e-mail (*)	
E-mail	

CZĘŚĆ 2

Identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalna poczta lotnicza

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

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

Należy opisać:

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

CZĘŚĆ 3

Rekrutacja i szkolenie personelu

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

O tym, czy pytania 3.1 i 3.2 zapisuje się **pogrubioną czcionką** (a zatem, czy są to pytania, na które odpowiedź NIE skutkuje oceną negatywną), decydują mające zastosowanie przepisy krajowe państwa, w którym mieści się dana lokalizacja. Co najmniej jedno z tych dwóch pytań musi być jednak zapisane **pogrubioną czcionką**, dzięki czemu w przypadku przeprowadzenia kontroli przeszłości można uznać, że kontrola przed zatrudnieniem nie jest już wymagana. Osoba odpowiedzialna za wdrażanie środków kontroli w zakresie ochrony zawsze poddawana jest sprawdzeniu przeszłości.

3.1. Czy istnieje procedura rekrutacji dla całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej, która obejmuje kontrolę przed zatrudnieniem zgodnie z pkt 11.1.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998? Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu 29 kwietnia 2010 r.

TAK lub NIE

Jeśli TAK, należy podać jakiego rodzaju

3.2. Czy procedura rekrutacji obejmuje również sprawdzenie przeszłości, w tym sprawdzenie rejestrów karnych, zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?

Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu 29 kwietnia 2010 r.

TAK lub NIE

Jeśli TAK, należy podać jakiego rodzaju

3.3. Czy proces mianowania wymienionej osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje wymóg sprawdzenia przeszłości, w tym sprawdzenie rejestrów karnych zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, należy to opisać

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 wykonawczego (UE) 2015/1998 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 wykonawczego (UE) 2015/1998?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
3.5. Czy personel (o którym mowa powyżej) odbywa szkolenia przypominające zgodnie z częstotliwością ustaloną dla tego rodzaju szkolenia?	
TAK lub NIE	
3.6. Ocena – czy środki są wystarczające, aby zapewnić prawidłowe zatrudnianie i przeszkolenie całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej oraz personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

CZĘŚĆ 4

Ochrona fizyczna

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

4.1. Czy lokalizacja jest chroniona fizycznym ogrodzeniem lub barierą?	
TAK lub NIE	
4.2. Czy wszystkie punkty dostępu do lokalizacji objęte są kontrolą dostępu?	
TAK lub NIE	
4.3. Jeśli TAK, czy punkty dostępu są kontrolowane...?	
przez personel	
manualnie	
automatycznie	
elektronicznie	
innymi środkami (należy je wyszczególnić)	

4.4. Czy budynek jest solidnej konstrukcji?	
TAK lub NIE	
4.5. Czy budynek posiada skuteczny system alarmowy?	
TAK lub NIE	
4.6. Czy budynek posiada skuteczny system telewizji przemysłowej (CCTV)?	
TAK lub NIE	
4.7. Jeśli TAK, czy obrazy z telewizji przemysłowej (CCTV) są rejestrowane?	
TAK lub NIE	
4.8. Czy wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są zabezpieczone lub podlegają kontroli dostępu?	
TAK lub NIE	
4.9. Jeśli NIE, należy podać powody.	
4.10. Ocena: czy środki zastosowane przez organizację są wystarczające, aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do tych części lokalizacji i pomieszczeń, w których przygotowuje się lub składa się 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, w jaki sposób?	
5.3. Czy proces produkcji jest nadzorowany?	
TAK lub NIE	

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

CZĘŚĆ 6

Pakowanie

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

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

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

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

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

CZĘŚĆ 8A

Przesyłki z innych źródeł

Cel: ustalenie procedur postępowania w przypadku przesyłek niezabezpieczonych.

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

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

CZĘŚĆ 9

Przewóz

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

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

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

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

Oświadczam, że:

- Zgadzam się na niezapowiedziane inspekcje przeprowadzane przez inspektorów właściwego organu do celów monitorowania przedmiotowych norm. W przypadku stwierdzenia przez inspektora poważnych uchybień w zakresie ochrony, może to skutkować cofnięciem statusu znanego nadawcy.
- Przedstawię [nazwa właściwego organu] bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 10 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:
 - ogólna odpowiedzialność za ochronę zostanie przyznana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.10,
 - w pomieszczeniach lub procedurach nastąpiły inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę, oraz
 - przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub przestanie spełniać wymogi odpowiedniego prawodawstwa unijnego.
- Utrzymam normy stosowane w zakresie ochrony do następnej wizji lokalnej przeprowadzanej przez podmiot zatwierdzający lub do następnej inspekcji.
- Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Podpisano	
Stanowisko w przedsiębiorstwie	

Ocena (i zgłoszenie)

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

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 podmiotem obsługującym ładunki mającym siedzibę w państwie trzecim, który został zatwierdzony i odpowiednio wyznaczony 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 nieupoważnioną 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, są określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998.

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 wykonawczego (UE) 2015/1998. 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 zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3). Agent RA3 musi mieć możliwość posługiwania się sprawozdaniem w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują co najmniej następujące elementy:

- a) wypełniona lista kontrolna (dodatek 6-C2 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa oraz, w stosownych przypadkach, opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu;
- b) deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H2 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot;
- c) deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia 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 wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, 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 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.

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

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

CZĘŚĆ 1

Identyfikacja zatwierdzanego podmiotu i podmiotu zatwierdzającego

1.1. Data (daty) zatwierdzenia	
Należy podać dokładne daty, np. od 01.10.2012 do 02.10.2012.	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia (w stosownych przypadkach)	
dd/mm/rrrr	
Poprzedni numer rejestracyjny RA3 (jeżeli dostępny)	
Świadectwo AEO/status C-TPAT/inne świadectwa (jeżeli są dostępne)	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa podmiotu	
Nazwa	
Numer przedsiębiorstwa (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	
<ul style="list-style-type: none"> 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) pozostałe 	
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	
1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej z państw trzecich	
Nazwa	
Stanowisko	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

CZĘŚĆ 2

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

Cel: żadne ładunki lotnicze ani poczta lotnicza nie są przewożone do UE/EOG bez zastosowania wobec nich 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.

Dotyczy: 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 właściwemu organowi państwa, w którym podmiot ma siedzibę, lub zatwierdzany przez ten organ? Jeśli TAK, należy 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	
Jeśli NIE, należy 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, należy 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 właściwy 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 i poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, agent RA3 musi posiadać procedury gwarantujące, że wszyscy pracownicy (zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierownicy 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 lub kontrolom obejmującym sprawdzenie 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 ewentualnej przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony 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, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat ewentualnej przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1.

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, należy podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
3.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
<input type="checkbox"/> Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości <input type="checkbox"/> Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie <input type="checkbox"/> Sprawdzenie rejestrów karnych <input type="checkbox"/> Wywiady <input type="checkbox"/> 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, należy podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
3.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
<input type="checkbox"/> Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości <input type="checkbox"/> Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie <input type="checkbox"/> Sprawdzenie rejestrów karnych <input type="checkbox"/> Wywiady <input type="checkbox"/> 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, należy opisać elementy i czas trwania szkolenia	
3.6. Czy personel przyjmujący, dokonujący kontroli bezpieczeństwa lub chroniący ładunki lotnicze/pocztę lotniczą przechodzi specjalistyczne szkolenia zawodowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy 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 zostali odpowiednio zrekrutowani i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 4

Procedury przyjęcia

Cel: agent RA3 może otrzymywać ładunki lub pocztę od innego agenta RA3, nadawcy KC3, 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.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 i 6.8.4.3.

Uwaga: Agent RA3 może przyjąć od przewoźnika AC3 ładunek jako bezpieczny 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, należy opisać, 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 – należy 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, należy opisać procedurę	
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, należy opisać, w jaki sposób Proszę opisać procedurę	
4.7. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, zatwierdzony podmiot ustala, czy była ona chroniona przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?	
TAK lub NIE	

Jeśli TAK, należy 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, należy opisać, 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 pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, czy konieczne jest przeprowadzenie w odniesieniu do nich kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 5

Kontrola bezpieczeństwa

Cel: jeżeli agent RA3 przyjmuje ładunek lub pocztę, które nie pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, agent RA3 musi podać taką przesyłkę odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa, zanim może być ona dostarczona do przewoźnika ACC3 jako bezpieczny 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 właściwy organ lub w jego imieniu w państwie trzecim, agent RA3 odnotowuje ten fakt oraz określa sposób zapewnienia odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

Dotyczy: pkt 6.8.3.

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 — inne Proszę określić charakter porozumienia/umowy pomiędzy zatwierdzonym podmiotem a podmiotem, który przeprowadza w jego imieniu kontrolę bezpieczeństwa.	

5.2. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa stosuje 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) są uwzględnione w najnowszym wykazie zgodności UE, Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) lub Administracji Bezpieczeństwa Transportu (TSA) Stanów Zjednoczonych?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy opisać tę procedurę	
5.5. Czy w trakcie kontroli bezpieczeństwa uwzględnia się charakter przesyłki?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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. aparaty rentgenowskie), alarm uruchamiany jest przez samego operatora.)	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać procedurę postępowania w przypadku alarmu, pozwalającą upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie znajdują się przedmioty zabronione.	
Jeśli NIE, należy opisać, co dzieje się z przesyłką	
5.7. Czy jakiegokolwiek 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, należy 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, należy to opisać	
5.10. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości lub system testów?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to 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 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w sposób wystarczający, aby zagwarantować, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy 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.

Dotyczy: 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.

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, należy to opisać	

6.2. Czy podmiot posiada procedury służące do identyfikacji HRCM?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
6.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami unijnymi?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy wskazać stosowane procedury	
6.4. Czy po przeprowadzeniu kontroli bezpieczeństwa podmiot wydaje deklarację statusu ochrony dla SHR i dołącza ją do dokumentacji towarzyszącej przesyłce?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy 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 nieupoważnioną ingerencją 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 przekazania przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi 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.

Dotyczy: 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	

<p>Jeśli TAK, proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> — prywatne przedsiębiorstwo zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo — państwowa jednostka lub organ kontroli — inne 	
<p>7.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?</p>	
<p>TAK lub NIE</p>	
<p>Jeśli TAK, należy to opisać Proszę określić, jakiego rodzaju zabezpieczenia zostały wprowadzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> — fizyczne (ogrodzenie, bariera, solidna konstrukcja budynku itp.) — ludzkie (patrole itp.) — technologiczne (CCTV, system alarmowy itp.) <p>oraz proszę wyjaśnić sposób ich organizacji</p>	
<p>7.3. Czy dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej mają jedynie upoważnione osoby?</p>	
<p>TAK lub NIE</p>	
<p>Jeśli TAK, należy to 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.</p>	
<p>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 nieupoważnioną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3?</p>	
<p>TAK lub NIE</p>	
<p>Jeśli TAK, należy 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 zastosowane.</p>	
<p>Jeśli NIE, należy podać powody.</p>	
<p>7.5. Wniosek: Czy ochrona przesyłek jest wystarczająco solidna, aby zapobiegać nieupoważnioną ingerencji?</p>	
<p>TAK lub NIE</p>	
<p>Jeśli NIE, należy podać przyczyny</p>	

Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 8

Dokumentacja

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

Dotyczy: 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 sposób ustalenia tego statusu?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać wyjaśnienia	
8.2. 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, należy podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 9

Przewóz

Cel: ładunek lotniczy i poczta lotnicza muszą być chronione przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub przekazania przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi 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 towarów. Nie obejmuje to przypadków przesyłek, za których przewóz odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub inny agent RA3.

Dotyczy: 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	
b) środki transportu innego agenta RA3/przewoźnika ACC3?	
TAK lub NIE	
c) podwykonawca, z którego usług korzysta 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 lub zabezpieczonej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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 środki są wystarczające, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	

Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 10

Zgodność

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

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

- 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;
- 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 stosownym prawodawstwem unijnym.

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

10.1. Wniosek ogólny:	
Ocena (i zgłoszenie) (zaznaczyć właściwe) 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:

- deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H1 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz
- deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

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

Część 3 – Program ochrony przewoźnika lotniczego, część 6 – Baza danych, część 7 – Kontrole bezpieczeństwa i część 8 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) należy ocenić pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7. i 6.8. załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadku pozostałych części podstawowymi normami są normy i zalecane 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).

Uwagi dotyczące wypełniania:

- 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. od 01.10.2012 do 02.10.2012.	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI) przewoźnika ACC3, jeżeli są dostępne	
dd/mm/rrrr	
UAI	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
UAI	
Adres e-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa przewoźnika lotniczego, który ma zostać zatwierdzony	
Nazwa	
AOC (certyfikat przewoźnika lotniczego) wydany w (nazwa państwa)	

Kod IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego) lub kod ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego), jeżeli 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	
Nazwa	
Kod IATA (lub kod ICAO) portu lotniczego	
Państwo	
1.6. Charakter działalności prowadzonej przez przewoźnika lotniczego – zastosowanie może mieć więcej niż jeden rodzaj działalności	
<ul style="list-style-type: none"> 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 	
1.7. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej z państw trzecich	
Nazwa	
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 zastosowania wobec nich środków 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 nie udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony; w przeciwnym razie przesyłki takie podlegają kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnik ACC3 dysponuje procedurą, która zapewnia zastosowanie odpowiednich środków 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. Środki kontroli w zakresie ochrony obejmują:

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

Dotyczy: pkt 6.8.3.

2.1. Czy przewoźnik lotniczy ustanowił procedurę gwarantującą, wobec ładunku lotniczego lub poczty lotniczej stosowane są odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony przed załadowaniem na pokład statku powietrznego kierowanego do UE/EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy podać szczegółowe informacje	
Jeśli NIE, należy 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 — inne	
2.3. Z jakich dokumentów i instrukcji korzysta przewoźnik lotniczy, aby zagwarantować, że środki kontroli w zakresie ochrony stosowane są w sposób zgodny z odpowiednimi wymaganiami?	
2.4. Czy przewoźnik lotniczy może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w sytuacji gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadzają podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego, np. jednostki państwowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje.	
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	

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.

Dotyczy: pkt 6.8.2.1 i dodatek 6-G

Uwaga: Odpowiednio uwzględnione są następujące punkty wymienione w dodatku 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998:

- a) opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej;
- b) procedury dotyczące przyjęcia;
- c) system i kryteria dla zarejestrowanych agentów;
- d) system i kryteria dla znanych nadawców;
- e) system i kryteria dla uznanych nadawców;
- f) norma dla kontroli bezpieczeństwa;
- g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;

- h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;
- i) dane operatora lub usługodawcy;
- j) lista 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, czy w celu uzyskania oznaczenia ACC3? Czy w innych celach?	
3.2. Czy program bezpieczeństwa w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione powyżej?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny.	
3.3. Czy środki ochrony lotnictwa opisane w programie ochrony są odpowiednie i wystarczające, aby zgodnie z obowiązującymi normami zabezpieczyć ładunek lotniczy/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, należy podać powody.	
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 lub kontrolom obejmującym sprawdzenie 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.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1.

Uwaga:

- Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości oraz poprzednich doświadczeń danej osoby, w tym również w przypadkach, gdy jest to prawnie dopuszczalne, sprawdzenie ewentualnej przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony 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, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat jakiegokolwiek 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, należy podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
<ul style="list-style-type: none"> — 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, należy podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
<ul style="list-style-type: none"> — 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/zabezpieczonej poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie ochrony przed uzyskaniem dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać elementy i czas trwania szkolenia	
4.6. Czy personel przyjmujący, kontrolujący lub chroniący ładunki lotnicze/pocztę lotniczą przechodzi specjalistyczne szkolenia zawodowe?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy 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, należy podać powody.	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

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).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1.

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 podmiotem obsługującym 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, należy 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 takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony jak w sytuacji, gdy celem jest port lotniczy w UE/EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać procedurę	
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, należy opisać, w jaki sposób Proszę opisać procedurę	
5.5. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy była ona chroniona przed nieupoważnioną ingerencją 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 zastosowanie dalszych środków 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 zastosowanie dalszych środków 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, należy podać powody.	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 6

Baza danych

Cel: w przypadku gdy przewoźnik ACC3 nie jest zobowiązany do zastosowania 100 % kontroli bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE/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.

Dotyczy: 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:	
<ul style="list-style-type: none"> — 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, należy 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, należy podać 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 środkom kontroli w zakresie ochrony) w celu przewozu do UE/EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	
Uwagi przewoźnika lotniczego	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 7

Kontrola bezpieczeństwa

Cel: w przypadku gdy przewoźnik ACC3 przyjmuje ładunek i pocztę od podmiotu nieposiadającego zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub 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 unijnymi. Procedury kontroli bezpieczeństwa obejmują w stosownych przypadkach kontrolę ładunków i poczty w transferze/transycie.

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

Dotyczy: pkt 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3

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.	
— Nazwa — 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 — inne	
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.	
7.3. Czy zastosowany sprzęt lub metoda (np. psy do wykrywania materiałów wybuchowych) są uwzględnione w najnowszym wykazie zgodności UE, Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) lub Administracji Bezpieczeństwa Transportu (TSA) Stanów Zjednoczonych?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy 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, należy 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 jakiegokolwiek 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, należy 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, należy to opisać	
7.10. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości lub system testów?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
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 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w sposób wystarczający, aby zagwarantować, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy 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 właściwy 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.

Dotyczy: pkt 6.7 i pkt 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 stosowanie środków kontroli 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, należy to opisać	
8.2. Czy przewoźnik lotniczy posiada procedury służące do identyfikacji HRCM?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
8.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami UE?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy wskazać stosowane procedury	
8.4. Czy po przeprowadzeniu kontroli bezpieczeństwa przewoźnik lotniczy wydaje deklarację statusu ochrony dla SHR i dołącza ją do dokumentacji towarzyszącej przesyłce?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy 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, należy 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 nieupoważnioną 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 środków 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 zabezpieczona poczta lotnicza kierowane do UE/EOG należy oddzielić od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Dotyczy: 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, należy 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 — inne	
9.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy to opisać	
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 nieupoważnioną 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, należy podać powody.	
9.4. Wnioski: Czy ochrona przesyłek jest wystarczająco solidna, aby zapobiegać nieupoważnioną 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.

Dotyczy: 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 zastosowanie poprzednio i obecnie środków kontroli w zakresie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać treść dokumentów.	
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

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.

W celu wyciągnięcia wniosków wyróżnić można cztery główne warianty:

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

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

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

ZAŁĄCZNIK

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

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

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

DODATEK 6-C4

LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – ZNANY NADAWCA Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

Podmioty z państw trzecich mają możliwość stać się częścią bezpiecznego łańcucha dostaw przewoźnika ACC3 (*Przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*), ubiegając się o oznaczenie jako znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3). Nadawca KC3 jest podmiotem obsługującym ładunki mającym siedzibę w państwie trzecim, który został zatwierdzony i odpowiednio wyznaczony na podstawie zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa.

Nadawca KC3 zapewnia, aby w stosunku do przesyłki kierowanej do Unii Europejskiej⁽¹⁾ 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 nieupoważnioną ingerencją.

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

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⁽²⁾ 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 wykonawczego (UE) 2015/1998. 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 posługiwania się sprawozdaniem w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3 lub dowolnym agentem RA3. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują co najmniej następujące elementy:

- a) wypełniona lista kontrolna (dodatek 6-C4 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa oraz, w stosownych przypadkach, opatrzona uwagami zatwierdzonego podmiotu;

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

⁽²⁾ Ładunek lotniczy/poczta lotnicza/statki powietrzne w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzenia odpowiada ładunkowi lotniczemu/poczcie lotniczej/statkowi powietrznemu kierowanym do UE oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

- b) deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H3 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz
- c) deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia 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 wykonawczego (UE) 2015/1998, 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 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. od 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 są dostępne)	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa podmiotu	
Nazwa	
Numer przedsiębiorstwa (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 – rodzaje obsługiwanych ładunków	
Jaki jest charakter działalności – rodzaj ładunków obsługiwanych w obiektach kandydata?	
1.7. Czy kandydat jest odpowiedzialny za...?	
<ul style="list-style-type: none"> a) Produkcja b) Pakowanie c) Składowanie d) Wysyłka 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	
Nazwa	
Stanowisko	

E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

CZĘŚĆ 2

Organizacja i zakres obowiązków znanego nadawcy z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa

Cel: żadne ładunki lotnicze ani poczta lotnicza nie są przewożone do UE/EOG bez zastosowania wobec nich 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 przez nadawcę KC3 są stosowane tego rodzaju środki kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich kontroli 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.

Dotyczy: 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	
Wersja Czy program ochrony jest przedkładany właściwemu organowi państwa, w którym podmiot ma siedzibę, lub zatwierdzany przez ten organ? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę.	
2.3. Czy program ochrony w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione powyżej w liście kontrolnej (części 4–11)?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny.	
2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy 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, należy 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 właściwy 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

Cel: ustalenie punktu (lub miejsca), w którym ładunek/poczta stają się 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 do pracy przy zabezpieczaniu ładunku lotniczego i poczty lotniczej odpowiedzialny i kompetentny personel. 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, kierownicy 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 lub kontrolom obejmującym sprawdzenie przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3; oraz
- b) ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony 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 ewentualnej przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony 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, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat ewentualnej przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1.

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, należy podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
<input type="checkbox"/> Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości <input type="checkbox"/> Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie <input type="checkbox"/> Sprawdzenie rejestrów karnych <input type="checkbox"/> Wywiady <input type="checkbox"/> 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, należy podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	
4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje:	
<input type="checkbox"/> Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości <input type="checkbox"/> Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie <input type="checkbox"/> Sprawdzenie rejestrów karnych <input type="checkbox"/> Wywiady <input type="checkbox"/> 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 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, należy 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, należy 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 zostali odpowiednio zrekrutowani i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	
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 nieupoważnioną 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 składa 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.

Dotyczy: 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	
<p>Jeżeli TAK, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany? Należy wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.</p> <p><input type="checkbox"/> przez personel ochrony</p> <p><input type="checkbox"/> przez innych pracowników</p> <p><input type="checkbox"/> kontrola manualna w przypadku osób dopuszczonych do wejścia na teren strefy</p> <p><input type="checkbox"/> elektroniczne systemy kontroli dostępu</p> <p><input type="checkbox"/> innymi środkami (należy je wyszczególnić)</p>	
<p>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.</p> <p>— okazanie firmowej karty identyfikacyjnej</p> <p>— okazanie innego rodzaju karty identyfikacyjnej, np. paszportu lub prawa jazdy</p> <p>— lista osób upoważnionych stosowana przez personel (ochrony)</p> <p>— autoryzacja elektroniczna, np. zastosowanie chipów</p> <p>— udostępnianie kluczy lub kodów dostępu wyłącznie upoważnionym pracownikom</p> <p>— inne środki (należy je wyszczególnić)</p>	
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	
<p>Jeśli TAK, w jaki sposób punkty te są zabezpieczone? Należy wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.</p> <p>— obecność personelu ochrony</p> <p>— elektroniczne systemy kontroli dostępu, które dopuszczają dostęp jednej osoby w danym momencie</p> <p>— bariery, np. żaluzje lub zamki</p> <p>— system telewizji przemysłowej (CCTV)</p> <p>— system przeciwwłamaniowy</p>	
5.3. Czy istnieją dodatkowe środki wzmacniające ogólną ochronę obiektów?	
TAK lub NIE	

Jeśli TAK, należy wyjaśnić i opisać, na czym polegają <input type="checkbox"/> ogrodzenie lub bariery. <input type="checkbox"/> system telewizji przemysłowej (CCTV) <input type="checkbox"/> system przeciwwłamaniowy <input type="checkbox"/> monitoring i patrole <input type="checkbox"/> inne środki (należy je 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 składa się identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

CZĘŚĆ 6

Produkcja

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury gwarantujące ochronę identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed nieupoważnioną 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 to 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, należy podać powody.	
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 nieupoważnioną 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.

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 to 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, należy podać powody.	
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 nieupoważnioną 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.

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 to 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 nieupoważnioną 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 powody.	
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 nieupoważnioną 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.	
<input type="checkbox"/> pracownicy zatrudnieni przez podmiot <input type="checkbox"/> kierowcy <input type="checkbox"/> osoby odwiedzające <input type="checkbox"/> podwykonawcy <input type="checkbox"/> inni (wymienić)	

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 to 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 powody.	
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 bezpieczny ładunek/bezpieczna 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 wysłał; oraz
- b) pochodzenie jest wyraźnie wskazane na przesyłce lub w dokumentacji towarzyszącej.

Wszystkie tego rodzaju przesyłki muszą zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez agenta RA3 lub przewoźnika ACC3 przed załadunkiem na 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 nieupoważnioną 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.

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) podwykonawca, z którego usług korzysta 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 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 środki są wystarczające, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać powody.	
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.

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 stosownym prawodawstwem unijnym.

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:

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 przedmioty te 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.

Transport

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.

Przesyłki z innych źródeł

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

- a) są one oddzielone od przesyłek, które on sam wysłał; oraz
- b) ich pochodzenie jest wyraźnie wskazane na przesyłce lub w dokumentacji towarzyszącej.

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 zachowane są w pełni wymogi przepisów bezpieczeństwa.

Deklaracja zobowiązań

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

Należy jednak bezzwłocznie poinformować zarejestrowanego agenta, jeżeli firma utraci świadectwo upoważnionego przedsiębiorcy (AEO). W takim przypadku zarejestrowany agent informuje przedsiębiorstwo, w jaki sposób zapewnić sobie status uznanego nadawcy.

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – UZNANY NADAWCA

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ 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.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-E

DEKLARACJA PRZEWOŹNIKA

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ i jego aktami wykonawczymi,

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

- cały personel biorący udział w przewożeniu ładunku lotniczego/poczty lotniczej przejdzie ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998,
- zostanie sprawdzona uczciwość całego rekrutowanego personelu, który ma dostęp do ładunku lotniczego/poczty lotniczej. Weryfikacja ta obejmuje co najmniej sprawdzenie tożsamości (jeżeli to możliwe przy pomocy dowodu tożsamości ze zdjęciem, prawa jazdy lub paszportu) i sprawdzenie życiorysu lub przedstawionych referencji,

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

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

- przestrzenie ładunkowe w pojazdach będą zaplombowane lub zamknięte na zamek. Pojazdy kryte z boku plandeką będą zabezpieczone linkami celnymi TIR. Powierzchnia ładunkowa pojazdów z nadwoziem-platformą będzie obserwowana podczas przewozu ładunku lotniczego,
- bezpośrednio przed załadunkiem przestrzenie ładunkowe zostaną przeszukane, a integralność tego przeszukania zostanie utrzymana do zakończenia załadunku,
- każdy kierowca będzie posiadał przy sobie dowód tożsamości, paszport, prawo jazdy lub inny dokument ze zdjęciem, który został wydany i jest uznawany przez krajowe organy,
- kierowcy nie będą robić nieplanowanych postojów między odbiorem i dostawą. Jeżeli jest to nieuniknione, kierowca sprawdzi po powrocie stan ładunku i integralność zamków lub plomb. Jeżeli kierowca wykryje jakiegokolwiek dowody ingerencji, powiadomi swojego przełożonego i ładunek lotniczy/poczta lotnicza nie zostaną dostarczone bez zgłoszenia przy dostawie,
- podwykonawstwo transportu nie zostanie zlecone osobie trzeciej, chyba że ta osoba trzecia:
 - a) ma umowę na świadczenie usług przewozowych z zarejestrowanym agentem, znanym nadawcą lub uznanym nadawcą odpowiedzialnym za przewóz [ta sama nazwa co powyżej]; lub
 - b) jest uprawniona lub zatwierdzona przez właściwy organ; lub
 - c) ma umowę na świadczenie usług przewozowych z niżej podpisanym przewoźnikiem, stanowiącą, że osoba trzecia nie zleci zamówienia kolejnemu podwykonawcy oraz, że wdroży procedury ochrony zawarte w niniejszej deklaracji. Niżej podpisany przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za cały przewóz w imieniu zarejestrowanego agenta, znanego nadawcy lub uznanego nadawcy; oraz
- żadne inne usługi (np. składowanie) nie będą zlecane innej osobie niż zarejestrowany agent lub podmiot, który został uprawniony albo zatwierdzony i ujęty w wykazie podmiotów dopuszczonych do świadczenia tych usług przez właściwy organ.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Nazwa i adres przedsiębiorstwa:

Data:

Podpis:

DODATEK 6-F

ŁADUNEK I POCZTA

6-Fi

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

Przepisy nie zostały jeszcze przyjęte.

6-Fii

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE KRAJE I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ, NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, W PRZYPADKU KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE OZNACZENIE ACC3, SĄ WYMIENIONE W DECYZJI WYKONAWCZEJ KOMISJI C(2015) 8005

6-Fiii

DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATWIERDZANIA PROWADZONE PRZEZ PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ INNE KRAJE I TERYTORIA, WOBEC KTÓRYCH ZGODNIE Z ART. 355 TRAKTATU O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ VI W CZĘŚCI TRZECIEJ TEGO TRAKTATU, UZNAWANE ZA RÓWNOWAŻNE Z UNIJNYMI ŚRODKAMI OCHRONY LOTNICTWA

Przepisy nie zostały jeszcze przyjęte.

DODATEK 6-G

PRZEPISY DOTYCZĄCE ŁADUNKÓW I POCZTY Z PAŃSTW TRZECICH

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

- a) opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej;
- b) procedury dotyczące przyjmowania;
- c) system i kryteria dla zarejestrowanych agentów;
- d) system i kryteria dla znanych nadawców;
- e) system i kryteria dla uznanych nadawców;
- f) normę dla kontroli bezpieczeństwa;
- g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;
- h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;
- i) dane operatora lub usługodawcy;
- j) listę wyłączeń z kontroli bezpieczeństwa;
- k) postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka.

DODATEK 6-H1

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – PRZEWOŹNIK ACC3 ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] przyjmuję do wiadomości co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE/EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto odniesienia.

[Nazwa przewoźnika lotniczego] może zostać wyznaczony jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii” (ACC3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ, oraz po wprowadzeniu danych przewoźnika ACC3 do unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw.

Jeżeli 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.

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 dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania 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 wykonawczego (UE) 2015/1998;
 - 2) wszelkie inne zmiany dotyczące obiektów 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/poczta 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, aż 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:

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 lotniczych kierowanych do UE/EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto odniesienia.

[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 dotyczącej bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

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 dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania 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 wykonawczego (UE) 2015/1998;
 - 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:

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 w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto odniesienia.

[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 dotyczącej bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

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 dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania 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 wykonawczego (UE) 2015/1998;
 - 2) wszelkie inne zmiany dotyczące obiektów lub procedur, które mogą w sposób znaczący wpływać na ochronę;

- c) [nazwa nadawcy KC3] poinformuje przewoźnika ACC3 i agentów 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, aż 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:

DODATEK 6-I

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

DODATEK 6-J

Przepisy dotyczące stosowania urządzeń do kontroli bezpieczeństwa zostały określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

7. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

7.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

7.1. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO PRZEZNACZONE DO ZAŁADUNKU NA POKŁAD STATKU POWIETRZNEGO

7.1.1. Przed załadunkiem do luku bagażowego statku powietrznego poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika 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 jakiegokolwiek części statku powietrznego innej niż luk bagażowy, poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego poddawane są kontroli bezpieczeństwa i zabezpieczane zgodnie z przepisami dotyczącymi bagażu kabinowego zawartymi w rozdziale 4.

7.1.3. Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego, które mają zostać załadowane na pokład statku powietrznego, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

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

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

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

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

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

8. ZAOPATRZENIE POKŁADOWE

8.0. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

- a) bagaż kabinowy; oraz
- b) przedmioty przewożone przez osoby inne niż pasażerowie; oraz
- c) poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego.

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

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

- 8.0.3. Zaopatrzenie uznawane jest za zaopatrzenie pokładowe z chwilą, gdy jest identyfikowalne jako zaopatrzenie przeznaczone do zabrania na pokład statku powietrznego w celu wykorzystania, spożycia lub zakupu przez pasażerów lub załogę podczas lotu.
- 8.0.4. Wykaz przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu pokładowym jest taki sam jak wykaz określony w dodatku 1-A. Przedmioty zabronione należy traktować zgodnie z pkt 1.6.

8.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

8.1.1. Środki kontroli w zakresie ochrony – przepisy ogólne

- 8.1.1.1. 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. Jeżeli istnieje powód by przypuszczać, że zaopatrzenie pokładowe, w stosunku do którego zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zostało naruszone lub nie zabezpieczono go przed nieupoważnioną ingerencją po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, zaopatrzenie takie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed zezwoleniem na wprowadzenie go do stref zastrzeżonych lotniska.

- 8.1.1.3. Środki kontroli w zakresie ochrony dotyczące zaopatrzenia pokładowego podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

8.1.2. Kontrola bezpieczeństwa

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

8.1.2.2. Kontrola bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

8.1.2.3. Stosuje się pojedynczo lub w kombinacji następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

- a) kontrolę wzrokową;
- b) kontrolę manualną;
- c) urządzenia rentgenowskie;
- d) urządzenia EDS;
- e) urządzenia ETD w połączeniu z lit. a);
- f) psy do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z lit. a).

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

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. Stosuje się następującą procedurę zatwierdzania zarejestrowanych dostawców:

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

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

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

Właściwy organ zatrzymuje podpisaną deklarację.

- b) Właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, sprawdza program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji i ocenia, czy wnioskodawca spełnia wymogi pkt 8.1.5.
- 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 działania weryfikacyjne w celu dokonania oceny, czy zarejestrowany dostawca nadal spełnia wymogi pkt 8.1.5.

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

- 8.1.3.4. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że zarejestrowany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 8.1.5, cofa podmiotowi status zarejestrowanego dostawcy dla określonej (określonych) lokalizacji.
- 8.1.3.5. Bez uszczerbku dla prawa każdego państwa członkowskiego do stosowania bardziej rygorystycznych środków zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zarejestrowany dostawca zatwierdzony zgodnie z pkt 8.1.3 jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich.

8.1.4. Wyznaczanie znanych dostawców

- 8.1.4.1. Każdy podmiot („dostawca”), który stosuje środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5, i dostarcza zaopatrzenie pokładowe, lecz nie bezpośrednio na pokład statku powietrznego, zostaje wyznaczony jako znany dostawca przez operatora lub podmiot, któremu zapewnia dostawy („podmiot wyznaczający”). Nie ma to zastosowania do zarejestrowanego dostawcy.

- 8.1.4.2. Aby zostać wyznaczonym jako znany dostawca, dostawca musi dostarczyć podmiotowi wyznaczającemu:

- a) „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia pokładowego” zamieszczoną w dodatku 8-B. oraz
- b) program ochrony obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 8.1.5.

- 8.1.4.3. Wszyscy znani dostawcy muszą być wyznaczeni na podstawie zatwierdzenia:

- a) adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 8.1.5; oraz
- b) wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.

Jeżeli właściwy organ lub podmiot wyznaczający stwierdzi, że znany dostawca utracił zdolność przestrzegania wymogów pkt 8.1.5, podmiot wyznaczający bezzwłocznie cofa podmiotowi status znanego dostawcy.

- 8.1.4.4. Właściwy organ ustala w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, czy program ochrony i jego wdrożenie są zatwierdzane przez audytora krajowego, unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, czy osobę działającą w imieniu podmiotu wyznaczającego wyznaczoną i przeszkoloną do tego celu.

Zatwierdzenia muszą być rejestrowane i – o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu – muszą mieć miejsce przed wyznaczeniem, a następnie muszą być powtarzane co 2 lata.

Jeżeli zatwierdzanie nie odbywa się w imieniu podmiotu wyznaczającego, należy mu udostępnić wszelkie zapisy związane z zatwierdzaniem.

- 8.1.4.5. Zatwierdzenie wdrażania programu ochrony potwierdzające brak nieprawidłowości obejmuje:

- a) wizję lokalną u dostawcy co 2 lata; lub
- b) regularne kontrole w trakcie dostarczania zaopatrzenia przez tego znanego dostawcę, począwszy od wyznaczenia, w tym:
 - sprawdzenie, czy osoba dostarczająca zaopatrzenie w imieniu znanego dostawcy została odpowiednio przeszkolona; oraz
 - sprawdzenie, czy zaopatrzenie jest właściwie zabezpieczone; oraz
 - przeprowadzanie kontroli zaopatrzenia w taki sam sposób, jak w przypadku zaopatrzenia pochodzącego od nieznanego dostawcy.

Kontrole te muszą być przeprowadzane w nieprzewidywalny sposób i odbywać się przynajmniej raz na trzy miesiące lub obejmować 20 % zaopatrzenia dostarczanego podmiotowi wyznaczającemu przez znanego dostawcę.

Wariant b) można stosować tylko w przypadku, gdy właściwy organ określił w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, że zatwierdzenia dokonuje osoba działająca w imieniu podmiotu wyznaczającego.

8.1.4.6. Zastosowane metody i procedury, jakie należy stosować w trakcie i po wyznaczeniu, określa się w programie ochrony podmiotu wyznaczającego.

8.1.4.7. Podmiot wyznaczający przechowuje:

- a) wykaz wszystkich znanych dostawców, których wyznaczył, wskazujący datę ważności ich wyznaczenia, oraz
- b) podpisaną deklarację, kopię programu ochrony oraz wszelkie sprawozdania dotyczące jego wdrażania dla każdego znanego dostawcy, przez co najmniej 6 miesięcy od wygaśnięcia jego wyznaczenia.

Dokumenty te są udostępniane na żądanie właściwemu organowi do celów monitorowania zgodności.

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

8.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące zabezpieczenia zaopatrzenia pokładowego określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

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

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

8.3.3. Szczegółowe przepisy dotyczące dodatkowych przepisów w zakresie ochrony zaopatrzenia pokładowego obejmującego płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 8-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZAREJESTROWANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ i jego aktami wykonawczymi, oświadczam, że:

- zgodnie z moją wiedzą informacje zawarte w programie ochrony przedsiębiorstwa są prawdziwe i dokładne,
- praktyki i procedury określone w tym programie ochrony będą wdrażane i utrzymane we wszystkich lokalizacjach objętych programem,
- program ochrony będzie korygowany i dostosowywany tak, by był zgodny ze wszystkimi przyszłymi stosownymi zmianami w prawodawstwie unijnym, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już prowadzić dostaw zaopatrzenia pokładowego bezpośrednio na pokład statku powietrznego (a zatem nie będzie już prowadzić działalności jako zarejestrowany dostawca),
- [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 teled adresowe, bezzwłocznie ale nie później niż w terminie 10 dni roboczych; oraz
 - b) istotnych planowanych zmianach, takich jak nowe procedury kontroli bezpieczeństwa, istotne roboty budowlane, które mogą niekorzystnie wpłynąć na zgodność z odpowiednim prawodawstwem unijnym lub zmianie siedziby/adresu, nie później niż w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem/planowaną zmianą,
- w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla zaopatrzenia pokładowego, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu,
- [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa; oraz
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], jeżeli:
 - a) zakończy działalność;
 - b) nie będzie już dostarczać zaopatrzenia pokładowego bezpośrednio na pokład statku powietrznego; lub
 - c) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa unijnego.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

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

DODATEK 8-B

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA POKŁADOWEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— [nazwa przedsiębiorstwa]

- a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz
- 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 wykonawczego (UE) 2015/1998 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 wykonawczego (UE) 2015/1998 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 wykonawczego (UE) 2015/1998; oraz
- c) będzie zapobiegać nieupoważnionemu dostępowi do swoich pomieszczeń i zaopatrzenia pokładowego; oraz
- d) zapewni, na ile to możliwe, że w zaopatrzeniu pokładowym nie ma ukrytych przedmiotów zabronionych; oraz
- e) we wszystkich pojazdach lub pojemnikach przeznaczonych do przewozu zaopatrzenia pokładowego stosuje plomby umożliwiające łatwe stwierdzenie ich naruszenia, zapewnia ochronę fizyczną takich pojazdów lub pojemników (litera ta nie ma zastosowania podczas przewozu w strefie operacyjnej lotniska).

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

- w celu zapewnienia zgodności [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcę, dla którego prowadzi dostawy zaopatrzenia pokładowego] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla zaopatrzenia pokładowego, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu,
- [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony, oraz
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcę, dla którego prowadzi dostawy zaopatrzenia pokładowego], jeżeli:
 - a) zakończy działalność; lub
 - b) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa unijnego.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Przedstawiciel prawny

Imię i nazwisko:

Data:

Podpis:

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

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. Do celów niniejszego rozdziału:

- a) „zaopatrzenie portu lotniczego” oznacza wszelkie artykuły przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w dowolnym celu lub do dowolnej czynności w strefach zastrzeżonych, inne niż „przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami”;
- 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.

9.0.4. Wykaz przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu portu lotniczego jest taki sam, jak wykaz określony w dodatku 1-A. Przedmioty zabronione należy traktować zgodnie z pkt 1.6.

9.1. ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY

9.1.1. Środki kontroli w zakresie ochrony – przepisy ogólne

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

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

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

9.1.1.3. Jeżeli istnieje powód by przypuszczać, że zaopatrzenie portu lotniczego, w stosunku do którego zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zostało naruszone lub nie zabezpieczono go przed nieupoważnioną ingerencją po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, zaopatrzenie takie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed zezwoleniem na wprowadzenie go do stref zastrzeżonych.

9.1.2. Kontrola bezpieczeństwa

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

9.1.2.2. Kontrola bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

9.1.2.3. Stosuje się pojedynczo lub w kombinacji następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:

- a) kontrolę wzrokową;
- b) kontrolę manualną;
- c) urządzenia rentgenowskie;
- d) urządzenia EDS;

- e) urządzenia ETD w połączeniu z lit. a);
- f) psy do wykrywania materiałów wybuchowych w połączeniu z lit. a).

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

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, musi być wyznaczony jako znany dostawca przez zarządzającego portem lotniczym.

9.1.3.2. Aby zostać wyznaczanym jako znany dostawca, podmiot przedkłada zarządzającemu portem lotniczym:

- a) „Deklarację zobowiązań – znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” zamieszczoną w dodatku 9-A. oraz
- b) program ochrony obejmujący środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 9.1.4.

9.1.3.3. Wszyscy znani dostawcy muszą być wyznaczeni na podstawie zatwierdzenia:

- a) adekwatności i kompletności programu ochrony w odniesieniu do pkt 9.1.4; oraz
- b) wdrożenia programu ochrony bez nieprawidłowości.

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

9.1.3.4. Właściwy organ ustala w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, czy program ochrony i jego wdrożenie są zatwierdzane przez audytora krajowego, unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, czy osobę działającą w imieniu zarządzającego portem lotniczym wyznaczoną i przeszkoloną do tego celu.

Zatwierdzenia muszą być rejestrowane i – o ile nie określono inaczej w niniejszym rozporządzeniu – muszą mieć miejsce przed wyznaczeniem, a następnie muszą być powtarzane co 2 lata.

Jeżeli zatwierdzanie nie odbywa się w imieniu zarządzającego portem lotniczym, należy mu udostępnić wszelkie zapisy związane z zatwierdzaniem.

9.1.3.5. Zatwierdzenie wdrażania programu ochrony potwierdzające brak nieprawidłowości obejmuje:

- a) wizję lokalną u dostawcy co 2 lata; lub
- b) regularne kontrole w trakcie zaopatrzenia przez tego znanego dostawcę do stref zastrzeżonych, począwszy od wyznaczenia, w tym:
 - sprawdzenie, czy osoba dostarczająca zaopatrzenie w imieniu znanego dostawcy została odpowiednio przeszkolona, oraz
 - sprawdzenie, czy zaopatrzenie jest właściwie zabezpieczone, oraz
 - przeprowadzanie kontroli zaopatrzenia w taki sam sposób, jak w przypadku zaopatrzenia pochodzącego od nieznanego dostawcy.

Kontrole te muszą być przeprowadzane w nieprzewidywalny sposób i odbywać się przynajmniej raz na trzy miesiące lub obejmować 20 % zaopatrzenia dostarczanego zarządzającemu portem lotniczym przez znanego dostawcę.

Wariant b) można stosować tylko w przypadku, gdy właściwy organ określił w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, że zatwierdzenia dokonuje osoba działająca w imieniu zarządzającego portem lotniczym.

9.1.3.6. Metody i procedury, jakie należy stosować w trakcie wyznaczenia i po wyznaczeniu, określa się w programie ochrony zarządzającego portem lotniczym.

9.1.3.7. Zarządzający portem lotniczym przechowuje:

- a) wykaz wszystkich znanych dostawców, których wyznaczył, wskazujący datę ważności ich wyznaczenia; oraz
- b) podpisaną deklarację, kopię programu ochrony oraz wszelkie sprawozdania dotyczące jego wdrażania dla każdego znanego dostawcy, przez co najmniej 6 miesięcy od wygaśnięcia jego wyznaczenia.

Dokumenty te są udostępniane na żądanie właściwemu organowi do celów monitorowania zgodności.

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

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

- a) wyznaczają 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.

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

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

9.2. ZABEZPIECZENIE ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

Szczegółowe przepisy dotyczące zabezpieczenia zaopatrzenia portu lotniczego określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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

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

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

9.3.3. Szczegółowe przepisy dotyczące dodatkowych przepisów w zakresie ochrony zaopatrzenia obejmującego płyny, aerozole i żele oraz torby zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 9-A

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ

ZNANY DOSTAWCA ZAOPATRZENIA PORTU LOTNICZEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

- [nazwa przedsiębiorstwa]
 - a) wyznaczy osobę odpowiedzialną za ochronę w przedsiębiorstwie; oraz
 - 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 wykonawczego (UE) 2015/1998 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 wykonawczego (UE) 2015/1998 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 wykonawczego (UE) 2015/1998; oraz
 - c) zapobiegać 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, 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 zarządzającego portem lotniczym, [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni zastosowanie wszystkich wyżej wymienionych środków kontroli w zakresie ochrony,

- w celu zapewnienia zgodności [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów,
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [zarządzającego portem lotniczym] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla zaopatrzenia portu lotniczego, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w zaopatrzeniu,
- [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony, 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

Imię i nazwisko:

Data:

Podpis:

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

10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów w tym zakresie.

11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

11.0. PRZEPISY OGÓLNE

- 11.0.1. Organ, zarządzający portem lotniczym, przewoźnik lotniczy lub podmiot delegujący osoby wdrażające lub odpowiedzialne za wdrażanie środków, za które podmiot ten jest odpowiedzialny zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, zapewnia przestrzeganie przez te osoby norm określonych w niniejszym rozdziale.
- 11.0.2. Do 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. Do celów niniejszego rozdziału „państwo pobytu” oznacza każdy kraj, w którym osoba przebywała stale przez okres 6 miesięcy lub dłużej, a „przerwa” w udokumentowanym kształceniu lub zatrudnieniu oznacza przerwę przekraczającą 28 dni.
- 11.0.4. Do celów niniejszego rozdziału „kompetencja” oznacza zdolność do wykazania odpowiedniej wiedzy i umiejętności.
- 11.0.5. Kompetencje nabyte przez osoby przed rekrutacją można uwzględnić przy ocenie potrzeb szkoleniowych zgodnie z niniejszym rozdziałem.
- 11.0.6. W przypadkach gdy kompetencje wymagane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, które nie są specyficzne dla ochrony lotnictwa, zostały nabyte podczas szkolenia, którego, nie prowadził instruktor zgodnie z pkt 11.5 niniejszego rozporządzenia lub w ramach kursów, które nie są wskazane ani zatwierdzone przez właściwy organ, kompetencje takie można uwzględnić przy ocenie potrzeb szkoleniowych zgodnie z niniejszym rozdziałem.
- 11.0.7. Jeżeli dana osoba przeszła szkolenie i nabyła kompetencje wymienione w pkt 11.2, nie ma potrzeby powtarzania tego szkolenia w związku z pełnieniem przez tę osobę innej funkcji, chyba że w ramach szkolenia okresowego.

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, muszą przejść 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, muszą przejść sprawdzenie przeszłości lub kontrolę przed zatrudnieniem z wynikiem pozytywnym. O ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, o tym, czy należy przeprowadzać sprawdzenie przeszłości czy kontrolę przed zatrudnieniem, decyduje właściwy organ działając zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi.
- 11.1.3. Zgodnie z przepisami unijnymi i krajowymi sprawdzenie przeszłości obejmuje co najmniej:
- ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentów potwierdzających tożsamość; oraz
 - rejstry karne we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 poprzedzających lat; oraz
 - zatrudnienie, kształcenie i wszystkie przerwy z co najmniej 5 poprzedzających lat.
- 11.1.4. Zgodnie z przepisami unijnymi i krajowymi kontrola przed zatrudnieniem obejmuje co najmniej:
- ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentów potwierdzających tożsamość; oraz
 - zatrudnienie, kształcenie i wszystkie przerwy z co najmniej 5 poprzedzających lat; oraz
 - wymóg podpisania przez tę osobę deklaracji opisującej szczegółowo wszelką przeszłość kryminalną we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 poprzedzających lat.

- 11.1.5. Sprawdzenie przeszłości lub kontrolę przed zatrudnieniem przeprowadza 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.
- 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 kandydata.
- 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 wymagań.
- Umiejętności i predyspozycje ocenia się w trakcie procesu rekrutacji i przed zakończeniem okresu próbnego.
- 11.1.8. Dokumentacja rekrutacyjna, w tym wyniki testów oceniających, wszystkich osób zatrudnionych zgodnie z pkt 11.1.1 i 11.1.2 przechowywana jest co najmniej przez okres trwania ich umowy.

11.2. SZKOLENIA

11.2.1. **Ogólne obowiązki szkoleniowe**

- 11.2.1.1. Przed otrzymaniem upoważnienia do stosowania bez nadzoru środków kontroli w zakresie ochrony dane osoby mają ukończone odpowiednie szkolenie z wynikiem pozytywnym.
- 11.2.1.2. Szkolenie osób wykonujących zadania wymienione w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 obejmuje teoretyczne i praktyczne elementy szkoleniowe oraz zdobywanie kwalifikacji w trakcie pracy.
- 11.2.1.3. Treść szkoleń określa lub zatwierdza właściwy organ, zanim:
- a) instruktor przeprowadzi jakiegokolwiek szkolenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 i jego aktami wykonawczymi; lub
 - b) przeprowadzone zostanie szkolenie z wykorzystaniem komputera w celu spełnienia wymagań 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 wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- b) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- c) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
- d) znajomość procedur kontroli dostępu;
- 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;
- k) zdolność jasnego i pewnego wypowiedzania 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 ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- b) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;
- c) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
- d) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;
- e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

- f) umiejętności interpersonalne, w szczególności sposoby postępowania w przypadku różnic kulturowych i pasażerów potencjalnie uciążliwych;
- g) znajomość technik kontroli manualnej;
- h) umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej w stopniu wystarczającym by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych;
- i) znajomość zwolnień z kontroli bezpieczeństwa i specjalnych procedur ochrony;
- j) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;
- k) umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony; oraz
- l) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia bagażu rejestrowanego.

11.2.3.2. Szkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa ładunku i poczty ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- 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 zagrożeń;
- i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty;

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

- j) Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji: 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 kontroli manualnej;
- m) umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej w stopniu wystarczającym by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych;
- n) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;
- o) umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony;
- p) znajomość wymogów przewozowych.

11.2.3.3. Szkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- 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 zagrożeń;
- h) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa;

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

- i) znajomość technik kontroli manualnej;
- j) umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej w stopniu wystarczającym by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych;
- k) umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony;
- l) umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony;
- m) znajomość wymogów przewozowych.

11.2.3.4. Specjalistyczne szkolenie osób sprawdzających pojazdy ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wymogów prawnych dotyczących sprawdzania pojazdów, w tym zwolnień i specjalnych procedur ochrony;
- b) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
- c) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;
- d) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;

- e) znajomość technik sprawdzania pojazdów;
 - f) umiejętność sprawdzania pojazdów zapewniająca dostateczny poziom bezpieczeństwa, jeżeli chodzi o wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych.
- 11.2.3.5. Specjalistyczne szkolenie osób przeprowadzających kontrolę dostępu w porcie lotniczym oraz nadzór i patrole ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:
- a) znajomość wymogów prawnych dotyczących kontroli dostępu, w tym zwolnień i specjalnych procedur ochrony;
 - b) znajomość systemów kontroli dostępu stosowanych w porcie lotniczym;
 - c) znajomość zezwoleń, w tym kart identyfikacyjnych i przepustek samochodowych zapewniających dostęp do stref operacyjnych lotniska i umiejętność rozpoznawania tych zezwoleń;
 - d) znajomość procedur patrolowania i zatrzymywania osób oraz okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać;
 - e) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
 - f) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;
 - g) umiejętności interpersonalne, w szczególności sposoby postępowania w przypadku różnic kulturowych i pasażerów potencjalnie uciążliwych.
- 11.2.3.6. Szkolenie osób przeszukujących statki powietrzne pod kątem ochrony ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:
- a) znajomość ram prawnych w zakresie przeszukania statków powietrznych pod kątem ochrony;
 - b) znajomość konfiguracji rodzaju (rodzajów) statków powietrznych, które ta osoba ma przeszukiwać pod kątem ochrony;
 - c) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;
 - d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
 - e) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;
 - f) umiejętność przeszukiwania statków powietrznych pod kątem ochrony w stopniu wystarczającym, by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych.
- Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie, przez taką osobę, również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:
- (g) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
 - (h) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
 - (i) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
 - (j) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
 - (k) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;
 - (l) znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym.
- 11.2.3.7. Szkolenie osób zajmujących się ochroną statków powietrznych ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:
- a) znajomość sposobów ochrony statku powietrznego i zapobiegania nieupoważnionemu dostępowi do niego;
 - b) znajomość procedur plombowania statku powietrznego, jeżeli ma zastosowanie w przypadku osoby podlegającej szkoleniu;

- c) znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym;
- d) znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać; oraz
- e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;

Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie, przez taką osobę, również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

- (f) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- (g) znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- (h) znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony;
- (i) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- (j) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa.

11.2.3.8. Szkolenie osób realizujących procedurę łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- 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 zagrożeń;
- f) znajomość wymogów i technik związanych z procedurą łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem;
- g) znajomość wymogów ochrony materiałów przewoźnika lotniczego stosowanych do przetwarzania informacji o pasażerach i bagażu.

11.2.3.9. Szkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku i poczty inne niż kontrola bezpieczeństwa ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- 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 zatrzymać osoby lub je zgłaszać;
- e) znajomość procedur zgłaszania;
- f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;
- g) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
- h) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;
- i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku i poczty;
- 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 przez te osoby wszystkich wymienionych niżej 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) znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać;
 - e) znajomość procedur zgłaszania;
 - f) umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych;
 - g) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
 - h) znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych;
 - i) znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia poczty i materiałów przewoźnika lotniczego, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, w stosownych przypadkach;
 - j) znajomość wymogów przewozowych, w stosownych przypadkach.

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

Specjalistyczne szkolenie osób nadzorujących ma na celu zdobycie przez te osoby, oprócz kompetencji osób nadzorowanych, również wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;
- b) znajomość zadań w zakresie nadzoru;
- c) znajomość wewnętrznej kontroli jakości;
- d) umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
- e) znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;
- f) umiejętność zapewniania doradztwa i szkolenia w trakcie pracy oraz motywowania innych pracowników.

Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie, przez taką osobę, również niżej wymienionych kompetencji:

- g) znajomość sposobów zarządzania konfliktami;
- h) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa.

11.2.5. **Specjalistyczne szkolenie dla osób ponoszących na szczeblu krajowym lub lokalnym ogólną odpowiedzialność za zapewnienie zgodności programu ochrony i jego wdrożenia ze wszystkimi przepisami prawa (kierowników ds. ochrony)**

Specjalistyczne szkolenie kierowników ds. ochrony ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość odpowiednich wymogów prawnych i sposobów ich spełniania;
- b) znajomość wewnętrznej, krajowej, unijnej i międzynarodowej kontroli jakości;
- c) umiejętność motywowania innych;
- d) znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa.

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

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

Z przyczyn obiektywnych właściwy organ może zwolnić osoby z obowiązku odbycia tego szkolenia, jeżeli ich dostęp jest ograniczony do stref terminalu dostępnych dla pasażerów.

11.2.6.2. Szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- 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) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- e) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;
- f) znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym;
- g) znajomość procedur zgłaszania;
- h) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

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

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

Ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego ma na celu zdobycie przez szkolone osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:

- a) znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, aktów terrorystycznych i bieżących zagrożeń;
- 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;
- e) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.

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

Szkolenie to nie dotyczy instruktorów objętych pkt 11.5.

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 urządzenia 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.

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.

- 11.3.2. Osoby obsługujące urządzenia rentgenowskie lub urządzenia 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 urządzenia EDS bądź pracowników weryfikujących obsługujących urządzenia do prześwietlania osób obejmuje znormalizowany test interpretacji obrazów i ocenę wyników operacyjnych.
- 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 cofnięciem danej osobie 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.

11.4. SZKOLENIA OKRESOWE

- 11.4.1. Osoby obsługujące urządzenia rentgenowskie lub EDS odbywają szkolenia okresowe polegające na rozpoznawaniu obrazów oraz zaliczeniu testu praktycznego z umiejętności rozpoznawania obrazów. Szkolenie ma formę:

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

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, trwające co najmniej 6 godzin w każdym sześciomiesięcznym okresie, przy użyciu:

- biblioteki obrazów zawierającej co najmniej 1 000 obrazów przedstawiających co najmniej 250 różnych niebezpiecznych przedmiotów, w tym obrazy części składowych niebezpiecznych przedmiotów, przy czym każdy przedmiot uchwycono w szeregu różnych położeń i zapewniono niemożliwy do przewidzenia wybór obrazów z biblioteki podczas szkolenia i testów; lub
- najczęściej nierozpoznawanych obrazów ze stosowanej biblioteki TIP w połączeniu z obrazami niedawno wychwyconych przedmiotów niebezpiecznych właściwych dla danego typu kontroli bezpieczeństwa i obejmującymi wszystkie rodzaje stosownych przedmiotów niebezpiecznych, o ile do szkolenia danego operatora kontroli bezpieczeństwa zostaną użyte tylko jeden raz w okresie trzech lat.

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

- 11.4.2. Pracownicy weryfikujący, obsługujący urządzenia do prześwietlania osób, odbywają szkolenia okresowe 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.

- 11.4.3. Osoby wykonujące zadania wymienione w pkt 11.2 inne niż zadania, o których mowa w pkt 11.4.1 i 11.4.2, odbywają szkolenia okresowe z częstotliwością zapewniającą utrzymanie i nabywanie kompetencji zgodnie ze zmianami zachodzącymi w dziedzinie ochrony.

Szkolenia okresowe prowadzi się:

- a) w przypadku kompetencji nabytych podczas wstępnego podstawowego i specjalistycznego szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego co najmniej raz na 5 lat lub, jeżeli z kompetencji nie korzystano przez ponad 6 miesięcy, przed powrotem do obowiązków związanych z ochroną; oraz
- b) w przypadku nowych lub poszerzonych kompetencji stosownie do wymagań, aby zapewnić, że osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony lub odpowiedzialne za ich stosowanie są niezwłocznie uświadamiane odnośnie do nowych zagrożeń i wymogów prawnych, do czasu kiedy będą musiały być zastosowane.

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

11.4.4. Dokumentacja dotycząca szkoleń okresowych wszystkich osób, które odbyły szkolenie, przechowywana jest co najmniej przez okres trwania ich umowy.

11.5. KWALIFIKACJE INSTRUKTORÓW

11.5.1. Instruktorzy muszą spełniać co najmniej następujące wymagania:

- a) przejść sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.3 i 11.1.5;
- b) posiadać kompetencje w zakresie technik szkoleniowych;
- c) posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa;
- d) posiadać kompetencje w zakresie elementów ochrony, których będzie dotyczyło szkolenie.

Certyfikacji podlegają przynajmniej instruktorzy uprawnieni do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1 – 11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 (o ile nie dotyczy szkolenia przełożonych nadzorujących wyłącznie osoby, o których mowa w pkt 11.2.3.6 – 11.2.3.10) oraz w pkt 11.2.5.

11.5.2. Instruktorzy otrzymują regularne szkolenia lub informacje dotyczące zmian zachodzących w odpowiednich dziedzinach.

11.5.3. Właściwy organ prowadzi wykaz instruktorów działających w tym państwie członkowskim lub ma dostęp do takiego wykazu.

11.5.4. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że szkolenia prowadzone przez instruktora nie zapewniają już szkolenym osobom odpowiednich kompetencji, lub jeśli instruktor nie przejdzie sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym, właściwy organ cofa zatwierdzenie kursu lub dopilnowuje, aby instruktor został zawieszony, lub, stosownie do okoliczności, usunięty z wykazu instruktorów. Jeśli zostaje podjęte takie działanie, właściwy organ określa również, w jaki sposób instruktor może złożyć wniosek o cofnięcie zawieszenia, przywrócenie na listę instruktorów bądź ponowne zatwierdzenie kursu.

11.5.5. Wszelkie kompetencje nabyte przez instruktora w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszym rozdziale w jednym państwie członkowskim uznaje się w innym państwie członkowskim.

11.6. ZATWIERDZENIE UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

11.6.1. Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa stanowi znormalizowaną, udokumentowaną, bezstronną i obiektywną procedurę uzyskiwania i oceny dowodów, służącą do oceny osiągniętego przez zatwierdzone podmioty poziomu zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i w jego aktach wykonawczych.

11.6.2. **Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa:**

Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa:

- a) może być warunkiem uzyskania lub utrzymania statusu prawnego na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych;
- b) może być przeprowadzane przez właściwy organ lub właściwy podmiot zatwierdzający uznany jako unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa lub podmiot zatwierdzający uznany za równoważny takiemu podmiotowi, zgodnie z postanowieniami niniejszego rozdziału;

- c) stanowi ocenę środków ochrony stosowanych na odpowiedzialność zatwierzonego 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 zatwierzonego podmiotu lub ocenę odpowiednika tego programu; oraz
 - 2) weryfikację wdrażania środków ochrony lotnictwa, która polega na przeprowadzeniu wizji lokalnej dotyczącej odpowiedniej działalności zatwierdzanego podmiotu, o ile nie wskazano inaczej.
- d) jest uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.

11.6.3. Wymogi dotyczące wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa

11.6.3.1. Państwa członkowskie wyznaczają unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa w oparciu o zdolność do przeprowadzania oceny zgodności, która obejmuje:

- a) niezależność od branży, w ramach której odbywa się zatwierdzanie, chyba że określono inaczej; oraz
- b) odpowiednie kompetencje personelu w dziedzinie ochrony, która ma zostać zatwierdzona, jak również metody utrzymania tych kompetencji na poziomie, o którym mowa w pkt 11.6.3.5; oraz
- c) funkcjonalność i adekwatność procedur zatwierdzania.

11.6.3.2. W stosownych przypadkach podczas wyznaczania uwzględnia się świadectwa akredytacji w odniesieniu do odpowiednich zharmonizowanych norm, a mianowicie EN-ISO/IEC 17020, zamiast dokonywania ponownej oceny zdolności do przeprowadzania oceny zgodności.

11.6.3.3. Unijnym podmiotem zatwierdzającym ds. ochrony lotnictwa może być osoba fizyczna lub osoba prawna.

11.6.3.4. Krajowa jednostka akredytująca ustanowiona na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽¹⁾ może być uprawniona do akredytacji zdolności podmiotów prawnych do przeprowadzania oceny zgodności w odniesieniu do przeprowadzania unijnej procedury zatwierdzania środków ochrony lotnictwa, a także do przyjmowania środków administracyjnych w tej dziedzinie i nadzorowania czynności związanych z unijną procedurą zatwierdzania środków ochrony lotnictwa.

11.6.3.5. Każda osoba dokonująca unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa posiada odpowiednie kompetencje i doświadczenie, oraz spełnia wszystkie poniższe wymogi:

- 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;
- c) posiada wystarczającą wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne w dziedzinie kontroli jakości, jak również odpowiednie umiejętności i predyspozycje do zbierania, rejestrowania i oceniania informacji wymaganych zgodnie z listą kontrolną, zwłaszcza w odniesieniu do:
 - 1) zasad, procedur i technik dotyczących kontroli zgodności;
 - 2) czynników mających wpływ na zachowania ludzi i na nadzór;
 - 3) roli i uprawnień podmiotu zatwierdzającego, w tym w zakresie konfliktu interesów;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

- d) dostarcza dowody na posiadanie odpowiednich kompetencji, oparte na szkoleniach lub minimalnym doświadczeniu zawodowym w odniesieniu do następujących obszarów:
- 1) ogólne unijne zasady ochrony lotnictwa i normy ICAO w zakresie ochrony lotnictwa;
 - 2) szczegółowe normy związane z działalnością podlegającą zatwierdzeniu oraz sposoby ich stosowania w działalności operacyjnej;
 - 3) technologie i techniki związane z ochroną istotne dla procedury zatwierdzania;
- e) przechodzą okresowe szkolenia z odpowiednią częstotliwością, aby zapewnić zachowanie posiadanych kompetencji oraz zdobycie nowych kompetencji z uwzględnieniem rozwoju sektora ochrony lotnictwa.
- 11.6.3.6. Właściwy organ sam zapewnia szkolenie unijnemu podmiotowi zatwierdzającemu ds. ochrony lotnictwa lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony.
- 11.6.3.7. Państwo członkowskie może ograniczyć zakres, jakiego dotyczy wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa, do działań w zakresie zatwierdzania prowadzonych wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego w imieniu właściwego organu tego państwa członkowskiego. W takich przypadkach nie obowiązują wymogi pkt 11.6.4.2.
- 11.6.3.8. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa wygasa najpóźniej po upływie 5 lat.
- 11.6.4. Uznawanie i cofnięcie uznania unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa**
- 11.6.4.1. Unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa nie uznaje się za wyznaczony do momentu wpisania jego szczegółowych danych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”. Każdy unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa otrzymuje dokument potwierdzający jego status od właściwego organu lub w jego imieniu. W okresie, w którym w unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw nie jest możliwe umieszczenie wpisów dotyczących unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa, właściwy 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.
- 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(-e) go wyznaczył(-y), cofa(-ją) wyznaczenie i usuwa(-ją) podmiot zatwierdzający z „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 co najmniej dwóch państw członkowskich.
- 11.6.4.5. Komisja może uznać działania w zakresie zatwierdzania podejmowane przez organy lub podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa podlegające jurysdykcji państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej oraz uznane przez to państwo trzecie lub organizację międzynarodową, jeżeli jest w stanie potwierdzić ich równoważność z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa. Wykaz tych działań umieszcza się w dodatku 6-Fiii.
- 11.6.5. Sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa („sprawozdanie zatwierdzające”)**
- 11.6.5.1. Sprawozdanie zatwierdzające zawiera zapis unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa i obejmuje co najmniej:
- a) wypełnioną listę kontrolną podpisaną przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, obejmującą, w przypadku złożenia takiego wniosku, wystarczająco szczegółowe uwagi zatwierdzanego podmiotu; oraz
 - b) deklarację zobowiązań podpisaną przez zatwierdzany podmiot; oraz
 - c) deklarację niezależności w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisaną przez osobę przeprowadzającą unijną procedurę zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa.

- 11.6.5.2. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ustala poziom zgodności z celami określonymi w liście kontrolnej i zapisuje te ustalenia w odpowiedniej części listy.
- 11.6.5.3. Deklaracja zobowiązań zawiera zobowiązanie zatwierdzanego podmiotu do dalszego działania zgodnie z normami prowadzenia działalności, które uzyskały zatwierdzenie.
- 11.6.5.4. Zatwierdzany podmiot może zadeklarować, że się zgadza bądź też, że się nie zgadza z poziomem zgodności wskazanym w sprawozdaniu zatwierdzającym. Taka deklaracja staje się integralną częścią sprawozdania zatwierdzającego.
- 11.6.5.5. Numeracja stron, data zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie parafy podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego stanowią potwierdzenie integralności sprawozdania zatwierdzającego.
- 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.
- 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(am) zatrudniony(a) przez zatwierdzany podmiot.
- c) Potwierdzam, że nie mam gospodarczego bądź innego bezpośredniego lub pośredniego interesu w wyniku procedury zatwierdzenia ani w działalności zatwierdzanego podmiotu lub jednostek od niego zależnych.
- d) Potwierdzam, że nie mam i w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie utrzymywałem(am) z zatwierdzanym podmiotem stosunków handlowych w dziedzinie ochrony lotnictwa, obejmujących 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(am) metody, które umożliwiają sporządzenie oddzielnych sprawozdań zatwierdzających unijne środki ochrony lotnictwa w odniesieniu do każdego zatwierdzanego podmiotu i zapewniają obiektywność i bezstronność procedur ustalenia stanu faktycznego i oceny, w przypadku gdy w ramach wspólnego działania zatwierdzanych jest kilka podmiotów.
- h) Potwierdzam, że nie przyjąłem (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:

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 (UE, Euratom) 2015/444 na zasadzie ograniczonego dostępu.

- 12.0.2. Przeprowadzane są rutynowe kontrole każdej części sprzętu służącego do ochrony.
- 12.0.3. Producenci urządzeń dostarczają instrukcję eksploatacji, a urządzenia używane są zgodnie z tą instrukcją.

12.1. BRAMKI DO WYKRYWANIA METALI (WTMD)

12.1.1. Zasady ogólne

- 12.1.1.1. Bramki do wykrywania metali (WTMD) są w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu co najmniej określone przedmioty metalowe, zarówno indywidualnie, jak i łącznie.
- 12.1.1.2. WTMD wykrywa przedmiot metalowy niezależnie od jego położenia i usytuowania.
- 12.1.1.3. WTMD jest na stałe przymocowana do twardego podłoża.
- 12.1.1.4. WTMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie działa.
- 12.1.1.5. Elementy służące do regulowania ustawień WTMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.
- 12.1.1.6. W przypadku wykrycia przedmiotów metalowych, o których mowa w pkt 12.1.1.1, WTMD wysyła zarówno sygnał optyczny, jak i dźwiękowy. Obydwa rodzaje alarmu są odbierane w promieniu 2 metrów.
- 12.1.1.7. Sygnał optyczny wskazuje siłę sygnału wykrytego przez WTMD.
- 12.1.1.8. WTMD umieszcza się w taki sposób, aby na urządzenie nie oddziaływały źródła zakłóceń.

12.1.2. Normy dotyczące WTMD

- 12.1.2.1. Istnieją dwie normy dotyczące WTMD. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 12.1.2.2. Wszystkie WTMD stosowane wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami muszą spełniać przynajmniej normę 1.
- 12.1.2.3. Wszystkie WTMD stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów muszą spełniać normę 2.

12.1.3. Dodatkowe wymogi dotyczące WTMD

Wszystkie WTMD, na instalację których zawarto umowę po dniu 5 stycznia 2007 r., są w stanie:

- a) reagować sygnałem dźwiękowym lub optycznym na określony odsetek osób przechodzących przez WTMD, które nie uruchomiły alarmu, o którym mowa w pkt 12.1.1.1. Możliwe jest ustalenie wielkości tego odsetka; oraz
- b) rejestrować liczbę osób poddanych kontroli bezpieczeństwa z wyłączeniem osób, które przechodzą przez WTMD w przeciwnym kierunku; oraz
- c) rejestrować liczbę uruchomionych alarmów; oraz
- d) przeliczyć liczbę uruchomionych alarmów jako odsetek liczby osób poddanych kontroli bezpieczeństwa.

12.1.4. **Dodatkowe wymagania dla WTMD stosowanych łącznie z urządzeniami do wykrywania metalu w butach (SMD)**

12.1.4.1. Wszystkie bramki WTMD stosowane łącznie z urządzeniami do wykrywania metalu w butach (SMD) są w stanie wykryć i zasygnalizować sygnałem optycznym co najmniej określone przedmioty metalowe, zarówno indywidualnie, jak i łącznie, stosownie do wysokości, na jakiej przedmiot(-y) jest (są) umieszczony(-e) na ciele osoby przechodzącej przez bramkę. Przedmioty są wykrywane niezależnie od ich rodzaju, liczby i ustawienia.

12.1.4.2. Wszystkie WTMD stosowane w połączeniu z urządzeniami SMD są w stanie wykryć i zasygnalizować wszystkie alarmy generowane przez przedmioty metalowe znajdujące się na ciele osoby w co najmniej dwóch strefach. Pierwsza strefa odpowiada dolnej części nóg i znajduje się pomiędzy podłogą a wysokością maksymalnie 35 cm nad podłogą. Wszystkie pozostałe obszary znajdują się powyżej pierwszej strefy.

12.2. RĘCZNY WYKRYWACZ METALI (HHMD)

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

12.2.2. Elementy służące do regulowania ustawień HHMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.

12.2.3. HHMD wysyła sygnał dźwiękowy w przypadku wykrycia przedmiotów metalowych. Alarm jest odbierany w promieniu 1 metra.

12.2.4. Na działanie HHMD nie mają wpływu źródła zakłóceń.

12.2.5. HHMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie działa.

12.3. URZĄDZENIA RENTGENOWSKIE

Urządzenia rentgenowskie spełniają szczegółowe wymogi określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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.

12.4.2. **Normy dotyczące systemów wykrywania materiałów wybuchowych**

12.4.2.1. Wszystkie EDS zainstalowane przed dniem 1 września 2014 r. muszą spełniać co najmniej normę 2.

12.4.2.2. Norma 2 traci moc z dniem 1 września 2020 r.

12.4.2.3. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie EDS spełniających normę 2, zainstalowanych między dniem 1 stycznia 2011 r. a dniem 1 września 2014 r., najdłużej do dnia 1 września 2022 r.

- 12.4.2.4. Właściwy organ informuje Komisję o wydaniu zezwolenia na dalsze stosowanie EDS spełniających normę 2 po dniu 1 września 2020 r.
- 12.4.2.5. Wszystkie EDS zainstalowane od dnia 1 września 2014 r. muszą spełniać normę 3.
- 12.4.2.6. Wszystkie EDS muszą spełniać normę 3 najpóźniej od dnia 1 września 2020 r., chyba że ma zastosowanie pkt 12.4.2.3.
- 12.4.2.7. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego muszą spełniać przynajmniej normę C1.
- 12.4.2.8. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego zawierającego komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne muszą spełniać przynajmniej normę C2.
- 12.4.2.9. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego zawierającego komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne oraz płyny, aerozole i żele muszą spełniać przynajmniej normę C3.

12.4.3. **Wymogi dotyczące jakości obrazu EDS**

Jakość obrazu EDS jest zgodna ze szczegółowymi wymogami określonymi w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.5. PROJEKCJA WIRTUALNYCH OBRAZÓW ZAGROZEŃ (TIP)

12.5.1. **Zasady ogólne**

- 12.5.1.1. Projekcja wirtualnych obrazów zagrożeń (TIP) jest w stanie wyświetlać obrazy CTI (ang. *combined threat image*) lub obrazy FTI (ang. *fictional threat image*).

CTI to obrazy rentgenowskie bagaży lub innych przesyłek zawierających niebezpieczne przedmioty.

FTI to obrazy rentgenowskie niebezpiecznych przedmiotów, które są nakładane na obrazy rentgenowskie bagaży lub innych przesyłek poddawanych kontroli bezpieczeństwa.

Obrazy FTI/CTI pojawiają się w obrębie obrazów rentgenowskich bagaży i innych przesyłek równomiernie i w różnych położeniach.

Istnieje możliwość ustawienia procentowego udziału wyświetlanych obrazów CTI i FTI.

Jeżeli stosowane są obrazy CTI:

- a) koncepcja funkcjonowania kontroli bezpieczeństwa musi uniemożliwiać operatorowi widzenie bagaży lub innych przesyłek wprowadzanych do urządzeń rentgenowskich lub EDS i ustalenie, że pokazywany może być obraz CTI; oraz
- b) system TIP i wielkość biblioteki muszą zapewniać w miarę możliwości, że operator kontroli bezpieczeństwa nie zetknie się ponownie z tym samym obrazem CTI w ciągu 12 miesięcy.

Jeżeli TIP z obrazami CTI jest stosowany w urządzeniach EDS wykorzystywanych wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, wymóg określony w lit. b) stosuje się dopiero od dnia 1 stycznia 2019 r.

- 12.5.1.2. TIP nie może mieć niekorzystnego wpływu na skuteczność i normalne działanie urządzenia rentgenowskiego lub urządzenia EDS.

Operator kontroli bezpieczeństwa nie otrzymuje żadnego sygnału zapowiadającego projekcję obrazu CTI lub FTI czy też informującego go o właśnie dokonanej projekcji takiego obrazu, aż do pojawienia się komunikatu zgodnie z pkt 12.5.2.2.

- 12.5.1.3. Elementy służące do zarządzania TIP są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie osoby upoważnione.

- 12.5.1.4. Wyznacza się administratora TIP odpowiedzialnego za zarządzanie konfiguracją systemu TIP.

12.5.1.5. Właściwy organ regularnie monitoruje prawidłowe wdrożenie systemów TIP oraz zapewnia, aby systemy miały prawidłową konfigurację, z uwzględnieniem realistycznej i odpowiedniej projekcji obrazów CTI i FTI, jeśli są one stosowane, były zgodne z wymogami i posiadały zaktualizowane biblioteki obrazów.

12.5.2. Skład TIP

12.5.2.1. TIP obejmuje co najmniej:

- a) bibliotekę obrazów CTI lub FTI; oraz
- b) środki przekazywania komunikatów i kasowania komunikatów; oraz
- c) środki rejestrowania i odtwarzania wyników reakcji poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa.

12.5.2.2. TIP przekazuje komunikat operatorowi kontroli bezpieczeństwa w każdej z następujących sytuacji:

- a) w przypadku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nastąpiła projekcja obrazu CTI lub FTI;
- b) w przypadku braku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nastąpiła projekcja obrazu CTI lub FTI;
- c) w przypadku reakcji ze strony operatora urządzenia prześwietlającego, gdy nie nastąpiła projekcja obrazu CTI lub FTI;
- d) w przypadku gdy próba projekcji obrazu CTI lub FTI nie powiodła się i była widoczna dla operatora kontroli bezpieczeństwa.

Komunikat jest przekazywany w taki sposób, aby nie przysłał obrazu bagażu lub przesyłki, do której się odnosi.

Komunikat jest widoczny do czasu skasowania go przez operatora kontroli bezpieczeństwa. W przypadku lit. a) i b) wraz z komunikatem pojawia się obraz CTI lub FTI.

12.5.2.3. Dostęp do urządzeń z zainstalowanym i wprowadzonym oprogramowaniem TIP wymaga od operatora kontroli bezpieczeństwa użycia niepowtarzalnego identyfikatora.

12.5.2.4. TIP jest w stanie przechowywać dane o reakcji poszczególnych operatorów kontroli bezpieczeństwa przez minimum 12 miesięcy w formacie pozwalającym na sporządzanie raportów.

12.5.2.5. Skład TIP podlega również dodatkowym przepisom szczegółowym określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.6. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA ŚLADOWYCH ILOŚCI MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (ETD)

12.6.1. 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 wszystkie następujące wymogi:

- a) materiały eksploatacyjne nie mogą być stosowane niezgodnie z zaleceniami producenta danego materiału eksploatacyjnego lub w przypadku, gdy skuteczność materiału eksploatacyjnego uległa pogorszeniu w wyniku jego zużycia;
- b) urządzenia ETD mogą być stosowane tylko w warunkach otoczenia, dla których sprzęt został zatwierdzony do użytkowania.

Pobieranie próbek cząsteczek stałych i oparów w urządzeniach ETD odbywa się zgodnie z ustalonymi normami. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.6.2. Norma dla urządzeń ETD, które pobierają próbki cząsteczek 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 cząsteczek stałych, najdalej do dnia 1 lipca 2020 r.

12.7. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PŁYNÓW, AEROSOLI I ŻELI

12.7.1. Zasady ogólne

12.7.1.1. Systemy LEDS muszą być zdolne do wykrywania określonych i wyższych ilości poszczególnych materiałów niebezpiecznych w płynach, aerozolach lub żelach oraz do sygnalizowania ich obecności przy pomocy alarmu.

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;
- d) w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być skontrolowana.

12.7.2. Normy dotyczące systemów wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS)

12.7.2.1. Obowiązują trzy normy dotyczące systemów LEDS. Szczegółowe wymogi dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.7.2.2. Wszystkie 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 wszystkich systemów LEDS instalowanych, począwszy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wszystkie systemy LEDS muszą spełniać normę 2 najpóźniej począwszy od dnia 31 stycznia 2016 r.

12.7.3. Zatwierdzanie sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerosoli i żeli

Sprzęt zatwierdzony przez właściwy organ państwa członkowskiego lub w jego imieniu jako spełniający normy określone w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 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.

12.8. METODY KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA PRZY UŻYCIU NOWYCH TECHNOLOGII

12.8.1. Państwo członkowskie może zezwolić na zastosowanie metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii innych niż technologie określone w niniejszym rozporządzeniu, pod warunkiem że:

- a) jest ona stosowana w celu oceny nowej metody kontroli bezpieczeństwa; oraz
- b) nie wpłynie negatywnie na ogólny osiągnięty poziom ochrony; oraz
- c) stosowne informacje o przeprowadzanej próbie są przekazywane osobom, których ona dotyczy, w tym pasażerom.

12.8.2. Przed planowanym wprowadzeniem proponowanej metody kontroli bezpieczeństwa dane państwo członkowskie informuje o niej Komisję i pozostałe państwa członkowskie na piśmie, załączając ocenę wskazującą, w jaki sposób zagwarantuje, że zastosowanie nowej metody spełni wymóg pkt 12.8.1 lit. b). Powiadomienie takie musi również zawierać szczegółowe informacje na temat miejsca (miejsc), gdzie planowane jest zastosowanie danej metody kontroli bezpieczeństwa i przewidywanego czasu trwania oceny.

- 12.8.3. Jeżeli Komisja udzieli państwu członkowskiemu pozytywnej odpowiedzi lub jeżeli nie udzieli odpowiedzi w terminie trzech miesięcy od otrzymania pisemnego wniosku, państwo członkowskie może dopuścić wprowadzenie danej metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii.

Jeżeli Komisja jest zdania, że proponowana metoda kontroli bezpieczeństwa nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa w Unii, informuje o tym państwo członkowskie, wyjaśniając swoje zastrzeżenia w terminie trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia, o którym mowa w pkt 12.8.2. W takich okolicznościach państwo członkowskie nie wprowadza danej metody kontroli bezpieczeństwa, zanim metoda ta nie uzyska pozytywnej oceny Komisji.

- 12.8.4. Czas trwania próby dotyczącej każdej z metod kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii nie może przekraczać osiemnastu miesięcy. Komisja może przedłużyć okres oceny o nie więcej niż kolejne dwanaście miesięcy, pod warunkiem że państwo członkowskie przedstawi odpowiednie uzasadnienie takiego przedłużenia.
- 12.8.5. Właściwy organ państwa członkowskiego, w odstępach czasowych nie dłuższych niż sześć miesięcy w trakcie okresu oceny, dostarcza Komisji sprawozdanie na temat postępów oceny. Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie o treści sprawozdania. Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego nie przekazuje sprawozdań na temat postępów, Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego o zawieszenie próby.
- 12.8.6. Jeżeli na podstawie sprawozdania Komisja uzna, że metoda kontroli bezpieczeństwa poddawana próbie nie gwarantuje utrzymania wystarczającego ogólnego poziomu ochrony lotnictwa w Unii, informuje państwo członkowskie, że próba zostaje zawieszona do momentu, kiedy taka gwarancja będzie zapewniona.

- 12.8.7. Czas trwania próby nie może w żadnym wypadku przekroczyć trzydziestu miesięcy.

12.9. PSY DO WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH (PWMW)

12.9.1. Zasady ogólne

- 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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 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 PWMW zatwierdzany jest przez właściwy organ lub w jego imieniu, zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 12.9.1.8. Po zatwierdzeniu przez właściwy organ zespół 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 PWMW

- 12.9.2.1. Wymogi dotyczące skuteczności PWMW określono w dodatku 12-D do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

- 12.9.2.2. Zespół z PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego, przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami, pojazdów, statków powietrznych, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, a także stref zastrzeżonych lotniska odpowiada normie 1 w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych.
- 12.9.2.3. Zespół z PWMW wykorzystywany w kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, poczty przewoźnika lotniczego, materiałów przewoźnika lotniczego, ładunku i poczty odpowiada normie 2 w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych.
- 12.9.2.4. Zespół z PWMW zatwierdzony do wykrywania materiałów wybuchowych z zastosowaniem metody osmologicznej może być wykorzystywany wyłącznie w kontroli bezpieczeństwa ładunku i nie może być wykorzystywany w żadnej innej kategorii objętej normą 2.
- 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.
- 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.
- 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 zgodnie z wymogami określonymi w pkt 12.9.3 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 12.9.3.8. Wstępne szkolenie dla zespołu z PWMW obejmuje praktyczne ćwiczenia w warunkach przyszłego środowiska pracy.

Okresowe szkolenie dla zespołu z PWMW

- 12.9.3.9. PWMW i przewodnik podlegają okresowym szkoleniom, indywidualnie i wspólnie jako zespół.
- 12.9.3.10. Okresowe szkolenie utrzymuje posiadane już umiejętności, zgodnie z wymogami wstępnego szkolenia, a także umiejętności zdobyte w związku z rozwojem stosowanych metod w zakresie ochrony.
- 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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

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 decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 12.9.3.15. Szkolenie bieżące przeprowadza się nieprzerwanie na zasadzie wrywkowej, 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 wszystkich wymienionych niżej umiejętności:
- zdolności spełnienia przez PWMW wymogów w zakresie skuteczności wykrywania materiałów wybuchowych, określonych w dodatku 12-D do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005;
 - zdolności PWMW do pasywnej reakcji na obecność materiałów wybuchowych;
 - zdolności PWMW i jego przewodnika (-ów) do efektywnej pracy jako zespołu;
 - zdolności przewodnika do prawidłowego prowadzenia PWMW, właściwego interpretowania reakcji PWMW na obecność materiału wybuchowego, a także umiejętności odpowiedniego postępowania w takich sytuacjach.
- 12.9.4.2. Procedura zatwierdzania symuluje każdy z obszarów pracy, w których pracować będzie zespół z PWMW.
- 12.9.4.3. Zespół z PWMW kończy z wynikiem pozytywnym szkolenie w każdym z obszarów, dla którego ubiega się o zatwierdzenie.
- 12.9.4.4. Procedury zatwierdzania przeprowadza się zgodnie z dodatkami 12-E i 12-F do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 12.9.4.5. Okres ważności każdego zatwierdzenia nie przekracza 12 miesięcy.

12.9.5. Kontrola jakości

- 12.9.5.1. Zespół z PWMW podlega środkom kontroli jakości określonym w dodatku 12-G do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.9.6. Metodyka kontroli bezpieczeństwa

Dodatkowe szczegółowe wymogi określono w decyzji wykonawczej Komisji C (2015) 8005.

12.10. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA METALI (MDE)

Szczegółowe przepisy dotyczące stosowania urządzeń do wykrywania metali określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

12.11. URZĄDZENIA DO PRZEŚWIETLANIA OSÓB**12.11.1. Zasady ogólne**

Urządzenie do prześwietlania osób to system służący do kontroli osób, umożliwiający wykrywanie przedmiotów metalowych i niemetalowych, różniących się od ludzkiej skóry i przenoszonych na ciele lub w odzieży.

Urządzenie do prześwietlania osób obsługiwane przez pracownika weryfikującego może składać się z systemu wykrywania zagrożeń generującego obraz ciała osoby na potrzeby analizy ze strony pracownika weryfikującego, który ma wykluczyć, że na ciele osoby poddanej kontroli bezpieczeństwa jest przenoszony jakikolwiek przedmiot metalowy lub niemetalowy różniący się od ludzkiej skóry. W przypadku gdy pracownik weryfikujący zidentyfikuje tego rodzaju przedmiot, przekazuje informację dotyczącą jego umiejscowienia operatorowi kontroli bezpieczeństwa w celu przeprowadzenia dodatkowej kontroli. W takim przypadku pracownika weryfikującego uznaje się za integralną część systemu wykrywania zagrożeń.

Urządzenie do prześwietlania osób z automatycznym wykrywaczem zagrożeń może składać się z systemu wykrywania zagrożeń rozpoznającego w sposób automatyczny przedmioty metalowe i niemetalowe, różniące się od ludzkiej skóry i przenoszone na ciele osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa. W przypadku gdy system rozpoznaje tego rodzaju przedmiot, informacja o jego umiejscowieniu przekazywana jest operatorowi kontroli bezpieczeństwa w postaci obrazu sylwetki danej osoby.

Na potrzeby kontroli bezpieczeństwa pasażerów urządzenie do prześwietlania osób musi spełniać wszystkie wymienione niżej normy:

- a) urządzenia do prześwietlania osób wykrywają oraz wskazują za pomocą sygnału alarmowego co najmniej określone przedmioty metalowe i niemetalowe, w tym materiały wybuchowe, obecne zarówno samodzielnie, jak i w powiązaniu z innymi przedmiotami;
- b) wykrywalność jest niezależna od umiejscowienia i ułożenia przedmiotu;
- c) system posiada wskaźnik sygnalizujący, że urządzenie jest włączone;
- d) urządzenia do prześwietlania osób umieszcza się w taki sposób, aby na ich działanie nie miały wpływu źródła zakłóceń;
- e) prawidłowe działanie urządzeń do prześwietlania osób podlega codziennemu sprawdzeniu;
- f) urządzenie do prześwietlania osób jest używane zgodnie z instrukcją eksploatacji dostarczoną przez producenta.

Urządzenia do prześwietlania osób stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów są wprowadzane i wykorzystywane zgodnie z zaleceniem Rady 1999/519/WE ⁽¹⁾ i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/35/UE ⁽²⁾.

12.11.2. Normy dotyczące urządzeń do prześwietlania osób

Wymogi dotyczące skuteczności urządzeń do prześwietlania osób określono w dodatku 12-K, który sklasyfikowany jest jako „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL” i traktowany jest zgodnie z decyzją (EU, Euratom) 2015/444.

Urządzenia do prześwietlania osób muszą spełniać normę podaną w dodatku 12-K od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

12.11.2.1. Wszystkie urządzenia do prześwietlania osób muszą spełniać normę 1.

Norma 1 traci moc z dniem 1 stycznia 2022 r.

12.11.2.2. Norma 2 ma zastosowanie do urządzeń do prześwietlania osób instalowanych od dnia 1 stycznia 2019 r.

12.12. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA METALU W BUTACH (SMD)

12.12.1. Zasady ogólne

12.12.1.1. Urządzenia do wykrywania metalu w butach (SMD) są w stanie wykryć i zasygnalizować za pomocą alarmu co najmniej określone przedmioty metalowe, zarówno indywidualnie, jak i łącznie.

12.12.1.2. SMD wykrywa przedmiot metalowy niezależnie od jego położenia i usytuowania.

12.12.1.3. SMD umieszcza się na solidnej podstawie.

⁽¹⁾ Zalecenie Rady 1999/519/WE z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie ograniczenia narażenia ludności na pola elektromagnetyczne (od 0 Hz 300 GHz), (Dz.U. L 199 z 30.7.1999, s. 59).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/35/UE z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na zagrożenia spowodowane czynnikami fizycznymi (polami elektromagnetycznymi) (dwudziesta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) i uchylająca dyrektywę 2004/40/WE (Dz.U. L 179 z 29.6.2013, s. 1).

- 12.12.1.4. SMD posiada wskaźnik wizualny sygnalizujący, że urządzenie działa.
- 12.12.1.5. Elementy służące do regulowania ustawień SMD są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie upoważnione osoby.
- 12.12.1.6. W przypadku wykrycia przedmiotów metalowych, o których mowa w pkt 12.12.1.1, SMD wysyła zarówno sygnał optyczny, jak i dźwiękowy. Obydwa rodzaje alarmu są odbierane w promieniu 1 metra.
- 12.12.1.7. SMD umieszcza się w taki sposób, aby na urządzenie nie oddziaływały źródła zakłóceń.

12.12.2. Normy dotyczące urządzeń do wykrywania metalu w butach

- 12.12.2.1. Istnieją dwie normy dotyczące SMD. Szczegółowe wymagania dotyczące tych norm określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
- 12.12.2.2. Wszystkie SMD stosowane wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami muszą spełniać przynajmniej normę 1.
- 12.12.2.3. Wszystkie SMD stosowane do kontroli bezpieczeństwa pasażerów muszą spełniać normę 2.
- 12.12.2.4. Wszystkie SMD muszą być zdolne do pracy w przedziale wysokości wynoszącym co najmniej 35 cm od poziomu podłogi w celu wykrywania przyczyn alarmów generowanych przez WTMD.

12.13. OPROGRAMOWANIE AUTO CLEAR (ACS)

12.13.1. Zasady ogólne

- 12.13.1.1. Oprogramowanie *auto clear* (ACS) jest w stanie ocenić wszystkie obrazy radioskopowe wytwarzane przez urządzenia rentgenowskie lub EDS celem stwierdzenia, czy nie zawierają one przedmiotów niebezpiecznych, i powinno być w stanie bezpośrednio aprobować proste obrazy bez przedmiotów niebezpiecznych.
- 12.13.1.2. Oprogramowanie ACS wyświetla operatorowi kontroli bezpieczeństwa te obrazy, na których widoczne są potencjalne przedmioty niebezpieczne, oraz obrazy zbyt skomplikowane, by oprogramowanie mogło je przeanalizować.
- 12.13.1.3. Oprogramowanie ACS nie może mieć niekorzystnego wpływu na skuteczność i normalne działanie urządzenia rentgenowskiego i urządzenia EDS.
- 12.13.1.4. Operator kontroli bezpieczeństwa widzi sygnał optyczny w czasie, gdy oprogramowanie ACS działa.
- 12.13.1.5. Oprogramowanie ACS stosowane w EDS nie uniemożliwia emitowania sygnału alarmowego.
- 12.13.1.6. Oprogramowanie ACS nie aprobuje obrazów CTI wytworzonych przez urządzenia rentgenowskie i urządzenia EDS pokazywanych przez TIP.
- 12.13.1.7. Elementy służące do zarządzania oprogramowaniem ACS są zabezpieczone, a dostęp do nich mają jedynie osoby upoważnione.

12.13.2. Wymogi dotyczące skuteczności

- 12.13.2.1. Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności oprogramowania ACS określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-A

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności bramek do wykrywania metali (WTMD) i urządzeń do wykrywania metalu w butach (SMD) określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-B

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności EDS określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-C

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności sprzętu służącego do kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-D

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-E

Szczegółowe przepisy dotyczące procedur zatwierdzania PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-F

Szczegółowe przepisy dotyczące obszarów i warunków testów przy zatwierdzaniu PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-G

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie kontroli jakości PWMW określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-H

Szczegółowe przepisy w zakresie „PWMW wykorzystywanych z zastosowaniem metody klasycznej – norm dotyczących metodyki zastosowania” określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-I

Szczegółowe przepisy w zakresie „PWMW wykorzystywanych z zastosowaniem detekcji węchowej materiałów wybuchowych – norm dotyczących metodyki zastosowania” określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-J

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności MDE określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-K

Szczegółowe przepisy dotyczące skuteczności urządzeń do prześwietlania osób określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-L

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

DODATEK 12-M

Szczegółowe przepisy dotyczące wymogów w zakresie skuteczności oprogramowania ACS określono w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.
