

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/255**z dnia 18 lutego 2021 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 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) Pandemia COVID-19 ma w dalszym ciągu wpływ na międzynarodowe i europejskie lotnictwo cywilne, sprawiając, że przeprowadzanie kontroli na miejscu w celu wyznaczenia i ponownego wyznaczenia przewoźników lotniczych i operatorów ładunków lotniczych w państwach trzecich zgodnie z pkt 6.8 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 ⁽²⁾ nadal jest poważnie utrudnione z obiektywnych powodów, nad którymi ci przewoźnicy lub operatorzy ładunków lotniczych nie mają kontroli.
- (2) Należy zatem przedłużyć stosowanie alternatywnego i przyspieszonego procesu zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do podmiotów łańcucha dostaw do Unii dotkniętych pandemią COVID-19, poza termin określony w pkt 6.8.1.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.
- (3) W ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i Światowej Organizacji Celnej (WCO) Unia promowała opracowanie międzynarodowej koncepcji polityki dotyczącej danych ładunku przekazywanych przed załadunkiem (PLACI), stosowanej do opisu konkretnego zbioru danych 7 + 1 ⁽³⁾ zgodnie z ramami norm SAFE Światowej Organizacji Celnej (SAFE FoS). Dane dotyczące przesyłek, dostarczane organom regulacyjnym przez spedytorów, przewoźników lotniczych, operatorów pocztowych, integratorów, zarejestrowanych agentów lub inne podmioty jak najszybciej przed załadowaniem ładunku na statek powietrzny w ostatnim punkcie odlotu, umożliwiają wdrożenie dodatkowej warstwy ochrony, która polega na przeprowadzeniu przez urząd celny wprowadzenia analizy zagrożenia i ryzyka przed odlotem.
- (4) Przed załadunkiem towarów na statek powietrzny odlatujący z państwa trzeciego należy w związku z tym jak najszybciej po otrzymaniu minimalnego zestawu danych zawartych w przywózowej deklaracji skróconej, o której mowa w art. 106 ust. 2 i 2a rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 ⁽⁴⁾, przeprowadzić na potrzeby ochrony lotnictwa cywilnego pierwszą analizę ryzyka dotyczącą towarów wprowadzanych na obszar celny Unii drogą powietrzną. Wymóg przeprowadzenia pierwszej analizy ryzyka powinien mieć zastosowanie od dnia 15 marca 2021 r.
- (5) W art. 186 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 ⁽⁵⁾ określono proces analizy ryzyka i kontroli wdrażany przez urząd celny pierwszego wprowadzenia, a w art. 182 tego rozporządzenia ustanowiono system kontroli importu (ICS2), opracowany przez Komisję i państwa członkowskie we wzajemnym porozumieniu, jako zhar-

⁽¹⁾ Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1).

⁽³⁾ Nazwa nadawcy, adres nadawcy, nazwa odbiorcy, adres odbiorcy, liczba opakowań, całkowita masa brutto, opis ładunku oraz spedytorski lub kapitański lotniczy list przewozowy.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558).

monizowany unijny interfejs dla przedsiębiorców do przedkładania informacji, składania wniosków o sprostowanie, składania wniosków o unieważnienie, przetwarzania i przechowywania danych zawartych w przywozowych deklaracjach skróconych oraz do wymiany powiązanych informacji z organami celnymi.

- (6) Ponieważ, począwszy od dnia 15 marca 2021 r., wyniki analizy ryzyka związanego z danymi ładunku przekazywanymi przed załadunkiem mogą wymagać zastosowania szczególnych łagodzących środków ochrony lotnictwa przez operatorów uczestniczących w łańcuchu dostaw do Unii podczas ich operacji wykonywanych w państwie trzecim, należy pilnie wprowadzić odpowiednie przepisy wykonawcze dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego.
- (7) Obecna pandemia COVID-19 poważnie wpływa na zdolność portów lotniczych w Unii do zakończenia procesu instalowania systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) spełniających normę 3. Komisja i państwa członkowskie są nadal bardzo zaangażowane w zakończenie wdrażania najnowszej technologii kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego. Opracowano nowy plan działania, aby umożliwić dodatkową elastyczność w dostosowywaniu się do obecnej sytuacji, zgodnie z mechanizmem ustalania priorytetów w oparciu o kategorie portów lotniczych, a także aby uwidocznić wprowadzanie wyższych norm w zakresie skuteczności wykrywania.
- (8) Doświadczenia zdobyte podczas wdrażania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 wskazują na potrzebę dokonania pewnych zmian w trybach wprowadzania w życie niektórych wspólnych podstawowych norm. Należy dostosować warunki wdrażania niektórych z tych norm, aby doprecyzować, zharmonizować, uprościć i wzmocnić niektóre szczególne środki ochrony lotnictwa, zwiększyć jasność prawa, ujednolicić wspólną interpretację przepisów oraz zapewnić jak najlepsze wdrożenie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 300/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Pkt 1 i 22 załącznika stosuje się jednak od dnia 15 marca 2021 r., pkt 2 załącznika stosuje się od dnia 1 marca 2022 r., a pkt 14 stosuje się od dnia 1 lipca 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 18 lutego 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załączniku wprowadza się następujące zmiany:

- 1) dodaje się pkt 6.0.4 w brzmieniu:

„6.0.4. Do celów niniejszego załącznika »dane ładunku przekazywane przed załadunkiem« lub »PLACI« oznaczają proces pierwszej analizy ryzyka do celów ochrony lotnictwa w odniesieniu do towarów wprowadzanych na obszar celny Unii * drogą powietrzną.

* Ponieważ Islandia nie jest częścią obszaru celnego Unii, do celów pkt 6.8.7 niniejszego załącznika Islandia jest uznawana za państwo trzecie.”;

- 2) dodaje się pkt 6.1.4, 6.1.5 i 6.1.6 w brzmieniu:

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

- a) zarejestrowany agent;
- b) znany nadawca;
- c) przewoźnik wyznaczony zgodnie z pkt 6.6.1.1 lit. c), przewożący przesyłki, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony;
- d) żaden z podmiotów, o których mowa w lit. a), b) i c).

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

- a) przewoźnik sam jest zarejestrowanym agentem;
- b) przewóz odbywa się w imieniu zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego odbierającego przesyłkę w strefach zastrzeżonych lotniska.

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

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

- a) poddanie kontroli bezpieczeństwa przed ich wprowadzeniem do tej strefy, zgodnie z pkt 6.2 i na odpowiedzialność odbierającego przesyłkę zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego;
- b) eskorty do pomieszczeń zarejestrowanego agenta lub przewoźnika lotniczego znajdujących się w strefach zastrzeżonych lotniska, za które odpowiadają.

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

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

- 3) pkt 6.3.1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

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

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

- 4) pkt 6.3.1.4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

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

- 5) pkt 6.3.1.5 otrzymuje brzmienie:

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

Bezwzględnie po cofnięciu statusu, a w każdym razie nie później niż w terminie 24 godzin od cofnięcia, właściwy organ zapewnia odnotowanie zmiany statusu byłego zarejestrowanego agenta w »unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw«. W przypadku gdy zarejestrowany agent nie jest już posiadaczem pozwolenia AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 * i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, lub jeżeli jego pozwolenie AEO zawieszono z powodu nieprzestrzegania art. 39 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i art. 28 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, właściwy organ podejmuje odpowiednie działania w celu zapewnienia zgodności zarejestrowanego agenta z wymogami rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

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

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

- 6) pkt 6.3.1.8 otrzymuje brzmienie:

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

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

- 7) pkt 6.3.2.6 lit. g) otrzymuje brzmienie:

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

- 8) w pkt 6.3.2.6 dodaje się akapit w brzmieniu:

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

- 9) pkt 6.4.1.2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

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

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

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

- 10) pkt 6.4.1.4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

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

- 11) pkt 6.4.1.5 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

- 12) pkt 6.4.1.7 otrzymuje brzmienie:

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

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

13) pkt 6.5.1 otrzymuje brzmienie:

„6.5.1. Zarejestrowany agent prowadzi bazę danych zawierającą wszystkie następujące informacje o każdym uznanym nadawcy wyznaczonym przez niego przed dniem 1 czerwca 2017 r.:

- a) dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze;
- b) charakter prowadzonej działalności;
- c) dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę;
- d) numer referencyjny VAT lub numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw;
- e) podpisaną »Deklarację zobowiązań – uznany nadawca« zawartą w dodatku 6-D.

Jeżeli uznany nadawca jest posiadaczem pozwolenia AEO, o którym mowa w art. 38 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i w art. 33 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447, numer pozwolenia AEO jest przechowywany w bazie danych, o której mowa w akapicie pierwszym.

Bazę tę udostępnia się właściwemu organowi na potrzeby inspekcji.”;

14) dodaje się pkt 6.6.1.3, 6.6.1.4 i 6.6.1.5 w brzmieniu:

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

- a) sprawdzenie uczciwości, polegające na sprawdzeniu tożsamości i życiorysu lub dostarczonych referencji;
- b) ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z pkt 11.2.7.

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

- a) pomyślnie przeszedł sprawdzenie przeszłości;
- b) odbył szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z pkt 11.2.3.9.

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

- a) podpisać z przewoźnikiem umowę na świadczenie usług przewozowych;
- b) powstrzymać się od zlecenia dalszego podwykonawstwa;
- c) wdrożyć przepisy pkt 6.6.1.3 i 6.6.1.4, stosownie do przypadku.

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

15) zdanie wprowadzające w pkt 6.8.1.7 otrzymuje brzmienie:

„W okresie od dnia 1 kwietnia 2020 r. do dnia 30 czerwca 2021 r. właściwy organ może odstąpić od procedury ustanowionej w pkt 6.8.2 i tymczasowo wyznaczyć przewoźnika lotniczego jako przewoźnika ACC3, w przypadku gdy zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa nie mogło nastąpić z obiektywnych przyczyn związanych z kryzysem wywołanym przez pandemię COVID-19, pozostających poza zakresem odpowiedzialności danego przewoźnika lotniczego. Wyznaczenie podlega następującym warunkom:”;

16) pkt 6.8.3.6 i 6.8.3.7 otrzymują brzmienie:

„6.8.3.6. Po wdrożeniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.8.3.1–6.8.3.5, przewoźnik ACC3 lub zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3)

odpowiedzialny za stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zapewniają, aby dokumentacja towarzysząca, w formie lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub oddzielnej deklaracji, dostarczona w formie elektronicznej lub na piśmie, zawierała co najmniej następujące informacje:

- a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3;
- b) status ochrony przesyłki, o którym mowa w pkt 6.3.2.6 lit. d), wydany stosownie do przypadku przez ACC3 lub zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3);
- c) w stosownych przypadkach niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer spedytorskiego lub kapitańskiego lotniczego listu przewozowego;
- d) opis zawartości przesyłki lub, w stosownych przypadkach, wskazanie konsolidacji;
- e) powody wydania statusu ochrony, obejmujące zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji ICAO dotyczących ochrony przesyłki.

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

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

17) pkt 6.8.3.9 otrzymuje brzmienie:

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

18) zdanie wprowadzające w pkt 6.8.4.11 otrzymuje brzmienie:

„W okresie od dnia 1 kwietnia 2020 r. do dnia 30 czerwca 2021 r. właściwy organ może odstąpić od procedury ustanowionej w pkt 6.8.5 i tymczasowo wyznaczyć podmiot z państwa trzeciego jako agenta RA3 lub nadawcę KC3, w przypadku gdy zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa nie mogło nastąpić z obiektywnych przyczyn związanych z kryzysem wywołanym przez pandemię COVID-19, pozostających poza zakresem odpowiedzialności danego podmiotu. Wyznaczenie podlega następującym warunkom:”;

19) pkt 6.8.4.12 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) wyznaczenie przyznaje się na okres nieprzekraczający sześciu miesięcy i może ono podlegać przedłużeniu w okresie odstępowania, jak określono w pkt 6.8.4.11.”;

20) uchyla się pkt 6.8.5.5, 6.8.5.6 i 6.8.5.7;

21) pkt 6.8.6.1 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

- a) bezzwłocznie powiadamia o tym przewoźnika lub podmiot, którego to dotyczy, wzywając go do złożenia wyjaśnień oraz do wprowadzenia odpowiednich środków w odniesieniu do tego poważnego uchybienia;
- b) bezzwłocznie powiadamia inne państwa członkowskie i Komisję.

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

- 1) podczas działań w zakresie monitorowania zgodności;
- 2) podczas badania dokumentacji, w tym sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa w odniesieniu do innych podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3;
- 3) po otrzymaniu od innych organów lub operatorów rzeczowych pisemnych informacji dotyczących działalności danego przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, w formie udokumentowanych dowodów wyraźnie wskazujących na naruszenia bezpieczeństwa.”;

22) dodaje się pkt 6.8.7 w brzmieniu:

„6.8.7. Dane ładunku przekazywane przed załadunkiem (PLACI)

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

6.8.7.2. W trakcie analizy PLACI i jeżeli istnieją uzasadnione podstawy, by urząd celny pierwszego wprowadzenia podejrzewał, że przesyłka wprowadzana na obszar celny Unii drogą powietrzną może stanowić poważne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego, przesyłkę tę traktuje się jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM) zgodnie z pkt 6.7.

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

- a) stosuje w odniesieniu do konkretnej przesyłki środki kontroli w zakresie ochrony wymienione w pkt 6.7.3 i 6.7.4 załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005 w przypadku przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 zatwierdzonego do przeprowadzania takich kontroli w zakresie ochrony;
- b) zapewnia zgodność przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 zatwierdzonego do przeprowadzania takich kontroli w zakresie ochrony z przepisami określonymi w lit. a). W przypadku gdy przesyłka ma zostać przekazana lub została przekazana innemu operatorowi, podmiotowi, lub organowi w celu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, informuje się o tym urząd celny pierwszego wprowadzenia. Wspomniany inny operator, podmiot lub organ zapewnia wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), i potwierdza przewoźnikowi lotniczemu, operatorowi, podmiotowi lub osobie, od której przesyłka została odebrana, zarówno wdrożenie takich środków kontroli w zakresie ochrony, jak i ich wyniki;
- c) potwierdza urzędowi celnemu pierwszego wprowadzenia zarówno wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), jak i ich wyniki.

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

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

- a) w odniesieniu do konkretnej przesyłki wdraża co najmniej środki kontroli w zakresie ochrony ustanowione w załączniku 17 ICAO w odniesieniu do ładunku lub poczty wysokiego ryzyka **;
- b) zapewnia spełnienie wymogów określonych w lit. a) przez operatora, podmiot lub organ zatwierdzonych przez odpowiedni właściwy organ w państwie trzecim do przeprowadzania takich kontroli w zakresie ochrony. W przypadku gdy przesyłka ma zostać przekazana lub została przekazana innemu operatorowi, podmiotowi, lub organowi w celu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, informuje się o tym urząd celny pierwszego wprowadzenia. Wspomniany inny operator, podmiot lub organ zapewnia wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), i potwierdza przewoźnikowi lotniczemu, operatorowi, podmiotowi lub osobie, od której przesyłka została odebrana, zarówno wdrożenie takich środków kontroli w zakresie ochrony, jak i ich wyniki;
- c) potwierdza urzędowi celnemu pierwszego wprowadzenia zarówno wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w lit. a), jak i ich wyniki.

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

- 6.8.7.5. W trakcie analizy PLACI i jeżeli istnieją uzasadnione podstawy, by urząd celny pierwszego wprowadzenia podejrzewał, że przesyłka wprowadzana na obszar celny Unii drogą lotniczą może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, prowadzące do wystawienia powiadomienia o odmowie załadunku, przesyłka ta nie jest ładowana na pokład statku powietrznego lub z niego wyładowywana, stosownie do przypadku.
- 6.8.7.6. Przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba w państwie trzecim, otrzymawszy od urzędu celnego pierwszego wprowadzenia powiadomienie zakazujące załadunku przesyłki na pokład statku powietrznego zgodnie z pkt 6.8.7.5:
 - a) dopilnowuje, aby przesyłka znajdująca się w jego posiadaniu nie została załadowana na pokład statku powietrznego lub została natychmiast wyładowana, jeżeli już się tam znajduje;
 - b) przekazuje urzędowi celnemu pierwszego wprowadzenia na obszar celny Unii potwierdzenie, że nakaz został wykonany;
 - c) współpracuje z odpowiednimi organami państwa członkowskiego, w którym znajduje się urząd celny pierwszego wprowadzenia;
 - d) informuje właściwy organ ds. ochrony lotnictwa cywilnego państwa, w którym znajduje się przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie oraz państwa trzeciego, w którym przesyłka jest aktualnie dostępna, jeżeli są to różne państwa.
- 6.8.7.7. Jeżeli przesyłka znajduje się już u innego przewoźnika lotniczego, operatora lub podmiotu w łańcuchu dostaw, przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie o odmowie załadunku określone w pkt 6.8.7.5 niezwłocznie informuje tego przewoźnika lotniczego, operatora, podmiot lub osobę, że ma:
 - a) zapewnić zgodność z przepisami pkt 6.8.7.6 lit. a), c) i d);
 - b) potwierdzić zastosowanie pkt 6.8.7.6 lit. b) przewoźnikowi lotniczemu, operatorowi, podmiotowi lub osobie, która otrzymała powiadomienie określone w pkt 6.8.7.5.
- 6.8.7.8. Jeżeli statek powietrzny znajduje się już w powietrzu, a przesyłka, w odniesieniu do której urząd celny pierwszego wprowadzenia powiadomił zgodnie z pkt 6.8.7.5, że nie należy jej załadować, znajduje się na pokładzie, przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie niezwłocznie informuje:

- a) odpowiednie organy państwa członkowskiego, o którym mowa w pkt 6.8.7.6 lit. c), na potrzeby poinformowania odpowiednich organów państwa członkowskiego pierwszego przelotu w Unii i nawiązania z nimi kontaktu;
- b) właściwy organ ds. ochrony lotnictwa cywilnego państwa trzeciego, w którym znajduje się przewoźnik lotniczy, operator, podmiot lub osoba otrzymująca powiadomienie oraz państwa trzeciego, z którego nastąpił wylot, jeżeli są to różne państwa.

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

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

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

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

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

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

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

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

** Przewoźnicy lotniczy, operatorzy i podmioty w Islandii stosują pkt 6.7.3 i 6.7.4 załącznika do decyzji wykonawczej C(2015) 8005.”;

23) w pkt 11.6.3.6 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Właściwy organ udostępnia upoważnianym przez siebie podmiotom zatwierdzającym odpowiednie części prawodawstwa niedostępnego publicznie i programów krajowych odnoszące się do operacji i obszarów podlegających zatwierdzeniu.”;

24) pkt 11.6.3.8 otrzymuje brzmienie:

„11.6.3.8. Właściwy organ działający w charakterze podmiotu zatwierdzającego może dokonywać walidacji wyłącznie w odniesieniu do przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów, za które odpowiada lub za które odpowiada właściwy organ innego państwa członkowskiego, o ile organ ten wyraźnie zwrócił się o to lub go do tego wyznaczył.”;

25) dodaje się pkt 11.6.3.11 w brzmieniu:

„11.6.3.11. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat.”;

26) pkt 11.6.4.1 otrzymuje brzmienie:

„11.6.4.1. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa:

- a) nie jest uznawany za wyznaczony do momentu umieszczenia jego danych w »unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw«;
- b) otrzymuje dokument potwierdzający jego status od właściwego organu lub w jego imieniu;
- c) nie może dokonywać walidacji unijnych środków ochrony lotnictwa, jeżeli posiada status podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa w ramach równoważnego systemu obowiązującego w państwie trzecim lub organizacji międzynarodowej, chyba że zastosowanie ma pkt 11.6.4.5.

Unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa wymienione w »unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw« w powiązaniu z właściwym organem mogą dokonywać walidacji wyłącznie przewoźników lotniczych, operatorów lub podmiotów, za które ten właściwy organ odpowiada.”;

27) pkt 11.6.5.6 otrzymuje brzmienie:

„11. 6.5.6. Sprawozdanie sporządza się domyślnie w języku angielskim i przedstawia się je właściwemu organowi oraz zatwierdzanemu podmiotowi, nie później niż w ciągu jednego miesiąca od daty wizji lokalnej.

Właściwy organ ocenia sprawozdanie zatwierdzające w terminie nie dłuższym niż sześć tygodni od jego otrzymania.

Jeżeli sprawozdanie dotyczy przewoźnika lotniczego, operatora lub podmiotu podlegającego zatwierdzeniu do celów istniejącego wyznaczenia, które wygasa po okresach, o których mowa w powyższych ustępach, właściwy organ może wyznaczyć dłuższy okres na zakończenie oceny.

W takim przypadku właściwy organ zapewnia zakończenie procesu przed upływem ważności statusu, chyba że do pomyślnego zakończenia oceny niezbędne są dalsze informacje i dodatkowe dowody w postaci dokumentów.

W terminie trzech miesięcy od daty otrzymania sprawozdania podmiot zatwierdzający otrzymuje pisemną informację zwrotną dotyczącą jakości sprawozdania oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie zalecenia i uwagi, jakie właściwy organ może uznać za konieczne. W stosownych przypadkach kopię tych informacji zwrotnych przekazuje się właściwemu organowi, który zatwierdził podmiot zatwierdzający.

Do celów wyznaczenia innych przewoźników lotniczych, operatorów lub podmiotów, jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu, właściwy organ może zażądać i otrzymuje od właściwego organu, który sporządził sprawozdanie zatwierdzające w swoim języku narodowym lub wymagał tego od podmiotu zatwierdzającego dokonującego walidacji, przedstawienia kompletnej kopii całego sprawozdania zatwierdzającego w języku angielskim w terminie piętnastu dni.”;

28) pkt 12.0.2.1 otrzymuje brzmienie:

„12.0.2.1. Z zastrzeżeniem przepisów pkt 12.0.5 wymieniony niżej sprzęt służący do ochrony może być zainstalowany po dniu 1 października 2020 r. wyłącznie w przypadku, gdy zostało mu przyznane oznakowanie »pieczęć UE« lub »oczekiwanie na pieczęć UE«, oznaczające statusy, o których mowa w pkt 12.0.2.5:

- a) bramki do wykrywania metali (WTMD);
- b) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);

- c) urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);
- d) systemy wykrywania płynnych materiałów wybuchowych (LEDS);
- e) urządzenia do wykrywania metali (MDE);
- f) urządzenia do prześwietlania osób;
- g) urządzenia do kontroli butów;
- h) urządzenia do wykrywania oparów materiałów wybuchowych (EVD).”;

29) pkt 12.0.2.3 otrzymuje brzmienie:

„12.0.2.3. Oznakowanie »pieczęć UE« przyznaje się w odniesieniu do sprzętu służącego do ochrony, który jest badany przez ośrodki badawcze wdrażające środki kontroli jakości zgodnie ze wspólnym procesem oceny Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego pod nadzorem właściwego organu.”;

30) pkt 12.0.5.3. otrzymuje brzmienie:

„12.0.5.3. Sprzęt służący do ochrony zatwierdzony na poziomie krajowym na podstawie pkt 12.0.5.1 lub 12.0.5.2 nie otrzymuje automatycznie oznakowania »pieczęć UE«.”

31) dodaje się pkt 12.3.1 w brzmieniu:

„12.3.1. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r. wszystkie zainstalowane urządzenia przeznaczone do kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty, a także poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego podlegających środkom kontroli w zakresie ochrony zgodnie z rozdziałem 6, muszą być wieloobrazowe.

Właściwy organ może, z przyczyn obiektywnych, zezwolić na stosowanie jednoobrazowych urządzeń rentgenowskich zainstalowanych przed dniem 1 stycznia 2023 r. do następujących terminów:

- a) jednoobrazowych urządzeń rentgenowskich zainstalowanych przed dniem 1 stycznia 2016 r., najpóźniej do dnia 31 grudnia 2025 r.;
- b) jednoobrazowych urządzeń rentgenowskich zainstalowanych od dnia 1 stycznia 2016 r. przez okres maksymalnie dziesięciu lat od daty ich instalacji lub najpóźniej do dnia 31 grudnia 2027 r., w zależności od tego, która z tych dat przypadnie wcześniej.

Właściwy organ informuje Komisję, w przypadku gdy stosuje przepisy akapitu drugiego.”;

32) pkt 12.4.2 otrzymuje brzmienie:

„12.4.2. **Normy dotyczące systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS)**

12.4.2.1. Wszystkie urządzenia EDS muszą spełniać następujące wymogi:

- a) urządzenia zainstalowane przed dniem 1 września 2014 r. muszą spełniać co najmniej normę 2;
- b) urządzenia zainstalowane od dnia 1 września 2014 r. do dnia 31 sierpnia 2022 r. muszą spełniać co najmniej normę 3;
- c) urządzenia zainstalowane od dnia 1 września 2022 r. do dnia 31 sierpnia 2026 r. muszą spełniać co najmniej normę 3.1;
- d) urządzenia zainstalowane od dnia 1 września 2026 r. muszą spełniać co najmniej normę 3.2.

12.4.2.2. Norma 2 traci moc z dniem 1 września 2021 r.

12.4.2.3. Do celów umożliwienia przedłużenia stosowania EDS spełniających normę 2 wyróżnia się cztery kategorie portów lotniczych:

- a) kategoria I – port lotniczy obsługujący w 2019 r. ponad 25 mln pasażerów;
- b) kategoria II – port lotniczy z regularnymi połączeniami do co najmniej jednego z państw trzecich wymienionych w dodatku 5-A do niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
- c) kategoria III – w każdym państwie członkowskim port lotniczy o najwyższym natężeniu ruchu w 2019 r., jeżeli nie został jeszcze wymieniony w kategorii I lub II;
- d) kategoria IV – pozostałe porty lotnicze.

- 12.4.2.4. Właściwy organ może zezwolić na stosowanie od dnia 1 września 2021 r. EDS spełniających normę 2, zgodnie z poniższą tabelą i do dnia:

	urządzenia EDS spełniające normę 2 zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2011 r.	urządzenia EDS spełniające normę 2 zainstalowane od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 1 września 2014 r.
Porty lotnicze kategorii I	1 marca 2022 r.	1 marca 2023 r.
Porty lotnicze kategorii II lub III	1 września 2022 r.	1 września 2023 r.
Porty lotnicze kategorii IV	1 marca 2023 r.	1 marca 2024 r.

- 12.4.2.5. Właściwy organ informuje Komisję, gdy zezwała na dalsze stosowanie EDS normy 2 od dnia 1 września 2021 r.
- 12.4.2.6. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego muszą spełniać co najmniej normę C1.
- 12.4.2.7. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego zawierającego komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne muszą spełniać co najmniej wymogi normy C2.
- 12.4.2.8. Wszystkie EDS przeznaczone do kontroli bagażu kabinowego zawierającego komputery przenośne i inne duże urządzenia elektryczne oraz płyny, aerozole i żele muszą spełniać co najmniej normę C3.
- 12.4.2.9. Wszystkie urządzenia EDS spełniające normę C3 uznaje się za równoważne z urządzeniami LEDS spełniającymi normę 2 w zakresie kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli.”.
-