

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) nr 1138/2004**z dnia 21 czerwca 2004 r.****ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

warunkiem, że zawsze pozostają pod eskortą upoważnionych pracowników, których poddano kontroli.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 2 oraz pkt 2.3 lit. a) jego Załącznika,

- (6) Jeżeli inne, niepoddane kontroli osoby mogły mieć dostęp do części krytycznych stref zastrzeżonych objętych ochroną, należy dokonać pełnego sprawdzenia tych części, aby zapewnić, iż nie znajdują się w nich przedmioty zabronione. Jeżeli części te nie są utrzymywane w sposób ciągły jako objęte ochroną, wówczas tuż przed ponownym uruchomieniem ich jako części krytycznych powinny one zostać poddane pełnemu sprawdzeniu.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 Komisja ma ustanowić wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych. Taka definicja powinna obejmować co najmniej te części portów lotniczych, do których, po przejściu kontroli bezpieczeństwa, dostęp mają pasażerowie odlatujący, oraz te części, w których odlatujący bagaż rejestrowany, po przejściu kontroli bezpieczeństwa, może być przechowywany lub przemieszczany.
- (2) Wszyscy pracownicy, w tym załogi latające, i przewożone przez nich przedmioty powinni być poddawani kontroli bezpieczeństwa przed uzyskaniem dostępu do części krytycznych stref zastrzeżonych.
- (3) Należy dopuścić możliwość odstępstwa w odniesieniu do części portu lotniczego, przez które może być przemieszczany lub w których może być przechowywany odlatujący bagaż rejestrowany, który został poddany kontroli, jeżeli bagaż ten został zabezpieczony i dlatego może być przemieszczany przez pracowników, których nie poddano kontroli, bez naruszenia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Należy podjąć środki zapewniające, aby tak zabezpieczony bagaż nie mógł być naruszony przed załadunkiem na pokład statku powietrznego.
- (4) W portach lotniczych, gdzie bardzo mała liczba pracowników ma dostęp do stref zastrzeżonych, należy zachować równowagę między potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa a potrzebą zapewnienia skuteczności działania.
- (5) Pracownicy, których nie poddano kontroli bezpieczeństwa, powinni posiadać dostęp do części krytycznych stref zastrzeżonych portu lotniczego wyłącznie pod

- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. W portach lotniczych, w których więcej niż 40 pracowników posiada karty identyfikacyjne portu lotniczego umożliwiające dostęp do stref zastrzeżonych objętych ochroną, części krytyczne tych stref obejmują co najmniej:

- a) każdą część portu lotniczego, do której dostęp mają, po przejściu kontroli bezpieczeństwa, pasażerowie odlatujący, włącznie z ich bagażem kabinowym;
- b) każdą część portu lotniczego, przez którą może być przemieszczany lub w którym może być przetrzymywany odlatujący bagaż rejestrowany, po przejściu przez niego kontroli bezpieczeństwa, jeżeli nie został zabezpieczony.

2. Do celów ust. 1 każda część portu lotniczego jest uważana za część krytyczną stref zastrzeżonych objętych ochroną na czas, gdy przebywają w niej:

- a) pasażerowie odlatujący, włącznie z ich bagażem kabinowym, po przejściu kontroli bezpieczeństwa;
- b) odlatujący bagaż rejestrowany, po przejściu kontroli bezpieczeństwa, jeżeli nie został zabezpieczony.

⁽¹⁾ Dz. U. L 355 z dnia 30.12.2002, str. 1.

3. Do celów ust. 1 i 2 statek powietrzny, autobus, wózek bagażowy oraz inne środki transportu, a także przejście i rękaw są uznawane za część lotniska.

Artykuł 2

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

Artykuł 3

W portach lotniczych, w których nie więcej niż 40 pracowników posiada karty identyfikacyjne portu lotniczego umożliwiające dostęp do stref zastrzeżonych objętych ochroną, Państwa Członkowskie mogą nadal określać części krytyczne tych stref zgodnie z pkt 2.3 lit. a) akapit drugi Załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 4

1. Wszyscy pracownicy, w tym załogi latające, i przewożone przez nich przedmioty są poddawani kontroli bezpieczeństwa przed uzyskaniem dostępu do części określonych w art. 1 ust. 1 lit. a), o ile należą one do budynku terminalu.

2. Nie później niż do 1 stycznia 2006 r. Państwa Członkowskie wprowadzą uregulowania, zgodnie z którymi wszyscy pracownicy, w tym załogi latające, i przewożone przez nich przedmioty są poddawani kontroli bezpieczeństwa przed uzyskaniem dostępu do części określonych w art. 1 ust. 1 lit. a).

3. Nie później niż do 1 lipca 2009 r. Państwa Członkowskie wprowadzą uregulowania, zgodnie z którymi wszyscy pracownicy, w tym załogi latające, i przewożone przez nich przedmioty są poddawani kontroli bezpieczeństwa przed uzyskaniem dostępu do części określonych w art. 1 ust. 1 lit. b).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 czerwca 2004 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodniczący

Artykuł 5

Nie później niż do 1 lipca 2009 r. należy podjąć środki zapewniające, aby zabezpieczony bagaż, mający styczność z pracownikami, których nie poddano kontroli, nie mógł być naruszony przed załadunkiem na pokład statku powietrznego.

Artykuł 6

1. W drodze odstępstwa od art. 4, pracownicy nie muszą być poddawani kontroli bezpieczeństwa przed dopuszczeniem do części krytycznych stref zastrzeżonych objętych ochroną, pod warunkiem iż eskortują ich pracownicy skontrolowani i upoważnieni.

Eskorta taka jest odpowiedzialna za każde naruszenie bezpieczeństwa, którego dopuścili się eskortowani pracownicy.

2. W drodze odstępstwa od art. 4, pracownicy poddani kontroli bezpieczeństwa, którzy czasowo opuścili części krytyczne stref zastrzeżonych, nie muszą być kontrolowani przy powrocie, pod warunkiem że byli pod ciągłą obserwacją wystarczającą dla zapewnienia, iż nie wprowadzili przedmiotów zabronionych do części krytycznych stref zastrzeżonych objętych ochroną.

Artykuł 7

Bez uszczerbku dla art. 6, zawsze gdy osoby niepoddane kontroli bezpieczeństwa mogły mieć dostęp do części krytycznych stref zastrzeżonych objętych ochroną, należy dokonać pełnego sprawdzenia bezpieczeństwa tych części.

Artykuł 8

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2004 r.