

32002R2320

2002.12.30.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 355/1

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2320/2002/EK RENDELETE

(2002. december 16.)

a polgári légitársaságok biztonságának területén közös szabályok létrehozásáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Közlekedési Tanács 2001. október 16-i végkövetkeztetéseire és különösen annak (9) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében ⁽³⁾ megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2002. november 15-én jóváhagyott közös szöveg figyelembevételével,

mivel:

- (1) A 2001. szeptember 11-én New Yorkban és Washingtonban elkövetett bűncselekmények azt bizonyítják, hogy a terrorizmus jelenti az egyik legnagyobb veszélyt az Európai Unió lényegét jelentő demokrácia és a szabadság eszméire, valamint a béke értékére.
- (2) A jogellenes beavatkozás megakadályozásával mindenkor biztosítani kell az Európai Közösségen belül a polgárok védelmét a polgári légitársaságokban.

⁽¹⁾ HL C 51. E, 2002.2.26., 221. o.

⁽²⁾ HL C 48., 2002.2.21., 70. o.

⁽³⁾ A 2001. november 29-i európai parlamenti vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a 2002. január 28-i tanácsi közös álláspontra (HL C 113. E, 2002.5.14., 17. o.) és a 2002. május 14-i európai parlamenti határozat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A 2002. december 5-i európai parlamenti határozat és a 2002. december 9-i tanácsi határozat.

(3) A tagállamok nemzetbiztonságra vonatkozó szabályai és az Európai Unióról szóló szerződés VI. címe alapján meghozandó intézkedések sérelme nélkül az ilyen célkitűzést az Európai Polgári Repülési Konferencia (EPRK) 30. okmánya érvényes ajánlásain alapuló közös alapkövetelményeket megállapító légitársaság-politika területén meghozott megfelelő rendelkezések elfogadásával kell megvalósítani. A végrehajtási hatásköröket a Bizottságra kell ruházni a kapcsolódó részletes végrehajtási intézkedések elfogadása érdekében. A jogellenes cselekedetek megakadályozása érdekében e végrehajtási intézkedések némelyikét titokban kell tartani, és nem szabad nyilvánosságra hozni.

(4) E rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és figyelembe veszi az Európai Unió alapjogi chartája által elismert alapelveket.

(5) A polgári légitársaságok különböző tevékenységi területei nem feltétlenül azonos fenyegetettségnek vannak kitéve. Ezért szükséges, hogy a részletes végrehajtási intézkedéseket megfelelően hozzáigazítsák minden egyes tevékenység sajátos körülményeihez és bizonyos intézkedések érzékenységéhez.

(6) A kis repülőtereken a közös alapkövetelmények alkalmazása aránytalanul bizonyulhat, illetve végrehajtásuk tárgyilagos gyakorlati okokból nem valósítható meg. Ilyen esetekben a tagállamok illetékes hatóságainak lehetőségük kell, hogy legyen a védelem megfelelő szintjét biztosító alternatív intézkedések alkalmazására. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy objektív gyakorlati okokból indokoltak-e ezek az intézkedések, valamint biztosítják-e a biztonság megfelelő szintjét.

(7) Az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt nemzetközi polgári légitársaságokról szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) a polgári légitársaságok biztonságának garantálása érdekében minimumkövetelményeket határoz meg.

(8) E rendelet célkitűzéseinek megvalósítása érdekében minden tagállamnak nemzeti polgári légitársaság-biztonsági programot, valamint megfelelő minőségellenőrzési és képzési programot kell elfogadnia.

(9) A biztonsági intézkedések nemzeti szinten történő végrehajtásában részt vevő felek sokféleségére tekintettel szükséges, hogy minden tagállam kijelöljön egy, a

légiközlekedés-biztonsági programok végrehajtásának összehangolásáért és figyelemmel kíséréséért felelős illetékes hatóságot.

- (10) A tagállamok számára meg kell adni a szigorúbb intézkedések alkalmazásának lehetőségét.
- (11) Az egyes nemzeti rendszerek hatékonyságának vizsgálata érdekében a biztonsági intézkedések figyelemmel kísérése megkívánja a megfelelő minőségellenőrzési rendszerek nemzeti szinten történő felállítását és a Bizottság felügyelete alatt történő ellenőrzések megszervezését.
- (12) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (13) A gibraltári repülőtér használatára irányuló szorosabb együttműködésre vonatkozó megállapodásokról a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság a két ország külügyminiszterei által kiadott együttes nyilatkozatban, 1987. december 2-án Londonban megegyezett; e megállapodások még nem léptek hatályba.
- (14) Mivel a javasolt intézkedések célkitűzéseit – azaz a légiközlekedés-politika területére vonatkozó megfelelő rendelkezések megalkotását és alkalmazását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért e rendelet egész Európára kiterjedő hatálya miatt közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben megfogalmazott arányosság elvével összhangban e rendelet a légiközlekedés-biztonság célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a szükséges közös alapkövetelményekre szorítkozik, és nem megy túl az e célból szükséges mértéken,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Célkitűzések

- (1) E rendelet fő célkitűzése a megfelelő közösségi intézkedések megalkotása és végrehajtása a polgári légiközlekedés elleni jogellenes beavatkozások megakadályozása érdekében.
- (2) További célkitűzés biztosítani a Chicagói Egyezmény, különösen annak 17. melléklete vonatkozó rendelkezései egységes értelmezésének alapjait.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.1.17., 23. o.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott célkitűzések megvalósításának eszközei az alábbiak:

- a) a légiközlekedés-biztonsági intézkedésekre vonatkozó közös alapkövetelmények meghatározása;
- b) helyes megfelelőség-ellenőrzési mechanizmusok felállítása.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „repülőtér”: valamely tagállamban a kereskedelmi légiszállítási műveletek végzésére szánt terület;
2. „Chicagói Egyezmény”: az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény és annak mellékletei;
3. „légiközlekedés-biztonság”: a polgári légiközlekedésnek a jogellenes beavatkozások elleni védelmét célzó intézkedések, valamint emberi és természeti erőforrások.

3. cikk

Hatály

- (1) Az e rendeletben meghatározott intézkedések minden olyan repülőtérre alkalmazandók, amelyek a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén helyezkednek el.
- (2) E rendeletnek Gibraltár repülőtérére vonatkozó alkalmazása – tekintettel azon terület felségjogáról szóló vitára, amelyen a repülőtér elhelyezkedik – a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság mindenkori jogi álláspontjának sérelme nélkül értendő.

(3) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre való alkalmazását fel kell függeszteni, amíg a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterei által 1987. december 2-án készített együttes nyilatkozat rendelkezései hatályba nem lépnek. Spanyolország és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot a hatálybalépés időpontjáról.

4. cikk

Közös követelmények

(1) A légiközlekedés-biztonsági intézkedésekre vonatkozó közös alapkövetelmények az Európai Polgári Repülési Konferencia (EPRK) 30. okmányának érvényes ajánlásain alapulnak, és azokat a melléklet tartalmazza.

(2) A közös alapkövetelmények végrehajtására és műszaki alkalmazására vonatkozó intézkedéseket a 9. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni a működés különböző típusainak és az alábbiakhoz kapcsolódó intézkedések érzékenységeinek megfelelő figyelembevételével:

- a) a felszerelésekre vonatkozó teljesítménykövetelmények és átvételi vizsgálatok;
- b) különleges információkat tartalmazó részletes eljárások;
- c) a biztonsági intézkedések alóli kivételre vonatkozó részletes követelmények.

(3) Amennyiben e rendelet mellékletében meghatározott biztonsági intézkedések alkalmazása aránytalan, vagy ha gyakorlati szempontból tárgyilagos okokból azok nem végrehajthatóak, akkor egy adott tagállam illetékes hatósága a védelem megfelelő szintjének biztosítása érdekében helyi kockázatfelmérés alapján nemzeti biztonsági intézkedéseket fogadhat el olyan repülőtereken, amelyek:

- a) éves viszonylatban átlagosan napi 2 kereskedelmi járatot fogadnak; vagy
- b) kizárólag nem kereskedelmi, közforgalmú járatokat fogadnak; vagy
- c) 10 tonnánál kisebb maximális felszállósúllyal (MFS) vagy 20-nál kevesebb üléssel rendelkező repülőgépekre korlátozott kereskedelmi tevékenységet folytatnak,

figyelembe véve az ilyen kis repülőterek sajátosságait.

Az érintett tagállam tájékoztatja a Bizottságot ezekről az intézkedésekről.

(4) A Bizottság megvizsgálja, hogy a tagállamok által a (3) bekezdésnek megfelelően elfogadott intézkedések tárgyilagosan mérlegelve gyakorlati szempontból indokoltak-e, illetve a védelem megfelelő szintjét biztosítják-e. Amennyiben az intézkedések nem felelnek meg ezeknek a követelményeknek, akkor a Bizottság határozatot hoz a 9. cikk (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően; ilyen esetben a tagállam visszavonja vagy módosítja az intézkedéseket.

5. cikk

Nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági program

(1) E rendelet hatályba lépését követő 3 hónapon belül minden tagállam nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági programot fogad el a 4. cikk (1) bekezdésében említett közös követelmények érvényesítése, illetve a 4. cikk (2) bekezdésének megfelelően elfogadott intézkedések alkalmazásának az intézkedésekben meghatározott időpontig történő biztosítása érdekében.

(2) Függetlenül attól, hogy egy adott tagállamban egy vagy több testület vehet részt a légiközlekedés biztonsága érdekében tett intézkedések végrehajtásában, minden tagállam kijelöl egy hatóságot, amely a nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági programja végrehajtásának összehangolásáért és figyelemmel kíséréséért felelős.

(3) E rendelet hatálybalépését követő 6 hónapon belül minden tagállam megköveteli, hogy illetékes hatósága a nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági programja hatékonyságának biztosítása érdekében biztosítsa nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági minőségellenőrzési program kidolgozását és végrehajtását.

(4) Minden tagállam biztosítja, hogy repülőterei és az adott tagállamból szolgáltatást nyújtó légitársaságok a nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági program követelményeinek megfelelő repülőterei és légitársasági programokat hoznak létre, és azokat fenntartják. E programokat az illetékes hatóság általi jóváhagyásra és ellenőrzésre be kell nyújtani.

(5) Minden tagállam megköveteli az illetékes hatóságtól nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági képzési program kidolgozását és végrehajtását.

6. cikk

Szigorúbb intézkedések

A tagállamok a közösségi jogszabályoknak megfelelően alkalmazhatnak az e rendeletben meghatározottaknál szigorúbb intézkedéseket. Alkalmazásukat követően a lehető leghamarabb tájékoztatni kell a Bizottságot az intézkedések jellegéről.

7. cikk

Megfelelőségellenőrzés

(1) A tagállamok által végrehajtandó nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági minőségellenőrzési program részletes leírását a 9. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni. Az ilyen programot a legjobb gyakorlatra kell alapozni, és biztosítani kell a hibák gyors felderítését és kijavítását. Minden program biztosítja, hogy az érintett tagállamban lévő összes repülőteret rendszeresen felülvizsgálják az 5. cikk (2) bekezdésében említett illetékes hatóság felügyeletével. E felülvizsgálatok közös módszertant alkalmaznak, és azokat közös követelmények alapján minősített ellenőrök végzik el.

(2) E rendelet rendelkezéseinek a 12. cikkel összhangban történő hatálybalépését követő 6 hónap elteltével a Bizottság az 5. cikk (2) bekezdésében említett illetékes hatósággal együttműködve vizsgálatokat kezd – beleértve a repülőterek megfelelő minta szerinti vizsgálatát is – a rendelet tagállamok általi alkalmazásának ellenőrzésére. Az ilyen vizsgálatok figyelembe veszik a nemzeti polgári légiközlekedés-biztonsági minőségellenőrzési programokból, különösen a felülvizsgálati jelentésekből származó adatokat. Az ilyen vizsgálatok lefolytatására vonatkozó eljárásokat a 9. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(3) Az ellenőrzéseknek a (2) bekezdésnek megfelelően történő lefolytatására a Bizottság által megbízott tisztviselők hatáskörüket írásos meghatalmazás bemutatását követően gyakorolják, amely meghatározza a tárgyat, a vizsgálat célját és kezdetének időpontját. A repülőterek vizsgálatát nem kell bejelenteni. A Bizottság a tervbe vett vizsgálatok előtt időben tájékoztatja az érintett tagállamokat a vizsgálatokról.

Az érintett tagállam aláveti magát az ilyen vizsgálatoknak, és biztosítja, hogy az érintett testületek vagy személyek szintén alávetik magukat e vizsgálatoknak.

(4) A Bizottság közli a vizsgálati jelentéseket az érintett tagállammal, amely az értesítést követő három hónapon belül visszajelzi, hogy milyen intézkedéseket tett az esetleges hiányosságok orvoslására. A jelentést és az 5. cikk (2) bekezdésében említett illetékes hatóság választát közölni kell a 9. cikk (1) bekezdéssel felállított bizottsággal.

8. cikk

Az információ közzététele

(1) A nyilvánosságnak az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz történő hozzáféréséről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletében ⁽¹⁾ megállapított, a dokumentumokhoz való nyilvános hozzáférési jog sérelme nélkül,

- a) a 4. cikk (2) bekezdésében említett,
 - i. a felszerelésekre vonatkozó teljesítménykövetelményekhez és átvételi vizsgálatokhoz;
 - ii. a különleges adatokat tartalmazó részletes eljárásokhoz;
 - iii. a biztonsági intézkedések alóli mentességre vonatkozó részletes követelményekhez kapcsolódó intézkedéseket;

⁽¹⁾ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

- b) a 7. cikk (1) bekezdésében említett részletes leírásokat; valamint
- c) a 7. cikk (4) bekezdésében említett vizsgálati jelentéseket és a tagállamok válaszait

titokban kell tartani, és tilos közzétenni. Kizárólag az 5. cikk (2) bekezdésében említett hatóságok számára lehet azokat hozzáférhetővé tenni, amelyek csakis az érdekelt felékel osztják meg szükség esetén, a különleges adatok közzétételéről szóló nemzeti jogszabályoknak megfelelően.

(2) A tagállamok a nemzeti jogszabályoknak megfelelően, amennyire csak lehetséges, bizalmasan kezelik a vizsgálati jelentésekből és a tagállamok válaszaiból származó információt, amennyiben azok más tagállamokra vonatkoznak.

(3) Amennyiben nem egyértelmű, hogy a vizsgálati jelentések és válaszok felfedhetőek-e, a tagállamok vagy a Bizottság konzultál az érintett tagállammal.

9. cikk

Bizottság

(1) A Bizottságot egy, a tagállamok képviselőiből álló, és a Bizottság képviselője által elnökölt bizottság segíti.

(2) Amennyiben e bekezdésre hivatkozás történik, az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkeit kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időtartamot egy hónapban kell megállapítani.

(3) Amennyiben hivatkozás történik erre a bekezdésre, az 1999/468/EK határozat 6. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

(4) A bizottság eljárási szabályzatot fogad el.

10. cikk

Harmadik országok

A tagállamok kockázatértékelés végrehajtására vonatkozó kötelezettségének és a polgári légiközlekedési megállapodások biztonsági záradékának sérelme nélkül a Bizottságnak a biztonsági bizottság segítségével, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) és az ECAC-val együtt meg kell fontolnia egy olyan mechanizmus létrehozásának lehetőségét, amely megvizsgálja, hogy a harmadik országok repülőteréről érkező járatok megfelelnek-e az alapvető biztonsági követelményeknek.

11. cikk

Adatok közzététele

Az 1049/2001/EK rendeletre is figyelemmel a Bizottság a vizsgálati jelentésekből levont következtetések alapján minden évben közzétesz egy jelentést e rendelet végrehajtásáról, valamint a Közösség légiközlekedés-biztonsági helyzetéről.

12. cikk

Szankciók

A rendelet rendelkezéseinek megszegésére vonatkozó szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

13. cikk

Hatálybalépés

E rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba, kivéve a melléklet alábbi rendelkezéseit:

- a poggyásztéri csomagátvilágítására vonatkozókat (5.2. pont),
- a légiárura, a futár- és expressz-csomagokra vonatkozókat (6. rész), és
- a postára vonatkozókat (7. rész),

amelyek 2002. december 31-én lépnek hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2002. december 16-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

a Tanács részéről

az elnök

M. FISCHER BOEL

MELLÉKLET

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. „Kísért poggyásztéri csomag”: annak a repülőgépnél a poggyásztérben történő szállításra elfogadott poggyász, amelynek fedélzetén a poggyászt feladó utas tartózkodik.
2. „Repülőgép-forgalmi terület”: valamely repülőtér belső mozgásterülete, a szomszédos területek, valamint épületek vagy azok részei.
3. „Repülőgépek biztonsági ellenőrzése”: egy repülőgép belső tereinek vizsgálata, amelyhez utasok hozzáférhettek, valamint a poggyásztér vizsgálata tiltott tárgyak felderítése céljából.
4. „Repülőgépek biztonsági vizsgálata”: a repülőgép belsejének és külsejének alapos vizsgálata tiltott tárgyak felderítése céljából.
5. „Biztonsági ellenőrzés”: a szigorított biztonsági területre történő kíséret nélküli belépésre való alkalmasság megállapításának részeként, valamely személy személyazonosságának és korábbi tevékenységének ellenőrzése, beleértve büntügyi múltját is.
6. „Kézipoggyász”: egy repülőgép utasterében történő szállításra szánt poggyász.
7. „Kereskedelmi járat”: nyilvánossággal vagy magáncsoportban utazó utasok részére fizetés ellenében igénybevett menetrendszerinti vagy különjáratú repülőgépek.
8. „Co-Mat”: a légifuvarozók állomásainak hálózatán belül szállított légifuvarozói anyagok rövidítése.
9. „Co-Mail”: a légifuvarozók állomásainak hálózatán belül szállított légifuvarozói postai küldemények rövidítése.
10. „Folyamatos szűrőpróbák”: a tevékenység teljes ideje alatt végzett ellenőrzések, melyeket véletlenszerűen kell elvégezni.
11. „Nem kereskedelmi, közforgalmú légitársaság”: bármilyen menetrendszerinti vagy nem menetrendszerinti repülési tevékenység, amelyet nem bocsátottak az utazóközönség rendelkezésére.
12. „EDS”: Explosive Detection System – robbanóanyag-felderítő rendszer. Olyan rendszer vagy különböző technológiák kombinációja, amely képes érzékelni, és riasztó segítségével jelezni a poggyászban lévő robbanóanyagot, függetlenül a táskák anyagától.
13. „EDDS”: Explosive Device Detection System – robbanószerkezet-felderítő rendszer. Olyan rendszer vagy különböző technológiák kombinációja, amely képes érzékelni, és riasztó segítségével jelezni a robbanószerkezetet a poggyászban található ilyen szerkezet egy vagy több összetevőjének érzékelése útján, függetlenül a táskák anyagától.
14. „Poggyásztéri csomag”: valamely repülőgép poggyásztérben történő szállításra feladott poggyász.
15. „Ismert megbízó”:
 - a) Légiárura vonatkozóan: egy áru saját költségére történő légi szállításának kezdeményezője, aki az e mellékletben meghatározott követelmények alapján üzleti kapcsolatban áll valamely jogosult ügynökkel vagy légifuvarozóval.
 - b) Postai küldeményre vonatkozóan: egy postai küldemény saját költségére történő légi szállításának kezdeményezője, aki üzleti kapcsolatban áll valamely jogosult postai hatósággal/postaigazgatással.
16. „Nyilvános terület”: a repülőtér közúton megközelíthető érkezési és indulási oldalakon lévő létesítményei és az ott lévő összes nyilvános terület, mely nem tartozik a „repülőgép-forgalmi terület”-hez.
17. „Postai küldemény”: postaszolgálatok részére átadott és általuk történő kézbesítésre szánt levélküldemények és egyéb tárgyak. A postai hatóság/postaigazgatás fogalmát a tagállamok határozzák meg.
18. „Tiltott tárgy”: jogellenes beavatkozás elkövetésére használható tárgy, amelyet nem jelentettek be megfelelően, és amelyet nem kezeltek az alkalmazandó jogszabályoknak és rendeleteknek megfelelően. Az ilyen tiltott tárgyak tájékoztató jellegű jegyzéke a függelékben található.

19. „PEDS”: Primary Explosive Detection System – elsődleges robbanóanyag felderítő rendszer. Olyan rendszer vagy különböző technológiák kombinációja, amely képes érzekelni, és riasztó segítségével jelezni a poggyászban lévő robbanóanyagot, függetlenül a táska anyagától.
20. „Meghatalmazott ügynök”: ügynök, szállítmányozó, vagy egyéb olyan jogalany, amely valamely üzemeltetővel üzleti kapcsolatban áll, és a légiáru, futár- és expressz-csomagok vagy postai küldemények tekintetében az illetékes hatóság által elfogadott vagy megkövetelt biztonsági ellenőrzéseket biztosít.
21. „Szigorított biztonsági terület”: a repülőgép-forgalmi területen lévő olyan területek, amelyekre való belépést a polgári légiközlekedés biztonságának biztosítása érdekében ellenőriznek. Az ilyen területekhez általában hozzátartoznak többek között az átvilágítási pontok és a repülőgép közötti indulási területek, a rakodóhelyek, a poggyászosztályozó területek, a teheráruraktárak, a postai küldeményközpontok, valamint a repülőgép-forgalmi területen lévő takarító és utasellátó helyiségek.
22. „Biztonsági ellenőrzések”: olyan eszközök, melyekkel a tiltott tárgyak bevitelle megakadályozható.
23. „Átvizsgálás/Átvilágítás”: a tiltott tárgyak azonosítására és/vagy kimutatására szolgáló műszaki vagy egyéb eszközök alkalmazása.
24. „Kíséret nélküli poggyásztéri csomag”: egy olyan repülőgép poggyászterében történő szállításra feladott poggyász, amely gép fedélzetén a poggyászt feladó utas nem tartózkodik.
25. „Terminál”: az a főépület vagy épületcsoport, ahol a kereskedelmi utasok beléptetése, a légiáruk berakodása, és a repülőgépre történő beszállás történik.
26. „TIP”: Threat Imagine Protection – veszélyes tárgyak képeit kivetítő szoftver, amelyet bizonyos röntgenkészülékekre lehet telepíteni. A program a vizsgált táska röntgenképén belül veszélyes tárgyak (pl. fegyver, kés, házi készítésű robbanószerkezet) virtuális képeit vetíti ki, és azonnali visszajelzést ad a röntgengép kezelőjének, megkönnyítve az ilyen tárgyak kimutatását.
27. „Nyomfelderítő berendezés”: technológiai rendszer vagy különböző technológiák kombinációja, mely képes a csomagban vagy egyéb vizsgálatnak alávetett tárgyban lévő robbanóanyagok parányi mennyiségét (1 g egymilliárdnyi részét) is kimutatni és riasztóval jelezni.

2. A REPÜLŐTEREK BIZTONSÁGA

2.1. Repülőtér-tervezési követelmények

A repülőtér tervezésénél és elrendezésénél, az utas- és légiáruterminálok, valamint egyéb, közvetlenül a repülőgép-forgalmi területen keresztül megközelíthető kapcsolódó építmények kialakításánál figyelembe kell venni az alábbi alapvető követelményeket:

- a) az utasok, poggyászok, légiáru, futár- és expresszcsomagok, postai küldemények és a légifuvarozói fedélzeti ellátmányok biztonsági ellenőrzése;
- b) a repülőgép-forgalmi területre, a szigorított biztonsági területre, valamint egyéb, a biztonság szempontjából fontos repülőtéri területekre és létesítményekre történő belépés védelme és ellenőrzése;
- c) a biztonsági felszerelések hatékony használata.

2.1.1. A repülőgép-forgalmi területek és a nyilvános területek határai

A repülőtereken a repülőgép-forgalmi területek és a nyilvános területek között határt kell felállítani.

2.1.2. Szigorított biztonsági területek

Minden repülőtéren szigorított biztonsági területeket kell létrehozni.

2.2. Belépés-ellenőrzés

2.2.1. Szigorított biztonsági területek és egyéb repülőgép-forgalmi területek

- i. A szigorított biztonsági területekre és az egyéb repülőgép-forgalmi területekre való belépést mindig ellenőrizni kell annak biztosítására, hogy illetéktelen személyek ne hatoljanak be ezekre a területekre, és hogy tiltott tárgyakat ne lehessen bevinni a szigorított biztonsági területekre vagy a repülőgépre.

- ii. A személyzet minden olyan tagját, akiknek bejárása van a szigorított biztonsági területekre, legalább öt évre érvényes biztonsági ellenőrzésnek kell alávetni. Az ellenőrzést öt évnél nem hosszabb, rendszeres időközönként meg kell ismételni.
- iii. A személyzet minden olyan tagja, akinek bejárása van a szigorított biztonsági területekre, rendszeres légitársaság-biztonsági oktatásban (lásd a 12.3. pontot) részesül, beleértve a légitársaság-biztonságra vonatkozó kockázatokot is; emellett utasítani kell őket, hogy az illetékes hatóságnak minden olyan esetet jelentsenek, amely veszélyt jelenthet a légitársaság biztonságára.
- iv. Repülőtéri azonosító kártyákat kell kiadni a repülőtéren dolgozó vagy azt gyakran látogató személyzet valamennyi tagja számára (beleértve a repülőtér és légitársaság alkalmazottait és egyéb szervezetek alkalmazottait is). A repülőtéri azonosító kártya tartalmazza a viselője nevét és fényképét. Csak korlátozott időszakra lehet érvényes. Az illetékes hatóság határozza meg, mikor kell állandó repülőtéri azonosító kártyát kiadni a rendszeres látogatóknak.
- v. A repülőtéri azonosító kártyát látható helyen és állandóan viselni kell, amikor viselője szolgálatban van.
- vi. Azoknak a járműveknek, amelyeket a repülőgép-forgalmi területen kell használni, lehetőség szerint a forgalmi területeken kell tartózkodniuk.
- vii. Azokat a járműveket, amelyeknek a repülőgép-forgalmi területek, illetve nyilvános területek között mozogniuk, a járműre vonatkozó és könnyen látható helyre rögzített engedéllyel kell ellátni. Egyéb járművek, amelyeknek be kell jutniuk a repülőgép-forgalmi területre, csak előzetes átvizsgálás után, ideiglenes belépési engedéllyel léphetnek be. Sürgősségi feladatot ellátó járművek mentesíthetők e követelmények alól.
- viii. A repülőtéri azonosító kártyákat és a gépjárműengedélyeket minden repülőgép-forgalmi területen és szigorított biztonsági területi ellenőrzési ponton ellenőrizni kell.

2.2.2. Terminálterületek

Felügyeletet kell fenntartani minden, az utazóközönség számára hozzáférhető terminálterület felett. A biztonsági személyzetnek járőröznie kell a terminálokon, valamint az utasokat és egyéb személyeket megfigyelés alatt kell tartania.

2.2.3. Egyéb közterületek

A repülőgép mozgásterületéhez közeli közterületekre (kilátóteraszok, repülőtéri szállodák és parkolók) való belépés ellenőrzésének eszközeit biztosítani kell. Egyéb felügyeletet igénylő közterületek többek között a következők: olyan létesítmények, amelyek a nyilvános területeken helyezkednek el, a fenntartott és egyéb közparkoló-területek, a terminál- és közutak, autókölcsönző létesítmények, taxiállomások és tömegközlekedési eszközök megállói, és bármely repülőtéri szállodalétesítmény.

Intézkedni kell továbbá annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen közterületeket a veszély növekedése esetén nagyon rövid időn belül bezárják. A biztonsági személyzet járőrözik ezeken a területeken, amikor azok az utazóközönség számára nyitva vannak.

2.3. A személyzet átvizsgálása, használt tárgyak és járművek

- a) A repülőtéri személyzet minden tagját, beleértve a légiszemélyzetet is, az általuk használt tárgyakkal együtt át kell átvizsgálni a szigorított biztonsági területre való belépésük engedélyezése előtt. Amennyiben ez nem kivitelezhető, akkor a személyeket és a tárgyakat megfelelő, folyamatos, véletlenszerű vizsgálatnak kell alávetni, minden tagállamban az illetékes hatóság által elvégzett kockázatbecslés által javasolt gyakorisággal; a véletlenszerű ellenőrzést a repülőgép fedélzetén bármilyen szolgáltatáshoz használt tárgyra ki kell terjeszteni, beleértve a takarítást, a fedélzeti vámmentes árukészletet és egyéb személyeket, akik a repülőgépre feljuthatnak.

E rendelet hatálybalépése után egy évvél a repülőtéri személyzet minden tagját, beleértve a légiszemélyzetet is, az általuk használt tárgyakkal együtt át kell vizsgálni, a szigorított biztonsági területeknek minden tagállam illetékes hatósága által meghatározott kritikus részre való belépésük engedélyezése előtt.

2004. július 1-jéig a Bizottság megfelelő végrehajtott intézkedéseket hoz a szigorított biztonsági területek kritikus részeinek e rendelet 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően történő közös meghatározására. Az ilyen intézkedések teljes körűen alkalmazandók a Bizottság általi elfogadásukat követően legkésőbb öt év elteltével e rendelet 6. cikkének sérelme nélkül.

Az átvizsgálási eljárás biztosítja, hogy egyetlen tiltott tárgyat sem használnak, és az alkalmazott módszer megegyezik az utasok és a kézipoggyászok átvilágításával.

- b) A repülőgép-forgalmi területen vagy a szigorított biztonsági területeken közlekedő gépjárműveket és készleteket véletlenszerűen ellenőrizni kell.

2.4. Fizikai biztonság és járőrök

- a) A forgalmi előtereket és a repülőgép állóhelyeket megfelelően ki kell világítani, az alkalmazott megvilágítás különösen a repülőtér veszélyeztetett területeit világítsa meg.
- b) A műszaki és karbantartó területeket kerítéssel, őrkkel, járőrökkel kell védeni, és az ezekre a területekre való belépést repülőtéri azonosító kártyák és gépjármű engedélyek segítségével kell ellenőrizni. Hasonló intézkedéseket kell hozni a repülőtérre körülvevő kerítés, és a repülőtéren jelenlévő berendezések, mint az energiaellátás, elektromos állomások, navigációs berendezések, irányítótoronyok, és a repülésirányítói szolgálatok, valamint az üzemanyag-ellátási és kommunikációs létesítmények által használt egyéb épületek védelmére is. Különleges óvintézkedéseket kell hozni az üzemanyag-ellátási és kommunikációs létesítmények szabotálására irányuló kísérletek megakadályozására.
- c) A határoló kerítést, valamint a szigorított biztonsági területek mellett lévő területeket, e kerítésen kívül lévő repülőgép-forgalmi területeket, beleértve a kifutópálya kezdetének és a gurulópályáknak közvetlen szomszédságában lévőket is, járőrök, zárt hálózatú televízió, vagy egyéb megfigyelő intézkedések által történő felügyelet alá kell helyezni. A repülőtéri azonosító kártya nélküli személyeket és mindazokat, akik jogosulatlanul lépnek be ezekre a területekre, szigorúan felelősségre kell vonni.
- d) A repülőgép-forgalmi területnek és a szigorított biztonsági területnek a repülőtéren bérelt irodákon, karbantartó hangárokon, légiárutárakon, egyéb szolgálati és melléképületeken keresztül történő megközelítését a szükséges minimumra kell korlátozni.

3. REPÜLŐGÉP-BIZTONSÁG

3.1. A repülőgép vizsgálata és ellenőrzése

1. Minden repülőgépet az alábbiak szerint kell átvizsgálni:
- a) az üzemben kívül lévő repülőgépet repülés előtt „repülőgép-biztonsági vizsgálatnak” kell alávetni a szigorított biztonsági területre való bevonatása előtt, vagy rögtön azután; a repülőgépet máskor is át lehet vizsgálni, mint közvetlenül a szigorított biztonsági területre történő bevonatása előtt, de akkor a vizsgálat kezdetétől az indulásig biztosítani vagy őrizni kell; amennyiben a szigorított biztonsági területre történő bevonatása után vizsgálták át, akkor a vizsgálat kezdetétől az indulásig biztosítani vagy őrizni kell;
- b) az üzemben lévő repülőgépet járatfordulás vagy a tranzitvárakozás ideje alatt „repülőgép-biztonsági ellenőrzésnek” kell alávetni közvetlenül az utasok kiszállása után, vagy szükség szerint, de legkésőbb az utasok beszállása és a poggyász/légiáru berakodása előtt.
2. Minden repülőgép-biztonsági vizsgálatot és repülőgép-biztonsági ellenőrzést el kell végezni, mihelyt a biztonsági feladatokban résztvevők kivételével a különböző szolgáltatást nyújtó személyek (élelmiszerszállító, takarítók, vámmentes árut árusítók és mások) mindegyike elhagyta a repülőgépet, és a beszállási folyamaton át, a felszállás-előkészítés befejezéséig fenn kell tartani a repülőgép „steril” biztonsági állapotát.

3.2. A repülőgép védelme

1. Felelősségi rendszert kell kialakítani a parkoló repülőgéphez történő hozzáférés vonatkozásán, és azt a következőképpen kell végrehajtani:
- a) üzemben lévő repülőgép esetén a repülőgéphez történő hozzáférést a repülőgép-biztonsági ellenőrzés kezdetétől a felszállásáig felügyelni kell az ellenőrzés teljességének fenntartása érdekében;
- b) üzemben kívül lévő, átvizsgált és szigorított biztonsági területre vontatott repülőgép esetén a hozzáférést a repülőgép-biztonsági vizsgálat kezdetétől a felszállásáig felügyelni kell a vizsgálat teljességének fenntartása érdekében.
2. Minden üzemben lévő repülőgépet az illetéktelen hozzáférés felderítéséhez elégséges mértékű felügyelet alá kell vonni.
3. Az üzemben kívül lévő repülőgéphez való hozzáférést az alábbiak szerint kell felügyelni:
- a) a fedélzeti ajtóknak zárva kell lenniük;
- b) az utasfolyosókat, illetve a repülőgéptörzs alatti lépcsőket megfelelőképpen biztosítani kell, szükség szerint vissza kell húzni, vagy be kell vonni; vagy

- c) a repülőgép-ajtókat zárjellel kell ellátni.
- 4. Emellett, ha a szigorított biztonsági területre való belépéskor nem vizsgálják át a személyzet minden tagját, minden repülőgépet 30 percenként legalább egyszer gyalogos vagy mozgó járőrnek kell felkeresnie, vagy az illetéktelen behatolás felderítésére megfelelő felügyelet alá kell helyezni.
- 5. A repülőgépet, amikor csak lehetséges, a körülvevő kerítésektől vagy más, áthatolható korlátoktól távol, jól kivilágított állóhelyeken kell leparkolni.

4. UTASOK ÉS KÉZIPOGGYÁS

4.1. Az utasok átvizsgálása

1. Az alábbi 3. pontban említettekől különböző, minden beszálló utast (azaz az induló, és az átszálló utasokat, kivéve ha korábban átvizgálták őket az e mellékletben részletezett mértékben) a tiltott tárgyaknak a szigorított biztonsági területekre és a repülőgép fedélzetére történő bevitele megakadályozása érdekében át kell vizsgálni. Az utasokat az alábbi módszerekkel kell átvizsgálni:
 - a) kézzel; vagy
 - b) fémérzékelő kapuval történő vizsgálattal. Amennyiben fémérzékelő kaput használnak, az átvizsgált utasok folyamatos, véletlenszerű kézi átvizsgálása is szükséges. Az ilyen kézi átvizsgálásokat minden olyan utason el kell végezni, aki a berendezés riasztóját megszólaltatja, továbbá folyamatosan véletlenszerű vizsgálatot kell végezni azokon az utasokon, akik nem szólaltatják meg a berendezés riasztóját; emellett ha a riasztó aktiválódik, a személyt:
 - i. ismételten át kell vizsgálni a fémérzékelő kapuval; vagy
 - ii. kézzel kell átvizsgálni, illetve kézi fémérzékelő is igénybe vehető.
2. Amennyiben a fémérzékelő kaput alkalmazzák, azt olyan érzékenységi szintre kell beállítani, hogy megfelelően biztosítani tudja a kis fémtárgyak felderítését.
3. Az illetékes hatóságok személykategóriákat állíthatnak fel, amelyeket különleges átvizsgálási eljárásnak kell alávetni, vagy amelyek esetében el lehet tekinteni a vizsgálatról.
4. Biztonsági rendelkezéseket kell kifejleszteni a potenciálisan veszélyes utasokra.

4.2. Az utasok elkülönítése

Az átvizsgált induló utasok nem keveredhetnek az érkező utasokkal, akiket lehet, hogy nem vizsgáltak át az e mellékletben részletezett mértékben. Amennyiben ezek az utasok nem különíthetők el, akkor a biztonsági célt olyan kiegészítő intézkedések alkalmazásával kell megvalósítani, amelyek összhangban vannak az illetékes hatóság által felmért kockázattal.

4.3. A kézipoggyász átvizsgálása

1. Minden induló utas (azaz az induló, és az átszálló utasok, kivéve ha korábban átvizgálták őket az e mellékletben részletezett mértékben) kézipoggyászát át kell vizsgálni a szigorított biztonsági területekre és a repülőgép fedélzetére történő beengedésüket megelőzően. Bármely tiltott tárgyat el kell venni az utastól, vagy szükség szerint meg kell tagadni a szigorított biztonsági területre vagy a repülőgépre történő belépést. A kézipoggyászt az alábbi módszerek valamelyikével kell átvizsgálni:
 - a) minden táska tartalmának teljes kézi átkutatásával, megvizsgálva minden egyes táska esetében a gyanús jeleket, például az ellentmondásos súlyt stb.; vagy
 - b) hagyományos röntgensugaras berendezéssel átvizsgált táskák kézi átvilágításával, amelyet szintén folyamatosan véletlenszerű alapon végeznek, amelynek során az így átvizsgált személyek százaléka nem lehet 10 %-nál alacsonyabb, beleértve azokat is, akik felől a kezelőnek kétségei vannak; vagy
 - c) beüzemelt TIP-vel ellátott, nagy felbontóképességű röntgensugaras berendezéssel való átvilágítással. Csak azokat a táskákat szükséges kézzel átvizsgálni, amelyek felől a kezelőnek kétségei vannak, de a kézi átvizsgálást nyomfelderítő berendezés alkalmazásával segíteni lehet.

2. A (3) bekezdés 4.1. pontjában felsorolt személyek kézipoggyásza különleges átvizsgálási eljárásnak vethető alá, vagy mentesíthető az alól.

4.4. Diplomataák átvizsgálása

A diplomáciai kapcsolatokról szóló Bécsi Egyezmény rendelkezéseire is figyelemmel, a diplomatakat és más mentességet élvező személyeket, valamint személyes poggyászukat, a „diplomáciai poggyászok” kivételével, biztonsági okokból át kell vizsgálni. A diplomáciai futárcsomagok átvételéért felelős repülőgépi személyzetnek meg kell bizonyosodnia arról, hogy azokat valóban az érintett külképviselet megfelelően kinevezett tagjai küldték. A diplomáciai futárok és személypoggyászuk nem mentesülnek az átvizsgálás alól.

5. POGGYÁSZTÉRI CSOMAG

5.1. A poggyásztéri csomagok kezelése

1. A poggyásztéri csomagok nem vihetők fel a repülőgép fedélzetére, amíg nem hozzák meg az alábbi intézkedéseket:
 - a) a poggyásztéri csomagokat a hozzájuk tartozó utasokkal való azonosítás lehetővé tétele érdekében külsőleg gondosan meg kell jelölni; és
 - b) annak az utasnak, akinek ilyen poggyásza van, már bejelentkezett arra a járatra, amelyen azt szállítják; továbbá
 - c) a berakodást megelőzően a poggyásztéri csomagokat a repülőtér olyan területén kell tárolni, amelyre kizárólag az arra jogosultak léphetnek be; valamint
 - d) valamely repülőgép poggyászterében történő szállítás céljából valamely légifuvarozóra bízott poggyász minden darabját vagy kísértként, vagy kísérő nélküliként kell azonosítani. Az azonosítás folyamatát kézzel vagy automata segítségével kell végrehajtani.
2. Intézkedni kell annak biztosítása érdekében, hogy ha egy járatra bejelentkezett utas, aki a légifuvarozóra bízott egy poggyászt, nincs a repülőgép fedélzetén, akkor az ilyen poggyásztéri csomagot el kell távolítani a repülőgépről, és nem szállítható azon a járaton.
3. Poggyásztéri csomagjegyzéket vagy olyan más eszközt kell létrehozni, amely a kísérő nélküli poggyásztéri csomagok azonosítását és átvilágítását megerősíti.

5.2. A poggyásztéri csomagok átvizsgálása

1. Kísért poggyásztéri csomagok. Valamely repülőgépre történő berakodásuk előtt a kísért poggyásztéri csomagok (tehát mind az induló, mind az átszálló poggyásztéri csomagok, kivéve ha korábban átvizsgálták őket az e mellékletben részletezett mértékben) minden darabját át kell vizsgálni az alábbi módszerek valamelyikével:
 - a) kézzel; vagy
 - b) hagyományos röntgensugaras berendezéssel, az alábbi módszerek valamelyikével átvilágított poggyászok legalább 10 %-ának esetében:
 - i. kézi átvizsgálás; vagy
 - ii. EDS vagy EDDS vagy PEDS; vagy
 - iii. hagyományos röntgensugaras berendezés, minden csomagnak ugyanazon kezelő által, ugyanabban az átvilágítási pontban, két különböző szögből történő szemügyre vételével; vagy
 - c) beszerelt és működtetett TIP-vel rendelkező hagyományos röntgensugaras berendezéssel; vagy
 - d) EDS-sel vagy EDDS-sel; vagy
 - e) PEDS-sel; vagy
 - f) a poggyász nyitott részein nyomfelderítő berendezéssel.

2. Kísérő nélküli poggyásztéri csomagok. Valamely repülőgépre történő berakodásuk előtt a kísérő nélküli induló és átszálló poggyásztéri csomagok minden darabját egyaránt át kell vizsgálni az alábbi módszerek valamelyikével:
 - a) EDS-sel; vagy
 - b) többszintű PEDS-sel, amennyiben a 2. szinten minden csomag képét a kezelők vizsgálják meg; vagy
 - c) hagyományos röntgensugaras berendezéssel, minden egyes csomagnak ugyanazon kezelő által, ugyanabban az átvilágítási pontban, két különböző szögből történő szemügyre vételével; vagy
 - d) kézi átvizsgálással, a poggyász nyitott részein nyomfelderítő berendezés alkalmazásával kiegészítve,

kivéve ha e mellékletben részletezett mértékben korábban már átvizsgált kísérő nélküli csomagokat az utastól független tényezőknek köszönhetően elkülönítették, és a kísérő nélküli csomagok a légifuvarozó felügyelete alatt álltak.

5.3. A poggyásztéri csomagok védelme

1. A repülőgépen szállítandó poggyásztéri csomagokat védeni kell az illetéktelen hozzáféréstől attól kezdve, hogy a légifuvarozó felügyelete alá helyezték, az azt szállító repülőgép indulásáig. A poggyásztéri csomagok védelmében az alábbi intézkedéseket kell tenni:
 - a) A berakodást megelőzően a poggyásztéri csomagokat a poggyászosztályozó területen, vagy a repülőtér egyéb olyan területén kell tárolni, ahová csak illetékes személyek léphetnek be.
 - b) A poggyászosztályozó vagy -tároló területére felhatalmazás nélkül belépő bármely személyt megállásra fel kell szólítani, és ki kell vezetni a területről.
 - c) Az induló és az átszálló (transzit) poggyásztéri csomagokat a repülőgépre történő berakodásukat megelőzően nem szabad őrizetlenül hagyni a rakodóhelyen vagy a repülőgép oldalánál.
 - d) A repülőgépből repülőgépbe szállított poggyásztéri csomagokat a repülőgépre történő berakodásukat megelőzően a rakodóhelyen, illetve a repülőgép oldalánál nem szabad őrizetlenül hagyni.
 - e) A terminálban lévő „talált poggyászok” irodájába történő belépést meg kell szigorítani a poggyászhoz és az anyagokhoz történő jogtalan hozzáférés megakadályozása érdekében.

6. RAKOMÁNY, FUTÁR- ÉS EXPRESSZCSOMAGOK

6.1. Alkalmazás

Az utasszállító vagy teherszállító repülőgépen való szállításra szánt minden légiárut, futár- és expresszcsomagot az alábbiakban részletezett biztonsági ellenőrzéseknek kell alávetni a repülőgép fedélzetén történő elhelyezésüket megelőzően.

6.2. A meghatalmazott ügynökre vonatkozó követelmények

A meghatalmazott ügynököket:

- a) az illetékes hatóság jelöli ki, hagyja jóvá és veszi jegyzékbe;
- b) az illetékes hatóság által megállapított, meghatározott követelményeknek kell alárendelni.

6.3. Biztonsági ellenőrzések

1. A rakomány, futár- és expresszcsomag kizárólag akkor szállítható légi úton, amennyiben a következő biztonsági intézkedéseket alkalmazzák:
 - a) a légiáru fogadását, feldolgozását és kezelését gondosan válogatott és képzett személyzetnek kell végeznie;

- b) a légiárut:
- i. kézi vagy fizikai ellenőrzéssel át kell vizsgálni; vagy
 - ii. röntgensugaras berendezéssel át kell világítani; vagy
 - iii. szimulációs kamrának kell alávetni; vagy
 - iv. egyéb – mind műszaki, mind bioérzékelővel ellátott eszközöknek (pl. szimatolók, nyomkeresők, robbanóanyag-felderítő kutyák stb.) – kell alávetni

annak megfelelő biztosítása érdekében, hogy azok ne tartalmazzanak semmilyen, a függelék iv. és v. pontjában felsorolt tiltott tárgyat, kivéve ha bejelentették, és szigorúan alávetették az alkalmazandó biztonsági intézkedéseknek.

Amennyiben a szállítmány természete miatt a biztonsági ellenőrzés fenti eszközeinek és módszereinek egyike sem alkalmazható, az illetékes hatóság tárolási időt határozhat meg.

2. Amint a biztonsági ellenőrzéseket, beleértve az ismert megbízótól származó légiáru ellenőrzéseit is, a repülőtéren vagy azon kívül végrehajtották, a szállítmányok „steril” biztonsági státuszát fenn kell tartani a repülőgép fedélzetére történő elhelyezésükig, illetve a repülőgép indulásáig.
3. Az (1) bekezdésben részletezett biztonsági intézkedéseket nem szükséges alkalmazni az alábbiakra vonatkozóan:
 - a) ismert megbízótól származó rakományra;
 - b) tranzitszállítmányra;
 - c) olyan légiárura, amely eredete és kezelési körülményei alapján nem jelent biztonsági kockázatot;
 - d) a biztonságvédelem megfelelő szintjét biztosító szabályozási követelmények hatálya alá tartozó légiárura.

6.4. Az ismert megbízóra vonatkozó követelmények

1. Ahhoz, hogy egy meghatalmazott ügynök vagy légifuvarozó egy megbízót ismert megbízónak fogadjon el, az alábbiak szükségesek:
 - a) a megbízó személyazonosságának és címének, valamint a szállítás saját nevükben történő elvégzésére felhatalmazott ügynököknek a megállapítása és nyilvántartásba vétele; és
 - b) a megbízónak ki kell jelentenie, hogy:
 - i. biztonságos helyiségben készíti elő a szállítmányokat; és
 - ii. a szállítmányok előkészítéséhez megbízható személyzetet alkalmaz; és
 - iii. az előkészítés, tárolás és szállítás során megvédi a szállítmányokat az illetéktelen hozzáféréstől;
 - c) a megbízót kötelezni kell arra, hogy:
 - i. írásban tanúsítsa, hogy a szállítmányok nem tartalmazznak semmilyen, a függelék iv. és v. pontjában felsorolt tiltott tárgyat; és
 - ii. fogadja el, hogy a szállítmány csomagolását és tartalmát biztonsági okokból megvizsgálhatják.

6.5. Teherszállító repülőgépen történő szállítás

Amennyiben a szállítmányok határozottan kizárólag teherszállító repülőgépeken szállíthatók, a 6.4. pontban részletezett követelményeket nem kell alkalmazni, amennyiben az ismert megbízó:

- a) megerősített, jóhiszemű üzleti címmel rendelkezik; és
- b) korábban már szállított a meghatalmazott ügynökkel vagy légifuvarozóval; és

- c) fennálló üzleti kapcsolata van a meghatalmazott ügynökkel vagy a légifuvarozóval; és
- d) biztosítja, hogy minden szállítmány védve van az illetéktelen hozzáféréstől a légifuvarozó felügyelete alá történő helyezéskéig.

6.6. **Tranzit légiáru**

A légiárúként érkező tranzitárura nem szükséges a 6.3. pont (1) bekezdésében részletezett biztonsági ellenőrzések alkalmazása, feltéve hogy az átrakodási (tranzit-) ponton védve van az illetéktelen hozzáféréstől. Az indulási ponton vagy útközben biztonsági ellenőrzéseknek alá nem vetett egyéb tranzitszállítmányt, például a közúti vagy vasúti rakományt, a 6.3. pont (1) bekezdése b) albekezdésének megfelelően át kell vizsgálni, és illetéktelen hozzáféréstől védeni kell.

7. POSTAI KÜLDEMÉNYEK

7.1. **Alkalmazás**

Az utasszállító, teherszállító és postarepülőgépen szállított postai küldeményeket a repülőgép fedélzetén történő elhelyezésük előtt biztonsági intézkedéseknek kell alávetni.

7.2. **A jogosult postai hatóságra/postaigazgatásra vonatkozó követelmények**

7.2.1. Valamely légifuvarozóhoz szállítás céljából postai küldeményeket továbbító valamennyi jogosult postai hatóságnak/postaigazgatásnak az alábbi minimumkövetelményeknek kell megfelelnie:

- a) az illetékes hatóságnak ki kellett jelölnie, jóváhagynia vagy jegyzékbe vennie;
- b) a légifuvarozók felé teljesíti a szükséges biztonsági ellenőrzések elvégzésére vonatkozó kötelezettségeket;
- c) gondosan válogatott és képzett személyzetet alkalmaz; és
- d) megvédi a postai küldeményeket az illetéktelen hozzáféréstől, míg azok a felügyelete alatt állnak.

7.3. **Biztonsági ellenőrzések**

1. Időérzékeny postai küldemények. Az időérzékeny (azaz legfeljebb 48 órás kézbesítési idejű) postai küldemények kizárólag akkor szállíthatók légi úton, amennyiben az alábbi biztonsági intézkedéseket alkalmazták:

- a) a postai küldemények fogadását, feldolgozását és kezelését gondosan válogatott és képzett személyzetnek kell végeznie;
- b) a postai küldeményeket:
 - i. kézi vagy fizikai ellenőrzéssel kell átvizsgálni;
 - ii. röntgensugaras berendezéssel kell átvilágítani;
 - iii. szimulációs kamrának kell alávetni; vagy
 - iv. egyéb, munkaellenőrzési, műszaki vagy bioérzékelős eszközöknek (pl. szimatolók, nyomkeresők, robbanóanyag-felderítő kutyák stb.) kell alávetni;

annak megfelelő biztosítása érdekében, hogy a postai küldemény ne tartalmazzon semmilyen tiltott tárgyat; valamint

- c) a járat adatai és a repülőgép útvonala, amelyen a postai küldeményeket szállítják, bizalmasak maradnak.
2. Egyéb postai küldemények. A nem időérzékeny postai küldemények szállíthatók légi úton, feltéve hogy az (1) bekezdés a) és b) albekezdésében részletezett intézkedéseket alkalmazták. Az (1) bekezdés b) albekezdésében részletezett biztonsági ellenőrzéseket csak a postai küldemények véletlenszerűen kiválasztott részére kell alkalmazni.
3. Az (1) bekezdés b) pontjában részletezett biztonsági ellenőrzéseket az alábbiakra vonatkozóan nem szükséges alkalmazni:
- a) ismert megbízótól érkezett postai küldemények esetén;
 - b) meghatározott súlyt vagy vastagságot el nem érő levelek esetén;

- c) életmentő anyagok jóhiszemű szállítmánya esetén;
- d) olyan nagy értékű áruk esetén, amelyeket az (1) bekezdés b) pontjában részletesen felsoroltakkal legalább egyenértékű mértékben védenek;
- e) közösségi repülőterek közötti, postajáratokon szállítandó postai küldemények esetén;
- f) tranzitforgalmú postai küldemények esetén.

7.4. Az ismert megbízóra vonatkozó követelmények

A jogosult postai hatóság/postaigazgatás kizárólag az alábbiak alapján ismerhet el valamely megbízót ismert megbízóként:

- a) a megbízó személyazonosságának és címének, valamint a szállítások saját nevükben történő elvégzésére felhatalmazott ügynököknek a megállapítása és nyilvántartásba vétele;
- b) a megbízónak ki kell jelentenie, hogy az előkészítés, tárolás és szállítás során megvédi a szállítmányt az illetéktelen hozzáféréstől; és
- c) a megbízót kötelezni kell arra, hogy:
 - i. írásban tanúsítsa, hogy a postai szállítmány nem tartalmaz semmilyen, a függelék iv. és v. pontjában felsorolt tiltott tárgyat;
 - ii. fogadja el, hogy a postai szállítmány csomagolását és tartalmát a 7.3. pontban részletezett biztonsági ellenőrzéseknek vethetik alá.

7.5. Tranzit postai küldemények

A légi úton érkező tranzit postai küldeményekre nem szükséges alkalmazni a 7.3. pontban részletezett biztonsági ellenőrzéseket, feltéve hogy azok védettek az illetéktelen hozzáféréstől az átrakodási ponton. Az indulási ponton vagy útközben biztonsági ellenőrzéseknek alá nem vetett egyéb postai küldeményeket, például közúti vagy vasúti postai küldeményeket a 7.3. pont (1) bekezdésének megfelelően át kell vizsgálni, és védeni kell az illetéktelen hozzáféréstől.

8. LÉGIFUVAROZÓI POSTAI KÜLDEMÉNYEK ÉS ANYAGOK

8.1. Alkalmazás

A saját repülőgépen szállított légifuvarozói postai küldeményeket és anyagokat a repülőgép fedélzetén történő elhelyezésüket megelőzően biztonsági ellenőrzésnek kell alávetni.

8.2. Fogalom meghatározások

A postai küldemények és anyagok a légifuvarozó tevékenységén belüli felhasználás céljából, saját vagy szerződéses szervezetéhez történő szállításra szánt levelek és anyagok, például dokumentációk, készletek, karbantartási tartalékkatrészek, élelmezési és takarítási készletek és egyéb árucikkek belső feladásait jelentik.

8.3. Biztonsági ellenőrzések

A társasági postát („co-mail”) vagy a társasági anyagokat („co-mat”) tartalmazó légifuvarozói szállítmányt az alábbi intézkedéseknek kell alávetni:

- a) ellenőrizni kell és biztonsági vizsgálatot kell végezni annak biztosítása érdekében, hogy egyetlen tiltott tárgy sem került bele a társasági szállítmányba; és
- b) a repülőgép fedélzetére történő berakodásukat megelőzően nem szabad felügyelet nélkül hagyni.

A légifuvarozók biztosítják, hogy a légifuvarozó nevében szerződéses szervezettel, például élelmezési berendezéseket és készleteket, takarítási felszereléseket, és egyéb anyagokat kezelő szerződéses szolgáltatókkal szállított bármely más „co-mail” vagy „co-mat” szállítmányt átvizsgálják a repülőgép fedélzetére történő berakodásukat megelőzően.

9. A LÉGIFUVAROZÓ UTASELLÁTÁSI ÉLELMISZERKÉSZLETEI ÉS TARTALÉKAI

9.1. Alkalmazás

A légifuvarozónak a repülőgép fedélzetén lévő utasellátási élelmiszereit, készleteit és tartalékait biztonsági ellenőrzéseknek kell alávetni bármely tiltott tárgynak a repülőgép fedélzetére történő felvitele megakadályozása érdekében.

9.2. Biztonsági ellenőrzések

1. A légifuvarozók utasellátási élelmiszerkészleteinek és tartalékainak szállítói biztonsági ellenőrzéseket hajtanak végre a tiltott tárgyaknak a repülőgép fedélzetén történő szállításra szánt készletek és tartalékok közé történő bevitelének megakadályozása érdekében. Ezen intézkedéseknek az alábbiakat kell magukban foglalniuk:
 - a) a társaságnál a biztonság megvalósításáért és felügyeletéért felelős biztonsági tiszt kinevezését;
 - b) a személyzet felvételénél a megbízhatóság magas szintű követelményeit;
 - c) a szigorított biztonsági területre belépési jogosultsággal rendelkező minden alkalmazott eleget tesz a biztonsági ellenőrzéseknek és a repülőtéri hatóság által kiadott biztonsági utasításoknak;
 - d) a társaság megakadályozza a létesítményeihez és készleteihez történő illetéktelen hozzáférést;
 - e) amennyiben a társaság a repülőtéren kívül helyezkedik el, minden készletet lezárt vagy leplombált járműveken kell a repülőgéphez szállítani; és
 - f) a készletek és tartalékok feldolgozását és kezelését gondosan válogatott és képzett személyzetnek kell végeznie.
2. Leszállítás után a készleteket és tartalékokat véletlenszerű alapon át kell vizsgálni.
3. Az (1) bekezdés alatt felsorolt intézkedéseknek eleget nem tevő társaságtól származó készleteket és tartalékokat nem szabad a repülőgép fedélzetére felvinni.

10. A LÉGIFUVAROZÓ TAKARÍTÓSZOLGÁLATA, KÉSZLETEK ÉS TARTALÉKOK

10.1. Alkalmazás és cél

A légifuvarozók és a takarító társaságok intézkednek annak biztosítása érdekében, hogy a fedélzetre felvitt takarító- és tisztítószerekben, készletekben és tartalékokban nincs olyan tiltott tárgy, amely a repülőgép biztonságát veszélyeztetheti.

10.2. Biztonsági ellenőrzések

1. A légifuvarozói takarítószolgálatok, készletek és tartalékok szállítói a tiltott tárgyaknak a fedélzetre felvitt tisztítószerekben történő bevitelének megakadályozásához szükséges intézkedéseket vezetnek be.

Az alábbi biztonsági intézkedéseket kell meghozni:

- a) a társaságnál a biztonság megvalósításáért és felügyeletéért felelős biztonsági tiszt kinevezése;
- b) a személyzet felvételénél a megbízhatóság magas szintű követelményei;
- c) a szigorított biztonsági területre bejáró minden alkalmazott eleget tesz a repülőtéri hatóság által kiadott biztonsági ellenőrzéseknek és a biztonsági utasításoknak;
- d) a társaság megakadályozza a létesítményeihez történő illetéktelen hozzáférést;
- e) amennyiben a társaság a repülőtéren kívül helyezkedik el, a takarítási készletet lezárt vagy leplombált járműveken kell a repülőgéphez szállítani;
- f) a takarítási készletek feldolgozását és kezelését gondosan válogatott és képzett személyzetnek kell végeznie; és
- g) a készleteknek egyéb rendeltetési helyekre történő továbbküldését megelőzően megtörténik a takarítási készletek átvizsgálása.

2. Leszállítás után a takarítási készleteket véletlenszerűen át kell vizsgálni.
3. Az (1) bekezdés biztonsági ellenőrzési intézkedéseit nem teljesítő társaságtól származó készleteket nem szabad a repülőgép fedélzetére felvinni.

11. NEM KERESKEDELMI KÖZFORGALMÚ LÉGIKÖZLEKEDÉS

11.1. Biztonsági ellenőrzések

1. A repülőtereken a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedésben üzemelő repülőgépeket a repülőgépekre, poggyászra, rakományra és a fedélzeten szállítandó postai küldeményekre alkalmazott biztonsági intézkedések megszegésének elkerülése érdekében nem szabad a kereskedelmi járatokként használt repülőgépek állóhelyeinek közelében leparkolni.
2. A kereskedelmi járatok átvizsgált utasainak a nem kereskedelmi közforgalmú repülőgépek utasaitól történő elkülönítésére vonatkozó rendelkezéseket az alábbi követelmények alapján kell végrehajtani:
 - a) a nagyobb repülőtereken fizikai intézkedéseket, illetve biztonsági ellenőrzéseket kell bevezetni a nem kereskedelmi közforgalmú repülőgépek induló és érkező utasainak a biztonsági átvizsgáláson már átesett utasokkal való keveredésének megakadályozására;
 - b) amennyiben lehetséges, a nem kereskedelmi közforgalmú repülőgépek induló és érkező utasai elkülönített terminálon haladnak át, és a forgalmi előtérben való be- és kiszállításkor szintén el kell őket különíteni a biztonsági átvizsgáláson átesett utasoktól, vagy külön autóbusszal vagy gépkocsival kell őket szállítani, vagy állandó felügyelet alatt kell tartani őket;
 - c) amennyiben nem áll rendelkezésre külön terminál, a nem kereskedelmi közforgalmú repülőgépek utasai vagy:
 - i. a terminálépület elkülönített részén haladnak át, továbbá a repülőgéptől, illetve a repülőgépig buszszal vagy autóval kell kísérni vagy szállítani őket;
 - ii. a szigorított biztonsági területre való belépést megelőzően biztonsági vizsgálaton esnek át, amennyiben a terminálépület szigorított biztonsági területein történő áthaladás elkerülhetetlen; vagy
 - iii. a helyi körülményektől függően, ugyanolyan hatást biztosító egyéb biztonsági ellenőrzés alá kell vetni őket.

12. AZ ALKALMAZOTTAK FELVÉTELE ÉS KÉPZÉSE

12.1. Nemzeti légi közlekedés-biztonsági képzési program

Minden illetékes hatóság nemzeti légi közlekedés-biztonsági képzési programot dolgoz ki és hajt végre a légi és a földi személyzet számára a légi közlekedés-biztonsági követelmények végrehajtása, valamint a légi közlekedés elleni jogellenes beavatkozásra való reagálás lehetővé tétele érdekében.

12.2. Biztonsági személyzet

1. A nemzeti légi közlekedés-biztonsági képzési programnak magában kell foglalnia a biztonsági személyzet kiválasztását, képzését, oktatását, tanúsítását és motivációját. A biztonsági feladatok elvégzésére teljes vagy részleges alkalmazásban felvett alkalmazottaknak meg kell felelniük az illetékes hatóság által meghatározott alábbi követelményeknek:
 - a) a biztonsági szolgálatok és a légifuvarozói és repülőtéren földi személyzetek részére a biztonsági oktatást szervező és lebonyolító vezetőknek rendelkezniük kell a szükséges képesítéssel, ismeretekkel és tapasztalatokkal, amelyeknek legalább az alábbiakat kell magában foglalniuk:
 - i. a légi közlekedés-biztonsági műveletek terén szerzett széles körű tapasztalat;
 - ii. az illetékes nemzeti hatóság által jóváhagyott bizonyítvány, vagy az illetékes nemzeti hatóság által kiadott más egyenértékű jóváhagyás;
 - iii. ismeretek az alábbi területeken:
 1. biztonsági rendszerek és belépésellenőrzés;
 2. földi és légi biztonság;

3. beszállás előtti átvizsgálás;
 4. a poggyász- és légiáru biztonsága;
 5. repülőgép-biztonság és ellenőrzések;
 6. fegyverek és tiltott tárgyak;
 7. a terrorizmus veszélyeinek áttekintő ismerete; és
 8. a biztonsághoz kapcsolódó egyéb területek és intézkedések, amelyek a biztonságtudat erősítésére megfelelőnek tekinthetők.
- b) a biztonsági szolgálat és a repülőtéren földi személyzet biztonsági oktatásában részt vevő és azért felelős vezetők és oktatók a légitársaságok biztonságáról és a legújabb biztonsági fejlesztésekről szóló fejlesztőképző tanfolyamon vesznek részt évente.

2. A biztonsági személyzet oktatása

A biztonsági személyzetet oktatni kell a részükre kijelölt feladatok elvégzésére; az ilyen oktatás magában foglalja az alábbi biztonsági területeket, de nem korlátozódik azokra:

1. átvizsgálási technológiák és technikák;
2. műveletek átvizsgálási, ellenőrzési pontokon;
3. kézi- és poggyásztéri csomagok vizsgálati technikái;
4. biztonsági rendszerek és belépésellenőrzés;
5. beszállás előtti átvizsgálás;
6. poggyász- és légiáru-biztonság;
7. repülőgép-biztonság és ellenőrzések;
8. fegyverek és korlátozottan szállítható tárgyak;
9. a terrorizmus veszélyeinek áttekintő ismerete; és
10. a biztonsághoz kapcsolódó egyéb területek és intézkedések, amelyek a biztonságtudat erősítésére megfelelőnek tekinthetők.

Az oktatás körét – figyelemmel a légitársaságok biztonság követelményeire és a technológiai fejlődésre – bővíteni lehet. A biztonsági vizsgálatokat végző személyzet kezdeti oktatási ideje nem lehet rövidebb, mint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) ajánlásában szereplő időtartam.

3. A biztonsági személyzet képzésének igazolása

A biztonsági vizsgálatokat végző személyzetet az illetékes nemzeti hatóságnak engedélyeznie vagy tanúsítania kell.

4. A biztonsági személyzet motiválása

Megfelelő intézkedésekkel kell biztosítani a biztonsági személyzet erős motiváltságát, hogy hatékonyan végezze feladatait.

12.3. Egyéb személyzet

A légi és a repülőtéren földi személyzet biztonsági oktatási és tudatossági képzési programját – bevezető- és szinten tartó oktatás formájában – minden repülőtéren végre kell hajtani mind a légi-, mind a repülőtéren földi személyzet számára. Az oktatás hozzájárul a megnövekedett biztonságtudathoz, valamint a fennálló biztonsági rendszerek javításához. Az alábbi elemeket foglalja magában:

1. biztonsági rendszerek és belépésellenőrzés;
2. földi és légi biztonság;

3. beszállás előtti átvizsgálás;
4. poggyász- és légiáru-biztonság;
5. repülőgépbiztonság és -ellenőrzések;
6. fegyverek és tiltott tárgyak;
7. a terrorizmus veszélyeinek áttekintő ismerete; és
8. a biztonsághoz kapcsolódó egyéb területek és intézkedések, amelyek a biztonságtudat erősítésére megfelelőnek tekinthetők.

A minden repülőterre és a szigorított biztonsági területre belépési jogosultsággal rendelkező repülőtéren földi személyzetre vonatkozó biztonsági oktatásnak legalább 3 óra osztálytermi, és 1 óra terepoktatásból kell állnia.

13. A BERENDEZÉSRE VONATKOZÓ IRÁNYMUTATÓ

A légiközlekedés-biztonság fenntartásához használt felszereléseket az illetékes hatóságnak az e szakaszban ismertetett iránymutatónak megfelelően kell jóváhagyni.

13.1. Fémérzékelő berendezés

1. Fémérzékelő kapuk

A repülőtereken az utasátvizsgálásra használt fémérzékelő kapuknak az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

- a) Biztonság
 - i. a berendezésnek – különös érzékenységgel a vastartalmú fémekre – minden előrelátható körülmény mellett képesnek kell lennie a különböző kis fémtárgyak érzékelésére;
 - ii. a berendezésnek képesnek kell lennie a fémtárgyak érzékelésére függetlenül azoknak a kapukereten belüli irányától és helyzetétől;
 - iii. a berendezés érzékenységének az egész kapukereten belül a lehető legegységesebbnek kell lennie, és egyenletesnek kell maradnia, és ezt időszakonként ellenőrizni kell.

b) Működési követelmények

A berendezés működését a környezetnek nem szabad befolyásolnia.

c) Riasztójelzés

A fém érzékelését automatikusan kell jelezni, nem bízva semmit a kezelő megítélésére (mehet/nem mehet jelzőrendszer).

d) Ellenőrzések

- i. A berendezésnek lehetővé kell tennie minden meghatározott felderítési követelmény teljesítésére való beállítást, valamint a hallható riasztó hangerejének beállítását.
- ii. Az érzékelési szintek beállításának ellenőrzéseit úgy kell kialakítani, hogy az megakadályozza az illetéktelen hozzáférést. A beállításokat egyértelműen fel kell tüntetni.

e) Kalibrálás

A kalibrálási eljárásokat nem szabad illetéktelen személyek számára hozzáférhetővé tenni.

2. Kézi fémérzékelők

Az utas átvizsgálásánál használt kézi fémérzékelőknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

- a) A berendezés a tárgyval való közvetlen érintkezés nélkül minden előrelátható körülmény között érzékeli kis mennyiségű fém jelenlétét.
- b) A berendezés a vastartalmú és színesfémeket egyaránt érzékeli.
- c) A fémérzékelő tekercsnek olyan tervezésűnek kell lennie, hogy az érzékelt fém helyzetét könnyen meg tudja jelölni.
- d) A berendezést hallható, illetve látható riasztójelzőkkel kell ellátni.

13.2. A röntgensugaras berendezésre vonatkozó követelmények és vizsgálati eljárások

1. Alkalmazás

a) Berendezés

A röntgensugaras biztonsági berendezésekre vonatkozó követelményeket és iránymutatót minden, – egy kezelő számára értelmezés céljából képet adó – röntgensugárral működő átvilágító berendezésre alkalmazni kell. Ebbe beletartoznak a hagyományos röntgensugaras gépek, valamint a jelző módban használt EDS/EDDS.

b) Tárgyak

Hasonló módon a röntgensugaras biztonsági berendezésekre vonatkozó követelményeket és iránymutatót minden átvilágítás alatt lévő tárgyra alkalmazni kell, típustól vagy mérettől függetlenül. A repülőgép fedélzetére felkerülő bármely tárgyat – amennyiben át kell világítani – az e mellékletben foglalt követelmények szerint kell átvilágítani.

2. A teljesítményre vonatkozó követelmények

a) Biztonság

A röntgensugaras berendezés biztosítja a felbontás, penetráció és felismerés alapján mért szükséges észlelést annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne vigyenek fel a repülőgép fedélzetére.

b) Vizsgálatok

A teljesítményt megfelelő vizsgálati eljárások alkalmazásával kell mérni.

c) Működési követelmények

A röntgensugaras berendezés a röntgenalagútba beférő bármely tárgy teljes képét megjeleníti. A sarkok nem maradhatnak le.

A megjelenített tárgy torzulását minimális szinten kell tartani.

A gép futószalagján jelölni kell, hogy az optimális képekhez jutás érdekében a csomagokat hova kell helyezni.

Kontraszt ábrázolása: a röntgenberendezés képes a fényességi fokozatok csoportjait megjeleníteni (egy kisebb tartományt letapogatni).

Az átvilágítás alatt álló tárgy bármely részének képét legalább öt másodpercig meg kell jeleníteni a képernyőn. Emellett a kezelőnek lehetősége van a futószalag megállítására és szükség szerint a futószalag visszafuttatására, ha további vizsgálatra van szükség.

Képernyőméret: a monitor képernyőjének megfelelő méretűnek kell lennie a kezelő érdekében (jellemzően legalább 14 inch).

Képernyő-tulajdonságok: a képernyőnek villogásmentesnek és legalább 800 sorosnak kell lennie (jellemzően 1024 × 1024 pixeles, azaz nagyfelbontású monitoroknak).

Amennyiben két monitort alkalmaznak, csak az egyik lehet fekete-fehér.

A röntgensugaras berendezésnek láthatóan jelezni kell azokat az anyagokat, amelyeken nem tud áthaladni.

A röntgensugaras berendezésnek szerves és szervetlen szétválasztást kell biztosítani.

A rendszerek automata veszélyfelismerést biztosítanak a kezelő általi átvizsgálás elősegítése érdekében.

3. Karbantartás

Semmilyen illetéktelen változtatás – beleértve a karbantartást és javítást is – nem végezhető. A gép hardverének vagy szoftverének megváltoztatása esetén ellenőrizni kell, hogy az nem befolyásolja-e hátrányosan a képmegjelenítést.

A futószalag anyagösszetételének megváltoztatása esetén ellenőrizni kell, hogy az nem okoz-e változásokat a képmegjelenítésben.

Amennyiben a karbantartáshoz vagy frissítésekhez modemhozzáférés áll rendelkezésre, a hozzáférést ellenőrizni és felügyelni kell.

*Függelék***A tiltott tárgyak osztályzására vonatkozó iránymutató**

A fegyverek és korlátozottan szállítható tárgyak lehetséges alakjára vonatkozóan irányelvek kerülnek megadásra az alábbiakban, viszont arról, hogy egy tárgyról feltételezhető-e, hogy fegyverként használható, a józan ész dönt.

- i. Lőfegyver: minden fegyver, melyből robbanás vagy sűrített levegő vagy gáz erejével lövést lehet leadni, beleértve az indító- és jelzőpisztolyokat is.
- ii. Kések és vágóeszközök: beleértve a szabványokat, kardokat, kartonvágó késeket, vadászkéseket, ajándékkéseket, harcművészetekhez használt eszközöket, szerszámokat és egyéb, 6 cm hosszúságú, vagy hosszabb pengéjű késeket, és/vagy a helyi jogszabályok által illegálisnak minősülő késeket.
- iii. Bunkósbotok: gumibotok, furkósbotok, baseballütők, vagy hasonló eszközök.
- iv. Robbanószerek/lőszerek/gyúlékony folyadékok/marószerek: robbanó vagy tűzveszélyes anyagok, melyek maguktól, vagy más tárgyakkal együtt robbanást vagy tüzet okozhatnak. Ide tartoznak a robbanóanyagok, gyújtószerkezetek, petárdák, benzin, vagy egyéb gyúlékony folyadékok, lőszerek stb., vagy e tárgyak bármilyen kombinációja. Bármely maró hatású vagy mérgező anyag, beleértve a nyomás alatt lévő és nem lévő gázokat is.
- v. Másokat öntudatlanná vagy védekezésre képtelenné tevő tárgyak: könnygáz, ingerlő hatású gáz és hasonló, pisztolyban, fémdobozban vagy egyéb tartályban lévő kémiai anyagok és gázok, valamint egyéb bénító eszközök, mint például az elektromos kábító, sokkoló eszközök.
- vi. Egyéb tárgyak: olyan tárgyak, mint a jégcsákány, hegymászóbot, borotvakés és papírvágó olló – amelyeket általában nem tartanak halálos vagy veszélyes fegyvernek –, beleértve a játék- vagy fegyvernek látszó tárgyat, illetve a kézigránátot.
- vii. Bármely olyan tárgy, amelyről alaposan gyanítható, hogy halálos fegyver utánzására használható: ilyen tárgyak például a robbanószerkezetek, vagy egyéb, fegyver vagy veszélyes tárgy látszatát keltő tárgyakra emlékeztető tárgyak.
- viii. Kémiai vagy biológiai támadás tárgyai és anyagai:

A kémiai/biológiai támadások lehetőségei magukban foglalják a kémiai/biológiai anyagoknak jogellenes cselekmények elkövetésére történő használatát. Az ilyen tiltott kémiai/biológiai anyagok magukban foglalják többek között a következőket: mustárgáz, vx., klór, szarin, hidrogén-cianid, lépfene, húsméreg, himlő, ragályos nyúlbetegség és vírusos vérzéses láz (v.v.l.).

A kémiai/biológiai anyagok természetét jelző tárgyról, vagy az ilyen jelleg gyanújáról haladéktalanul értesíteni kell a repülőtéri hatóságot, rendőrséget, katonai vagy egyéb kapcsolódó hatóságot, és a tárgyat el kell különíteni a nyilvános terminál területéről.
