

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

► **B**

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1116/2013

z dnia 6 listopada 2013 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 299 z 9.11.2013, s. 1)

sprostowane przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 175 z 4.7.2015, s. 126 (1116/2013)

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1116/2013****z dnia 6 listopada 2013 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa****(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) Doświadczenia wynikające z wykonania rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego ⁽²⁾ wskazują na potrzebę wprowadzenia niewielkich zmian do sposobów wprowadzania w życie niektórych wspólnych podstawowych norm.
- (2) Należy wyjaśnić, zharmonizować lub uprościć niektóre szczególne środki w zakresie ochrony lotnictwa w celu uzyskania poprawy przejrzystości prawnej, ujednoczenia wspólnej interpretacji przepisów prawnych i zagwarantowania jak najskuteczniejszego wprowadzania w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.
- (3) Zmiany dotyczą wprowadzenia ograniczonej liczby środków w odniesieniu do kontroli dostępu, ochrony statków powietrznych, kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego i bagażu rejestrowanego, środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego, szkolenia osób oraz w odniesieniu do sprzętu służącego do ochrony.
- (4) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 185/2010.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.⁽²⁾ Dz.U. L 55 z 5.3.2010, s. 1.

▼B

Artykuł 2

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

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

▼ B*ZAŁĄCZNIK*

W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 wprowadza się następujące zmiany:

1) w rozdziale 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 1.0.4 w brzmieniu:

„1.0.4. »Przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami« oznaczają rzeczy przeznaczone do użytku osobistego osoby, która je przewozi.”;

b) na końcu pkt 1.2.1.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Za uzasadniony powód uznaje się udział w wycieczce z przewodnikiem po porcie lotniczym, eskortowanej przez upoważnione osoby.”;

c) na końcu pkt 1.2.2.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Za uzasadniony powód uznaje się udział w wycieczce z przewodnikiem po porcie lotniczym, eskortowanej przez upoważnione osoby.”;

d) na końcu pkt 1.2.7.2 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Dana osoba może zostać zwolniona z wymogu dotyczącego eskortowania, jeżeli okaże upoważnienie i posiada ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego”;

e) dodaje się pkt 1.2.7.5 w brzmieniu:

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

f) pkt 1.3.1.5 otrzymuje brzmienie:

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

2) w rozdziale 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.1.1.3 otrzymuje brzmienie:

„3.1.1.3. Statek powietrzny przylatujący do części krytycznej z państwa trzeciego niewymienionego w dodatku 3-B jest poddawany przeszukaniu każdorazowo po opuszczeniu przez pasażerów strefy, która ma zostać przeszukana, lub po rozładowaniu luku bagażowego.”;

b) w pkt 3.1.3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) skreśla się tiret drugie i czwarte;

(ii) tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„— miejsce wylotu poprzedniego lotu.”;

▼B

c) pkt 3.2.1.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zamknięcie jego zewnętrznych drzwi. Jeżeli statek powietrzny znajduje się w części krytycznej, uznaje się, że zewnętrzne drzwi, które nie są dostępne dla osób z poziomu ziemi, są zamknięte, gdy urządzenia ułatwiające dostęp do nich są odsunięte i umieszczone wystarczająco daleko od statku powietrznego, aby uniemożliwić do niego dostęp osobom; lub”;

d) pkt 3.2.2.1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

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

e) pkt 3.2.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2.2. Jeżeli spod drzwi, które nie są dostępne dla osób z poziomu ziemi, usunięto urządzenia ułatwiające dostęp, urządzenia te umieszcza się wystarczająco daleko od statku powietrznego, aby uniemożliwić do niego dostęp.”;

3) dodatek 3-B otrzymuje brzmienie:

„DODATEK 3-B

OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO

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

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

Stany Zjednoczone Ameryki

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

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

4) w rozdziale 4 pkt 4.1.2.11 otrzymuje brzmienie:

▼B

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

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

5) dodatek 4-B otrzymuje brzmienie:

„DODATEK 4-B**PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY**

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

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

Stany Zjednoczone Ameryki

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

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

6) w rozdziale 5 dodaje się pkt 5.1.7 w brzmieniu:

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

▼B

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

- 7) dodatek 5-A otrzymuje brzmienie:

„DODATEK 5-A**BAGAŻ REJESTROWANY**

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

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

Stany Zjednoczone Ameryki

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

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

- 8) w rozdziale 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 6.3.1.2 lit. c), pkt 6.3.1.2 lit. d), pkt 6.3.1.5, pkt 6.4.1.2 lit. c), pkt 6.4.1.2 lit. e), pkt 6.4.1.5, pkt 6.8.1.4, pkt 6.8.1.5, pkt 6.8.4.1, pkt 6.8.5.1.2, pkt 6.8.5.1.3, pkt 6.8.5.2, dodatku 6-A, dodatku 6-H1, pkt 11.6.4.1 oraz pkt 11.6.4.3 odniesienia do „Bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców WE” lub „unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców” zastępuje się odniesieniem do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”;

- b) dodaje się pkt 6.2.1.4 w brzmieniu:

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

▼B

c) pkt 6.3.2.4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

d) na końcu pkt 6.3.2.6 dodaje się zdanie w brzmieniu:

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

e) dodaje się pkt 6.3.2.9 w brzmieniu:

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

f) pkt 6.4.2.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

▼B

g) tytuł pkt 6.6.2 otrzymuje brzmienie:

„6.6.2. Zabezpieczenie ładunku i poczty w portach lotniczych na potrzeby załadunku na pokład statku powietrznego”;

h) pkt 6.6.2.2 otrzymuje brzmienie:

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

- a) są fizycznie zabezpieczone w taki sposób, aby zapobiec wprowadzeniu do nich przedmiotów zabronionych; lub
- b) nie są pozostawione bez nadzoru, a dostęp ogranicza się do osób zaangażowanych w zabezpieczanie i ładowanie ładunku oraz poczty na pokład statku powietrznego.”;

i) na końcu pkt 6.8.2.2 dodaje się zdanie w brzmieniu:

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

j) pkt 6.8.3.2 otrzymuje brzmienie:

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

9) dodatek 6-B otrzymuje brzmienie:

„DODATEK 6-B

WYTYCZNE DLA ZNANYCH NADAWCÓW

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

▼ B

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

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

Wprowadzenie

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

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

Organizacja i zakres obowiązków

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

Procedura rekrutacji personelu

Należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące stosowanych przez Państwa procedur rekrutacji całego personelu (stałego, tymczasowego lub pracowników agencji, kierowców) mających dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej. Procedura rekrutacji obejmuje **kontrolę przed zatrudnieniem lub sprawdzenie przeszłości** zgodnie z pkt 11.1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010. Wizja lokalna przeprowadzana przez podmiot zatwierdzający obejmie rozmowę z osobą odpowiedzialną za rekrutację personelu. Osoba ta będzie musiała przedłożyć dowód (np. czyste formularze), aby dowieść istnienia procedur firmowych. Przedmiotową procedurę rekrutacji stosuje się w odniesieniu do personelu zatrudnionego po dniu 29 kwietnia 2010 r.

▼B*Procedura szkolenia z zakresu ochrony dla personelu*

Należy wykazać, że **cały personel** (stały, tymczasowy lub pracownicy agencji, kierownicy), **mający dostęp do ładunku lotniczego/poczty lotniczej, przeszedł stosowne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego**. Szkolenie to odbywa się zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010. Dokumentację szkoleniową poszczególnych osób należy archiwizować. **Ponadto należy wykazać, że cały odpowiedni personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony przeszedł szkolenie lub regularnie powtarzane szkolenia zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.**

Ochrona fizyczna

Należy wykazać, w jaki sposób lokalizacja Państwa przedsiębiorstwa jest chroniona (np. fizycznym ogrodzeniem lub barierą) i że istnieją odpowiednie procedury kontroli dostępu. W stosownych przypadkach należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące ewentualnego systemu alarmowego lub systemu telewizji przemysłowej (CCTV). **Istotne jest, aby dostęp do strefy, w której przygotowuje się lub składa ładunek lotniczy/pocztę lotniczą, był kontrolowany.** Wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do ładunku lotniczego/poczty lotniczej należy zabezpieczyć lub poddawać kontroli dostępu.

Produkcja (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru produkcyjnego jest kontrolowany, a proces produkcyjny nadzorowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie produkcji, należy wówczas wykazać, że **zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.**

Pakowanie (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru pakowania jest kontrolowany, a proces pakowania jest nadzorowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie pakowania, należy wówczas wykazać, że **zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.**

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

Należy opisać gotowe opakowanie zewnętrzne i wykazać, że jest ono odpowiednio wytrzymałe. Należy również wykazać, w jaki sposób gotowe opakowanie zewnętrzne umożliwia łatwe stwierdzenie jego naruszenia, na przykład przez zastosowanie numerowanych plomb, taśmy zabezpieczającej, specjalnych pieczęci lub pudeł kartonowych zaklejanych taśmą. Należy również udowodnić, że przechowuje się je w bezpiecznych warunkach, gdy nie są one używane, oraz że kontroluje się ich wydawanie.

Składowanie (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru składowania jest kontrolowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/pocztę lotniczą w trakcie składowania, należy wówczas wykazać, że **zastosowano środki, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.**

▼B

Na koniec **należy wykazać, że gotowy(-a) i zapakowany(-a) ładunek lotniczy/poczta lotnicza są sprawdzane przed wysyłką.**

Wysyłka (w stosownych przypadkach)

Należy wykazać, że dostęp do obszaru wysyłki jest kontrolowany. Jeżeli produkt można zidentyfikować jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza w trakcie wysyłki, należy wówczas wykazać, **że zastosowano środki, zabezpieczyć ładunek lotniczy/poczta lotnicza przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.**

Przewóz

Należy przedstawić szczegółowe informacje dotyczące sposobu przewozu ładunku/poczty do zarejestrowanego agenta.

W przypadku korzystania z transportu własnego należy wykazać, że Państwa kierowcy zostali odpowiednio przeszkoleni. **W przypadku korzystania z usług podwykonawcy należy upewnić się, że a) Państwa przedsiębiorstwo plombuje lub pakuje ładunek lotniczy/poczta lotnicza w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie oznak naruszenia; oraz że b) przewoźnik podpisał deklarację przewoźnika zawartą w dodatku 6-E w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.**

W przypadku odpowiedzialności Państwa przedsiębiorstwa za przewóz ładunku lotniczego/poczty lotniczej należy wykazać, że środki transportu **można zabezpieczyć**, w miarę możliwości, poprzez użycie plomb lub jakiegokolwiek innej metody. W przypadku stosowania numerowanych plomb należy wykazać, że dostęp do plomb jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane. W przypadku stosowania innych metod należy wykazać, w jaki sposób ładunek/poczta są zabezpieczone, aby umożliwić łatwe stwierdzenie ich naruszenia, lub w jaki sposób są bezpiecznie przechowywane. Ponadto należy wykazać, że istnieją środki, których celem jest sprawdzanie tożsamości kierowców pojazdów odbierających Państwa ładunek lotniczy/poczta lotnicza. Należy również wykazać, że sprawdzają Państwo, czy ładunek/poczta są zabezpieczone, kiedy opuszczają Państwa siedzibę. **Należy wykazać, że ładunek lotniczy/poczta lotnicza są zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu.**

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

Obowiązki nadawcy

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

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

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

▼B

- b) w pomieszczeniach lub procedurach występują inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;
- c) Państwa przedsiębiorstwo zaprzestaje działalności, nie zajmuje się już ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie spełnia wymogów odpowiedniego prawodawstwa UE.

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

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

UWAGI**Urządzenia wybuchowe i zapalające**

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

Przesyłki z innych źródeł

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

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

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

- 10) dodatek 6-C otrzymuje brzmienie:

„DODATEK 6-C**LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA ZNANYCH NADAWCÓW****Uwagi dotyczące wypełniania**

Przy wypełnianiu niniejszego formularza należy mieć na uwadze, że:

- Pozycje oznaczone * są danymi wymaganymi i MUSZĄ zostać wypełnione.
- W przypadku odpowiedzi **NIE** na którekolwiek z pytań oznaczonych **pogrubioną czcionką**, zatwierdzenie **MUSI** otrzymać ocenę **NEGATYWNA**. Kryterium tego nie stosuje się, jeżeli pytania nie mają zastosowania.
- Ogólna ocena może być **POZYTYWNA** tylko po podpisaniu przez nadawcę deklaracji zobowiązań znajdującej się na ostatniej stronie.
- Oryginał deklaracji zobowiązań musi pozostać w aktach właściwego organu lub być mu udostępniany do momentu wygaśnięcia zatwierdzenia. Kopię deklaracji otrzymuje również nadawca.



CZĘŚĆ 1

Organizacja i zakres obowiązków

1.1. Data zatwierdzenia *

Należy stosować właściwy format daty, np. 01.10.2010

dd/mm/rrrr

1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny identyfikator (UNI) w stosownych przypadkach

dd/mm/rrrr

UNI

1.3. Nazwa organizacji, która ma zostać zatwierdzona *

Nazwa

Numer NIP/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach)

1.4. Adres lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona *

Numer/jednostka/budynek

Ulica

Miejscowość

Kod pocztowy

Państwo

1.5. Siedziba organizacji (jeżeli różni się od lokalizacji, która ma zostać zatwierdzona, pod warunkiem że znajduje się w tym samym państwie)

Numer/jednostka/budynek

Ulica

Miejscowość

Kod pocztowy

Państwo

1.6. Charakter prowadzonej działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków

▼B

1.7. Czy kandydat jest odpowiedzialny za...?

a) produkcję	
b) pakowanie	
c) składowanie	
d) wysyłkę	
e) inne czynności (proszę wyszczególnić)	

1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji

1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej

Imię i nazwisko	
Stanowisko	

1.10 Numer telefonu kontaktowego

Tel.	
------	--

1.11 Adres e-mail *

E-mail	
--------	--

CZĘŚĆ 2

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

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

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

Należy opisać:

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

CZĘŚĆ 3

Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: zapewnienie odpowiedniej kontroli przed zatrudnieniem lub zapewnienie sprawdzenia przeszłości i przeszkolenia zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do całego personelu (stałego, tymczasowego, pracowników agencji, kierowców) mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej. Zapewnienie ponadto przeszkolenia całego personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.

▼B

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

- 3.1. Czy istnieje procedura rekrutacji dla całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej, która obejmuje kontrolę przed zatrudnieniem zgodnie z pkt 11.1.4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010?** Pytanie ma zastosowanie do personelu zatrudnionego po dniu [data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 300/2008].

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy podać jakiego rodzaju	

- 3.2. Czy procedura rekrutacji obejmuje również sprawdzenie przeszłości, w tym sprawdzenie rejestrów karnych, zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010?**

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

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy podać jakiego rodzaju	

- 3.3. Czy proces mianowania wymienionej osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje wymóg sprawdzenia przeszłości, w tym sprawdzenie rejestrów karnych zgodnie z pkt 11.1.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010?**

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	

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

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	

▼ **B**

3.5. Czy personel (o którym mowa powyżej) odbywa szkolenia przypominające zgodnie z częstotliwością ustaloną dla tego rodzaju szkolenia?

TAK lub NIE	
-------------	--

3.6 Ocena – czy środki są wystarczające, aby zapewnić prawidłowe zatrudnienie i przeszkolenie całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej oraz personelu stosującego środki kontroli w zakresie ochrony zgodnie z rozdziałem II załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody	
--------------------------------	--

CZĘŚĆ 4

Ochrona fizyczna

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

4.1. Czy lokalizacja jest chroniona fizycznym ogrodzeniem lub barierą?

TAK lub NIE	
-------------	--

4.2. Czy wszystkie punkty dostępu do lokalizacji objęte są kontrolą dostępu?

TAK lub NIE	
-------------	--

4.3. Jeśli TAK, czy punkty dostępu są kontrolowane...?

przez personel	
----------------	--

manualnie	
-----------	--

automatycznie	
---------------	--

elektronicznie	
----------------	--

w inny sposób (należy wyszczególnić)	
--------------------------------------	--

4.4. Czy konstrukcja budynku jest w dobrym stanie?

TAK lub NIE	
-------------	--

4.5. Czy budynek posiada skuteczny system alarmowy?

TAK lub NIE	
-------------	--

4.6. Czy budynek posiada skuteczny system telewizji przemysłowej (CCTV)?

TAK lub NIE	
-------------	--

4.7. Jeśli TAK, czy obrazy z telewizji przemysłowej (CCTV) są rejestrowane?

TAK lub NIE	
-------------	--

▼ B

4.8. Czy wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są zabezpieczone lub podlegają kontroli dostępu?

TAK lub NIE	
-------------	--

4.9. Jeśli NIE, należy podać powody

4.10. Ocena: czy środki zastosowane przez organizację są wystarczające, aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do tych części lokalizacji i pomieszczeń, w których przygotowuje się lub składa się identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody	
--------------------------------	--

CZĘŚĆ 5

Produkcja

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

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

5.1. Czy dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany?

TAK lub NIE	
-------------	--

5.2. Jeśli TAK, należy opisać w jaki sposób

5.3. Czy proces produkcji jest nadzorowany?

TAK lub NIE	
-------------	--

5.4. Jeśli TAK, należy opisać w jaki sposób

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

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli TAK, należy opisać

5.6. Ocena: czy środki zastosowane przez organizację są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas produkcji?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody	
--------------------------------	--



CZEŚĆ 6

Pakowanie

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

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

6.1. Czy proces pakowania jest nadzorowany?

TAK lub NIE	
-------------	--

6.2. Jeśli TAK, należy opisać w jaki sposób

6.3. Proszę opisać gotowe opakowanie zewnętrzne:

a) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest odpowiednio wytrzymałe?

TAK lub NIE	
-------------	--

Należy opisać:	
----------------	--

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

TAK lub NIE	
-------------	--

Należy opisać:	
----------------	--

6.4.a) Czy stosuje się numerowane plomby, taśmę zabezpieczającą, specjalne pieczęcie lub pudła kartonowe zaklejone taśmą, aby umożliwić łatwe stwierdzenie naruszenia ładunku lotniczego/poczty lotniczej?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli TAK:	
------------	--

6.4.b) Czy plomby, taśmę zabezpieczającą lub specjalne pieczęcie przechowuje się w bezpiecznych warunkach, gdy nie są używane?

TAK lub NIE	
-------------	--

Należy opisać:	
----------------	--

6.4.c) Czy kontroluje się wydawanie numerowanych plomb, taśmy zabezpieczającej lub pieczęci?

TAK lub NIE	
-------------	--

Należy opisać:	
----------------	--

6.5. W przypadku odpowiedzi TAK na pytanie 6.4.a), w jaki sposób jest to kontrolowane?

6.6. **Ocena: czy procedury pakowania są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?**

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody	
--------------------------------	--



CZEŚĆ 7

Składowanie

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

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

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

TAK lub NIE	
-------------	--

7.2. Ocena: czy procedury składowania są wystarczające, aby chronić identyfikowalny ładunek lotniczy/identyfikowalną pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody

CZEŚĆ 8

Wysyłka

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

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

8.1. Czy dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany?

TAK lub NIE	
-------------	--

8.2. Jeśli TAK, należy opisać w jaki sposób

8.3. Kto ma dostęp do strefy wysyłki?

pracownicy?

TAK lub NIE	
-------------	--

kierowcy?

TAK lub NIE	
-------------	--

osoby odwiedzające?

TAK lub NIE	
-------------	--

wykonawcy?

TAK lub NIE	
-------------	--

8.4. Ocena: czy zabezpieczenie jest wystarczające, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem w strefie wysyłki?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody



CZEŚĆ 8A

Przesyłki z innych źródeł

Cel: ustalenie procedur postępowania w przypadku przesyłek niezabezpieczonych.

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

8A.1. Czy przedsiębiorstwo przyjmuje przesyłki zawierające ładunek przeznaczone do przewozu lotniczego od innych przedsiębiorstw?

TAK lub NIE	
--------------------	--

8A.2. Jeśli TAK, w jaki sposób przesyłki te są oddzielane od własnego ładunku przedsiębiorstwa i w jaki sposób są wskazywane zarejestrowanemu agentowi/przewoźnikowi?

CZEŚĆ 9

Przewóz

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

9.1. W jaki sposób ładunek lotniczy/poczta lotnicza są przekazywane zarejestrowanemu agentowi?

a) przez zarejestrowanego agenta bądź w jego imieniu?

TAK lub NIE	
--------------------	--

b) własnymi środkami transportu nadawcy?

TAK lub NIE	
--------------------	--

c) przez wykonawcę, z którego usług korzysta nadawca?

TAK lub NIE	
--------------------	--

9.2. W przypadku korzystania przez nadawcę z usług wykonawcy:

— czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza są plombowane lub pakowane przed przewozem w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie oznak naruszenia? oraz

— czy przewoźnik podpisał deklarację przewoźnika?

TAK lub NIE	
--------------------	--

Na poniższe pytania należy odpowiedzieć tylko w przypadku, gdy ma miejsce sytuacja opisana w pkt 9.1 lit. b) lub 9.1 lit. c)

▼B

9.3 Czy przedział ładunkowy pojazdu transportowego można zabezpieczyć?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli TAK, proszę określić w jaki sposób...

9.4.a) W przypadku możliwości zabezpieczenia przedziału ładunkowego pojazdu transportowego, czy stosuje się numerowane plomby?

TAK lub NIE	
-------------	--

9.4.b) W przypadku stosowania numerowanych plomb, czy dostęp do plomb jest kontrolowany, a numery plomb rejestrowane przed ich wydaniem?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli TAK, proszę określić w jaki sposób...	
---	--

9.5. W przypadku braku możliwości zabezpieczenia przedziału ładunkowego pojazdu transportowego, czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza są zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie ich naruszenia?

TAK lub NIE	
-------------	--

9.6. Jeśli TAK, należy opisać zastosowane zabezpieczenie umożliwiające łatwe stwierdzenie naruszenia.

9.7. Jeśli NIE, w jaki sposób są bezpiecznie przechowywane?

9.8. Ocena: czy środki są wystarczające, aby chronić ładunek lotniczy/pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?

TAK lub NIE	
-------------	--

Jeśli NIE, należy podać powody	
--------------------------------	--

Deklaracja zobowiązań

Oświadczam, że:

— Zgadzam się na niezapowiedziane inspekcje przeprowadzane przez inspektorów właściwego organu do celów monitorowania przedmiotowych norm. W przypadku stwierdzenia przez inspektora poważnych uchybień w zakresie ochrony, może to skutkować cofnięciem statusu znanego dostawcy.

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

▼B

- ogólna odpowiedzialność za ochronę zostanie przyznana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9,
 - w pomieszczeniach lub procedurach wystąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę, oraz
 - przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/poczta lotniczą lub przestanie spełniać wymogi odpowiedniego prawodawstwa UE.
- Utrzymam normy stosowane w zakresie ochrony do następnej wizji lokalnej przeprowadzanej przez podmiot zatwierdzający lub do następnej inspekcji.
- Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Podpisano

Stanowisko w przedsiębiorstwie	
--------------------------------	--

Ocena (i zgłoszenie)

pozytywna/negatywna	
---------------------	--

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

Podpisano

(Nazwa podmiotu zatwierdzającego)”

11) w dodatku 6-C3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w części 4 akapit piąty skreśla się słowa „Podstawa: Pkt 6.8.3.1”;
- b) część 5 akapit siódmy otrzymuje brzmienie:

„Podstawa: Pkt 6.8.3”;
- c) część 7 akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Podstawa: Pkt 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3 oraz 6.2.1 i 6.7”;
- d) część 11 akapit pierwszy zachowuje w wersji polskiej dotychczasowe brzmienie:

„Cel: Po dokonaniu oceny dziesięciu poprzednich części listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej są zgodne z treścią tej

▼B

części programu ochrony przewoźnika lotniczego, w której przedstawiono środki dotyczące ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG, oraz czy środki kontroli w zakresie ochrony w wystarczającym stopniu realizują cele wymienione w liście kontrolnej.”;

12) pkt 6-Fiii w dodatku 6-F otrzymuje brzmienie:

„6-Fiii

DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATWIERDZANIA PROWADZONE PRZEZ PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ, WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, UZNAWANE ZA RÓWNOWAŻNE Z ZATWIERDZENIEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA”;

13) w dodatku 8-B tiret pierwsze lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zapewni odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia pokładowego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia. Zapewni ponadto przeszkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 oraz przeszkolenie osób stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego zgodnie z pkt 11.2.3.10 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010; oraz”;

14) w rozdziale 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 9.0.2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) »zaopatrzenie portu lotniczego« oznacza wszelkie artykuły przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w każdym celu lub do każdej czynności w strefach zastrzeżonych, inne niż »przedmioty przewożone przez osoby niebędące pasażerami«;”;

b) pkt 9.1.1.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) znany dostawca lub zarejestrowany dostawca zastosował w stosunku do zaopatrzenia wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, a zaopatrzenie było zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania kontroli do chwili dostarczenia do strefy zastrzeżonej lotniska.”;

15) w dodatku 9-A tiret pierwsze lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zapewni odbycie przez osoby mające dostęp do zaopatrzenia portu lotniczego ogólnego szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 przed uzyskaniem przez nie dostępu do tego zaopatrzenia. Zapewni ponadto przeszkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 oraz przeszkolenie osób stosujących inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do zaopatrzenia portu lotniczego zgodnie z pkt 11.2.3.10 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010; oraz”;

▼B

16) w rozdziale 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 11.1.5 otrzymuje brzmienie:

„11.1.5. Sprawdzenie przeszłości lub kontrola przed zatrudnieniem odbywają się przed odbyciem przez tę osobę jakiegokolwiek szkolenia z zakresu ochrony obejmującego dostęp do informacji, które nie są ogólnodostępne. Sprawdzenie przeszłości powtarza się w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat.”;

b) pkt 11.2.3.7 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) znajomość procedur plombowania statku powietrznego, jeżeli ma zastosowanie do osoby podlegającej szkoleniu;”;

▼C1

c) pkt 11.2.3.9 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Szkolenie osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku i poczty inne niż kontrola bezpieczeństwa ma na celu zdobycie następujących kwalifikacji:”;

▼B

d) na końcu pkt 11.2.6.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Z przyczyn obiektywnych właściwy organ może zwolnić osoby z tego wymogu dotyczącego szkolenia, jeżeli ich dostęp jest ograniczony do stref terminala dostępnych dla pasażerów.”;

e) na końcu pkt 11.3.1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Osoby wykonujące zadania wymienione w pkt 11.2.3.3 mogą zostać zwolnione z tych wymogów, jeżeli są upoważnione jedynie do przeprowadzania kontroli wzrokowych lub kontroli manualnych.”;

f) pkt 11.5.3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) posiadają wiedzę i kompetencje określone w pkt 11.5.4; oraz”;

g) pkt 11.5.4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W celu uzyskania uprawnień certyfikowanego instruktora posiadającego kwalifikacje do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 i w pkt 11.2.4 (o ile nie dotyczy szkolenia przełożonych nadzorujących wyłącznie osoby, o których mowa w pkt 11.2.3.6–11.2.3.10) oraz 11.2.5 osoba powinna posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa oraz kwalifikacje i kompetencje w następujących obszarach:”;

17) w rozdziale 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 12.1.2.2 otrzymuje brzmienie:

„12.1.2.2. Wszystkie WTMD stosowane wyłącznie do kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami muszą spełniać przynajmniej normę 1.”;

▼B

b) dodaje się punkty 12.5.1.4 i 12.5.1.5 w brzmieniu:

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

12.5.1.5. Właściwy organ regularnie monitoruje prawidłowe wdrożenie systemów TIP oraz zapewnia, aby systemy miały prawidłową konfigurację, z uwzględnieniem realistycznej i odpowiedniej projekcji przedmiotów, były zgodne z wymogami i posiadały zaktualizowane biblioteki obrazów.”;

c) pkt 12.8.2 otrzymuje brzmienie:

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

d) dodaje się pkt 12.10 w brzmieniu:

„12.10. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA METALI (MDE)

Szczegółowe przepisy dotyczące stosowania urządzeń do wykrywania metali (MDE) określono w osobnej decyzji Komisji.”.