

32002R2320

30.12.2002

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 355/1

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2320/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 16 grudnia 2002 r.****ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 80 ust. 2,uwzględniając wnioski Rady Transportu z dnia 16 października
2001 r., w szczególności ich ust. 9,uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-
Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Trak-
tatu ⁽³⁾, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez
komitet pojednawczy dnia 15 listopada 2002 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zbrodnie popełnione w Nowym Jorku i Waszyngtonie dnia 11 września 2001 r. pokazują, że terroryzm jest jednym z największych zagrożeń dla ideałów demokracji i wolności oraz pokojowych wartości, które są podstawą istotą Unii Europejskiej.
- (2) Lotnictwo cywilne powinno zawsze zapewniać bezpieczeństwo obywateli Wspólnoty Europejskiej przez zapobieganie aktom bezprawnych ingerencji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 51 E z 26.2.2002, str. 221.

⁽²⁾ Dz.U. C 48 z 21.2.2002, str. 70.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 stycznia 2002 r. (Dz.U. C 113 E z 14.5.2002, str. 17) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 maja 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 grudnia 2002 r. oraz decyzja Rady z dnia 9 grudnia 2002 r.

- (3) Bez uszczerbku dla przepisów Państw Członkowskich w zakresie bezpieczeństwa narodowego oraz środków podejmowanych na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej, cel ten należy osiągnąć przez przyjęcie właściwych przepisów w dziedzinie transportu lotniczego ustanawiających wspólne normy podstawowe w oparciu o bieżące zalecenia Dokumentu 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Kompetencje wykonawcze należy przekazać Komisji w celu przyjęcia odnośnych szczegółowych środków wykonawczych. W celu zapobieżenia bezprawnym czynom, niektóre z tych środków wykonawczych powinny być tajne i niepublikowane.
- (4) Niniejsze rozporządzenie respektuje prawa podstawowe i przestrzega zasad uznanych w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej.
- (5) Różnorodność działalności lotnictwa cywilnego sprawia, że zagrożenia wobec nich są zróżnicowane. Zatem szczegółowe środki wykonawcze należy odpowiednio dostosować do specyfiki działalności oraz wrażliwości niektórych środków.
- (6) W małych portach lotniczych stosowanie wspólnych norm podstawowych mogłoby być nieproporcjonalne lub ich wdrożenie mogłoby być niemożliwe z obiektywnych praktycznych przyczyn. W takim przypadku właściwe organy Państw Członkowskich powinny mieć możliwość stosowania alternatywnych środków zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Komisja powinna zbadać, czy obiektywne praktyczne przyczyny uzasadniają takie środki oraz czy zapewniają one odpowiedni poziom bezpieczeństwa.
- (7) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Konwencja chicagowska), przewiduje minimalne normy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (8) Do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia każde Państwo Członkowskie powinno przyjąć krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz odpowiedni program kontroli jakości i program szkolenia.
- (9) Z uwagi na różnorodność stron zaangażowanych w wykonywaniu środków bezpieczeństwa na poziomie krajowym, konieczne jest aby każde Państwo Członkow-

skie powołało jeden właściwy organ odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wykonywania programów bezpieczeństwa lotnictwa.

- (10) Państwa Członkowskie powinny otrzymać możliwość stosowania bardziej rygorystycznych środków.
- (11) Monitorowanie środków bezpieczeństwa wymaga ustanowienia na poziomie krajowym odpowiednich systemów kontroli jakości oraz organizacji kontrolnej pod nadzorem Komisji w celu weryfikowania skuteczności krajowego systemu.
- (12) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (13) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltar, zawarte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu państw nie weszły jeszcze w życie.
- (14) Ponieważ cele proponowanych działań, a mianowicie ustanowienie i stosowanie odpowiednich przepisów w zakresie transportu lotniczego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, natomiast ze względu na ogólnoeuropejski zakres niniejszego rozporządzenia, możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, jak określono w tym artykule, niniejsze rozporządzenie ogranicza się do wspólnych norm podstawowych niezbędnych w celu osiągnięcia celów bezpieczeństwa lotnictwa oraz nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cele

- Głównym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i wykonanie właściwych środków wspólnotowych w celu zapobieżenia aktom bezprawnych ingerencji w lotnictwie cywilnym.
- Dodatkowym celem jest zapewnienie podstawy do wspólnej wykładni odnośnych postanowień Konwencji chicagowskiej, w szczególności jej załącznika 17.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.1.1999, str. 23.

3. Środki do osiągnięcia celów określonych w ust. 1 i 2 są następujące:

- ustalenie wspólnych podstawowych norm dla środków bezpieczeństwa lotnictwa;
- ustanowienie właściwych mechanizmów monitorowania zgodności.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- „port lotniczy” oznacza każdy obszar w Państwie Członkowskim, dostępny dla handlowej eksploatacji transportu lotniczego;
- „Konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wraz z załącznikami, podpisaną w Chicagu dnia 7 grudnia 1944 r.;
- „bezpieczeństwo lotnictwa” oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji.

Artykuł 3

Zakres

- Środki ustanowione w niniejszym rozporządzeniu stosuje się do wszystkich portów lotniczych znajdujących się na terytorium Państw Członkowskich, do których Traktat ma zastosowanie.
- Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.
- Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego Gibraltar wstrzymuje się do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we Wspólnej Deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o ich dacie wejścia w życie.

Artykuł 4

Wspólne normy

- Wspólne normy podstawowe dotyczące środków bezpieczeństwa w lotnictwie opierają się na bieżących zaleceniach Dokumentu 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) i są zawarte w załączniku.

2. Niezbędne środki dla wykonania i technicznego dostosowania wspólnych norm podstawowych przyjmuje się zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2 po wnikliwym rozpatrzeniu różnych rodzajów operacji i wrażliwości środków dotyczących:

- a) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urządzeń;
- b) szczegółowych procedur zawierających informacje sensytywne;
- c) szczegółowych kryteriów wyłączenia środków bezpieczeństwa.

3. Właściwe władze Państwa Członkowskiego na podstawie lokalnej oceny ryzyka oraz tam, gdzie zastosowanie środków bezpieczeństwa określonych w załączniku do niniejszego rozporządzenia może być niewspółmierne lub gdzie nie mogą być one wykonywane z obiektywnych praktycznych przyczyn, mogą przyjąć krajowe środki bezpieczeństwa w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w portach lotniczych:

- a) o średniej rocznej liczbie 2 lotów handlowych dziennie; lub
- b) obsługujących wyłącznie nieregularne loty cywilne; lub
- c) o działalności handlowej ograniczonej do statków powietrznych poniżej 10 ton maksymalnej masy startowej (MTOW) lub posiadających mniej niż 20 siedzeń,

uwzględniając dane takich małych portów lotniczych.

Zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o tych środkach.

4. Komisja bada, czy środki przyjęte przez Państwo Członkowskie zgodnie z ust. 3 są uzasadnione z obiektywnych praktycznych przyczyn i zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Jeśli środki nie spełniają tych kryteriów, Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ustęp 3; w takim przypadku Państwo Członkowskie uchyla je lub przyjmuje.

Artykuł 5

Krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

1. W ciągu 3 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia każde Państwo Członkowskie przyjmuje krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w celu zapewnienia stosowania wspólnych norm określonych w art. 4 ust. 1 oraz środków przyjętych zgodnie z art. 4 ust. 2 do dnia określonego w tych środkach.

2. Bez względu na to, czy w Państwie Członkowskim jeden lub większa liczba organów lub podmiotów zajmuje się bezpieczeństwem lotnictwa, każde Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ odpowiedzialny za koordynację i monitoring wykonywania swego krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. W ciągu 6 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia każde Państwo Członkowskie wymaga od swoich właściwych władz, zapewnienia opracowania i wdrożenia programu kontroli jakości krajowego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego tak, aby zapewnić skuteczność krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

4. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że jego porty lotnicze i przewoźnicy lotniczy świadczący usługi z takiego Państwa, wdrożą i utrzymają właściwe programy bezpieczeństwa portów lotniczych i przewoźników lotniczych spełniające wymagania krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Programy te są przedkładane do zatwierdzenia i są monitorowane przez właściwe organy.

5. Każde Państwo Członkowskie wymaga od właściwych władz, że zapewnią opracowanie i wdrożenie programu szkolenia w zakresie krajowego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Artykuł 6

Bardziej rygorystyczne środki

Państwa Członkowskie mogą zastosować, zgodnie z prawem wspólnotowym, bardziej rygorystyczne środki od ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu. Możliwie najszybciej po ich zastosowaniu Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o charakterze tych środków.

Artykuł 7

Monitoring zgodności

1. Wymagania techniczne programu kontroli jakości krajowego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, który ma być wdrożony przez Państwa Członkowskie, są przyjmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2. Taki program jest oparty o najlepsze praktyki i uwzględnia szybkie wykrywanie i poprawianie wad. Każdy program zapewnia, że wszystkie porty lotnicze znajdujące się w danym Państwie Członkowskim są poddawane regularnym audytom pod nadzorem właściwego organu określonego w art. 5 ust. 2. Audyty takie prowadzi się zgodnie z powszechnie przyjętą metodologią przez audytorów posiadających kwalifikacje zgodnie z powszechnie przyjętymi kryteriami.

2. Rozpoczynając 6 miesięcy po wejściu w życie przepisów niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 12, Komisja przeprowadza we współpracy z właściwym organem wymienionym w art. 5 ust. 2 kontrole, w tym kontrole odpowiedniej grupy próbnej portów lotniczych w celu monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia przez Państwa Członkowskie. Kontrole takie uwzględniają informacje uzyskane z krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w szczególności sprawozdań z audytów. Szczegółowe zasady przeprowadzania takich kontroli są przyjmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2.

3. Urzędnicy upoważnieni przez Komisję do przeprowadzenia kontroli zgodnie z ust. 2 wykonują swoje uprawnienia po przedstawieniu pisemnego upoważnienia określającego przedmiot i cel kontroli oraz datę jej rozpoczęcia. Kontrole portów lotniczych są niezapowiedziane. Komisja w odpowiednim czasie powiadamia zainteresowane Państwa Członkowskie o zaplanowanych kontrolach.

Zainteresowane Państwo Członkowskie poddaje się takim kontrolom i zapewnia, że odpowiednie organy i osoby także poddadzą się tym kontrolom.

4. Komisja przekazuje sprawozdania z kontroli zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu, które w terminie trzech miesięcy od powiadomienia wskazuje środki podjęte dla naprawienia ewentualnych braków. Sprawozdanie i odpowiedź właściwego organu określonego w art. 5 ust. 2 przekazywane są Komitetowi powołanemu przez art. 9 ust. 1.

Artykuł 8

Rozpowszechnianie informacji

1. Bez uszczerbku dla publicznego prawa dostępu do dokumentów jak ustanowiono w rozporządzeniu (WE) 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji ⁽¹⁾,

a) środki odnoszące się do:

- i) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urządzeń;
- ii) szczegółowych procedur zawierających informacje sensytywne;
- iii) szczegółowych kryteriów wyłączających środki bezpieczeństwa;

określone w art. 4 ust. 2;

b) specyfikacje określone w art. 7 ust. 1; oraz

c) sprawozdania z kontroli i odpowiedzi Państwa Członkowskiego, określone w art. 7 ust. 4,

są tajne i nie są publikowane. Są one udostępniane wyłącznie organom określonym w art. 5 ust. 2, które przekazują je wyłącznie zainteresowanym stronom, dla których są one niezbędne zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi rozpowszechniania informacji sensorywnych.

2. Państwa Członkowskie na ile jest to możliwe i zgodne z prawem krajowym, traktują jako poufne informacje pochodzące ze sprawozdań z kontroli i odpowiedzi Państw Członkowskich dotyczące innego Państwa Członkowskiego.

3. Jeżeli nie jest oczywiste, czy sprawozdania z kontroli i odpowiedzi mogą czy nie mogą być ujawnione, Państwa Członkowskie lub Komisja zasięgają opinii zainteresowanego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 9

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez komitet składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, na którego czele stoi przedstawiciel Komisji.

2. W przypadku dokonywania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na jeden miesiąc.

3. W przypadku dokonywania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 6 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

4. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 10

Państwa trzecie

Bez uszczerbku dla zobowiązań Państwa Członkowskiego dotyczących respektowania oceny ryzyka i klauzul bezpieczeństwa w umowach z zakresu lotnictwa cywilnego, Komisja powinna z pomocą Komitetu Bezpieczeństwa rozważyć, wraz z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz ECAC, możliwość opracowania mechanizmu oceny, czy ruch lotniczy z portów lotniczych państwa trzeciego spełnia podstawowe wymogi bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

*Artykuł 11***Publikowanie informacji**

Z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001, Komisja publikuje co roku sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia oraz dotyczące sytuacji we Wspólnocie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa, wyciągając wnioski ze sprawozdań z kontroli.

*Artykuł 12***Kary**

Kary za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

*Artykuł 13***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, z wyjątkiem następujących przepisów załącznika:

- dotyczących prześwietlania bagażu (ppkt 5.2),
- dotyczących towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych (część 6), oraz
- dotyczących poczty (część 7),

które wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2002 r.

W imieniu Rady

M. FISCHER BOEL

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. DEFINICJE

1. „Towarzyszący bagaż rejestrowany”: bagaż dopuszczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego na pokładzie, którego znajduje się pasażer, który zgłosił go do odprawy.
2. „Rejon operacji lotniczych”: powierzchnia manewrowa portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części.
3. „Kontrola bezpieczeństwa statku powietrznego”: kontrola powierzchni wewnątrz statku powietrznego, do których pasażerowie mogli mieć dostęp oraz kontrola kabiny pasażerskiej w celu wykrycia przedmiotów zakazanych.
4. „Przeszukanie statku powietrznego”: staranna kontrola wnętrza i pokrycia statku powietrznego w celu wykrycia przedmiotów zakazanych.
5. „Sprawdzenie tożsamości”: sprawdzenie tożsamości osoby fizycznej i zgromadzonych danych, w tym karalności, w celu oceny możliwości dopuszczenia danej osoby bez eskorty do miejsc objętych kontrolą bezpieczeństwa.
6. „Bagaż kabinowy”: bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego.
7. „Lot handlowy”: regularny lub nieregularny lot lub działalność lotnicza świadczona na zlecenie i dostępna dla ogółu społeczeństwa lub grup prywatnych za wynagrodzeniem.
8. „Co-Mat”: skrót oznaczający materiały przewoźnika lotniczego przewożone w ramach jego sieci stacji.
9. „Co-Mail”: skrót oznaczający pocztę służbową przewoźnika lotniczego przewożoną w ramach jego sieci stacji.
10. „Stałe kontrole wyrywkowe”: kontrole prowadzone podczas całego okresu działalności, o ile kontrole takie mają być prowadzone w sposób wyrywkowy.
11. „Lotnictwo cywilne nieregularne”: działalność lotnicza regularna lub nieregularna nie oferowana ani dostępna dla ogółu społeczeństwa.
12. „EDS” (System wykrywania materiałów wybuchowych): system lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania i sygnalizowania za pomocą alarmu materiałów wybuchowych umieszczonych w bagażu, niezależnie od materiału, z jakiego wykonany jest bagaż.
13. „EDDS” (System wykrywania urządzeń wybuchowych): system lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania i sygnalizowania za pomocą alarmu urządzeń wybuchowych przez wykrycie jednej lub więcej części składowych takich urządzeń umieszczonych w bagażu, niezależnie od materiału, z jakiego wykonany jest bagaż.
14. „Bagaż rejestrowany”: bagaż przeznaczony do przewożenia w luku bagażowym statku powietrznego.
15. „Znany nadawca”:
 - a) w przypadku towarów: inicjator przewozu towarów drogą lotniczą na własny rachunek prowadzący ustaloną działalność wraz z zarejestrowanym agentem lub przewoźnikiem lotniczym według kryteriów wyszczególnionych w niniejszym załączniku;
 - b) w przypadku poczty: inicjator przewozu poczty drogą lotniczą na własny rachunek i który ustanowił działalność gospodarczą z zarejestrowanym organem/władzą pocztowym(-ą).
16. „Rejon przylegający”: obszar portu lotniczego niebędący rejonem operacji lotniczych i obejmujący wszystkie powierzchnie publiczne.
17. „Poczta”: wysyłka korespondencji i innych przedmiotów przewożonych lub przeznaczonych do dostarczenia przez służby pocztowe. Państwa Członkowskie określają organy/służby pocztowe.
18. „Przedmioty zakazane”: przedmiot, który może być użyty do popełnienia czynu bezprawnego i który nie został odpowiednio zgłoszony i poddany obowiązującym przepisom ustawowym i wykonawczym. Wykaz przedmiotów zakazanych znajduje się w załączniku.

19. „PEDS” (Uproszczony system rentgenowski do automatycznego wykrywania materiałów wybuchowych): system lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania i sygnalizowania za pomocą alarmu materiałów wybuchowych umieszczonych w bagażu, niezależnie od materiału, z jakiego wykonany jest bagaż.
20. „Zarejestrowany agent”: agent, spedytor towarowy lub inny podmiot prowadzący działalność wraz z operatorem i zapewniający kontrolę bezpieczeństwa na poziomie akceptowanym lub wymaganym przez właściwe organy w odniesieniu do towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych lub poczty.
21. „Obszar objęty kontrolą bezpieczeństwa”: powierzchnie w rejonie operacji lotniczych portu lotniczego, do których dostęp jest kontrolowany w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Powierzchnie takie normalnie obejmują, między innymi, wszystkie powierzchnie dla pasażerów odlatujących od punktów kontrolnych do statku powietrznego, rampy, miejsca kompletacji bagażu, wiat towarowych, centrów pocztowych i pomieszczeń do celów utrzymania czystości rejonu operacji lotniczych i catering.
22. „Kontrola bezpieczeństwa”: środki, z pomocą których można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zakazanych.
23. „Kontrolowanie”: stosowanie technicznych lub innych środków do identyfikacji i/lub wykrywania przedmiotów zakazanych.
24. „Bagaż bez właściciela”: bagaż przyjęty do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego na pokładzie, którego nie znajduje się pasażer, który zgłosił go do odprawy.
25. „Terminal”: główny budynek lub grupa budynków, w których dokonuje się odprawa pasażerów i towarów oraz dopuszczenie na pokład samolotu.
26. „TIP” (Projekcja wirtualnych obrazów zagrożeń): oprogramowanie, które można zainstalować w niektórych urządzeniach prześwietlających promieniami rentgenowskimi. Program nakłada wirtualne obrazy niebezpiecznych przedmiotów (np. pistoletu, noża, zaimprovizowanego urządzenia wybuchowego) na obraz prześwietlanego bagażu i natychmiast powiadamia operatora urządzenia prześwietlającego o wykryciu takich obrazów.
27. „Urządzenie do wykrywania substancji śladowych”: system lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania bardzo małych ilości (rzędu 1 miliardowej części grama) i sygnalizowania tego za pomocą alarmu, materiałów wybuchowych umieszczonych w bagażu lub innych przedmiotach poddanych analizie.

2. BEZPIECZEŃSTWO PORTU LOTNICZEGO

2.1. Wymagania dotyczące planowania portu lotniczego

Projekt lub rozplanowanie portów lotniczych, terminali pasażerskich i towarowych oraz innych budynków mających bezpośredni dostęp do rejonu operacji lotniczych uwzględnią wymogi zasadnicze odnoszące się do:

- a) kontroli bezpieczeństwa wobec pasażerów, bagażu, towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych, poczty oraz pomieszczeń cateringowych i dostaw dla przewoźnika lotniczego;
- b) ochrony i kontroli dostępu do rejonu operacji lotniczych, obszarów objętych kontrolą bezpieczeństwa oraz innych wrażliwych powierzchni i obiektów portu lotniczego;
- c) efektywnego wykorzystania urządzeń służących bezpieczeństwu.

2.1.1. Granice między rejonem operacji lotniczych a rejonem przylegającym

W portach lotniczych ustala się granice między rejonem operacji lotniczych a rejonem przylegającym.

2.1.2. Obszary objęte ochroną bezpieczeństwa

W każdym porcie lotniczym ustala się obszary objęte ochroną bezpieczeństwa.

2.2. Kontrola dostępu

2.2.1. Obszary objęte ochroną bezpieczeństwa i inne powierzchnie rejonu operacji lotniczych

- i) Dostęp do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa i innych powierzchni rejonu operacji lotniczych jest kontrolowany przez cały czas w celu zapewnienia, że żadna nieupoważniona osoba nie wejdzie do takich stref oraz żadne przedmioty zakazane nie zostaną wprowadzone do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa ani do statku powietrznego.

- ii) Wszyscy pracownicy, dla których niezbędny jest dostęp do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa, są poddawani sprawdzeniu na co najmniej 5 lat wstecz. Kontrolę taką powtarza się w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat.
- iii) Wszyscy pracownicy, dla których niezbędny jest dostęp do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa, otrzymują także regularne szkolenie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa (patrz ppkt 12.3), w tym zagrożeń bezpieczeństwa lotnictwa, oraz otrzymują instrukcje powiadamiania stosownych organów o każdym wydarzeniu mogącym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa.
- iv) Karty identyfikacyjne portu lotniczego są wydawane wszystkim pracownikom zatrudnionym w porcie lotniczym lub często go odwiedzającym (w tym pracownikom przewoźników lotniczych i innych organizacji). Karty identyfikacyjne portu lotniczego zawierają nazwisko i zdjęcie posiadacza. Są ważne tylko na ograniczony okres. Stosowne władze ustalają, kiedy wydać stałą kartę identyfikacyjną portu lotniczego częstym gościom.
- v) Kartę identyfikacyjną portu lotniczego nosi się w widocznym miejscu przez cały czas pełnienia obowiązków przez posiadacza.
- vi) Pojazdy niezbędne w rejonie operacji lotniczych pozostają w rejonie operacji lotniczych przez okres niezbędny.
- vii) Pojazdy poruszające się między rejonem operacji lotniczych a rejonem przylegającym otrzymują przepustki specyficzne dla pojazdu i zamocowane do niego w łatwo widocznym miejscu. Inne pojazdy wymagające dostępu do rejonu operacji lotniczych dopuszcza się po ich skontrolowaniu i wydaniu przepustki tymczasowej. Pojazdy używane w akcjach w nagłych przypadkach można zwolnić z tych wymagań.
- viii) Karty identyfikacyjne portu lotniczego i przepustki pojazdów sprawdza się we wszystkich punktach kontrolnych rejonu operacji lotniczych i obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa.

2.2.2. Powierzchnie terminali

Utrzymuje się nadzór nad wszystkimi powierzchniami terminali publicznie dostępnymi. Terminale patroluje się, a pasażerów i inne osoby nadzorują pracownicy ochrony.

2.2.3. Inne powierzchnie publiczne

Zapewnia się środki kontroli dostępu do powierzchni publicznych w pobliżu obszarów ruchu statków powietrznych (tarasów widokowych, hoteli lotniskowych i parkingów). Pozostałe powierzchnie publiczne wymagające nadzoru obejmują, ale nie są do nich ograniczone, obiekty zawsze znajdujące się w rejonie przylegającym, w tym parkingi dla klientów i inne parkingi publiczne, drogi dojazdowe do terminali i drogi publiczne, obiekty wynajmu samochodów, powierzchnie przeznaczone dla transportu drogowego i taksówek oraz obiekty hotelowe na terenie portu lotniczego.

Wprowadza się również rozwiązania zapewniające, że powierzchnie publiczne można szybko zamknąć w przypadku wzrostu zagrożenia. Pracownicy ochrony patrolują te powierzchnie, gdy są one dostępne publicznie.

2.3. Kontrola personelu, przewożonych przedmiotów i pojazdów

- a) Wszyscy pracownicy, w tym członkowie załóg statków powietrznych, wraz z przewożonymi przedmiotami są kontrolowani przed uzyskaniem dostępu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa. Tam, gdzie jest to możliwe, osoby i przedmioty poddaje się ciągłym kontrolom wrywkowym z częstotliwością wskazaną przez ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy w każdym Państwie Członkowskim; kontrola wrywkowa obejmuje wszystkie przedmioty wnoszone na pokład statków powietrznych przez jakikolwiek personel, w tym personel sprzątający, personel sklepów bezcłowe i inne osobymające dostęp do statków powietrznych.

Rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wszyscy pracownicy, w tym członkowie załóg statków powietrznych, wraz z przedmiotami wnoszonymi będą kontrolowani przed uzyskaniem dostępu do krytycznych części obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa, jakie określą właściwe organy każdego Państwa Członkowskiego.

Do dnia 1 lipca 2004 r. Komisja przyjmie właściwe środki wykonawcze do wspólnej definicji krytycznych części obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa zgodnie z art. 4 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Takie środki będą w pełni stosowane najpóźniej pięć lat po ich przyjęciu przez Komisję, bez uszczerbku dla art. 6 niniejszego rozporządzenia.

Procedura kontrolowania zapewnia, że żaden zakazany przedmiot nie zostanie wniesiony, a zastosowane metody będą takie same jak przy kontroli pasażerów i bagażu kabinowego.

- b) Pojazdy i dostawy wprowadzane do rejonu operacji lotniczych lub do innych obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa kontroluje się wrywkowo.

2.4. Bezpieczeństwo fizyczne i patrole

- a) Płyta lotniska i powierzchnie postojowe są odpowiednio oświetlone, dotyczy to w szczególności szczególnie narażonych obszarów lotniska.
- b) Powierzchnie techniczne i konserwacyjne są chronione przy pomocy ogrodzeń, straży, patroli, a dostęp do tych powierzchni jest kontrolowany za pomocą kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek dla pojazdów. Podobne środki są podejmowane w celu ochrony granic takich instalacji portu lotniczego jak źródła energii, podstacje elektryczne, obiekty nawigacyjne, wieże kontroli lotów i inne budynki wykorzystywane do kontroli ruchu lotniczego oraz obiekty zaopatrzenia w paliwa i urządzenia łączności. Szczególne środki ostrożności są podejmowane w celu zapobieżenia próbom sabotażu obiektów paliwowych i łącznościowych.
- c) Ogrodzenie oraz powierzchnie przyległe do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa, inne niż powierzchnie rejonu operacji lotniczych poza tym ogrodzeniem, w tym powierzchnie w bezpośrednim sąsiedztwie progu pasa startowego i dróg kołowania, są poddawane nadzorowi patrołowemu, telewizji przemysłowej lub innych środków monitorujących. Wprowadza się surowe i szczegółowe procedury w odniesieniu do osób bez widocznych kart identyfikacyjnych portu lotniczego oraz osób wchodzących do stref bez upoważnienia.
- d) Dostęp do rejonu operacji lotniczych i obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa poprzez biura portu lotniczego obsługujące klientów, hangary konserwacyjne, pomieszczenia towarowe i inne budynki i pomieszczenia usługowe jest ograniczony do niezbędnego minimum.

3. BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW POWIETRZNYCH

3.1. Sprawdzenie i kontrola statków powietrznych

1. Cały statek powietrzny przeszukuje się w sposób następujący:
 - a) statek powietrzny niebędący w obsłudze podlega przeszukaniu niezwłocznie przed lub niezwłocznie po wprowadzeniu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, ale zostaje zabezpieczony lub strzeżony od rozpoczęcia przeszukania do odlotu; jeśli przeszukanie następuje po wprowadzeniu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, samolot zostaje zabezpieczony lub strzeżony od rozpoczęcia przeszukania do odlotu;
 - b) statek powietrzny w obsłudze, podczas postoju powrotnego lub tranzytowego podlega sprawdzeniu bezpieczeństwa samolotu niezwłocznie po opuszczeniu przez pasażerów lub możliwie najpóźniej przed wejściem pasażerów i załadunkiem odpowiednio bagażu/towarów.
2. Wszystkie przeszukania i kontrole bezpieczeństwa statku powietrznego przeprowadza się po opuszczeniu pokładu przez wszystkich usługodawców (jak pracownicy cateringu, sprzątacze, obsługujący strefę wolnocłową i inni) niepełniących funkcji związanych z bezpieczeństwem, a sterylność utrzymuje się do i podczas wpuszczania pasażerów na pokład i przed odlotem.

3.2. Zabezpieczenie statku powietrznego

1. Odpowiedzialność za kontrolowanie dostępu do zaparkowanego statku powietrznego ustala się i realizuje następująco:
 - a) w przypadku statku powietrznego w obsłudze, dostęp kontrolowany jest od początku sprawdzenia bezpieczeństwa statku powietrznego do odlotu w celu zapewnienia integralności kontroli;
 - b) w przypadku statku powietrznego niebędącego w obsłudze, który został przeszukany i wprowadzony do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, dostęp kontroluje się od rozpoczęcia przeszukania statku powietrznego do odlotu w celu zapewnienia integralności kontroli.
2. Każdy statek powietrzny w obsłudze zostaje objęty nadzorem odpowiednim do wykrycia nieupoważnionego dostępu.
3. Dostęp do statku powietrznego niebędącego w obsłudze kontrolowany jest następująco:
 - a) drzwi kabiny są zamknięte;
 - b) mosty powietrzne i/lub schody podkadłubowe są zabezpieczone, usunięte lub cofnięte, zależnie co właściwe; lub

- c) drzwi do statku powietrznego są zaplombowane.
- 4. Ponadto gdy nie sprawdza się wszystkich pracowników mających dostęp do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, każdy statek powietrzny sprawdzany jest co najmniej co 30 minut przez patrol pieszy lub zmotoryzowany lub zostaje on objęty nadzorem odpowiednim do wykrycia nieupoważnionego dostępu.
- 5. Statek powietrzny, gdy jest to możliwe, jest parkowany daleko od ogrodzenia lub innych łatwych do pokonania przeszkód oraz na dobrze oświetlonej powierzchni.

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.1. Kontrolowanie pasażerów

1. Wszyscy odlatujący pasażerowie (tj. pasażerowie nowi i transferowi, o ile nie zostali uprzednio skontrolowani zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku) inni niż wymienieni w pkt 3 poniżej, zostają skontrolowani w celu uniemożliwienia wniesienia zakazanych przedmiotów do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa oraz na pokład statku powietrznego. Pasażerów kontroluje się następującymi sposobami:
 - a) przeszukanie ręczne; lub
 - b) prześwietlenie przez stacjonarny wykrywacz metali. Gdy korzysta się ze stacjonarnego wykrywacza metali, stosuje się także stałe wrywkowe rewizje ręczne kontrolowanych pasażerów. Ręczne rewizje stosuje się wobec wszystkich pasażerów, którzy uruchomili alarm urządzenia oraz stałe rewizje ręczne wrywkowo wobec pasażerów, którzy nie uruchomili alarmu urządzenia; oraz jeśli:
 - i) zostanie uruchomiony alarm, osoba taka powinna ponownie przejść przez bramkę z wykrywaczem metali; lub
 - ii) zostać przeszukana ręcznie z pomocą ręcznego wykrywacza metali.
2. W przypadku gdy korzysta się ze stacjonarnego wykrywacza metali, kalibruje się to urządzenie tak, aby zapewnić wykrycie niewielkich przedmiotów metalowych.
3. Właściwe organy mogą określić kategorie osób, które poddaje się specjalnym procedurom kontrolnym lub zwalnia się z kontrolowania.
4. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa opracowuje się dla potencjalnie niesubordynowanych pasażerów.

4.2. Oddzielanie pasażerów

Sprawdzeni pasażerowie odlatujący nie mogą mieszać się z pasażerami przylatującymi, którzy mogli nie być sprawdzeni zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku. Tam, gdzie pasażerowi nie mogą być fizycznie oddzieleni, cel zapewnienia bezpieczeństwa można osiągnąć przez zastosowanie środków kompensacyjnych zgodnie z oceną ryzyka przez właściwe organy.

4.3. Sprawdzanie bagażu kabinowego

1. Bagaż kabinowy wszystkich pasażerów odlatujących (tj. pasażerów nowych i transferowych, o ile nie zostali uprzednio sprawdzeni zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku) zostaje skontrolowany przed dopuszczeniem do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa lub na pokład statku powietrznego. Wszelkie zabronione przedmioty odbiera się pasażerowi lub zakazuje takiemu pasażerowi dostępu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa lub na pokład statku powietrznego, odpowiednio. Bagaż kabinowy kontroluje się jedną z następujących metod:
 - a) pełna ręczna rewizja zawartości każdej torby, przy czym każdą torbę sprawdza się pod kątem podejrzanych oznak, takich jak nieodpowiednia waga itp.; lub
 - b) prześwietlenie konwencjonalnym urządzeniem rentgenowskim wraz z ręcznym przeszukaniem prześwietlonych bagaży prowadzonym w sposób ciągły wrywkowy, przy czym procent osób tak przeszukiwanych nie jest mniejszy niż 10 %, w tym osoby które zaniepokoiły operatora; lub
 - c) prześwietlenie urządzeniem rentgenowskim o wysokiej rozdzielczości z zainstalowanym i uruchomionym oprogramowaniem TIP. Tylko torby, które zaniepokoiły operatora wymagają rewizji ręcznej, chociaż przeszukanie ręczne można wspomóc urządzeniem do wykrywania śladowych ilości substancji.

2. Bagaż kabinowy osób wymienionych w ppkt 4.1. ust. 3 może być poddany specjalnym procedurom kontrolnym lub zwolniony z kontroli.

4.4. Kontrolowanie dyplomatów

Z zastrzeżeniem postanowień Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych, dyplomaci i inne osoby uprzywilejowane i ich bagaż osobisty, z wyjątkiem „bagażu dyplomatycznego”, podlegają skontrolowaniu do celów zapewnienia bezpieczeństwa. Personel przewoźnika lotniczego odpowiedzialny za odbiór bagażu dyplomatycznego zapewnia, że zostaje on przesłany przez należycie umocowanych urzędników zainteresowanej placówki. Kurierzy dyplomatyczni i ich bagaż osobisty nie podlegają zwolnieniu z kontroli.

5. BAGAŻ ZAREJESTROWANY

5.1. Uzgodnienia dotyczące bagażu zarejestrowanego

1. Bagaż nie jest umieszczany na pokładzie statku powietrznego, jeżeli nie zostaną podjęte następujące środki:
 - a) bagaż zarejestrowany jest odpowiednio oznakowany na zewnątrz w sposób pozwalający na identyfikację odpowiednich pasażerów; oraz
 - b) pasażer, do którego należy bagaż, przechodzi odprawę przed lotem, którym będzie przewożony bagaż; oraz
 - c) przed załadunkiem bagaż jest przechowywany w obszarze portu lotniczego, do którego mają dostęp wyłącznie uprawnione osoby; oraz
 - d) wszystkie sztuki bagażu przyjęte do przewiezienia przez przewoźnika lotniczego w luku bagażowym statku powietrznego zostały zidentyfikowane jako towarzyszące lub nietowarzyszące pasażerom. Identyfikację przeprowadza się ręcznie lub automatycznie.
2. Ustanawia się środki w celu zapewnienia, że jeśli pasażer, który zgłosił się do odprawy przed lotem i który oddał bagaż w opiekę przewoźnikowi lotniczemu, nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego, taki bagaż zostaje usunięty ze statku powietrznego i nie jest przewożony tym lotem.
3. Sporządza się manifest bagażowy lub alternatywny środek zapewniający dowód potwierdzający identyfikację i kontrolę bagażu rejestrowanego nietowarzyszącego pasażerowi.

5.2. Kontrolowanie bagażu

1. Bagaż rejestrowany towarzyszący. Wszystkie sztuki bagażu rejestrowanego towarzyszącego (zarówno bagażu nowego, jak i transferowego, o ile nie został on wcześniej skontrolowany zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku) są kontrolowane jedną z następujących metod przed załadunkiem do statku powietrznego:
 - a) rewizja ręczna; lub
 - b) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie przy sprawdzeniu co najmniej 10 % bagażu także poddawanemu kontroli za pomocą któregoś z poniższych sposobów:
 - i) rewizja ręczna; lub
 - ii) EDS lub EDDS lub PEDS; lub
 - iii) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie przy sprawdzaniu każdej torby pod dwoma różnymi kątami przez tego samego operatora w tym samym punkcie kontrolnym; lub
 - c) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie z zainstalowanym i uruchomionym TIP; lub
 - d) EDS lub EDDS; lub
 - e) PEDS; lub
 - f) wykrywanie śladowych ilości substancji w otwartych sztukach bagażu.

2. Bagaż w luku bagażowym nietowarzyszący pasażerowi. Wszystkie sztuki bagażu rejestrowanego bez właściciela, zarówno bagażu nowego jak i transferowego, są kontrolowane jedną z następujących metod przed załadunkiem do statku powietrznego:

- a) EDS; lub
- b) wielopoziomowe PEDS, umożliwiające na poziomie 2 wizualizację wszystkich sztuk bagażu; lub
- c) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie przy sprawdzaniu każdej torby pod dwoma różnymi kątami przez tego samego operatora w tym samym punkcie kontrolnym; lub
- d) rewizja ręczna uzupełniona zastosowaniem urządzenia do wykrywania śladowych ilości substancji w otwartych sztukach bagażu,

chyba że bagaż bez właściciela, który został uprzednio skontrolowany zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku, został oddzielony ze względu na czynniki będące poza kontrolą pasażera, oraz bagaż bez właściciela był pod opieką przewoźnika lotniczego.

5.3. **Ochrona bagażu rejestrowanego**

1. Bagaż rejestrowany, który ma być przewożony w statku powietrznym, jest chroniony przed nieupoważnionym dostępem od punktu, w którym przyjęto bagaż pod opiekę przewoźnika do odlotu statku powietrznego, w którym jest on przewożony. Stosuje się następujące środki do ochrony bagażu rejestrowanego:

- a) Przed załadunkiem bagaż rejestrowany przechowuje się w miejscu kompletacji bagażu lub innej strefie składowania w porcie lotniczym, do której mają dostęp wyłącznie osoby uprawnione.
- b) Wszelkie osoby wchodzące do strefy kompletacji lub składowania bagażu bez upoważnienia wzywa się do zatrzymania i wyprowadza poza taką strefę.
- c) Nowy i transferowy bagaż rejestrowany nie jest pozostawiany bez nadzoru na rampie ani obok statku powietrznego przed załadunkiem do statku powietrznego.
- d) Bagaż transferowy przeznaczony do przewożenia w luku bagażowym, który przeładowuje się z statku powietrznego do statku powietrznego nie powinien być pozostawiony bez nadzoru na rampie ani obok statku powietrznego przed załadunkiem.
- e) Dostęp do biur rzeczy zaginionych i znalezionych w terminalu jest ograniczony w celu zapobieżenia bezprawnemu dostępowi do bagażu i materiałów.

6. TOWARY, PRZESYŁKI KURIERSKIE I EKSPRESOWE

6.1. **Stosowanie**

Wszelkie towary, przesyłki kurierskie i ekspresowe, przeznaczone do przewozu samolotem pasażerskim lub towarowym, przed umieszczeniem ich na pokładzie statku powietrznego są poddawane kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej poniżej.

6.2. **Wymagania dotyczące zarejestrowanego agenta**

Zarejestrowany agent:

- a) jest wyznaczony, zatwierdzony przez właściwy organ lub znajduje się w jego wykazie;
- b) podlega obowiązkom szczególnym, określonym przez właściwy organ.

6.3. **Kontrola bezpieczeństwa**

1. Towary, przesyłki kurierskie i ekspresowe są przewożone drogą lotniczą jedynie przy zastosowaniu następujących środków kontroli bezpieczeństwa:

- a) przyjmowanie, obsługiwanie i przeładunek towarów dokonywane jest przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel;

- b) towary:
 - i) przeszukuje się ręcznie lub kontroluje bezpośrednio; lub
 - ii) sprawdza się za pomocą urządzenia rentgenowskiej; lub
 - iii) poddaje badaniu w komorze ciśnieniowej; lub
 - iv) poddaje innym środkom zarówno technicznym, jak i biologicznym i czujnikom (np. psy policyjne, detektory substancji śladowych, psy wykrywające materiały wybuchowe itp.), tak, aby zapewnić, że nie zawierają żadnych przedmiotów zakazanych wymienionych w ppkt iv) i v) Załącznika, chyba że zostały zgłoszone i odpowiednio poddane stosowanym środkom bezpieczeństwa.

W przypadku gdy ze względu na charakter przesyłki, żaden z powyższych środków lub metod bezpieczeństwa nie może być zastosowany, właściwe organy mogą wyznaczyć okres składowania.

2. Po zastosowaniu kontroli bezpieczeństwa, łącznie z kontrolą towarów od znanych nadawców na terenie portu lotniczego lub poza nim, przesyłki pozostają dalej pod opieką, aż do czasu umieszczenia ich na pokładzie statku powietrznego i dalej aż do odlotu statku powietrznego.
3. Środki kontroli wyszczególnione w ust. 1 nie muszą być stosowane w odniesieniu do:
 - a) towarów otrzymanych od znanego nadawcy;
 - b) towarów przeładowywanych w tranzycie;
 - c) towarów, których pochodzenie i warunki przeładunku zapewniają, że nie przedstawiają one zagrożenia;
 - d) towarów podlegających wymaganiom prawnym przewidującym odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

6.4. Kryteria dotyczące znanego nadawcy

1. Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy może uznać nadawcę za znanego nadawcę wyłącznie przez:
 - a) ustalenie i zarejestrowanie tożsamości i adresu nadawcy oraz agenta upoważnionego do wykonywania dostaw w jego imieniu; oraz
 - b) wymaganie od nadawcy oświadczenia, że:
 - i) przygotowuje wysyłki w zabezpieczonych pomieszczeniach; i
 - ii) zatrudnia wiarygodne osoby do przygotowywania przesyłek; i
 - iii) podczas przygotowywania przechowywania i przewożenia chroni przesyłki przed ingerencją osób nieupoważnionych; i
 - c) wymagania od nadawcy:
 - i) oświadczenia pisemnego, że przesyłka nie zawiera żadnych przedmiotów zakazanych wymienionych w iv) i v) Załącznika; i
 - ii) zgody, że ze względów bezpieczeństwa opakowania i zawartość przesyłki mogą być sprawdzone.

6.5. Przewóz samolotami towarowymi

W przypadku gdy można w sposób niepodważalny zidentyfikować przesyłki do przewozu tylko samolotami towarowymi, kryteria wyszczególnione w ppkt 6.4. nie muszą być stosowane pod warunkiem że znany nadawca:

- a) potwierdził w dobrej wierze adres biurowy; oraz
- b) poprzednio dokonywał wysyłek z zarejestrowanym agentem lub przewoźnikiem lotniczym; oraz

- c) ustanowił stosunki służbowe z zarejestrowanym agentem lub przewoźnikiem lotniczym; oraz
- d) zapewnia, że wszystkie przesyłki są chronione przed nieupoważnionym dostępem aż do przejścia ich pod opiekę przewoźnika lotniczego.

6.6. Towary przeladowywane w tranzycie

Towary w tranzycie przybywające drogą lotniczą nie muszą być poddawane kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej w ppkt 6.3. ust. 1 pod warunkiem że są one chronione przed ingerencją osób nieupoważnionych w punkcie tranzytu. Inne towary w tranzycie, jak przewożone drogą lądową lub kolejową, niepoddawane kontroli bezpieczeństwa w punkcie wysyłki lub w drodze, kontroluje się zgodnie ppkt 6.3 ust. 1 lit. b) i zabezpiecza przed ingerencją osób nieupoważnionych.

7. POCZTA

7.1. Stosowanie

Poczta przewożona w samolotach pasażerskich, towarowych i małych samolotach pocztowych, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego jest poddawana kontroli bezpieczeństwa.

7.2. Kwalifikacje dotyczące zarejestrowanego organu/władzy pocztowego(-ej)

- 7.2.1. Każdy organ pocztowy przekazujący przewoźnikowi lotniczemu pocztę do przewiezienia musi spełniać co najmniej następujące kryteria;
- a) jest wyznaczony, zatwierdzony przez właściwy organ lub znajduje się w jego wykazie;
 - b) spełnia zobowiązania wobec przewoźników lotniczych w zakresie stosowania wymaganej kontroli bezpieczeństwa;
 - c) zatrudnia odpowiednio wybrany i przeszkolony personel; i
 - d) oraz chroni pocztę przed ingerencją osób nieupoważnionych w czasie, gdy jest ona pod jego opieką.

7.3. Kontrola bezpieczeństwa

1. Pilne przesyłki pocztowe. Pilne przesyłki pocztowe (tj. z dostawą do 48 godzin) przewozi się drogą lotniczą jedynie przy stosowaniu następującej kontroli bezpieczeństwa:
 - a) przyjmowanie, obsługiwanie i przeladunek poczty dokonywane jest przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel;
 - b) poczta:
 - i) jest przeszukiwana ręcznie lub kontrolowana bezpośrednio;
 - ii) kontrolowana za pomocą aparatury rentgenowskiej;
 - iii) poddawana badaniu w komorze ciśnień; lub
 - iv) poddawana innym środkom zarówno proceduralnym, technicznym jak i czujnikom biologicznym, (np. psy policyjne, detektory substancji śladowych, psy wykrywające materiały wybuchowe itp.);tak, aby w sposób rozsądny zapewnić, że nie zawierają żadnych przedmiotów zakazanych; i
 - c) szczegóły lotu i trasa statku powietrznego, którym przewozi się pocztę, są poufne.
2. Inne przesyłki pocztowe. Przesyłki pocztowe, które nie są pilne, można przewozić drogą lotniczą pod warunkiem że stosuje się środki wyszczególnione w ust. 1 lit. a) i b). Kontrolę bezpieczeństwa wyszczególnioną w ust. 1 lit. b) wystarczy stosować do części poczty wybranej w sposób losowy.
3. Kontrola bezpieczeństwa wyszczególniona w ust. 1 lit. b) nie musi być stosowana w odniesieniu do:
 - a) poczty otrzymanej od znanego nadawcy;
 - b) listów o określonej wadze lub grubości;

- c) przesyłek w dobrej wierze z materiałami ratującymi życie;
- d) towarów o wysokiej wartości, które zostały zabezpieczone na poziomie co najmniej równym środkiem wyszczególnionym w ust. 1 lit. b);
- e) poczty, która ma być przewożona w samolotami pocztowymi między portami lotniczymi Wspólnoty;
- f) przeladunku poczty w tranzycie.

7.4. Kryteria dotyczące znanego nadawcy

Zarejestrowany organ/władza pocztowy(-a) może uznać nadawcę za znanego nadawcę wyłącznie przez:

- a) ustalenie i zarejestrowanie tożsamości i adres nadawcy oraz agenta upoważnionego do wykonywania dostaw w jego imieniu;
- b) wymaganie od nadawcy oświadczenia, że chroni przesyłki przed ingerencją osób nieupoważnionych podczas przygotowywania przechowywania i przewożenia;
- c) oraz wymaganie od nadawcy:
 - i) oświadczenia pisemnego, że przesyłka nie zawiera żadnych przedmiotów zakazanych wymienionych w ppkt iv) i v) Załącznika;
 - ii) zgody, że opakowanie i zawartość przesyłki mogą być poddane kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej w ppkt 7.3.

7.5. Poczta przeladowywana w tranzycie

Poczta przeladowywana w tranzycie przybywająca drogą lotniczą nie musi być poddawana kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej w ppkt 7.3. pod warunkiem że jest ona chroniona przed ingerencją osób nieupoważnionych w punkcie tranzytu. Inną pocztę w tranzycie, jak przewożoną drogą lądową lub kolejową, niepoddawaną kontroli bezpieczeństwa w punkcie wysyłki lub w drodze, kontroluje się zgodnie z ppkt 7.3 ust. 1 i zabezpiecza przed ingerencją osób nieupoważnionych.

8. POCZTA I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

8.1. Stosowanie

Poczta i materiały przewoźnika lotniczego przewożone jego własnym samolotem przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego są poddawane kontroli bezpieczeństwa.

8.2. Definicje

Przez pocztę i materiały rozumie się przesyłki zawierające korespondencję i materiały, takie, ale nie tylko, jak dokumentacja, zapasy żywności, części zapasowe, dostawy prowiantu i środków czyszczących oraz inne artykuły przeznaczone dla własnych lub współpracujących na podstawie kontraktów organizacji, wykorzystywane w działalności przewoźnika lotniczego.

8.3. Kontrole bezpieczeństwa

Każda przesyłka pocztowa przewoźnika lotniczego („co-mail”) lub materiał („co-mat”) podlega następującym środkom:

- a) jest kontrolowana i sprawdzana pod względem bezpieczeństwa w celu upewnienia się, że nie zawiera żadnych przedmiotów zakazanych; oraz
- b) przed załadowaniem na pokład statku powietrznego nie pozostaje bez opieki.

Przewoźnicy lotniczy zapewniają, że wszelkie inne przesyłki co-mail lub co-mat, dokonane w imieniu przewoźnika przez organizację z nim współpracującą, takie, ale nie tylko, jak urządzenia gastronomiczne i prowiant, dostawy środków czyszczących i inne materiały używane przez usługodawców na umowie, są kontrolowane przed załadowaniem na pokład statku powietrznego.

9. ZAPASY I DOSTAWY PROWIANTU PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

9.1. Stosowanie

W celu zapobieżenia dostaniu się przedmiotów zakazanych na pokład statku powietrznego, zapasy i dostawy prowiantu przewoźnika lotniczego podlegają kontroli bezpieczeństwa.

9.2. Kontrole bezpieczeństwa

1. Dostawcy wyrobów gastronomicznych i zaopatrzenia dla przewoźnika lotniczego stosują kontrolę bezpieczeństwa w celu zapobieżenia dostaniu się przedmiotów zakazanych do tego rodzaju dostaw przewożonych na pokładzie statku powietrznego. Obejmuje ona następujące środki:
 - a) wyznaczenie osoby do spraw bezpieczeństwa odpowiedzialnej za wprowadzenie i nadzór nad systemem bezpieczeństwa w spółce;
 - b) wysokie normy wiarygodności przy zatrudnianiu personelu;
 - c) wszystkie zatrudnione osoby mające dostęp do stref objętych kontrolą bezpieczeństwa podlegają kontroli tożsamości i instrukcjom bezpieczeństwa wydanym przez władze portu lotniczego;
 - d) spółka uniemożliwia osobom nieupoważnionym dostęp do swych urządzeń i zapasów;
 - e) jeśli spółka jest usytuowana na zewnątrz portu lotniczego, to wszelkie dostawy przewozi się do statku powietrznego w zamkniętych na zamek lub zaplombowanych pojazdach; oraz
 - f) obsługa i przeładowywanie zapasów i dostaw wykonywane jest przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel.
2. Po dostawie zapasy i dostawy kontroluje się w sposób wyrywkowy.
3. Zapasy i dostawy spółki, które nie zostały poddane środkom określonym w ust. 1, nie są zabierane na pokład statku powietrznego.

10. ŚRODKI CZYSZCZĄCE, ZAPASY I ZAOPATRZENIE PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

10.1. Stosowanie i cel

Przewoźnicy lotniczy i firmy sprzątające podejmują środki w celu zapewnienia, że środki czyszczące, zapasy i zaopatrzenie zabrane na pokład nie zawierają przedmiotów zakazanych mogących zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego.

10.2. Kontrola bezpieczeństwa

1. Dostawcy usług w zakresie sprzątania, zapasów i zaopatrzenia przewoźnika lotniczego wprowadzają niezbędne środki bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia przedostania się przedmiotów zakazanych do środków czyszczących zabieranych na pokład.

Podejmuje się następujące środki bezpieczeństwa:

- a) wyznaczenie osoby do spraw bezpieczeństwa odpowiedzialnej za wprowadzenie i nadzór nad systemem bezpieczeństwem w spółce;
- b) wysokie normy wiarygodności przy zatrudnianiu personelu;
- c) wszystkie zatrudnione osoby mające dostęp do stref objętych kontrolą bezpieczeństwa podlegają kontroli tożsamości i instrukcjom bezpieczeństwa wydanym przez władze portu lotniczego;
- d) spółka uniemożliwia osobom nieupoważnionym dostęp do swych urządzeń;
- e) jeśli spółka jest usytuowana na zewnątrz portu lotniczego, to dostawy środków czyszczących przewozi się do statku powietrznego w zamkniętych na klucz lub zaplombowanych pojazdach;
- f) obsługa i przeładowywanie dostaw środków czyszczących wykonywane są przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel; oraz
- g) kontrolowanie dostaw środków czyszczących ma miejsce przed przesłaniem dostaw w inne miejsce.

2. Po dostawie środki czyszczące kontroluje się w sposób wrywkowy.
3. Dostawy od spółki, które nie zostały poddane środkom kontroli określonym w ust. 1, nie są zabierane na pokład statku powietrznego.

11. LOTNICTWO CYWILNE NIEREGULARNE

11.1. Kontrola bezpieczeństwa

1. Dla uniknięcia naruszenia środków bezpieczeństwa stosowanych do samolotów handlowych, bagażu, towarów i poczty przewożonych na pokładzie, statki powietrzne lotnictwa cywilnego nieregularnego w portach lotniczych nie powinny parkować w bliskim sąsiedztwie statków powietrznych używanych do lotów handlowych.
2. Przepisy w celu oddzielenia kontrolowanych pasażerów lotów handlowych od użytkowników statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego wprowadza się na podstawie następujących kryteriów:
 - a) w dużych portach lotniczych wprowadza się środki fizyczne i/lub kontrolę bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia mieszania się przylatujących i odlatujących użytkowników statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego z pasażerami, którzy już przeszli kontrolę bezpieczeństwa;
 - b) jeśli jest to możliwe, przylatujący i odlatujący użytkownicy statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego przechodzą przez oddzielne terminale lotnictwa cywilnego nieregularnego, oraz także przy wsiadaniu i wysiadaniu ze statku powietrznego na płycie lotniska, są oddzieleni od pasażerów, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa lub są przewożeni w specjalnych autobusach lub samochodach lub są pod stałą kontrolą;
 - c) jeśli nie istnieje oddzielny terminal, to użytkownicy statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego:
 - i) przechodzą przez oddzielną część budynku terminalu i są eskortowani lub przewożeni autobusem lub samochodem do i od statku powietrznego;
 - ii) lub przed wejściem do strefy objętej kontrolą bezpieczeństwa poddawani są kontroli bezpieczeństwa, jeśli nie można uniknąć przechodzenia przez strefy budynku terminalu objęte kontrolą bezpieczeństwa;
 - iii) lub są poddawani zależnie od okoliczności lokalnych, innej kontroli bezpieczeństwa osiągającej ten sam skutek.

12. ZATRUDNIANIE I SZKOLENIE PERSONELU

12.1. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa krajowego

Każdy właściwy organ opracowuje i wykonuje program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa krajowego w celu umożliwienia załogom statków powietrznych i personelowi naziemnemu stosowania wymagań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i reagowania na akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie.

12.2. Służba bezpieczeństwa

1. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa krajowego obejmuje selekcję, kwalifikację, szkolenie, wydawanie świadectw i motywację służby bezpieczeństwa. Osoby delegowane w celu podjęcia przez nie obowiązków w zakresie bezpieczeństwa w ramach części lub pełnego ich zatrudnienia spełniają następujące wymagania określone przez właściwą władzę:
 - a) kierownicy opracowujący i prowadzący szkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla służby bezpieczeństwa i personelu przewoźnika lotniczego i personelu naziemnego portu lotniczego posiadają konieczne świadectwa, wiedzę i doświadczenie obejmujące co najmniej:
 - i) szerokie doświadczenie w operacjach w zakresie bezpieczeństwa lotniczego;
 - ii) świadectwo zatwierdzone przez właściwy organ krajowy lub inne równoważne świadectwo wydane przez właściwy organ;
 - iii) oraz wiedzę w następujących dziedzinach:
 1. systemy bezpieczeństwa i kontrola dostępu;
 2. bezpieczeństwo naziemne i w locie;

3. kontrola przed wejściem na pokład;
 4. bezpieczeństwo bagażu i towarów;
 5. bezpieczeństwo statku powietrznego i przeszukiwanie;
 6. broń i przedmioty zakazane;
 7. ogólny zarys zagadnienia terroryzmu; oraz
 8. inne dziedziny i środki odnoszące się do bezpieczeństwa, uważane za właściwe w celu podniesienia poziomu świadomości bezpieczeństwa.
- b) kierownicy i instruktorzy biorący udział w i odpowiedzialni za szkolenie w zakresie bezpieczeństwa personelu bezpieczeństwa i personelu naziemnego portów lotniczych podlegają rocznym szkoleniom utrwalania wiedzy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i najnowszych osiągnięć w tym zakresie.
2. Szkolenie służby bezpieczeństwa

Służbę bezpieczeństwa szkoli się w celu podjęcia przez nią obowiązków, do których pełnienia będzie wyznaczona; tego rodzaju szkolenie obejmuje, ale się do nich nie ogranicza, następujące dziedziny bezpieczeństwa:

1. technologia i techniki kontroli;
2. operacje w punkcie kontroli;
3. techniki rewizji kabiny i bagażu w luku bagażowym;
4. systemy bezpieczeństwa i kontrola dostępu;
5. kontrola przed wejściem na pokład;
6. bezpieczeństwo bagażu i towarów;
7. bezpieczeństwo statku powietrznego i przeszukiwanie;
8. broń i przedmioty objęte ograniczeniami;
9. ogólny zarys zagadnienia terroryzmu; oraz
10. inne dziedziny i środki odnoszące się do bezpieczeństwa uważane za właściwe w celu podniesienia poziomu świadomości bezpieczeństwa.

Zakres szkolenia może być powiększony zależnie od rozwoju potrzeb i technologii w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Okres przeszkolenia wstępnego personelu kontrolującego jest nie krótszy niż przewidują to zalecenia Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

3. Świadectwa służby bezpieczeństwa

Kontrolującą służbę bezpieczeństwa zatwierdza lub wydaje jej świadectwa właściwy organ krajowy.

4. Motywacja służby bezpieczeństwa

Wspiera się właściwe środki w celu zapewnienia silnej motywacji służby bezpieczeństwa podnoszącej skuteczność wykonywania przez nią jej obowiązków.

12.3. Pozostały personel

Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i uświadomienia załóg statków powietrznych i personelu naziemnego portów lotniczych jest realizowany na poziomie początkowym i w formie kursów utrwalania wiedzy dla wszystkich portów lotniczych oraz personelu latającego przewoźnika lotniczego i personelu naziemnego portów lotniczych. Szkolenie przyczynia się podniesienia świadomości bezpieczeństwa, a także poprawy istniejących systemów bezpieczeństwa. Składa się ono z następujących elementów:

1. systemów bezpieczeństwa i kontroli dostępu;
2. bezpieczeństwa naziemnego i w locie;

3. kontroli przed wejściem na pokład;
4. bezpieczeństwa bagażu i towarów;
5. bezpieczeństwa statku powietrznego i przeszukiwanie;
6. broni i przedmiotów zakazanych;
7. ogólnego zarysu w dziedzinie terroryzmu; oraz
8. innych dziedzin i środków odnoszących się do bezpieczeństwa uważanych za właściwe w celu podniesienia poziomu świadomości bezpieczeństwa.

Kurs szkoleniowy w zakresie bezpieczeństwa dla personelu wszystkich portów lotniczych oraz personelu naziemnego przewoźnika lotniczego posiadającego dostęp do stref objętych kontrolą bezpieczeństwa trwa 3 godziny w klasie i 1 godzinę zajęć praktycznych.

13. WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ

Urządzenia stosowane dla zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie zatwierdza właściwy organ zgodnie ze wskazówkami nakreślonymi w niniejszej sekcji.

13.1. Urządzenia do wykrywania metali

1. Przechodzenie przez bramkę do wykrywania metali

Bramka do wykrywania metali stosowana w kontroli pasażerów w portach lotniczych spełnia następujące wymagania:

- a) Bezpieczeństwo
 - i) urządzenie jest w stanie wykrywać małe przedmioty z różnych metali, z większą czułością dla metali zawierających żelazo we wszystkich dających się przewidzieć warunkach;
 - ii) urządzenie jest w stanie wykrywać przedmioty metalowe niezależnie od ich ukierunkowania i położenia wewnątrz bramki;
 - iii) czułość urządzenia jest możliwie równomierna wewnątrz bramki i powinna pozostawać stała oraz być okresowo sprawdzana.
- b) Wymagania operacyjne

Otoczenie nie ma wpływu na działanie urządzenia.
- c) Wskaźnik alarmu

Wykrycie metalu jest wskazywane automatycznie, nie pozostawiając możliwości decyzji operatorowi (system ze wskaźnikiem typu przechodzi/nie przechodzi):
- d) Kontrole
 - i) Urządzenie jest zdolne do regulacji w celu spełnienia wszystkich wymagań w zakresie wykrywania, a także poziomu głośności alarmu.
 - ii) Regulacja poziomu wykrywania jest zabezpieczona przed dostępem nieupoważnionych osób. Dokonane nastawienie jest wyraźnie widoczne.
- e) Kalibracja

Procedury kalibracji nie są dostępne dla nieupoważnionych osób.

2. Ręczne wykrywacze metali

Ręczne wykrywacze metali stosowane do kontroli pasażerów spełniają następujące wymagania:

- a) urządzenie wykrywa małe ilości metalu bez bezpośredniego kontaktu z przedmiotem we wszystkich dających się przewidzieć warunkach.
- b) urządzenie wykrywa zarówno metale zawierające żelazo jak i metale nieżelazne;
- c) cewka wykrywacza bez trudu ustala położenie wykrywanego metalu;
- d) urządzenie jest wyposażone w dźwiękowe i/lub optyczne wskaźniki alarmu.

13.2. Normy i procedury badania dotyczące urządzeń rentgenowskich

1. Stosowanie

a) Urządzenie

Niniejsze wymagania i wskazówki w zakresie rentgenowskich urządzeń bezpieczeństwa stosuje się do wszystkich kontrolnych urządzeń rentgenowskich, które dają obraz interpretowany przez operatora. Obejmują one konwencjonalne aparaty rentgenowskie, a także EDS/EDDS stosowane w trybie sygnalizowania.

b) Przedmioty

Podobnie, niniejsze wymagania i wskazówki w zakresie rentgenowskich urządzeń bezpieczeństwa stosuje się do wszystkich kontrolowanych przedmiotów, niezależnie od typu lub rozmiaru. Każdy przedmiot zabierany na pokład statku powietrznego, jeśli podlega kontroli, jest kontrolowany stosownie do norm zawartych w niniejszym Załączniku.

2. Wymogi dotyczące funkcjonalności

a) Bezpieczeństwo

Urządzenie rentgenowskie przewiduje niezbędny poziom wykrywania, mierzony pod względem rozdzielczości, penetracji i odróżniania w celu zapewnienia, że przedmioty zakazane nie zostaną zabrane na pokład statku powietrznego.

b) Badania

Efektywność ocenia się za pomocą odpowiednich procedur badawczych.

c) Wymagania operacyjne

Urządzenie rentgenowskie pokazuje na ekranie pełny obraz każdego przedmiotu wchodzącego do tunelu. Nie ma żadnego obcięcia w narożniku.

Zniekształcenie przedmiotu jest jak najmniejsze.

Pas transmisyjny urządzenia ma znak wskazujący, gdzie na pasie należy umieścić bagaże, aby otrzymać najlepszy obraz.

Nastawianie kontrastu: urządzenie rentgenowskie ma możliwość wyświetlania różnych poziomów szarości (skanowanie w małym zakresie).

Obraz każdej części kontrolowanego przedmiotu jest pokazywany na ekranie co najmniej przez 5 sekund. Ponadto operator ma możliwość zatrzymania pasa i, jeśli to konieczne, cofnięcia go, gdy potrzebna jest dalsza kontrola.

Wielkość ekranu: ekran monitora ma wystarczającą wielkość, aby operator mógł wygodnie obserwować obraz (zazwyczaj 14 cali i więcej).

Właściwości ekranu: ekran nie migocze i ma co najmniej 800 linii (zazwyczaj 1024×1024 pikseli, tj. monitory o dużej rozdzielczości).

W przypadku stosowania monitorów podwójnych jeden z nich jest monochromatyczny.

Urządzenie rentgenowskie pokazuje wizualnie materiały, do których promienie rentgenowskie nie mogą wnikać.

Urządzenie rentgenowskie zapewnia odróżnianie substancji organicznych i nieorganicznych.

Systemy zapewniają automatyczne rozpoznawanie zagrożenia w celu ułatwienia operatorowi poszukiwania.

3. Konserwacja

Nie dokonuje się żadnych zmian w sposób nieupoważniony, w tym także konserwacji lub napraw. Nie dokonuje się żadnych zmian w urządzeniu lub oprogramowaniu urządzenia bez sprawdzenia, czy nie wpływa to niekorzystnie na jakość obrazu.

Nie zmienia się składu materiału, z którego wykonany jest pas, bez sprawdzenia, czy to nie powoduje zmian w jakości obrazu.

Jeśli w celu konserwacji i rozszerzania jest możliwy dostęp za pomocą modemu, to dostęp jest kontrolowany i monitorowany.

*Załącznik***Wskazówki w zakresie klasyfikacji przedmiotów zakazanych**

Poniżej podane są wskazówki dotyczące możliwych kształtów broni i przedmiotów objętych ograniczeniami, jednakże zdrowy rozsądek powinien przeważać w ocenie, czy dany przedmiot daje powody sądzić, że może on być użyty jako broń.

- i) Broń palna: każda broń, z której może być oddany strzał za pomocą siły wybuchu, sprężonego powietrza lub gazu, w tym także pistolet startera i rakielnica.
- ii) Noże i tnące narzędzia: w tym szable, miecze, noże do kartonu, noże myśliwskie, noże pamiątkowe, wojskowe przedmioty artystyczne, narzędzia profesjonalne i inne noże z ostrzami o długości 6 cm lub dłuższymi i/lub noże dozwolone przez prawo miejscowe.
- iii) Pałki: pałki metalowe pokryte skórą, pałki gumowe, kije baseballowe lub podobne przedmioty.
- iv) Materiały wybuchowe/amunicja/płyny łatwopalne/substancje żrące: każdy materiał wybuchowy lub składniki zapalające, które same lub w połączeniu z innymi przedmiotami mogą spowodować wybuch lub pożar. Obejmują one materiały wybuchowe, kapiszony, sztuczne ognie, benzynę, inne płyny łatwopalne, amunicję itp. lub dowolną kombinację tych przedmiotów. Wszystkie substancje powodujące korozję lub trujące, łącznie z gazami, zarówno sprężonymi lub nie.
- v) przedmioty upośledzające lub obojętujące: wszystkie gazy łzawiące i podobne chemikalia oraz gazy w pistoletach, kanistrach lub innych pojemnikach oraz inne urządzenia obojętujące, takie jak elektroniczne urządzenie oślepiające lub powodujące elektrowstrząsy.
- vi) Inne przedmioty: czekany alpinistyczne, kije alpejskie, brzytwy i wydłużone nożyczki, o których się nie myśli powszechnie jako o śmiertelnej lub niebezpiecznej broni, a które mogą być użyte jako broń, także zabawki lub atrapy broni i granatów.
- vii) Przedmioty dowolnego rodzaju wzbudzające podejrzenie, że przedmiot może służyć do ukrycia śmiertelnej broni; tego rodzaju przedmioty obejmują, ale do nich się nie ograniczają; przedmioty podobne do urządzeń wybuchowych lub inne przedmioty wyglądające na broń lub niebezpieczny przedmiot.
- viii) Przedmioty i substancje służące do ataku chemicznego/biologicznego:

Możliwości ataków chemicznych/biologicznych obejmują użycie środków chemicznych lub biologicznych do popełnienia bezprawnych czynów. Tego rodzaju zakazane substancje chemiczne/biologiczne obejmują, ale do nich się nie ograniczają: iperyt siarkowy (gaz musztardowy), vx., chlor, sarin, cyjanowodór, węglik, jad kiełbasiany, ospę, tularię i wirusową gorączkę krwotoczną (v.h.f.).

Przedmioty mające charakter substancji chemicznej/biologicznej lub wzbudzające podejrzenie, że mają tego rodzaju charakter, niezwłocznie zgłasza się władzom portu lotniczego, policji, wojsku lub innemu właściwemu organowi i izoluje od ogólnie dostępnych stref terminalu.
