

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

► **B**      **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**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

**(Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72)**

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r.	L 7	3	12.1.2010

sprostowane przez:

► **C1**      Sprostowanie, Dz.U. L 367 z 23.12.2014, s. 126 (300/2008)

► **C2**      Sprostowanie, Dz.U. L 258 z 3.10.2015, s. 18 (18/2010)

► **C3**      Sprostowanie, Dz.U. L 28 z 4.2.2016, s. 20 (300/2008)



**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**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>, w świetle wspólnego projektu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 16 stycznia 2008 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu ochrony osób i towarów na terytorium Unii Europejskiej należy zapobiegać aktom bezprawnej ingerencji w stosunku do cywilnych statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, poprzez ustanowienie wspólnych zasad ochrony lotnictwa cywilnego. Cel ten powinien zostać osiągnięty przez ustalenie wspólnych zasad i wspólnych podstawowych norm w zakresie ochrony lotnictwa, jak również mechanizmów monitorowania ich przestrzegania.
- (2) W ogólnie pojętym interesie ochrony lotnictwa cywilnego pożądane jest zapewnienie podstaw wspólnej wykładni załącznika 17 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego <sup>(3)</sup> przyjęte zostało w następstwie wydarzeń z dnia 11 września 2001 r. w Stanach Zjednoczonych. Konieczne jest wypracowanie wspólnego podejścia w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego oraz rozważenie najskuteczniejszych środków oferowania pomocy w następstwie aktów terrorystycznych mających znaczny wpływ na sektor transportu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 185 z 8.8.2006, s. 17.

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 15 czerwca 2006 r. (Dz.U. C 300 E z 9.12.2006, s. 463), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 2006 r. (Dz.U. C 70 E z 27.3.2007, s. 21) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 4 marca 2008 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, s. 1).

**▼B**

- (4) Treść rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 powinna zostać poprawiona w świetle zdobytych doświadczeń, a samo rozporządzenie powinno zostać uchylone i zastąpione niniejszym rozporządzeniem zmierzającym do uproszczenia, harmonizacji i zapewnienia przejrzystości obowiązujących zasad oraz poprawy poziomu ochrony.
- (5) Ze względu na potrzebę większej elastyczności w przyjmowaniu środków i procedur z zakresu ochrony w celu ich dostosowania do zmieniających się ocen ryzyka i umożliwienia wprowadzenia nowych technologii, niniejsze rozporządzenie powinno ustanowić podstawowe reguły dotyczące działań, jakie należy podejmować w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, bez wchodzenia w techniczne i proceduralne szczegóły ich wprowadzania w życie.
- (6) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do portów lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne, znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego, do operatorów zapewniających usługi w takich portach lotniczych oraz podmiotów dostarczających towary lub świadczących usługi dla lub za pośrednictwem takich portów lotniczych.
- (7) Bez uszczerbku dla Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych (Tokio, 1963 r.), Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi (Haga, 1970 r.) oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Montreal, 1971 r.) niniejsze rozporządzenie powinno również obejmować środki ochrony, które mają zastosowanie na pokładzie statków powietrznych należących do wspólnotowych przewoźników lotniczych lub w czasie wykonywanego przez nich lotu.
- (8) Każde państwo członkowskie zachowuje prawo do decydowania o rozmieszczeniu funkcjonariuszy warty ochronnej na statkach powietrznych zarejestrowanych w tym państwie członkowskim podczas lotów wykonywanych przez przewoźników lotniczych licencjonowanych przez te państwa oraz do dopilnowania, zgodnie z pkt 4.7.7 załącznika 17 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i z warunkami tej konwencji, by funkcjonariusze ci byli pracownikami struktur rządowych, którzy zostali specjalnie dobrani oraz wyszkoleni, z uwzględnieniem koniecznych aspektów ochrony i bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego.
- (9) Z różnymi działaniami lotnictwa cywilnego niekoniecznie wiąże się taki sam poziom zagrożenia. Przy ustalaniu wspólnych podstawowych norm w zakresie ochrony lotnictwa należy brać pod uwagę wielkość statków powietrznych, charakter działalności lub częstotliwość działalności w portach lotniczych, tak aby pozwolić na przyznawanie odstępstw.
- (10) Państwom członkowskim należy pozwolić na stosowanie, na podstawie oceny ryzyka, środków bardziej rygorystycznych od tych ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) Państwa trzecie mogą wymagać stosowania środków, które różnią się od tych ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, w odniesieniu do lotów z portu lotniczego w państwie członkowskim do danego państwa trzeciego lub nad tym państwem trzecim. Bez uszczerbku dla wszelkich dwustronnych umów, których stroną jest Wspólnota, Komisja powinna mieć jednak możliwość zbadania środków wymaganych przez państwo trzecie.
- (12) Mimo że w ramach jednego państwa członkowskiego mogą istnieć dwa organy lub więcej organów zaangażowanych w ochronę lotnictwa, każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć jeden organ odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wdrażania norm ochrony.

**▼B**

- (13) W celu określenia odpowiedzialności za wprowadzanie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa oraz w celu opisanego środków wymaganych przez operatorów i inne podmioty w tym celu, każde państwo członkowskie powinno sporządzić krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego. ►**C3** Ponadto każdy zarządzający portem lotniczym, ◀ przewoźnik lotniczy i podmiot wprowadzający w życie normy ochrony lotnictwa powinien sporządzić, stosować i utrzymywać w mocy program ochrony w celu przestrzegania zarówno przepisów niniejszego rozporządzenia, jak i każdego stosowanego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- (14) W celu monitorowania przestrzegania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, każde państwo członkowskie powinno sporządzić i zapewnić wdrożenie krajowego programu sprawdzającego poziom i jakość ochrony lotnictwa cywilnego.
- (15) W celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz w celu formułowania zaleceń dotyczących poprawy ochrony lotnictwa Komisja powinna przeprowadzać inspekcje, w tym inspekcje niezapowiedziane.
- (16) Co do zasady Komisja powinna publikować środki, które mają bezpośredni wpływ na pasażerów. Akty wykonawcze określające wspólne środki i procedury wdrażania wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa, które zawierają informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa, wraz ze sprawozdaniami Komisji z inspekcji i odpowiedziami właściwych organów należy uznać za „informacje klasyfikowane UE” w rozumieniu decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom z dnia 29 listopada 2001 r. zmieniającej jej regulamin wewnętrzny<sup>(1)</sup>. Informacje te nie powinny być publikowane, lecz powinny być udostępniane jedynie tym operatorom i podmiotom, którzy posiadają prawnie uzasadniony interes.
- (17) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(2)</sup>.
- (18) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjęcia ogólnych środków zmieniających elementy inne niż istotne wspólnych podstawowych norm poprzez ich uzupełnienie, ustanawiania kryteriów umożliwiających państwom członkowskim zarówno stosowanie odstępstw od wspólnych podstawowych norm, jak i przyjmowanie alternatywnych środków ochrony, oraz do przyjmowania specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (19) W przypadku gdy ze względu na szczególnie pilną potrzebę terminy mające zwykle zastosowanie w ramach procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą nie mogą być zachowane, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania trybu pilnego określonego w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE dla przyjęcia wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 317 z 3.12.2001, s. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/548/WE, Euratom (Dz.U. L 215 z 5.8.2006, s. 38).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

**▼ B**

- (20) Realizacja celu, jakim jest „jednolity obszar ochrony” dla wszystkich lotów wewnątrz Unii Europejskiej, powinna zostać przyspieszona.
- (21) Ponadto nie powinno być konieczne ponowne przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa pasażerów lub ich bagażu przylatujących z państwa trzeciego posiadającego normy ochrony lotnictwa równoważne z normami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Zatem bez uszczerbku dla prawa każdego z państw członkowskich do stosowania bardziej rygorystycznych środków lub dla odpowiednich kompetencji Wspólnoty i państw członkowskich, należy zachęcać do przyjmowania decyzji Komisji i, w koniecznych przypadkach, porozumień między Wspólnotą a państwami trzecimi uznających, że normy ochrony, które stosują państwa trzecie, są równoważne ze wspólnymi normami, gdyż takie działania pozwalają rozwijać „jednolity obszar ochrony”.
- (22) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania zasad dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa, także tych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych.
- (23) Należy przewidzieć sankcje za naruszanie przepisów niniejszego rozporządzenia. Sankcje te mogą mieć charakter cywilny lub administracyjny i powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (24) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r.; całkowite jej przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 roku.
- (25) W związku z tym, że cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ochrona bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego przeciwko aktom bezprawnej ingerencji oraz zapewnienie podstaw wspólnej wykładni załącznika 17 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary i skutki niniejszego rozporządzenia możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

**Cele**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne zasady ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

Niniejsze rozporządzenie stanowi również podstawę wspólnej wykładni załącznika 17 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

2. Sposoby osiągnięcia celów określonych w ust. 1 są następujące:

- a) ustanowienie wspólnych zasad i wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa;
- b) mechanizmy monitorowania ich przestrzegania.

## ▼B

*Artykuł 2***Zakres zastosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:
  - a) wszystkich portów lotniczych lub części portów lotniczych znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego, które nie są wykorzystywane jedynie do celów wojskowych;
  - b) wszystkich operatorów, w tym przewoźników lotniczych, świadczących usługi w portach lotniczych, o których mowa w lit. a);
  - c) wszystkich podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa, którzy działają z terenów usytuowanych wewnątrz portu lotniczego lub poza terenem portu lotniczego i dostarczają towary lub świadczą usługi dla portów lotniczych, o których mowa w lit. a), lub za pośrednictwem tych portów.
2. Uznaje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w sporze dotyczącym zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy.

*Artykuł 3***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „lotnictwo cywilne” oznacza każdą działalność lotniczą prowadzoną przez cywilne statki powietrzne, z wyjątkiem działań prowadzonych przez państwowe statki powietrzne, o których mowa w art. 3 konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 2) „ochrona lotnictwa” oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego;
- 3) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo działające lub zamierzające działać w sferze transportu lotniczego;
- 4) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub jej odpowiednik;
- 5) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego ważną licencję na prowadzenie działalności przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym <sup>(1)</sup>;
- 6) „podmiot” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo, inną(-e) niż operatorzy;
- 7) „przedmioty zabronione” oznaczają broń, materiały wybuchowe lub inne niebezpieczne urządzenia, przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji zagrażającego bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego;
- 8) „kontrola bezpieczeństwa” oznacza stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych;
- C1 9) „środki kontroli w zakresie ochrony” oznaczają stosowanie środków ◄, dzięki którym można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zabronionych;
- 10) „kontrola dostępu” oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec przedostaniu się nieupoważnionych osób lub nieupoważnionych pojazdów, lub zarówno nieupoważnionych osób, jak i nieupoważnionych pojazdów;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1.

**▼ B**

- 11) „strefa operacyjna lotniska” oznacza powierzchnię manewrową portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, do których dostęp jest ograniczony;
- 12) „strefa ogólnodostępna” oznacza te części portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, które nie są strefą operacyjną lotniska;
- 13) „strefa zastrzeżona lotniska” oznacza część strefy operacyjnej lotniska, gdzie oprócz ograniczonego dostępu stosowane są również inne normy ochrony lotnictwa;
- 14) „strefa wydzielona” oznacza obszar, który jest oddzielony za pomocą kontroli dostępu albo od stref zastrzeżonych lotniska albo, jeżeli strefa wydzielona jest strefą zastrzeżoną lotniska, od innych stref zastrzeżonych lotniska;
- 15) „kontrola przeszłości” oznacza udokumentowane sprawdzenie tożsamości osoby, w tym jakiegokolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska;
- 16) „pasażerowie transferowi, bagaż transferowy, ładunek transferowy lub poczta transferowa” oznacza pasażerów, bagaż, ładunek lub pocztę odlatujących statkiem powietrznym innym niż przylecieli;
- 17) „pasażerowie tranzytowi, bagaż tranzytowy, ładunek tranzytowy lub poczta tranzytowa” oznacza pasażerów, bagaż, ładunek lub pocztę odlatujących tym samym statkiem powietrznym, którym przylecieli;
- 18) „pasażer potencjalnie uciążliwy” oznacza pasażera, który jest osobą deportowaną, osobą uznaną za nieuprawnioną do przekroczenia granicy ze względów imigracyjnych albo osobą tymczasowo aresztowaną, aresztowaną lub zatrzymaną lub pozbawioną wolności;
- 19) „bagaż kabinowy” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego;
- 20) „bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego;
- 21) „towarzyszący bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przewożony w luku bagażowym statku powietrznego, który został zgłoszony do odprawy na lot przez pasażera podróżującego tym samym lotem;
- 22) „poczta przewoźnika lotniczego” oznacza pocztę pochodzącą od przewoźnika lotniczego i przeznaczoną dla przewoźnika lotniczego;
- 23) „materiały przewoźnika lotniczego” oznaczają materiały pochodzące od przewoźnika lotniczego i przeznaczone dla przewoźnika lotniczego albo które są wykorzystywane przez przewoźnika lotniczego;
- 24) „poczta” oznacza przesyłki w postaci korespondencji i inne artykuły, inne niż poczta przewoźnika lotniczego, przekazywane przez służby pocztowe i przeznaczone do przekazania służbom pocztowym zgodnie z zasadami Powszechnego Związku Pocztowego;

**▼ C1**

- 25) „ładunek” oznacza każde mienie przeznaczone do przewożenia statkiem powietrznym, inne niż bagaż, poczta, poczta przewoźnika lotniczego, materiały przewoźnika lotniczego oraz zaopatrzenie pokładowe;

**▼ B**

- **C1** 26) „zarejestrowany agent” oznacza przewoźnika lotniczego, agenta, spedytora lub inny podmiot zapewniający stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony ◀ w odniesieniu do ładunku lub poczty;

**▼ B**

- 27) „znany nadawca” oznacza nadawcę, który wysła ładunek lub pocztę na swój rachunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz ładunku lub poczty każdym statkiem powietrznym;
- 28) „uznany nadawca” oznacza nadawcę, który wysła ładunek lub pocztę na swój rachunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz tego ładunku towarowym statkiem powietrznym lub aby zezwolić na przewóz tej poczty pocztowym statkiem powietrznym;
- 29) „sprawdzenie statku powietrznego” oznacza inspekcję tych części wnętrza statku powietrznego, do których mogli mieć dostęp pasażerowie, wraz z inspekcją luku bagażowego w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i przypadków bezprawnych ingerencji na statku powietrznym;
- 30) „przeszukanie statku powietrznego” oznacza inspekcję wnętrza statku powietrznego oraz jego dostępnej części zewnętrznej w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i przypadków bezprawnych ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu statku powietrznego;
- 31) „funkcjonariusz warty ochronnej” oznacza zatrudnioną przez państwo członkowskie osobę, która podróżuje statkiem powietrznym licencjonowanego przez to państwo przewoźnika lotniczego w celu ochrony tego statku powietrznego i osób na nim przebywających przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotu.

*Artykuł 4***Wspólne podstawowe normy**

1. Wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zagrażającymi bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego zawarte są w załączniku.

Dodatkowe wspólne podstawowe normy, których nie przewidziano w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, powinny zostać dodane do załącznika zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 Traktatu.

2. Ogólne środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, poprzez ich uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.

Te ogólne środki dotyczą:

- a) dopuszczalnych metod kontroli bezpieczeństwa;
- b) kategorii przedmiotów, które mogą być zabronione;

**▼ C1**

- c) w odniesieniu do kontroli dostępu — podstaw udzielenia dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska;

**▼ B**

- d) dopuszczonych metod dokonywania sprawdzeń pojazdów, sprawdzeń statku powietrznego i przeszukań statku powietrznego;
- e) kryteriów uznawania za równoważne norm ochrony w państwach trzecich;

- **C1** f) warunków, na jakich dokonuje się kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony ◀, oraz procesu zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców;



**▼ C1**

- g) warunków, na jakich dokonuje się kontroli bezpieczeństwa poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony;

**▼ B**

- ▶ **C1** h) warunków, na jakich dokonuje się kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony ◀, oraz procesu zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych dostawców i znanych dostawców;
- i) kryteriów określenia krytycznych części stref zastrzeżonych lotniska;
- j) kryteriów zatrudniania personelu i metod szkoleniowych;

**▼ C1**

- k) warunków, na jakich można stosować specjalne procedury ochrony lub zwolnienia ze stosowania środków kontroli w zakresie ochrony; oraz

**▼ B**

- l) wszelkich ogólnych środków mających na celu zmianę innych niż istotne elementów wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, poprzez ich uzupełnienie, nieprzewidzianych w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Ze względu na szczególnie pilną potrzebę Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 19 ust. 4.

3. Szczegółowe środki wprowadzania w życie wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, oraz ogólne środki, o których mowa w ust. 2, ustanawiane są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Obejmują one:

- a) wymogi i procedury dotyczące kontroli bezpieczeństwa;
- b) wykaz przedmiotów zabronionych;
- c) wymogi i procedury dotyczące kontroli dostępu;
- d) wymogi i procedury dotyczące dokonywania sprawdzeń pojazdów, sprawdzeń statku powietrznego i przeszukań statku powietrznego;
- e) decyzje o uznaniu za równoważne norm ochrony stosowanych w państwie trzecim;
- f) w odniesieniu do ładunku i poczty — procedury zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców oraz obowiązki, które podmioty te mają wypełniać;
- ▶ **C1** g) wymogi i procedury dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony poczty ◀ przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego;
- ▶ **C1** h) w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego ◀ — procedury zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych dostawców i znanych dostawców oraz obowiązki, które podmioty te mają wypełniać;
- i) określenie części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska;
- j) wymagania dotyczące zatrudniania i szkolenia personelu;

**▼ C1**

- k) specjalne procedury ochrony lub zwolnienia ze stosowania środków kontroli w zakresie ochrony;

**▼ B**

- l) specyfikacje techniczne i procedury zatwierdzania sprzętu służącego do ochrony i korzystania z niego; oraz
- m) wymogi i procedury dotyczące pasażerów potencjalnie uciążliwych.

**▼B**

4. Zmieniając niniejsze rozporządzenie w drodze decyzji podjętej zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3, Komisja ustala kryteria umożliwiające państwom członkowskim odstąpienie od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, oraz przyjęcie alternatywnych środków ochrony zapewniających odpowiedni poziom ochrony na podstawie lokalnej oceny ryzyka. Takie alternatywne środki są uzasadnione przyczynami związanymi z wielkością statku powietrznego lub przyczynami związanymi z charakterem, skalą lub częstotliwością działalności, lub innych odpowiednich czynności.

Ze względu na szczególnie pilną potrzebę Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 19 ust. 4.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o takich środkach.

5. Państwa członkowskie zapewniają na swoim terytorium stosowanie wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1. W przypadku gdy państwo członkowskie ma powody sądzić, że poziom ochrony lotnictwa został zagrożony przez naruszenie ochrony, zapewnia ono podjęcie odpowiedniego i szybkiego działania w celu naprawienia tego naruszenia i zapewnienia ciągłej ochrony lotnictwa cywilnego.

*Artykuł 5***Koszty ochrony**

Z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów prawa wspólnotowego każde państwo członkowskie może określić, w jakich okolicznościach i w jakim zakresie koszty środków ochrony podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji powinny być ponoszone przez państwo, porty lotnicze, przewoźników lotniczych, inne odpowiedzialne agencje lub użytkowników. W stosownych przypadkach oraz zgodnie z prawem wspólnotowym państwa członkowskie mogą pokrywać wraz z użytkownikami koszty bardziej rygorystycznych środków ochrony podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia. Na tyle, na ile to możliwe, wszelkie obciążenia z tytułu kosztów ochrony lub transfery tych kosztów powinny być bezpośrednio związane z kosztami świadczenia określonych usług w zakresie ochrony i służyć odzyskaniu kwot w wysokości nieprzekraczającej odpowiednich poniesionych kosztów.

*Artykuł 6***Bardziej rygorystyczne środki stosowane przez państwa członkowskie**

1. Państwa członkowskie mogą stosować bardziej rygorystyczne środki niż wspólne podstawowe normy, o których mowa w art. 4. Czyniąc to, działają na podstawie oceny ryzyka i zgodnie z prawem wspólnotowym. Środki te są odpowiednie, obiektywne, niedyskryminujące i proporcjonalne do ryzyka, którego dotyczą.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o takich środkach w możliwie najkrótszym terminie po ich zastosowaniu. Po otrzymaniu takich informacji Komisja przekazuje je pozostałym państwom członkowskim.

3. Nie wymaga się od państw członkowskich powiadamiania Komisji w przypadku, gdy dane środki są ograniczone do danego lotu w konkretnym dniu.

**▼B***Artykuł 7***Środki ochrony wymagane przez państwa trzecie**

1. Bez uszczerbku dla wszelkich umów dwustronnych, których stroną jest Wspólnota, państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach wymaganych przez państwo trzecie, jeśli różnią się one od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4, w odniesieniu do lotów z portu lotniczego w państwie członkowskim do tego państwa trzeciego lub nad jego terytorium.
2. Na wniosek danego państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja rozpatruje stosowanie wszelkich środków, o których powiadamia się zgodnie z ust. 1, oraz może, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2, sporządzić stosowną odpowiedź skierowaną do danego państwa trzeciego.
3. Ustępów 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli:
  - a) dane państwo członkowskie stosuje dane środki zgodnie z art. 6; lub
  - b) wymóg państwa trzeciego jest ograniczony do danego lotu w konkretnym dniu.

*Artykuł 8***Współpraca z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

Bez uszczerbku dla art. 300 Traktatu Komisja może zawrzeć z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) protokół ustaleń dotyczący audytów, po to by uniknąć podwójnego monitorowania, czy państwa członkowskie przestrzegają przepisów załącznika 17 do konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

*Artykuł 9***Organ właściwy**

Jeżeli w danym państwie członkowskim ochroną lotnictwa cywilnego zajmuje się więcej niż jeden organ, to państwo członkowskie wyznacza jeden organ (zwany dalej „organem właściwym”) odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wdrażania wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4.

*Artykuł 10***Krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego**

1. Każde państwo członkowskie sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego.

Program ten określa obowiązki w zakresie wdrażania wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4, i opisuje środki wymagane w tym celu przez operatorów i podmioty.

2. Organ właściwy udostępnia na piśmie, na zasadzie „ściślej potrzeby”, odpowiednie części krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego operatorom i podmiotom, które uzna za mające w tym prawnie uzasadniony interes.

**▼B***Artykuł 11***Krajowy program kontroli jakości**

1. Każde państwo członkowskie sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy krajowy program kontroli jakości.

Program ten umożliwi państwu członkowskiemu sprawdzanie jakości ochrony lotnictwa cywilnego w celu monitorowania przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Specyfikacje dotyczące krajowego programu kontroli jakości przyjmowane są w drodze zmiany niniejszego rozporządzenia, polegającej na dodaniu załącznika, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.

Ze względu na szczególnie pilną potrzebę Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 19 ust. 4.

Program umożliwi szybkie wykrywanie i naprawę nieprawidłowości. Zapewnia również regularne monitorowanie bezpośrednio przez organ właściwy lub pod jego nadzorem wszystkich portów lotniczych, operatorów i podmiotów znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego odpowiedzialnych za wdrażanie norm ochrony lotnictwa.

*Artykuł 12***Program ochrony portu lotniczego****▼C3**

1. Każdy zarządzający portem lotniczym sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony portu lotniczego.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez zarządzającego portem lotniczym w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, w którym znajduje się port lotniczy.

Program obejmuje wewnętrzne regulacje dotyczące kontroli jakości opisujące sposób, w jaki zarządzający portem lotniczym monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

**▼B**

2. Program ochrony portu lotniczego przedstawiany jest organowi właściwemu, który w razie potrzeby może podjąć dalsze działania.

*Artykuł 13***Program ochrony przewoźnika lotniczego**

1. Każdy przewoźnik lotniczy sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony przewoźnika lotniczego.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez przewoźnika lotniczego w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, z którego terytorium świadczy on usługi.

Program ten obejmuje również wewnętrzne regulacje dotyczące kontroli jakości opisujące sposób, w jaki przewoźnik lotniczy monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony przewoźnika lotniczego przedstawiany jest na wniosek organowi właściwemu, który w razie potrzeby może podjąć dalsze działania.

**▼B**

3. W przypadku zatwierdzenia programu ochrony wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez organ właściwy państwa członkowskiego przyznającego licencję na prowadzenie działalności, wszystkie inne państwa członkowskie uznają, że przewoźnik lotniczy spełnia wymogi ust. 1. Powyższe pozostaje bez uszczerbku dla prawa państwa członkowskiego do zwrócenia się do każdego przewoźnika lotniczego o szczegółowe informacje dotyczące wdrożenia przez niego:

- a) środków ochrony stosowanych przez to państwo członkowskie na mocy art. 6; lub
- b) lokalnych procedur stosowanych w obsługiwanych portach lotniczych.

*Artykuł 14***Program ochrony podmiotu**

1. Każdy podmiot zobowiązany na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10, do stosowania norm ochrony lotnictwa sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez podmiot w celu przestrzegania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego w odniesieniu do działalności prowadzonej przez niego w tym państwie członkowskim.

Program obejmuje wewnętrzne regulacje dotyczące kontroli jakości opisujące sposób, w jaki podmiot monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony podmiotu stosującego normy ochrony lotnictwa przedstawiany jest na wniosek organowi właściwemu, który w razie potrzeby może podjąć dalsze działania.

*Artykuł 15***Inspekcje Komisji**

1. Działając we współpracy z organem właściwym danego państwa członkowskiego, Komisja przeprowadza inspekcje — w tym inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa — w celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia i, w miarę potrzeby, formułowania zaleceń mających na celu poprawę ochrony lotnictwa. W tym celu organ właściwy powiadamia Komisję na piśmie o wszystkich portach lotniczych znajdujących się na jego terytorium, obsługujących lotnictwo cywilne, innych niż porty objęte art. 4 ust. 4.

Procedury przeprowadzania inspekcji Komisji przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

2. Prowadzone przez Komisję inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa są niezapowiedziane. Komisja w odpowiednim czasie przed inspekcją powiadamia o niej zainteresowane państwo członkowskie.

3. Każde sprawozdanie z inspekcji przeprowadzonej przez Komisję przekazywane jest organowi właściwemu danego państwa członkowskiego, który w swojej odpowiedzi określa środki podjęte w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości.

Następnie sprawozdanie to wraz z odpowiedzią organu właściwego przekazywane jest organom właściwym pozostałych państw członkowskich.



### *Artykuł 16*

#### **Sprawozdanie roczne**

Komisja przedstawia co roku Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i państwom członkowskim sprawozdanie, informując je o stosowaniu niniejszego rozporządzenia i o jego wpływie na poprawę ochrony lotnictwa.

### *Artykuł 17*

#### **Grupa doradcza zainteresowanych stron**

Bez uszczerbku dla roli komitetu, o którym mowa w art. 19, Komisja ustanawia grupę doradczą zainteresowanych stron ds. ochrony lotnictwa złożoną z europejskich organizacji przedstawicielskich, które są zaangażowane w ochronę lotnictwa lub których ta ochrona bezpośrednio dotyczy. Zadaniem tej grupy jest wyłącznie doradzanie Komisji. Komitet, o którym mowa w art. 19, informuje grupę doradczą zainteresowanych stron przez cały czas trwania procesu regulacyjnego.

### *Artykuł 18*

#### **Rozpowszechnianie informacji**

Co do zasady Komisja publikuje środki, które mają bezpośredni wpływ na pasażerów. Następujące dokumenty uznaje się jednak za „informacje klasyfikowane UE” w rozumieniu decyzji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom:

- a) środki i procedury, o których mowa w art. 4 ust. 3 i 4, art. 6 ust. 1 oraz art. 7 ust. 1, jeżeli zawierają informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa;
- b) sprawozdania z inspekcji przeprowadzanych przez Komisję oraz odpowiedzi organów właściwych, o których mowa w art. 15 ust. 3.

### *Artykuł 19*

#### **Procedura komitetu**

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.  
Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na jeden miesiąc.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.
4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 i 6 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

### *Artykuł 20*

#### **Porozumienia między Wspólnotą a państwami trzecimi**

W odpowiednich przypadkach i zgodnie z prawem wspólnotowym porozumienia uznające, że normy ochrony stosowane w państwie trzecim są równoważne z normami Wspólnoty, mogą zostać włączone

**▼B**

do umów lotniczych między Wspólnotą a państwem trzecim — zgodnie z art. 300 Traktatu — po to, by przyspieszyć realizację celu utworzenia „jednolitego obszaru ochrony” dla wszystkich lotów między Unią Europejską a państwami trzecimi.

*Artykuł 21***Sankcje**

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzania w życie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

*Artykuł 22***Sprawozdanie Komisji dotyczące finansowania**

Nie później niż dnia 31 grudnia 2008 r. Komisja złoży sprawozdanie dotyczące zasad finansowania kosztów środków ochrony lotnictwa cywilnego. W sprawozdaniu tym rozważy się, jakie kroki należy podjąć, by zapewnić wykorzystywanie opłat za ochronę wyłącznie do pokrywania kosztów związanych z ochroną oraz by zwiększyć przejrzystość takich opłat. W sprawozdaniu uwzględnione zostaną również zasady konieczne, by gwarantować niezakłóconą konkurencję między portami lotniczymi i między przewoźnikami lotniczymi, oraz różne metody zapewniania konsumentom ochrony w odniesieniu do podziału kosztów środków ochrony między podatników i użytkowników. W odpowiednim przypadku do tego sprawozdania Komisji zostanie dołączony wniosek legislacyjny.

*Artykuł 23***Uchylenie**

Niniejszym uchyla się rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

*Artykuł 24***Wejście w życie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od daty określonej w przepisach wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurami, o których mowa w art. 4 ust. 2 i 3, lecz nie później niż 24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 art. 4 ust. 2, 3 i 4, art. 8, art. 11 ust. 2, art. 15 ust. 1 akapit drugi, art. 17, 19 i 22 stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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

**▼B****►M1 ZAŁĄCZNIK I ◀****WSPÓLNE PODSTAWOWE NORMY OCHRONY LOTNICTWA  
CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI  
(ARTYKUŁ 4)****1. OCHRONA PORTU LOTNICZEGO****1.1. Wymagania dotyczące projektowania portu lotniczego**

1. Przy projektowaniu i budowaniu nowych obiektów portu lotniczego lub przebudowie istniejących obiektów portu lotniczego należy w pełni uwzględnić wymogi związane z wprowadzaniem w życie wspólnych podstawowych norm określonych w niniejszym załączniku oraz w aktach wykonawczych do niego.
2. W porcie lotniczym ustanawia się następujące obszary:
  - a) strefa ogólnodostępna;
  - b) strefa operacyjna lotniska;
  - c) strefy zastrzeżone lotniska; oraz
  - d) części krytyczne stref zastrzeżonych lotniska.

**1.2. Kontrola dostępu**

1. Dostęp do strefy operacyjnej lotniska jest ograniczony w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów na ten obszar.
2. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska jest kontrolowany w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów na te obszary.
3. Osobom i pojazdom można zezwolić na dostęp do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska tylko wtedy, gdy spełniają wymagane warunki ochrony.
4. Osoby, w tym członkowie personelu latającego, muszą pozytywnie przejść kontrolę przeszłości przed wystawieniem im karty identyfikacyjnej personelu latającego albo karty identyfikacyjnej portu lotniczego, które upoważniają do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

**1.3. Kontrola bezpieczeństwa osób innych niż pasażerowie oraz przenoszonych przez nie przedmiotów**

1. Osoby inne niż pasażerowie, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami, poddawane są ciągłej wyrwykowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia na te obszary przedmiotów zabronionych.  
**►C1** 2. Wszystkie osoby inne niż pasażerowie **◀**, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami, poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia na te obszary przedmiotów zabronionych.

**1.4. Sprawdzanie pojazdów**

Pojazdy wjeżdżające do stref zastrzeżonych lotniska są sprawdzane w celu uniemożliwienia wwiezienia do tych stref przedmiotów zabronionych.

**1.5. Nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne**

W portach lotniczych i, w miarę potrzeby, na ogólnodostępnych obszarach przyległych prowadzi się nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne w celu wykrycia podejrzanego zachowania osób, określenia słabych punktów, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji, oraz w celu powstrzymania osób przed dokonaniem takich aktów.



**▼B**

## 2. STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH

Statki powietrzne zaparkowane w strefach wydzielonych portów lotniczych, do których mają zastosowanie środki alternatywne, o których mowa w art. 4 ust. 4, są oddzielane od statków powietrznych, do których wspólnie podstawowe normy mają zastosowanie w pełni, po to by zagwarantować nienaruszanie — w odniesieniu do tych ostatnich statków powietrznych — norm ochrony stosowanych do statków powietrznych oraz pasażerów, bagażu, ładunku i poczty.

## 3. OCHRONA STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Przed odlotem statek powietrzny zostaje poddany sprawdzeniu statku powietrznego lub przeszukaniu statku powietrznego w celu dopilnowania, by na pokładzie nie było przedmiotów zabronionych. Statek powietrzny w transzycie może podlegać innym odpowiednim środkom.

**▼C3**

2. Każdy statek powietrzny podlega ochronie przed nieupoważnioną ingerencją.

**▼B**

## 4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

## 4.1. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego

1. Wszyscy pasażerowie rozpoczynający lot, pasażerowie transferowi i tranzytowi oraz ich bagaż kabinowy poddawani są kontroli bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska oraz na pokład statków powietrznych.

2. Pasażerowie transferowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:

- a) przylatują z jednego z państw członkowskich, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
- b) przylatują z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

3. Pasażerowie tranzytowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:

- a) pozostają na pokładzie statku powietrznego; lub
- b) nie mają kontaktu z pasażerami odlatującymi, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa, poza tymi, którzy wsiadają do tego samego statku powietrznego; lub
- c) przylatują z jednego z państw członkowskich, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
- d) przylatują z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

## 4.2. Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego

►C3 1. Pasażerowie i ich bagaż kabinowy są chronieni przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, ◀ w którym są poddawani kontroli bezpieczeństwa, aż do odlotu statku powietrznego, którym są przewożeni.

2. Pasażerowie odlatujący, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa, nie mają kontaktu z pasażerami przylatującymi, chyba że:

- a) pasażerowie przylatują z jednego z państw członkowskich, pod warunkiem że Komisja lub to państwo członkowskie nie dostarczyły informacji, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
- b) pasażerowie przylatują z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

**▼ B****4.3. Pasażerowie potencjalnie uciążliwi**

Przed odlotem pasażerowie potencjalnie uciążliwi zostają poddani odpowiednim środkom ochrony.

**5. BAGAŻ REJESTROWANY****5.1. Kontrolowanie bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego**

1. Cały bagaż rejestrowany zostaje poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska i na pokład statków powietrznych.
2. Transferowy bagaż rejestrowany może zostać zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
  - a) przylatuje z jednego z państw członkowskich, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że ten bagaż rejestrowany nie może zostać uznany za poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
  - b) przylatuje z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.
3. Tranzytowy bagaż rejestrowany może zostać zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

**5.2. Ochrona bagażu rejestrowanego**

►C3 Bagaż rejestrowany, który ma być przewożony statkiem powietrznym, jest chroniony przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, ◀ w którym poddawany jest kontroli bezpieczeństwa lub przyjęty pod opiekę przewoźnika lotniczego, w zależności od tego, które z tych działań nastąpi wcześniej, aż do odlotu statku powietrznego, którym jest przewożony.

**5.3. Przynależność bagażu**

1. Każdą sztukę bagażu rejestrowanego określa się jako bagaż towarzyszący lub bez pasażera.

**▼ C1**

2. Nie przewozi się bagażu rejestrowanego bez pasażera, chyba że bagaż ten został oddzielony z przyczyn niezależnych od pasażera albo poddany odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony.

**▼ B****6. ŁADUNEK I POCZTA****▼ C1****6.1. Środki kontroli w zakresie ochrony ładunku i poczty****▼ B**

- C1 1. Przed załadowaniem na pokład statku powietrznego cały ładunek i cała poczta poddawane są środkom kontroli w zakresie ochrony. ◀ Przewoźnik lotniczy nie przyjmuje ładunku ani poczty do przewozu na statku powietrznym, jeżeli sam nie zastosował takich kontroli lub jeżeli ich zastosowanie nie zostało potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta, znanego nadawcę lub uznanego nadawcę.

**▼ C1**

2. Ładunek transferowy i pocztę transferową można poddać alternatywnym środkom kontroli w zakresie ochrony, które zostaną szczegółowo określone w akcie wykonawczym.

**▼ B**

- C1 3. Ładunek tranzytowy i pocztę tranzytową można zwolnić ze stosowania środków kontroli w zakresie ochrony ◀, jeżeli pozostają na pokładzie statku powietrznego.

**6.2. Ochrona ładunku i poczty****▼ C3**

1. Ładunek i poczta, które mają być przewożone na statku powietrznym, są chronione przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, w którym są poddawane środkom kontroli w zakresie ochrony, aż do odlotu statku powietrznego, na którym mają być przewożone.
2. Ładunek i poczta, które po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony nie są odpowiednio chronione przed nieupoważnioną ingerencją, poddawane są kontroli bezpieczeństwa.

**▼B**

## 7. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

►C1 Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego są poddawane środkom kontroli w zakresie ochrony ◀, a następnie są zabezpieczane aż do załadowania na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

## ►C1 8. ZAOPATRZENIE POKŁADOWE

Zaopatrzenie pokładowe, w tym catering, przeznaczone do przewozu lub wykorzystania na pokładzie statku powietrznego poddawane jest środkom kontroli w zakresie ochrony ◀, a następnie jest zabezpieczane aż do załadowania na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

## 9. ZAOPATRZENIE PORTU LOTNICZEGO

►C1 Zaopatrzenie przeznaczone do sprzedaży lub wykorzystania w strefach zastrzeżonych lotniska, w tym zaopatrzenie sklepów wolnocłowych i restauracji, poddawane jest środkom kontroli w zakresie ochrony ◀ w celu uniemożliwienia wprowadzenia do tych stref przedmiotów zabronionych.

## 10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

**▼C1**

1. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa lotnictwa:

**▼B**

- a) osobom nieuprawnionym uniemożliwia się wejście do przedziału personelu latającego podczas lotu;
  - b) pasażerowie potencjalnie uciążliwi podlegają odpowiednim środkom ochrony podczas lotu.
2. W celu zapobieżenia bezprawnej ingerencji podczas lotu podejmowane są odpowiednie środki ochrony, takie jak szkolenie personelu latającego i personelu pokładowego.
3. Na pokładzie statku powietrznego nie przewozi się broni, z wyjątkiem broni przewożonej w luku bagażowym, chyba że zostały spełnione wymagane warunki dotyczące ochrony zgodne z prawem krajowym, a zainteresowane państwa wydały zezwolenie.
4. Ustęp 3 stosuje się również do funkcjonariuszy warty ochronnej, w przypadku gdy są oni uzbrojeni.

## 11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

►C1 1. Osoby realizujące lub odpowiedzialne za realizację kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub stosowanie innych środków kontroli w zakresie ochrony rekrutuje się, szkoli i, ◀ w odpowiednich przypadkach, wydaje się im certyfikaty, po to by upewnić się, że są to osoby odpowiednie do celów zatrudnienia oraz kompetentne do celów podjęcia obowiązków, które są im powierzone.

2. Przed otrzymaniem karty identyfikacyjnej portu lotniczego albo karty identyfikacyjnej personelu latającego osoby inne niż pasażerowie, wymagające dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, przechodzą szkolenie z zakresu ochrony.

3. Szkolenie wspomniane w pkt 1 i 2 przeprowadzane jest na początku okresu zatrudnienia i regularnie powtarzane.

4. Instruktorzy zatrudnieni do szkolenia osób wymienionych w pkt 1 i 2 wykazują się niezbędnymi kwalifikacjami.

## 12. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY

**▼C1**

Sprzęt stosowany do kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych środków kontroli w zakresie ochrony jest zgodny z określonymi specyfikacjami i nadaje się do zastosowania właściwych środków kontroli w zakresie ochrony

▼ M1

## ZAŁĄCZNIK II

**Wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości wdrażanych przez państwa członkowskie w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego**

## 1. DEFINICJE

1.1. Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:

- (1) „roczne natężenie ruchu” oznacza całkowitą liczbę pasażerów przylatujących, odlatujących i tranzytowych (liczonych jeden raz);
- (2) „właściwy organ” oznacza krajowy organ wyznaczony przez państwo członkowskie zgodnie z art. 9, odpowiedzialny za koordynację i kontrolę wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
- (3) „audytor” oznacza każdą osobę przeprowadzającą w imieniu właściwego organu kontrolę zgodności na poziomie krajowym;
- (4) „certyfikacja” oznacza formalną ocenę i formalne potwierdzenie przez właściwy organ lub w jego imieniu, że osoba posiada odpowiednie kompetencje do sprawowania funkcji audytora na odpowiednim poziomie określonym przez właściwy organ;
- (5) „kontrola zgodności” oznacza wszelkie procedury lub procesy stosowane w celu dokonania oceny wykonania niniejszego rozporządzenia i krajowego programu ochrony lotnictwa;
- (6) „uchybiecie” oznacza niespełnienie wymogu w zakresie ochrony lotnictwa;
- (7) „inspekcja” oznacza analizę wdrożenia środków i procedur ochrony w celu ustalenia, czy są one realizowane skutecznie i zgodnie z wymaganymi standardami, a także w celu stwierdzenia ewentualnych uchybień;
- (8) „wywiad” oznacza ustną kontrolę przeprowadzoną przez audytora w celu ustalenia, czy wdrożono szczegółowe środki lub procedury ochrony;
- (9) „obserwacja” oznacza wzrokową kontrolę przeprowadzoną przez audytora w celu ustalenia, czy wdrożono środek lub procedurę ochrony;
- (10) „reprezentatywna próbka” oznacza wybór spośród możliwych opcji kontrolnych, którego liczba i zakres są wystarczające, aby stanowić podstawę ogólnych wniosków dotyczących stosowania standardów;
- (11) „audyt ochrony” oznacza szczegółową analizę środków i procedur ochrony, mającą na celu stwierdzenie, czy są one w pełni stosowane w sposób ciągły;
- (12) „test” oznacza sprawdzenie środków ochrony lotnictwa, polegające na symulacji przez właściwy organ zamiaru popełnienia aktu bezprawnej ingerencji w celu zbadania skuteczności zastosowania istniejących środków ochrony;
- (13) „weryfikacja” oznacza czynności podejmowane przez audytora w celu ustalenia, czy szczegółowe środki ochrony są rzeczywiście stosowane;
- (14) „podatność” oznacza każdy słaby punkt w zakresie stosowania środków i procedur, które mogłyby być wykorzystane w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

## 2. UPRAWNIENIA WŁAŚCIWEGO ORGANU

2.1. Państwa członkowskie nadają właściwemu organowi konieczne uprawnienia do kontrolowania i egzekwowania wymogów niniejszego rozporządzenia oraz przepisów wykonawczych do niego, w tym prawo nakładania kar zgodnie z art. 21.

▼ **M1**

- 2.2. Właściwy organ podejmuje kontrolę zgodności i posiada konieczne uprawnienia, aby zażądać usunięcia w określonym terminie stwierdzonych uchybień.
- 2.3. Ustanawia się stopniowe i proporcjonalne podejście dotyczące działań korygujących uchybienia i środków egzekucyjnych. Podejście to obejmuje kolejne etapy, jakie należy przejść, aż do całkowitego usunięcia uchybień, obejmujące:
  - a) rady i zalecenia;
  - b) formalne upomnienie;
  - c) nakaz;
  - d) sankcje administracyjne i postępowanie sądowe.

Właściwy organ może pominąć jeden lub kilka z etapów, zwłaszcza w przypadku poważnych lub powtarzających się uchybień.

### 3. CELE I ZAWARTOŚĆ KRAJOWEGO PROGRAMU KONTROLI JAKOŚCI

- 3.1. Za pomocą kontroli zgodności krajowy program kontroli jakości ma na celu sprawdzenie, czy środki ochrony lotnictwa są skutecznie i prawidłowo stosowane, a także określenie poziomu zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia i krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.
- 3.2. Krajowy program kontroli jakości obejmuje następujące elementy:
  - a) strukturę organizacyjną, obowiązki i zasoby;
  - b) zakresy obowiązków audytorów i wymagane kwalifikacje;
  - c) kontrolę zgodności, obejmującą zakres audytów, inspekcji, testów dotyczących ochrony oraz, w związku z rzeczywistym lub potencjalnym naruszeniem zasad ochrony, dochodzenia, częstotliwość audytów i inspekcji dotyczących ochrony, a także klasyfikację zgodności;
  - d) przeglądy, jeżeli zachodzi konieczność dokonania ponownej oceny potrzeb w zakresie ochrony;
  - e) działania korygujące uchybienia dostarczające danych dotyczących systemu zgłaszania uchybień, działania następcze i korygujące w celu zapewnienia zgodności z wymogami w zakresie ochrony lotnictwa;
  - f) środki egzekucyjne oraz, w stosownych przypadkach, kary zgodnie z pkt 2.1 i 2.3 niniejszego załącznika;
  - g) sprawozdania dotyczące przeprowadzonych kontroli zgodności, obejmujące, w stosownych przypadkach, wymianę informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności;
  - h) proces monitorowania środków wewnętrznej kontroli jakości stosowanych przez port lotniczy, operatora i podmiot;
  - i) system rejestrujący i analizujący wyniki krajowego programu kontroli jakości w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki.

### 4. KONTROLOWANIE ZGODNOŚCI

- 4.1. Wszystkie porty lotnicze, operatorzy i pozostałe podmioty odpowiedzialne za ochronę lotnictwa podlegają regularnej kontroli, aby zapewnić sprawne wykrywanie i korygowanie uchybień.
- 4.2. Kontrole przeprowadza się zgodnie z krajowym programem kontroli jakości, uwzględniając poziom zagrożenia, rodzaj i charakter operacji, zasady stosowania, wyniki wewnętrznej kontroli jakości realizowanej przez porty lotnicze, operatorów i podmioty, a także inne czynniki i oceny mające wpływ na częstotliwość kontroli.
- 4.3. Kontrola obejmuje stosowanie środków wewnętrznej kontroli jakości przez porty lotnicze, operatorów i pozostałe podmioty oraz ich skuteczność.

**▼ M1**

- 4.4. Kontrola każdego portu lotniczego obejmuje odpowiedni zestaw czynności związanych z kontrolą zgodności oraz dostarcza ogólnego przeglądu stosowania środków ochrony w tej dziedzinie.
- 4.5. Zarządzanie, ustalanie priorytetów i organizacja programu kontroli jakości są realizowane niezależnie od operacyjnego wdrażania środków podejmowanych na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- 4.6. Kontrola zgodności obejmuje audyty, inspekcje i testy dotyczące ochrony.
5. METODOLOGIA
- 5.1. Metodologia przeprowadzania kontroli zgodności odpowiada znormalizowanemu podejściu, które obejmuje przydzielanie zadań, planowanie, przygotowanie, czynności na miejscu, klasyfikację wyników, sporządzenie sprawozdania i proces naprawczy.
- 5.2. Kontrola zgodności opiera się na regularnym gromadzeniu informacji w drodze obserwacji, wywiadów, analizy dokumentacji oraz weryfikacji.
- 5.3. Kontrola zgodności obejmuje zarówno zapowiedziane, jak i niezapowiedziane czynności.
6. AUDYTY OCHRONY
- 6.1. Audyt ochrony obejmuje:
  - a) wszystkie środki ochrony w porcie lotniczym; lub
  - b) wszystkie środki ochrony stosowane przez dany port lotniczy, terminal portu lotniczego, operatora lub podmiot; lub
  - c) określoną część krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- 6.2. Metodologia przeprowadzania audytu ochrony uwzględnia następujące elementy:
  - a) zapowiedź audytu ochrony oraz przekazanie, w stosownych przypadkach, kwestionariusza wstępnego;
  - b) etap przygotowawczy obejmujący analizę wypełnionego kwestionariusza wstępnego oraz pozostałej stosownej dokumentacji;
  - c) wstępne spotkanie informacyjne z przedstawicielami portu lotniczego/operatora/podmiotu przed rozpoczęciem kontroli na miejscu;
  - d) kontrolę na miejscu;
  - e) ustne sprawozdanie i raport;
  - f) w przypadku stwierdzenia uchybień, proces naprawczy i odpowiednie monitorowanie tego procesu.
- 6.3. Aby możliwe było potwierdzenie stosowania środków ochrony, przeprowadzenie audytu ochrony opiera się na systematycznym gromadzeniu informacji z zastosowaniem jednej lub kilku z poniższych technik:
  - a) analiza dokumentów;
  - b) obserwacje;
  - c) wywiady;
  - d) weryfikacje.
- 6.4. Porty lotnicze o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 10 milionów pasażerów podlegają przynajmniej raz na cztery lata audytowi ochrony obejmującemu standardy ochrony lotnictwa. Analiza obejmuje reprezentatywną próbkę informacji.

**▼ M1**

7. INSPEKCJE
  - 7.1. Zakres inspekcji obejmuje przynajmniej jeden zestaw bezpośrednio powiązanych środków ochrony wymienionych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz odpowiednie przepisy wykonawcze, sprawdzane w ramach pojedynczej czynności lub w odpowiednich ramach czasowych nieprzekraczających zasadniczo okresu trzech miesięcy. Analiza obejmuje reprezentatywną próbkę informacji.
  - 7.2. Zestaw bezpośrednio powiązanych środków ochrony to zestaw dwóch lub większej liczby wymogów wymienionych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia oraz odpowiednie przepisy wykonawcze, które tak ściśle na siebie wzajemnie oddziałują, że nie jest możliwe stwierdzenie, czy cel został osiągnięty, jeśli nie potraktuje się ich wspólnie. Zestawy te obejmują zestawy wymienione w dodatku I do niniejszego załącznika.
  - 7.3. Inspekcje są niezapowiedziane. Jeśli właściwy organ uzna, że nie jest to możliwe, inspekcje mogą być zapowiedziane. Metodologia przeprowadzania inspekcji uwzględnia następujące elementy:
    - a) etap przygotowawczy;
    - b) kontrolę na miejscu;
    - c) ustne sprawozdanie, w zależności od częstotliwości i wyników kontroli;
    - d) raport/rejestr;
    - e) proces naprawczy i jego monitorowanie.
  - 7.4. Aby możliwe było potwierdzenie skuteczności środków ochrony, przeprowadzenie inspekcji opiera się na systematycznym gromadzeniu informacji z zastosowaniem jednej lub kilku z poniższych technik:
    - a) analiza dokumentów;
    - b) obserwacje;
    - c) wywiady;
    - d) weryfikacje.
  - 7.5. W portach lotniczych o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 2 miliony pasażerów minimalna częstotliwość inspekcji wszystkich zestawów bezpośrednio powiązanych środków ochrony, określonych w rozdziałach 1–6 załącznika I do niniejszego rozporządzenia, wynosi przynajmniej jeden raz na 12 miesięcy, chyba że w okresie tym przeprowadzono w porcie lotniczym audyt. Częstotliwość inspekcji wszystkich środków ochrony wymienionych w rozdziałach 7–12 załącznika I określa właściwy organ na podstawie oceny ryzyka.
  - 7.6. Jeśli państwo członkowskie nie posiada portu lotniczego o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 2 miliony pasażerów, wymogi pkt 7.5 stosuje się do portu lotniczego na jego terytorium o największej liczbie obsłużonych rocznie pasażerów.
8. TESTY
  - 8.1. Testy przeprowadza się, aby sprawdzić skuteczność stosowania przynajmniej następujących środków ochrony:
    - a) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
    - b) zabezpieczenia statków powietrznych;
    - c) kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego;
    - d) kontroli personelu i przewożonych przedmiotów;
    - e) zabezpieczenia bagażu rejestrowanego;
    - f) kontroli ładunków i poczty;
    - g) zabezpieczenia ładunków i poczty.

**▼ M1**

- 8.2. Sporządza się protokół z testów wskazujący metodologię i uwzględniający wymogi prawne, operacyjne i bezpieczeństwa. Metodologia obejmuje następujące elementy:
  - a) etap przygotowawczy;
  - b) kontrolę na miejscu;
  - c) ustne sprawozdanie, w zależności od częstotliwości i wyników czynności kontrolnych;
  - d) raport/rejestr;
  - e) proces naprawczy i jego monitorowanie.
9. PRZEGLĄDY
- 9.1. Przeglądy przeprowadza się, gdy tylko właściwy organ uzna za niezbędne dokonanie ponownej oceny operacji w celu określenia i likwidacji wszelkich podatności. W razie stwierdzenia jakiegokolwiek podatności, właściwy organ wymaga wdrożenia środków zabezpieczających odpowiednio do zagrożenia.
10. SPRAWOZDAWCZOŚĆ
- 10.1. Kontrolę zgodności zgłasza się lub rejestruje w znormalizowanym formacie, który pozwala na bieżącą analizę istniejących tendencji.
- 10.2. Uwzględnia się następujące elementy:
  - a) rodzaj kontroli;
  - b) port lotniczy, operatora lub podmiot podlegające kontroli;
  - c) datę i godzinę przeprowadzenia kontroli;
  - d) nazwiska audytorów przeprowadzających kontrolę;
  - e) zakres kontroli;
  - f) ustalenia i odpowiednie postanowienia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
  - g) klasyfikację zgodności;
  - h) zalecenia w sprawie działań korygujących, w stosownych przypadkach;
  - i) termin zakończenia działań korygujących, w stosownych przypadkach.
- 10.3. W razie stwierdzenia uchybień, właściwy organ przekazuje stosowne ustalenia portom lotniczym, operatorom lub podmiotom podlegającym kontroli.
11. WSPÓLNA KLASYFIKACJA ZGODNOŚCI
- 11.1. Kontrola zgodności służy ocenie wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego za pomocą zharmonizowanego systemu klasyfikacji zgodności określonego w dodatku II.
12. KORYGOWANIE UCHYBIEŃ
- 12.1. Korygowanie stwierdzonych uchybień następuje bezzwłocznie. Jeśli nie jest możliwe bezzwłoczne skorygowanie uchybień, wdrażane są środki wyrównawcze.
- 12.2. Właściwy organ żąda od portów lotniczych, operatorów lub podmiotów, podlegających kontroli zgodności, przedstawienia do zatwierdzenia planu działań służących usunięciu wszelkich uchybień wymienionych w sprawozdaniach wraz z terminem realizacji działań korygujących, a także potwierdzenia z chwilą zakończenia procesu naprawczego.
13. DZIAŁANIA NASTĘPCZE MAJĄCE NA CELU WERYFIKACJĘ ZAKOŃCZENIA PROCESU NAPRAWCZEGO
- 13.1. Po otrzymaniu potwierdzenia portu lotniczego, operatora lub podmiotu podlegającego kontroli, że działania korygujące zostały podjęte, właściwy organ sprawdza realizację tych działań.



**▼ M1**

13.2. Działania następcze posługują się najbardziej odpowiednią metodą kontrolną.

**14. DOSTĘPNOŚĆ AUDYTORÓW**

14.1. Każde państwo członkowskie zapewnia dostępność odpowiedniej liczby audytorów, podlegających bezpośrednio właściwemu organowi lub pozostających pod jego nadzorem, do przeprowadzenia wszystkich czynności związanych z kontrolą zgodności.

**15. KRYTERIA KWALIFIKACYJNE DLA AUDYTORÓW**

15.1. Każde państwo członkowskie gwarantuje, że audytorzy wykonujący zadania w imieniu właściwego organu:

- a) są wolni od wszelkich zobowiązań pieniężnych lub wynikających z zawartych umów wobec portu lotniczego, operatora lub podmiotu, który ma być skontrolowany; oraz
- b) posiadają odpowiednie kompetencje obejmujące odpowiednie doświadczenie teoretyczne i praktyczne we właściwej dziedzinie.

Audytorzy podlegają certyfikacji lub równoważnemu zatwierdzeniu przez właściwy organ.

15.2. Audytorzy posiadają następujące kompetencje:

- a) znajomość aktualnie stosowanych środków ochrony oraz sposobu ich stosowania w odniesieniu do operacji podlegających kontroli, w tym:
  - znajomość zasad ochrony,
  - znajomość zadań związanych z nadzorem,
  - znajomość czynników mających wpływ na ludzkie zachowanie;
- b) praktyczną znajomość technologii i technik w zakresie ochrony;
- c) znajomość zasad, procedur i technik kontrolowania zgodności;
- d) praktyczną znajomość operacji podlegających kontroli.
- e) znajomość roli i uprawnień audytora.

15.3. Audytorzy przechodzą okresowe szkolenia z odpowiednią częstotliwością, aby zapewnić im zachowanie posiadanych kompetencji oraz zdobycie nowych kompetencji z uwzględnieniem rozwoju sektora ochrony lotnictwa.

**16. UPRAWNIENIA AUDYTORÓW**

16.1. Audytorzy przeprowadzający kontrolę zgodności posiadają odpowiednie uprawnienia, aby uzyskać informacje konieczne do wykonania swoich zadań.

16.2. Audytorzy posiadają identyfikator uprawniający ich do przeprowadzenia kontroli zgodności w imieniu właściwego organu oraz umożliwiający im dostęp do wszystkich wymaganych stref.

16.3. Audytorzy mają prawo:

- a) do natychmiastowego dostępu do wszystkich stosownych stref, w tym statków powietrznych i budynków, w związku z kontrolą zgodności; oraz
- b) żądać prawidłowego stosowania lub powtórzenia środków ochrony.

16.4. W związku z posiadanymi przez audytorów uprawnieniami właściwy organ postępuje zgodnie z pkt 2.3 w następujących przypadkach:

- a) zamierzone utrudnianie lub uniemożliwianie audytorowi pracy;
- b) nieudostępnienie lub odmowa udostępnienia informacji na żądanie audytora;
- c) przekazanie audytorowi fałszywych lub mylnych informacji w celu dokonania oszustwa; oraz
- d) podawanie się za audytora w celu dokonania oszustwa.

**▼ M1**

## 17. NAJLEPSZE PRAKTYKI

17.1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o najlepszych praktykach w zakresie programów kontroli jakości, metodologii audytu i audytorów. Komisja przekazuje te informacje wszystkim państwom członkowskim.

## 18. PRZEDKŁADANIE SPRAWOZDAŃ KOMISJI

18.1. Państwa członkowskie składają Komisji coroczne sprawozdanie o środkach podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, jak również o sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium. Okresem referencyjnym sprawozdania jest 1 stycznia–31 grudnia. Termin złożenia sprawozdania upływa po trzech miesiącach od końca okresu referencyjnego.

18.2. Zawartość sprawozdania jest zgodna z dodatkiem III, a jego format odpowiada wzorowi udostępnionemu przez Komisję.

18.3. Komisja udostępnia najważniejsze wnioski wynikające z tych sprawozdań państwom członkowskim.

**▼ M1***Dodatek I***Elementy, które należy uwzględnić w zestawie bezpośrednio powiązanych środków ochrony**

Zestawy bezpośrednio powiązanych środków ochrony, o których mowa w pkt 7.1 załącznika II, obejmują następujące elementy załącznika I do niniejszego rozporządzenia i odpowiednie przepisy w aktach wykonawczych do rozporządzenia:

**Odnosnie do punktu 1 – Ochrona portu lotniczego:**

- (i) pkt 1.1.; lub
- (ii) pkt 1.2. (z wyjątkiem przepisów dotyczących kart identyfikacyjnych i przepustek dla pojazdów); lub
- (iii) pkt 1.2 (przepisy dotyczące kart identyfikacyjnych); lub
- (iv) pkt 1.2 (przepisy dotyczące przepustek dla pojazdów); lub
- (v) pkt 1.3 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- (vi) pkt 1.4.; lub
- (vii) pkt 1.5.

**Odnosnie do punktu 2 – Strefy wydzielone w portach lotniczych:**

cały punkt

**Odnosnie do punktu 3 – Ochrona statków powietrznych:**

- (i) pkt 3.1.; lub
- (ii) pkt 3.2.

**Odnosnie do punktu 4 – Pasażerowie i bagaż kabinowy:**

- (i) pkt 4.1 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- (ii) pkt 4.2. lub
- (iii) pkt 4.3.

**Odnosnie do punktu 5 – Bagaż rejestrowany:**

- (i) pkt 5.1 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- (ii) pkt 5.2; lub
- (iii) pkt 5.3.

**Odnosnie do punktu 6 – Ładunek i poczta:****▼ C2**

- (i) wszystkie przepisy dotyczące kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowane przez zarejestrowanego agenta, z wyjątkiem przypadków określonych w ppkt (ii) do (v) poniżej; lub
- (ii) wszystkie przepisy dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony stosowane przez znanych nadawców; lub

**▼ M1**

- (iii) wszystkie przepisy dotyczące uznanych nadawców; lub
- (iv) wszystkie przepisy dotyczące przewozu ładunków i poczty; lub
- (v) wszystkie przepisy dotyczące ochrony ładunków i poczty w portach lotniczych.

**Odnosnie do punktu 7 – Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego:**

cały punkt

**Odnosnie do punktu 8 – ► C2 Zaopatrzenie pokładowe: ◀**

cały punkt

**Odnosnie do punktu 9 – Zaopatrzenie portu lotniczego:**

cały punkt

▼ **M1**

**Odnosnie do punktu 10 – Środki ochrony podczas lotu:**

cały punkt

**Odnosnie do punktu 11 – Rekrutacja i szkolenie personelu**

- (i) wszystkie przepisy dotyczące rekrutacji personelu przez port lotniczy, przewoźnika lotniczego lub podmiot; lub
- (ii) wszystkie przepisy dotyczące szkolenia personelu zatrudnionego przez port lotniczy, przewoźnika lotniczego lub podmiot.

▼ **M1***Dodatek II***Zharmonizowany system klasyfikacji zgodności**

Do oceny wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego stosuje się następującą klasyfikację zgodności.

	Audyt ochrony	Inspekcja	Test
Pełna zgodność	✓	✓	✓
Spełnia, ale pożądane jest usprawnienie	✓	✓	✓
Brak zgodności	✓	✓	✓
Nie spełnia, poważne uchybienia	✓	✓	✓
Nie dotyczy	✓	✓	
Nie potwierdzone	✓	✓	✓

▼ **M1***Dodatek III***ZAWARTOŚĆ SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI**

- 1. Struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby**
  - a) Struktura organizacji zajmującej się kontrolą jakości, obowiązki i zasoby, w tym zmiany planowane na przyszłość (zob. pkt 3.2 a)).
  - b) Liczba audytorów - obecna i planowana (zob. pkt 14).
  - c) Szkolenia odbyte przez audytorów (zob. pkt 15.2).
- 2. Operacyjne czynności kontrolne**

Wszystkie czynności kontrolne, z wyszczególnieniem:

  - a) typu (audyt ochrony, inspekcja początkowa, inspekcja następcza, test, inne);
  - b) portów lotniczych, operatorów i podmiotów podlegających kontroli;
  - c) zakresu;
  - d) częstotliwości; oraz
  - e) całkowitej liczby roboczodni w tym obszarze.
- 3. Działania korygujące uchybienia**
  - a) Stan realizacji działań korygujących uchybienia.
  - b) Główne działania, realizowane lub zaplanowane (np. utworzone nowe stanowiska pracy, zakupiony sprzęt, prace budowlane) oraz postępy w realizacji działań korygujących.
  - c) Stosowane środki egzekucyjne (zob. pkt 3.2 f)).
- 4. Dane ogólne i tendencje**
  - a) Całkowity krajowy ruch pasażerski i towarowy oraz liczba operacji lotniczych.
  - b) Wykaz portów lotniczych według kategorii.
  - c) Liczba przewoźników lotniczych operujących z danego terytorium według kategorii (krajowych, unijnych, z krajów trzecich).
  - d) Liczba zarejestrowanych agentów.
  - e) Liczba firm cateringowych.
  - f) Liczba firm sprzątających.
  - g) Przybliżona liczba pozostałych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa (znani nadawcy, firmy obsługi naziemnej).
- 5. Sytuacja w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych**

Kontekst ogólny sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych państwa członkowskiego.