

**P6\_TA(2007)0142**

## **Wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego \*\*\*II**

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (14039/1/2006 – C6-0041/2007 – 2005/0191 (COD))**

### **(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (14039/1/2006 – C6-0041/2007),
  - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu<sup>1</sup> dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM (2005)0429)<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 251 ust. 2 traktatu WE,
  - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0134/2007),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
  2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

---

<sup>1</sup> *Teksty przyjęte* dnia 15.6.2006, P6\_TA(2006)0267.

<sup>2</sup> Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

**P6\_TC2-COD(2005)0191**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego 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>3</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

---

<sup>3</sup> Dz.U. C 185 z 8.8.2006, str. 17.

<sup>4</sup> *Stanowisko* Parlamentu Europejskiego z dnia 15 czerwca 2006 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 2006 r. (Dz.U. C 70 E z 27.3.2007, str. 21) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r.

- (1) W celu ochrony osób i mienia na terytorium Unii Europejskiej należy zapobiegać aktom bezprawnej ingerencji w stosunku do cywilnych statków powietrznych, **zagrożającym 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>5</sup> przyjęte zostało w następstwie wydarzeń w Stanach Zjednoczonych, które miały miejsce w dniu 11 września 2001 r.
- (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 i 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) **Nowy akt prawny powinien** 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.

---

<sup>5</sup> Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, str. 1).

- (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, lub w czasie lotu, wspólnotowych przewoźników lotniczych.
- (8) Każde państwo członkowskie może samodzielnie podjąć decyzję o rozmieszczeniu funkcjonariuszy warty ochronnej na statkach powietrznych zarejestrowanych w tym państwie członkowskim oraz na statkach powietrznych przewoźników lotniczych licencjonowanych przez to państwo członkowskie.
- (9) Z różnymi rodzajami 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 ustanowionych* w niniejszym rozporządzeniu. ***Powinno się jednak wprowadzić rozróżnienie pomiędzy wspólnymi podstawowymi normami a bardziej rygorystycznymi środkami i podobne rozróżnienie powinno obowiązywać przy ich finansowaniu.***
- (11) Państwa trzecie mogą wymagać stosowania środków, które różnią się *od ustanowionych* w niniejszym rozporządzeniu, w odniesieniu do lotów z portu lotniczego w państwie członkowskim do tego 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 ***i podjęcia decyzji, czy państwo członkowskie, operator lub inny zainteresowany podmiot może w dalszym ciągu stosować wymagane środki.***

- (12) Mimo że w ramach jednego państwa członkowskiego mogą istnieć dwa organy lub więcej organów **lub podmiotów** zaangażowanych w ochronę lotnictwa, każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć jeden organ odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wprowadzania w życie **różnych norm ochrony**.
- (13) W celu określenia odpowiedzialności za wprowadzenie w życie wspólnych podstawowych **norm oraz** w celu opisanie środków wymaganych przez operatorów i inne podmioty w tym celu, każde państwo członkowskie powinno sporządzić krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto każdy operator portu lotniczego, przewoźnik lotniczy i podmiot **stosujący** normy ochrony lotnictwa powinien sporządzić, stosować i utrzymywać 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 wdrażanie krajowego programu sprawdzającego **poziom** 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) ***Ze względu na nadchodzące rozszerzenie kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego agencja ta powinna być stopniowo włączana w proces monitorowania zgodności ze wspólnymi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego.***
- (17) Akty wykonawcze określające wspólne środki i procedury wdrażania wspólnych podstawowych **norm i** zawierające 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>6</sup>. Informacje te nie powinny być publikowane, lecz jedynie udostępniane operatorom i podmiotom posiadającym prawnie uzasadniony interes.

---

<sup>6</sup> Dz.U. L 317 z 3.12.2001, str. 1.

- (18) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie 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>7</sup>.
- (19) W szczególności, należy przyznać Komisji uprawnienia do ustanawiania warunków przyjęcia środków, o których mowa w *art. 4 ust. 5 oraz art. 13 ust. 2*. W związku z tym, że środki te są mają zakres ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia lub jego uzupełnienie, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (20) *Dla zapewnienia pasażerom transferowym i bagażowi transferowemu możliwości zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa, gdy przylatują z państwa trzeciego, zgodnie z koncepcją znaną jako „jednolity obszar ochrony lotnictwa”, oraz aby pozwolić pasażerom przylatującym takimi lotami na mieszanie się z pasażerami odlatującymi, którzy przeszli kontrolę bezpieczeństwa, należy zachęcać do zawierania porozumień pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi uznającymi normy ochrony stosowane w państwach trzecich za równoważne z normami Wspólnoty.*
- (21) Realizacja celu, jakim jest „jednolity obszar ochrony” dla wszystkich lotów wewnątrz Unii Europejskiej, powinna zostać przyspieszona.
- (22) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania zasad dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa, także tych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych.
- (23) *Powinno się ustanowić sankcje za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia. Sankcje te* powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

- (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 r.
- (25) ***Powinno się rozważyć utworzenie mechanizmu solidarności, który oferowałby pomoc w następstwie aktów terroryzmu mających znaczny wpływ na sektor transportu.***
- (26) 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 **zagrożającymi jego bezpieczeństwu**.

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.

## Artykuł 2

### Zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

- a) wszystkich portów lotniczych lub części portów lotniczych **obsługujących lotnictwo cywilne** znajdujących się na terytorium państwa **członkowskiego**;
- 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 **w zakresie transportu lotniczego, zarówno komercyjną jak i niekomercyjną, działalność ze stałym rozkładem lotów i bez**, 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) „port lotniczy” oznacza każdy obszar lądowy [lub wodny] **specjalnie przystosowany do lądowania, startowania i manewrów statków powietrznych, wraz z urządzeniami pomocniczymi, które mogą być potrzebne do wykonywania tych operacji w związku z wymogami odnoszącymi się do ruchu statków powietrznych i usług lotniczych, oraz urządzeniami wymaganymi do wsparcia komercyjnych usług lotniczych**;
- 4) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo działające lub zamierzające działać w sferze transportu lotniczego;
- 5) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub jej odpowiednik;

- 6) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego ważną licencję na prowadzenie działalności, udzieloną 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>8</sup>;
- 7) „podmiot” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo, inne niż operatorzy;
- 8) „przedmioty zabronione” oznacza broń, materiały wybuchowe lub inne niebezpieczne urządzenia, przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji, **który zagraża bezpieczeństwu**;
- 9) „kontrola bezpieczeństwa” oznacza stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych;
- 10) „kontrola w zakresie ochrony” oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zabronionych;
- 11) „kontrola dostępu” oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec przedostaniu się nieupoważnionych osób lub nieupoważnionych pojazdów, lub zarówno nieupoważnionych osób jak i nieupoważnionych pojazdów;
- 12) „strefa operacyjna lotniska” oznacza powierzchnię manewrową portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, do których dostęp jest ograniczony;
- 13) „strefa ogólnodostępna” oznacza te części portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, które nie są strefą operacyjną lotniska;
- 14) „strefa zastrzeżona lotniska” oznacza część strefy operacyjnej lotniska, gdzie oprócz ograniczenia dostępu **stosuje się również kontrolę dostępu**;

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

- 15) „strefa wydzielona” oznacza obszar, który jest **niedostępny dla ogółu i który jest oddzielony od** stref zastrzeżonych lotniska albo, jeśli strefa wydzielona jest strefą zastrzeżoną lotniska, od innych stref zastrzeżonych lotniska;
- 16) „kontrola przeszłości” oznacza **możliwe do zweryfikowania** sprawdzenie tożsamości osoby, w tym jakiegokolwiek przeszłości kryminalnej **oraz danych wywiadowczych**;
- 17) „pasażerowie transferowi, bagaż transferowy, ładunek transferowy lub poczta transferowa” oznacza pasażerów, bagaż, ładunek lub pocztę odlatujących statkiem powietrznym innym niż przylecieli;
- 18) „pasażerowie tranzytowi, bagaż tranzytowy, ładunek tranzytowy lub poczta tranzytowa” oznacza pasażerów, bagaż, ładunek lub pocztę odlatujących tym samym statkiem powietrznym, którym przylecieli **i lotem o tym samym numerze**;
- 19) „potencjalnie uciążliwy pasażer” 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;
- 20) „bagaż kabinowy” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego;
- 21) „bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego;
- 22) „towarzyszący bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przewożony w luku bagażowym statku powietrznego, który został zgłoszony do odprawy na lot przez pasażera podróżującego tym samym lotem;
- 23) „poczta przewoźnika lotniczego” oznacza pocztę pochodzącą od przewoźnika lotniczego i przeznaczoną dla niego;
- 24) „materiały przewoźnika lotniczego” oznacza materiały pochodzące od przewoźnika lotniczego i przeznaczone dla niego albo które są wykorzystywane przez przewoźnika lotniczego;
- 25) „poczta” oznacza **listy, paczki**, przesyłki w postaci korespondencji i inne **przesyłki** przeznaczone do przekazania **przedsiębiorstwom świadczącym usługi pocztowe** zgodnie z **przepisami** Powszechnego Związku Pocztowego (**PZP**);

- 26) „ładunek” oznacza każde mienie przeznaczone do przewożenia statkiem powietrznym, inne niż bagaż, poczta, poczta przewoźnika lotniczego, materiały przewoźnika lotniczego oraz zaopatrzenie lotu;
- 27) „zarejestrowany agent” oznacza przewoźnika lotniczego, agenta, spedytora lub inny podmiot zapewniający kontrole ochrony **zgodnie z niniejszym rozporządzeniem** w odniesieniu do ładunku lub poczty;
- 28) „znany nadawca” oznacza nadawcę, który wysyła ładunek lub **poczte i** którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz ładunku lub poczty każdym statkiem powietrznym;
- 29) „uznany nadawca” oznacza nadawcę, który wysyła ładunek lub **poczte i** którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz tego ładunku towarowym statkiem powietrznym **oraz statkiem powietrznym przewożącym jedynie pocztę**;
- 30) „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, **które zagrażają bezpieczeństwu** statku **powietrznego**;
- 31) „przeszukanie statku powietrznego” oznacza inspekcję wnętrza statku powietrznego oraz dostępnej części zewnętrznej w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i przypadków bezprawnych ingerencji, **które zagrażają bezpieczeństwu** statku **powietrznego**;
- 32) „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 *zagrożającymi jego bezpieczeństwu* zawarte są w załączniku.

2. *Państwa członkowskie oraz użytkownicy wspólnie ponoszą koszty stosowania wspólnych podstawowych norm dotyczących zwalczania aktów bezprawnej ingerencji. W celu uniknięcia zakłóceń konkurencji między państwami członkowskimi oraz między portami lotniczymi, przewoźnikami i innymi zainteresowanymi podmiotami w obrębie Wspólnoty, jak również między państwami członkowskimi a krajami trzecimi, Komisja w jak najkrótszym czasie przedstawia propozycję wprowadzenia jednakowych ustaleń dotyczących finansowania tych środków ochrony.*

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

Środki te dotyczą w szczególności:

- a) metod kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych kontroli w zakresie ochrony;
- b) metod dokonywania sprawdzeń statku powietrznego i przeszukań statku powietrznego;
- c) przedmiotów zabronionych;
- d) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urządzeń;
- e) wymagań dotyczących zatrudniania i szkolenia personelu;

- f) określenia części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska;
- g) obowiązków i procedur zatwierdzania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców;
- h) kategorii osób, towarów i statków powietrznych, które z powodów obiektywnych poddane zostają specjalnym procedurom ochrony lub są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych kontroli z zakresu ochrony;
- i) *kontroli przeszłości.*

**4. Szczegółowe środki wdrażania wspólnych standardów podstawowych wygasają sześć miesięcy po ich wejściu w życie. Szczegółowe środki mogą zostać utrzymane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2, jednak dopiero po przeprowadzeniu ponownej gruntownej oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz wnikliwej oceny kosztów i wpływu operacyjnego związanego z tymi środkami.**

**5. Komisja ustala, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3, kryteria umożliwiające państwom członkowskim odstąpienie od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, oraz *przyjęcie środków* ochrony zapewniających odpowiedni poziom ochrony *na lotniskach lub strefach na nich wydzielonych*, na podstawie lokalnej oceny ryzyka. Takie alternatywne środki uzasadnia się przyczynami związanymi z wielkością statku powietrznego *lub* z charakterem *i/lub* częstotliwością działalności *na danym porcie lotniczym*.**

**6. Państwa członkowskie *zapewniają stosowanie* wspólnych podstawowych norm, o których mowa w *ust. 1*.**

7. *Każdy ze szczegółowych środków i procedur wdrażania wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, jest określony na podstawie oceny ryzyka i oddziaływania. Ocena obejmuje szacunkowe koszty.*

8. *Państwa członkowskie informują Komisję o środkach określonych w ust. 3, w których przypadku koszty finansowe lub inne związane z wdrożeniem środka są niewspółmierne do bezpieczeństwa dodanego, o ile środek ten w ogóle przyczynia się do jego powstania. W takich przypadkach Komisja zezwala państwom członkowskim na odstępstwa od wspólnych standardów podstawowych zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.*

#### *Artykuł 5 Przejrzystość opłat*

*Jeżeli opłaty lotniskowe lub koszty bezpieczeństwa pokładowego są wliczone w cenę biletu lotniczego, koszty te są wskazane osobno na bilecie lub zakomunikowane pasażerowi w inny sposób.*

#### *Artykuł 6 Nakładanie opłat i podatków związanych z ochroną*

*Oplaty i podatki związane z ochroną, bez względu na to, czy nakładają je państwa członkowskie, przewoźnicy lotniczy czy inne podmioty, są przejrzyste, wykorzystywane wyłącznie do pokrycia kosztów związanych z ochroną lotniska oraz ochroną na pokładzie samolotu i nie przekraczają kosztów stosowania wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4.*

### *Artykuł 7*

#### *Działania podejmowane w przypadku naruszenia bezpieczeństwa*

*W przypadku, gdy państwa członkowskie mają powody twierdzić, iż poziom ochrony został zagrożony poprzez naruszenie bezpieczeństwa, zapewniają one podjęcie stosownych i niezwłocznych działań w celu wyeliminowania tego naruszenia i zapewnienia ciągłej ochrony lotnictwa cywilnego.*

### *Artykuł 8*

#### *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. ***Bardziej rygorystyczne środki są*** odpowiednie, obiektywne, niedyskryminujące i proporcjonalne w stosunku do ryzyka, którego dotyczą.

2. ***Komisja może zbadać stosowanie ust. 1 i po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 19, może zdecydować, czy państwo członkowskie może w dalszym ciągu stosować te środki.***

***Komisja powiadomi Radę i państwa członkowskie o swojej decyzji.***



*W ciągu miesiąca od powiadomienia o decyzji przez Komisję państwo członkowskie może odwołać się od decyzji do Rady. Rada, stanowiąc kwalifikowaną większością głosów, może podjąć w ciągu trzech miesięcy inną decyzję.*

3. *Ust. 2 nie ma zastosowania, jeśli bardziej rygorystyczne środki są ograniczone do danego lotu w konkretnym dniu.*

4. *Państwa członkowskie ponoszą koszty stosowania bardziej rygorystycznych środków, o których mowa w ust. 1.*

#### *Artykuł 9*

##### *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 państwa trzeciego lub nad tym państwem trzecim.

2. *W dziedzinach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja współpracuje z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W celu ułatwienia tej współpracy Komisja jest uprawniona do zawierania z ICAO stosownych umów, służących wymianie informacji i wzajemnej pomocy przy kontrolach i inspekcjach. Komisja negocjuje te umowy we współpracy z komitetem, o którym mowa w art. 19.*

3. Na wniosek danego państwa *członkowskiego* lub z własnej inicjatywy Komisja rozpatruje *stosowanie ust. 1*, oraz może, zgodnie z procedurą *regulacyjną*, o której mowa w *art. 19* ust. 2, *po skonsultowaniu się z państwem trzecim* sporządzić stosowną odpowiedź skierowaną *do państwa* trzeciego.

***Komisja powiadamia Radę i państwa członkowskie o swojej decyzji.***

4. Ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli:

- a) dane państwo członkowskie stosuje dane środki zgodnie z *art. 8*; lub
- b) wymóg państwa trzeciego jest ograniczony do danego lotu w konkretnym dniu.

*Artykuł 10*  
Organ ***krajowy***

Jeśli w danym państwie członkowskim ochroną lotnictwa cywilnego zajmuje się więcej niż jeden organów, 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 11*  
*Programy*

*Państwa członkowskie, operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy i inne podmioty stosujące normy ochrony są odpowiedzialni za opracowanie, stosowanie i utrzymanie swoich programów ochrony w sposób opisany w art. 12-16.*

*Państwa członkowskie pełnią ponadto szeroko rozumianą funkcję kontroli jakości określoną w art. 17.*

*Artykuł 12*

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 *mającym* w tym prawnie uzasadniony interes.

### *Artykuł 13*

#### Krajowy program kontroli jakości

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

Program ten umożliwia 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 zgodnie** z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w **art. 19 ust. 3**.

**Program** umożliwia szybkie wykrywanie i usuwanie niezgodności. Zapewnia również regularne monitorowanie bezpośrednio przez właściwy organ lub pod jego nadzorem wszystkich portów lotniczych, operatorów i podmiotów znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego odpowiedzialnych za wdrożenie norm ochrony lotnictwa.

### *Artykuł 14*

#### Program ochrony portu lotniczego

1. Każdy operator portu lotniczego sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony portu lotniczego.

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

Program *opisuje także* sposób, w jaki operator portu lotniczego monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony portu lotniczego przedstawiany jest organowi *właściwemu*.

#### *Artykuł 15*

#### Program ochrony przewoźnika lotniczego

1. ***Każde państwo członkowskie zapewnia, że przewoźnicy lotniczy świadczący usługi z jego terytorium stosują i utrzymują w mocy program ochrony przewoźnika lotniczego spełniający wymogi dotyczące krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego.***

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 *opisuje także* sposób, w jaki przewoźnik lotniczy monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony przewoźnika lotniczego przedstawiany jest na wniosek organowi *właściwemu*.

3. W przypadku zatwierdzenia programu ochrony wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez organ właściwy państwa członkowskiego udzielającego licencji na prowadzenie **działalności uznawany jest on** przez wszystkie inne państwa członkowskie. **Takie zatwierdzenie i uznawanie nie mają zastosowania do tych części programu, które odnoszą się do jakichkolwiek bardziej rygorystycznych środków, które mają być stosowane w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie udzielające licencji na prowadzenie działalności.**

#### Artykuł 16

##### Program ochrony **zarejestrowanego agenta stosującego normy ochrony lotnictwa**

1. Każdy **zarejestrowany agent** zobowiązany na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w *art. 12*, do stosowania norm ochrony lotnictwa sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program **ochrony**.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez **zarejestrowanego agenta** w celu przestrzegania **przede wszystkim** krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego **właściwego** państwa członkowskiego w odniesieniu do działalności prowadzonej przez niego w tym państwie członkowskim **oraz niniejszego rozporządzenia**.

Program **opisuje także** sposób, w jaki **ten zarejestrowany agent ma monitorować** przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program **ochrony zarejestrowanego agenta stosującego normy ochrony lotnictwa** przedstawiany jest na wniosek właściwemu **organowi**.

*Artykuł 17*  
Inspekcje Komisji

1. Działając we współpracy z organem właściwym danego państwa członkowskiego, Komisja **wydaje Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego polecenie przeprowadzenia inspekcji** – w tym **inspekcji** portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa – w celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia, **wskazania słabych punktów ochrony lotnictwa** 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 **akapitem trzecim** art. 4 ust. 5.

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

2. Komisja przeprowadza inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa w sposób **niezapowiedziany**.

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 niezgodności.

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

4. **Komisja gwarantuje, że każdy europejski port lotniczy wchodzący w zakres niniejszego rozporządzenia podlega inspekcji przynajmniej raz w okresie ...\***

---

\* **Cztery lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

*Artykuł 18*  
Rozpowszechnianie informacji

Następujące dokumenty uważane są za „dokumenty klasyfikowane UE” do celów decyzji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom i nie są podawane do publicznej wiadomości:

- a) środki i procedury, o których mowa w *art. 4 ust. 3 oraz art. 4 ust. 5*, jeżeli zawierają informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa;
- b) sprawozdania z inspekcji przeprowadzonej przez Komisję oraz odpowiedzi organów właściwych, o których mowa w *art. 17 ust. 3*.

*Artykuł 19*  
Komitet

- 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 jej art. 8.

Okres określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi 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 jej *art. 8*.



*Artykuł 20*  
*Sprawozdanie*

*Co roku Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, państwom członkowskim i parlamentom krajowym sprawozdanie, informujące je o stosowaniu niniejszego rozporządzenia i jego wpływie na poprawę ochrony lotnictwa, a także o słabych punktach i niedociągnięciach, które wykryto w wyniku kontroli i inspekcji przeprowadzonych przez Komisję.*

*Artykuł 21*  
*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 zaangażowanych 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 22*  
*Publikowanie informacji*

*Co roku Komisja opracowuje wnioski na podstawie sprawozdań z inspekcji i publikuje, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji<sup>9</sup>, sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia i sytuacji we Wspólnocie w zakresie ochrony lotnictwa.*

---

<sup>9</sup> *Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.*

*Artykuł 23*  
*Państwa trzecie*

*Zgodnie z art. 300 traktatu porozumienia uznające, że normy ochrony stosowane w państwie trzecim są równoważne z normami Wspólnoty, powinny zostać włączone do zbioru umów lotniczych pomiędzy Wspólnotą a państwem trzecim w celu szybszego osiągnięcia celu utworzenia jednolitego obszaru ochrony lotnictwa dla wszystkich lotów między Unią Europejską a państwami trzecimi.*

*Artykuł 24*  
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 25*  
Uchylenie

Uchyła się niniejszym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

*Artykuł 26*  
Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się *od ...*\*, z wyjątkiem *art. 4 ust. 3 i 5, art. 13 ust. 2, art. 17 ust. 1 i art. 19*, które stosuje się *od ...*\*\*.

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

---

\* **Rok** od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

\*\* **Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

## ZAŁĄCZNIK

### WSPÓLNE PODSTAWOWE NORMY *OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI* (ART. 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 do tych obszarów.
3. Osobom i pojazdom można zezwolić na dostęp do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska tylko wtedy, gdy spełniają wymagane warunki ochrony.
4. ***Cały personel***, w tym członkowie personelu latającego, są osobami, które pozytywnie przeszły sprawdzenie danych przed wystawieniem im karty identyfikacyjnej ***portu lotniczego*** albo karty identyfikacyjnej ***personelu latającego***, które upoważniają do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska. ***Karty identyfikacyjne mogą być uznawane przez właściwy organ inny niż ten, który wydał daną kartę identyfikacyjną.***

### 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 wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.
2. 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 do tych obszarów 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 **strefach zastrzeżonych i wszystkich** 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 takimi aktami**.

## 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. 5 akapit trzeci*, są oddzielone od statków powietrznych, do których **te** wspólne podstawowe normy, **o których mowa w załączniku**, mają zastosowanie w pełni, w celu zapewnienia, że normy ochrony stosowane do statków powietrznych oraz pasażerów, bagażu **i ładunku nie** są naruszone w odniesieniu do tych ostatnich statków powietrznych.

## 3. OCHRONA STATKÓW POWIETRZNYCH

1. **Jeśli pasażerowie wysiadają ze statku powietrznego**, statek powietrzny poddany zostaje sprawdzeniu statku powietrznego **przed odlotem** w celu upewnienia się, że na pokładzie nie ma przedmiotów zabronionych. Statek **powietrzny może zostać zwolniony ze sprawdzenia, jeżeli przylatuje z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyło informacje świadczące o tym, że pasażerów ani ich bagażu kabinowego nie poddano kontroli bezpieczeństwa zgodnej ze wspólnymi podstawowymi normami, o których mowa w art. 4.**
2. **Pasażerowie, którzy z powodu problemów technicznych zostali wysadzeni z samolotu na uznanym lotnisku i następnie byli przetrzymywani w bezpiecznej strefie tego lotniska, nie powinni być poddawani ponownej kontroli bezpieczeństwa.**

3. Każdy statek powietrzny podlega ochronie przed nieuprawnioną ingerencją. ***Obecność statku powietrznego w częściach krytycznych stref zastrzeżonych uznaje się za wystarczającą ochronę.***

4. ***Każdy statek powietrzny, który nie był chroniony przed nieuprawnioną ingerencją, zostaje poddany przeszukaniu statku powietrznego.***

#### 4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

##### 4.1 Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego

1. Wszyscy pasażerowie nowi, 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 państwa członkowskiego, 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, z ***którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.***

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 państwa członkowskiego, 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, z **którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.**

#### 4.2 Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego

1. Pasażerowie i ich bagaż kabinowy są chronieni przed bezprawną 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 państwa członkowskiego, 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, z **którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.**



#### 4.3 Potencjalnie uciążliwi pasażerowie

Przed odlotem pasażerowie potencjalnie uciążliwi zostają poddani odpowiednim środkom ochrony.

### 5. BAGAŻ REJESTROWANY

#### 5.1 Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego

1. Cały bagaż rejestrowany zostaje poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek *powietrzny*.
2. Transferowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
  - a) przylatuje z państwa członkowskiego, 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) przylatuje z państwa trzeciego, z *którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że dany bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty*.
3. Tranzytowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

#### 5.2 Ochrona bagażu rejestrowanego

Bagaż rejestrowany, który ma być przewożony statkiem powietrznym, jest chroniony przed bezprawną 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. ***Bagaż rejestrowany pasażera, który zgłosił się do lotu, lecz nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego, określa się jako bagaż bez pasażera.***
2. Nie przewozi się bagażu rejestrowanego *bez pasażera*, chyba że bagaż ten został oddzielony z przyczyn niezależnych od pasażera lub poddany *odpowiedniej* kontroli bezpieczeństwa.

## 6. ŁADUNEK I POCZTA

### 6.1 Kontrole ochrony *ładunku*

1. Przed załadowaniem na pokład statku powietrznego cały ładunek ***poddawany jest*** kontrolom w zakresie ochrony. Przewoźnik lotniczy nie przyjmuje ***ładunku do*** przewozu na statku powietrznym, jeżeli ***przeprowadzenie kontroli w zakresie ochrony*** nie zostało potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta, znanego nadawcę lub uznanego nadawcę.
2. Ładunek transferowy ***jest poddawany*** kontrolom w zakresie ochrony, ***które szczegółowo określono*** w akcie wykonawczym. ***Może on zostać zwolniony z kontroli w zakresie ochrony:***
  - a) ***jeśli przylatuje on z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyło informacje świadczące o tym, że ładunek nie może zostać uznany za poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnej ze wspólnymi podstawowymi normami, o których mowa w art. 4; lub***

- b) *jeśli przylatuje on z państwa trzeciego, z którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że ładunek został poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty; lub*
  - c) *w przypadkach szczegółowo określonych w akcie wykonawczym.*
3. Ładunek tranzytowy i pocztę tranzytową można zwolnić z kontroli w zakresie ochrony, jeżeli pozostają na pokładzie statku powietrznego.

## 6.2 Ochrona *ładunku*

1. *Ładunek, który ma być przewożony na statku powietrznym, jest chroniony przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym jest poddawany kontrolom ochrony, aż do odlotu statku powietrznego, na którym ma być przewożony.*
2. *Ładunek, który po przeprowadzeniu kontroli w zakresie ochrony nie jest odpowiednio chroniony przed bezprawną ingerencją, poddawany jest kontroli bezpieczeństwa.*

## 6.3 *Kontrole ochrony dotyczące poczty*

1. *Cała poczta jest poddawana kontroli w zakresie ochrony przed załadowaniem jej na pokład statku powietrznego. Przewoźnik lotniczy nie przyjmuje poczty na pokład samolotu, chyba że ma potwierdzenie przeprowadzenia odpowiedniej kontroli w zakresie ochrony poczty, jak to zostało szczegółowo określone w akcie wykonawczym.*
2. *Poczta transferowa jest poddawana kontroli w zakresie ochrony, jak to zostało szczegółowo określone w akcie wykonawczym. Może ona zostać zwolniona z kontroli w zakresie ochrony, jeśli spełnia kryteria zwolnienia określone w sekcji 5.1 pkt. 2.*

**3. *Poczta tranzytowa może zostać zwolniona z kontroli w zakresie ochrony, jeśli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.***

**7. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO**

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego są poddawane kontrolom w zakresie ochrony, a następnie są zabezpieczone aż do załadowania na pokład w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

**8. ZAOPATRZENIE LOTU**

Zaopatrzenie lotu, w tym catering, przeznaczone do przewozu lub wykorzystania na pokładzie statku powietrznego poddawane jest kontrolom w zakresie ochrony, a następnie jest zabezpieczone aż do załadowania na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

**9. ZAOPATRZENIE PORTU LOTNICZEGO**

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

**10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU**

1. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad ochrony lotnictwa:

- a) osobom nieuprawnionym uniemożliwia się wejście do przedziału personelu latającego podczas lotu;
- b) potencjalnie uciążliwi pasażerowie podlegają odpowiednim środkom ochrony podczas lotu.

2. *Jeśli podczas lotu pasażer usiłuje popełnić akt bezprawnej ingerencji, podejmowane są odpowiednie środki ochrony w celu zapobieżenia takiemu aktowi.*
3. *Na pokładzie statku powietrznego nie przewozi się broni, z wyjątkiem broni przewożonej jako zgłoszony ładunek, chyba że zostały spełnione warunki dotyczące ochrony, oraz*
  - a) *państwo przyznające licencję na prowadzenie działalności udzieliło danemu przewoźnikowi lotniczemu zezwolenia, oraz*
  - b) *państwo wylotu i państwo przylotu, a w stosownym przypadku każde państwo, nad którym statek powietrzny odbywa lot lub w którym mają miejsce przystanki pośrednie, wydało wcześniej zezwolenie.*
4. *Funkcjonariusze warty ochronnej mogą zostać rozmieszczeni na pokładzie statku powietrznego, jeżeli spełnione zostały wymagane warunki ochrony i przeszkolenia. Państwa członkowskie zachowują prawo do niewyrażenia zgody na wykorzystanie funkcjonariuszy warty ochronnej podczas lotów przewoźników lotniczych, którym wydały licencje.*
5. Ust. 3 stosuje się również do funkcjonariuszy warty ochronnej, w przypadku gdy są oni uzbrojeni.
6. *Odpowiedzialność za podjęcie odpowiednich działań w przypadku jakiegokolwiek aktu bezprawnej ingerencji popełnionego na pokładzie cywilnego statku powietrznego lub podczas lotu jest precyzyjnie określona, bez uszczerbku dla zasady autorytetu kapitana statku powietrznego.*

## 11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

1. Osoby realizujące lub odpowiedzialne za realizację kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych kontroli ochrony rekrutuje się, szkoli i, w odpowiednich przypadkach, wydaje się im certyfikaty w sposób zapewniający, że są to osoby odpowiednie do celów zatrudnienia oraz kompetentne do celów podjęcia obowiązków, które są im powierzone.
2. Osoby inne niż pasażerowie *i osoby eskortowane posiadające krótkoterminową przepustkę na lotnisko* wymagające dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, *przed otrzymaniem karty identyfikacyjnej portu lotniczego albo karty identyfikacyjnej personelu latającego*, przechodzą szkolenie z zakresu ochrony, *chyba że bez przerwy eskortuje ich jedna lub więcej osób, które mają kartę identyfikacyjną portu lotniczego albo kartę identyfikacyjną personelu latającego*.
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

Sprzęt stosowany do kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych kontroli w zakresie ochrony *jest zgodny z zatwierdzonymi wymogami i* nadaje się do przeprowadzania właściwej kontroli w zakresie ochrony.

## 13. **KONTROLE PRZESZŁOŚCI**

*Wszyscy piloci oraz osoby ubiegające się o licencję pilota samolotu silnikowego poddawani są jednakowym kontrolom przeszłości, które są regularnie powtarzane. Decyzje właściwych organów dotyczące kontroli przeszłości podejmowane są na podstawie tych samych kryteriów.*