

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1082/2012****z dnia 9 listopada 2012 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

**Artykuł 1**

Załącznik do rozporządzenia (UE) nr 185/2010 zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 3,**Artykuł 2**

Najpóźniej do dnia 31 stycznia 2013 r. państwa członkowskie przekazują Komisji informacje dotyczące tego, w jaki sposób przyczyniają się do realizacji postanowień pkt 11.6 w odniesieniu do pkt 6.8 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 185/2010.

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego <sup>(2)</sup> nie zawiera przepisów dotyczących zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa. Wprowadzenie tych przepisów jest konieczne w celu ujednoczenia warunków potwierdzania zgodności w odniesieniu do ochrony lotnictwa.

Niezależne podmioty zatwierdzające, które uzyskały certyfikację przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, zachowują uprawnienia do zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do znanych nadawców w państwach członkowskich do czasu wygaśnięcia certyfikacji lub przez okres pięciu lat, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.

(2) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 185/2010.

**Artykuł 3**

Nie później niż do dnia 30 czerwca 2015 r. Komisja przeprowadzi ocenę stosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu i, w razie potrzeby, przedłoży odpowiedni wniosek.

(3) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego utworzonego na podstawie art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008,

**Artykuł 4**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego publikacji.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 9 listopada 2012 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 55 z 5.3.2010, s. 1.

## ZAŁĄCZNIK

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

1) w pkt 6.3.1.2 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w akapicie pierwszym tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”;
- b) w akapicie drugim tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”;

2) w pkt 6.4.1.2 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w akapicie pierwszym tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”;
- b) w akapicie drugim tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”;
- c) w akapicie trzecim tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”;
- d) w akapicie piątym tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”.

B. Pkt 6.8 otrzymuje brzmienie:

„6.8. ZABEZPIECZENIE ŁADUNKU LUB POCZTY PRZYWOŻONYCH DO UNII Z PAŃSTW TRZECICH

**6.8.1. Wyznaczanie przewoźników lotniczych**

6.8.1.1. Każdy przewoźnik lotniczy przywożący ładunek lub pocztę z portu lotniczego w państwie trzecim niewymienionym w dodatku 6-F w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w dowolnym porcie lotniczym objętym zakresem rozporządzenia nr (WE) nr 300/2008 zostaje wyznaczony jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii” (ACC3):

- a) przez właściwy organ państwa członkowskiego, które wydało przewoźnikowi certyfikat przewoźnika lotniczego;
- b) przez właściwy organ państwa członkowskiego wymienionego w załączniku do rozporządzenia Komisji (WE) nr 748/2009 <sup>(1)</sup>, zmienionego rozporządzeniem (UE) nr 394/2011 <sup>(2)</sup> w sprawie wykazu operatorów statków powietrznych, którzy wykonywali działalność lotniczą wymienioną w załączniku I do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>, poczynając od dnia 1 stycznia 2006 r., w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie;
- c) przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy ma swoją główną bazę operacyjną na terenie Unii lub jakikolwiek właściwy organ unijny w drodze uzgodnienia z tym właściwym organem, w przypadku przewoźników lotniczych, którzy nie posiadają certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez państwo członkowskie i którzy nie zostali ujęci w wykazie w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 748/2009.

6.8.1.2. Wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako ACC3 w odniesieniu do prowadzonych przez niego przewozów ładunków lub poczty z portu lotniczego, dla którego wymagane jest ACC3 (zwanymi dalej »odpowiednimi przewozami ładunków«), następuje w oparciu o:

- a) wyznaczenie osoby ponoszącej całościową odpowiedzialność za wykonanie przepisów w zakresie ochrony ładunków lub poczty w imieniu przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozów odpowiednich ładunków; oraz
- b) do dnia 30 czerwca 2014 r., w oparciu o »Deklarację zobowiązań – ACC3«, zamieszczoną w dodatku 6-H, potwierdzającą realizację programu ochrony obejmującego punkty wymienione w dodatku 6-G. Deklarację podpisuje prawny przedstawiciel przewoźnika lub osoba odpowiedzialna za ochronę. Właściwy organ przechowuje oryginał lub kopię podpisanej »Deklaracji zobowiązań – ACC3« do czasu zakończenia okresu, na który przewoźnik wyznaczony jest jako ACC3;
- c) od dnia 1 lipca 2014 r., w oparciu o sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa, potwierdzające wdrożenie środków ochrony.

- 6.8.1.3. Właściwy organ nadaje podmiotowi wyznaczonemu jako ACC3 niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny w standardowym formacie identyfikujący przewoźnika lotniczego i port lotniczy w państwie trzecim, w przypadku którego przewoźnik lotniczy wyznaczony jest do przewozów ładunków i poczty do Unii.
- 6.8.1.4. Wyznaczenie jest ważne od dnia wprowadzenia przez właściwy organ danych przewoźnika ACC3 do bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych odbiorców, przez okres nieprzekraczający pięciu lat.
- 6.8.1.5. Przewoźnik ACC3 wymieniony w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii.
- 6.8.2. **Zatwierdzanie unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do przewoźników ACC3**
- 6.8.2.1. Zatwierdzanie unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków wykonywanych przez przewoźnika lotniczego obejmuje:
- kontrolę programu ochrony przewoźnika lotniczego w celu zapewnienia stosowności i kompletności tego programu w odniesieniu do wszystkich punktów określonych w dodatku 6-G; oraz
  - weryfikację wdrożenia środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków przy użyciu listy kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3.
- 6.8.2.2. Weryfikację wdrożenia w ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadza się na miejscu, w stopniu obejmującym jeden z następujących poziomów:
- W porcie lotniczym, z którego przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków, zanim możliwe jest przyznanie oznaczenia ACC3 temu portowi lotniczemu.

Jeżeli w trakcie zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa stwierdza się, że nie zrealizowano jednego celu lub większej liczby celów wymienionych w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3, właściwy organ nie wyznacza przewoźnika lotniczego jako ACC3 w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunków bez dowodu wdrożenia przez przewoźnika lotniczego środków mających na celu usunięcie zidentyfikowanej nieprawidłowości.
  - W reprezentatywnej liczbie portów lotniczych, z których przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków, przed przyznaniem oznaczenia ACC3 wszystkim portom lotniczemu, z których przewoźnik lotniczy wykonuje odpowiednie przewozy ładunków. Zastosowanie mają następujące warunki:
    - o zastosowanie tego wariantu wystąpił przewoźnik lotniczy, który wykonuje kilka odpowiednich przewozów ładunków drogą lotniczą;
    - właściwy organ potwierdził, że przewoźnik lotniczy stosuje wewnętrzny program zapewniania jakości w odniesieniu do ochrony, który jest równoważny z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa;
    - reprezentatywna liczba wynosi co najmniej 3 lub 5 %, w zależności od tego, która wartość jest większa, i obejmuje wszystkie porty lotnicze o wysokim stopniu ryzyka;
    - właściwy organ wyraził zgodę na wprowadzenie planu działania, który zapewnia przeprowadzenie procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w każdym roku objętym wyznaczeniem w dodatkowych portach lotniczych, którym przyznane zostanie oznaczenie ACC3, lub do momentu zatwierdzenia wszystkich portów lotniczych. Liczba tych zatwierdzeń w każdym roku jest co najmniej równa liczbie zatwierdzeń wymaganej zgodnie z lit. c). Plan działania określa powody wyboru dodatkowych portów lotniczych;
  - wszystkie oznaczenia ACC3 tracą ważność w tym samym dniu;
  - w przypadku gdy jedna z procedur zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa wykazuje, że nie zrealizowano jednego celu lub większej liczby celów wymienionych w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C3, wyznaczający właściwy organ wymaga dowodu wdrożenia środków mających na celu usunięcie nieprawidłowości zidentyfikowanej w tym porcie lotniczym, oraz, w zależności od tego, jak poważna jest to nieprawidłowość, żąda:
    - zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do wszystkich portów lotniczych, dla których wymagane jest oznaczenie ACC3, zgodnie z pkt 6.8.2.1 w terminie ustalonym przez właściwy organ, lub
    - dwukrotnie większej liczby zatwierdzeń unijnych środków ochrony lotnictwa niż liczba określona w lit. d) w każdym roku pozostającym do końca ważności oznaczeń ACC3.

- 6.8.2.3. Właściwy organ może wyznaczyć przewoźnika lotniczego jako ACC3 na ograniczony okres czasu, kończący się najpóźniej w dniu 30 czerwca 2016 r., w przypadku gdy zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa nie mogło się odbyć z przyczyn obiektywnych, które nie wchodzą w zakres odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. W przypadku gdy oznaczenie takie jest przyznawane na okres dłuższy niż 3 miesiące, właściwy organ sprawdza, czy przewoźnik lotniczy wprowadził wewnętrzny program zapewniania jakości w odniesieniu do ochrony równoważny z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa.
- 6.8.2.4. W przypadku gdy zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa dotyczące przewoźnika ACC3 nastąpiło przed 1 lipca 2014 r. i jeżeli w ramach tego zatwierdzenia nie potwierdzono spełnienia wymogów określonych w pkt 6.8.3.2 zdanie drugie, przewoźnik ACC3 dostarcza właściwemu organowi dowód spełnienia tych wymogów najpóźniej do dnia 1 lipca 2014 r. Dowód obejmuje aktualizację odpowiedniej części programu ochrony i może obejmować przeprowadzenie następczej wizji lokalnej.
- 6.8.2.5. Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa zapisuje się w sprawozdaniu zatwierdzającym, które obejmuje co najmniej deklarację zobowiązań określoną w dodatku 6-H1, listę kontrolną określoną w dodatku 6-C3 oraz deklarację unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa określoną w dodatku 11-A. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przekazuje sprawozdanie zatwierdzające właściwemu organowi i dostarcza kopię zatwierdzonemu przewoźnikowi lotniczemu.
- 6.8.3. **Kontrole w zakresie ochrony ładunku i poczty przywożonych z państwa trzeciego**
- 6.8.3.1. Przewoźnik ACC3 zapewnia poddanie kontroli bezpieczeństwa całego ładunku i całej poczty przewożonych do celów transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii, chyba że:
- zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją; lub
  - znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją; lub
  - uznany nadawca, który podlega zarejestrowanemu agentowi zatwierdzonemu pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, zastosował w stosunku do przesyłki wymagane środki kontroli w zakresie ochrony i od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku przesyłka była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją, a ponadto nie przewozi się jej pasażerskim statkiem powietrznym; lub
  - przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.1.1 lit. d) rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą przeznaczoną do załadunku, była zabezpieczona przed bezprawną ingerencją.
- 6.8.3.2. Do dnia 30 czerwca 2014 r. wymogi w zakresie kontroli bezpieczeństwa określone w pkt 6.8.3.1 spełniają jako minimum normy ICAO. Po tym terminie ładunki i poczta wwożone do Unii są poddawane kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub metod wymienionych w pkt 6.2.1 decyzji Komisji 2010/774/UE w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych.
- 6.8.3.3. Przewoźnik ACC3 dopilnowuje:
- w odniesieniu do ładunków lub poczty podlegających transferowi i tranzytowi, aby przeprowadzono kontrolę bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.8.3.2 lub zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony w miejscu pochodzenia lub w innym punkcie łańcucha dostaw, oraz aby takie przesyłki były zabezpieczone przed nieuprawnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku.
  - w odniesieniu do ładunku lub poczty wysokiego ryzyka, aby on sam lub podmiot zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadził kontrolę bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.7 w miejscu pochodzenia lub w innym punkcie w łańcuchu dostaw, oraz aby takie przesyłki zostały oznakowane jako SHR i aby były zabezpieczone przed nieuprawnioną ingerencją od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do chwili załadunku.
- 6.8.3.4. Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3 i status ochrony przesyłki, o których mowa w pkt 6.3.2.6 lit. d), wydane przez zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa podaje się w towarzyszącej dokumentacji, w formie listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub w oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej lub na piśmie.
- 6.8.3.5. W przypadku braku zarejestrowanego agenta, o którym mowa w pkt 6.8.4, przewoźnik ACC3 lub przewoźnik lotniczy przylatujący z kraju trzeciego wymienionego w dodatku 6-Fii może wydać deklarację dotyczącą statusu ochrony.

#### 6.8.4. **Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców**

6.8.4.1. Aby zostać zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą zatwierdzonym pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, podmioty z krajów trzecich są zatwierdzane zgodnie z jedną z dwóch następujących możliwości i są wprowadzane do bazy danych przewoźników ACC3, którym bezpośrednio dostarczają ładunek lub pocztę w celu przewozu do Unii:

- a) program ochrony przewoźnika ACC3 określa szczegółowo środki kontroli w zakresie ochrony wdrożone w jego imieniu przez podmioty z krajów trzecich, od których przewoźnik ACC3 przyjmuje ładunek lub pocztę bezpośrednio w celu przewozu do Unii. W ramach zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa dotyczącego przewoźnika ACC3 zatwierdza się środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez te podmioty; lub
- b) podmioty z krajów trzecich zgłaszają stosowną działalność w zakresie obsługi ładunku do zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa w odstępach nieprzekraczających 5 lat i przekazują przewoźnikowi (przewoźnikom) ACC3 kopię sprawozdania zatwierdzającego.

6.8.4.2. Jeżeli w wyniku procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa przeprowadzonej zgodnie z pkt 6.8.4.1. lit. b) stwierdza się, że podmiot:

- a) zrealizował cele, o których mowa w odpowiedniej liście kontrolnej, w sprawozdaniu zatwierdzającym podaje się, że podmiot został wyznaczony jako zarejestrowany agent lub znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa. Podmiot zatwierdzający przekazuje podmiotowi zatwierdzonemu oryginał sprawozdania zatwierdzającego;
- b) nie zrealizował celów, o których mowa w odpowiedniej liście kontrolnej, podmiot nie ma prawa do obsługi ładunku w celu jego przewozu na terytorium UE. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych nieprawidłowości.

6.8.4.3. Przewoźnik ACC3 prowadzi bazę danych zawierającą przynajmniej następujące informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.4.1 i od którego bezpośrednio przyjmuje on ładunek lub pocztę w celu przewozu do Unii:

- a) dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze;
- b) rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej z wyłączeniem poufnych informacji handlowych;
- c) dane kontaktowe, w tym dane osoby/osób odpowiedzialnych za ochronę;
- d) numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w razie potrzeby;
- e) jeżeli jest to możliwe i najpóźniej od dnia 1 lipca 2014 r., sprawozdanie zatwierdzające.

Bazę danych udostępnia się do wglądu przewoźnika ACC3.

Taką bazę danych prowadzić mogą inne podmioty zatwierdzone pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

#### 6.8.5. **Niezgodność z przepisami i wycofywanie oznaczenia ACC3**

6.8.5.1. **Niezgodność z przepisami**

1. Jeśli Komisja lub właściwy organ ujawni poważną nieprawidłowość dotyczącą działalności przewoźnika ACC3, którą uznaje się za mającą poważny wpływ na całościowy poziom ochrony lotnictwa w Unii, to:

- a) bezzwłocznie powiadamia przewoźnika ACC3, prosi o wyjaśnienia oraz żąda wprowadzenia odpowiednich środków mających na celu usunięcie poważnej nieprawidłowości;
- b) bezzwłocznie powiadamia Komisję i inne państwa członkowskie.

2. W przypadku gdy właściwy organ nie zdołał zapewnić usunięcia nieprawidłowości, Komisja może, po konsultacji z Komitetem Regulacyjnym ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego, uznać, że przewoźnik nie może być nadal uznawany jako ACC3 w odniesieniu do wybranych lub wszystkich tras z państw trzecich do Unii. W takich przypadkach usuwa się dane dotyczące przewoźnika ACC3 z unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.

3. Przewoźnikowi lotniczemu, którego pozbawiono oznaczenia ACC3 zgodnie z pkt 6.8.5.1, oznaczenie to nie zostanie przywrócone ani nie on zostanie ujęty w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów lub znanych nadawców do czasu potwierdzenia w ramach procedury zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa, że poważna nieprawidłowość została usunięta, i powiadomienia o tym Komitetu Ochrony Lotnictwa Cywilnego przez odpowiedni właściwy organ.

## 6.8.5.2. Wycofanie

Właściwy organ, który wyznaczył przewoźnika jako ACC3, jest odpowiedzialny za usunięcie przewoźnika ACC3 z unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców:

- a) na wniosek lub za zgodą przewoźnika lotniczego; lub
- b) w przypadku gdy przewoźnik ACC3 nie wykonuje odpowiednich przewozów ładunków oraz nie reaguje na wnioski o udzielenie informacji lub w inny sposób utrudnia przeprowadzenie oceny ryzyka dla lotnictwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 219 z 22.8.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 107 z 27.4.2011, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.”.

C. Po dodatku 6-C dodaje się następujący dodatek:

**„DODATEK 6-C3****LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA W ODNIESIENIU DO PRZEWOŹNIKA ACC3**

Uzyskanie oznaczenia ACC3 (*przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*) jest warunkiem, którego spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii Europejskiej (UE) <sup>(1)</sup> lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, i jest wymagane na mocy rozporządzenia (UE) nr 185/2010, zmienionego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 859/2011 <sup>(2)</sup>.

Oznaczenie ACC3 jest zasadniczo <sup>(3)</sup> wymagane w przypadku wszystkich lotów, którymi przewozi się ładunek lub pocztę do celów transferu, tranzytu lub rozładunku w portach lotniczych UE/EOG. Właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Szwajcarii są odpowiedzialne za wyznaczanie określonych przewoźników lotniczych jako ACC3. Wyznaczenie przyznaje się w oparciu o program ochrony przewoźnika lotniczego oraz wyniki wizji lokalnej dotyczącej realizacji celów określonych w niniejszej liście kontrolnej.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie środków ochrony stosowanych w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG <sup>(4)</sup> przez przewoźnika ACC3 lub na jego odpowiedzialność bądź przez przewoźnika lotniczego ubiegającego się o oznaczenie ACC3.

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w ciągu jednego miesiąca od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Wśród integralnych części sprawozdania zatwierdzającego znajdują się co najmniej:

- wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu,
- deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H1 zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) podpisana przez zatwierdzany podmiot, oraz
- deklaracja niezależności (dodatek 11-A zamieszczony w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego. Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim.

Część 3 – Program ochrony przewoźnika lotniczego, Część 6 – Baza danych, Część 7 – Kontrole i Część 8 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) należy ocenić pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7. i 6.8. rozporządzenia (UE) nr 185/2010. W przypadku pozostałych części podstawowymi normami są normy i zalecane praktyki (SARP) zawarte w załączniku 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wytyczne zawarte w wydanym przez ICAO podręczniku ochrony lotnictwa (Doc 8973-restricted).

**Uwagi:**

- Należy wypełnić wszystkie części listy kontrolnej. W przypadkach gdy brakuje stosownych informacji, należy podać odpowiednie wyjaśnienie.
- Po każdej części unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, czy i w jakim stopniu zrealizowano cele określone w danej części.

## CZĘŚĆ 1

**Identyfikacja zatwierdzanego podmiotu i podmiotu zatwierdzającego**

|   |  |
|---|--|
| 1.1. Data (daty) zatwierdzenia  |  |
| Należy podać dokładne daty, np. 01.10.2012 do 02.10.2012.   |  |
| dd/mm/rrrr  |  |
| 1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia i niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI) przewoźnika ACC3, jeżeli są dostępne   |  |
| dd/mm/rrrr  |  |
| UAI   |  |
| 1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa   |  |
| Imię i nazwisko   |  |
| Przedsiębiorstwo/organizacja/organ  |  |
| UAI   |  |
| Adres e-mail  |  |
| Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym   |  |
| 1.4. Nazwa przewoźnika lotniczego, który ma zostać zatwierdzony   |  |
| Imię i nazwisko   |  |
| AOC (certyfikat przewoźnika lotniczego) wydany w (nazwa państwa)  |  |
| Kod IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego) lub kod ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) jeżeli dla danego przewoźnika lotniczego nie istnieje kod IATA Należy określić, który kod podano |  |
| Państwo odpowiedzialne za wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako ACC3  |  |
| 1.5. Szczegółowe informacje dotyczące lokalizacji portu lotniczego w państwie trzecim, który ma zostać zatwierdzony, oraz powiązanej z nim infrastruktury na potrzeby obsługi ładunku i poczty                                |  |
| Imię i nazwisko   |  |
| Kod IATA (lub kod ICAO) portu lotniczego  |  |
| Państwo   |  |
| 1.6. Charakter działalności prowadzonej przez przewoźnika lotniczego – zastosowanie może mieć więcej niż jeden rodzaj działalności  |  |
| a) Przewóz pasażerów i ładunków lotniczych/poczty lotniczej<br>b) Wyłącznie przewóz ładunków i poczty<br>c) Wyłącznie przewóz ładunków<br>d) Wyłącznie przewóz poczty<br>e) Integrator transportu<br>f) Loty czarterowe       |  |
| 1.7. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej z państw trzecich   |  |
| Imię i nazwisko   |  |
| Stanowisko  |  |
| Adres e-mail  |  |
| Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym   |  |
| 1.8. Adres głównej siedziby przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym podlegającym wizji lokalnej   |  |
| Numer/jednostka/budynek/port lotniczy   |  |
| Ulica   |  |

|  |  |
|--|--|
| Miejscowość  |  |
| Kod pocztowy   |  |
| Stan (w stosownych przypadkach)  |  |
| Państwo  |  |
| 1.9. Adres głównej siedziby przewoźnika lotniczego, np. adres siedziby zarządu |  |
| Numer/jednostka/budynek/port lotniczy  |  |
| Ulica  |  |
| Miejscowość  |  |
| Kod pocztowy   |  |
| Stan (w stosownych przypadkach)  |  |
| Państwo  |  |

## CZĘŚĆ 2

**Organizacja i zakres odpowiedzialności przewoźnika ACC3 w porcie lotniczym**

Cel: Żadne ładunki ani poczta nie są przewożone do UE/EOG bez kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich kontroli podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej. Przewoźnik ACC3 nie przyjmuje ładunku ani poczty do przewozu na statku powietrznym kierowanym do UE, jeżeli zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub uznany nadawca zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa nie potwierdził i udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych kontroli w zakresie ochrony; w przeciwnym razie przesyłki takie podlegają kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami UE.

Przewoźnik ACC3 dysponuje procedurą, która zapewnia przeprowadzenie odpowiednich kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków i poczty kierowanych do UE/EOG, chyba że są one zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi i są chronione do chwili załadunku na statek powietrzny. Kontrola bezpieczeństwa obejmuje:

- zastosowanie środków kontroli fizycznej w stopniu wystarczającym, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych, lub
- zastosowanie przez zarejestrowanych agentów lub znanych nadawców zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, bądź przez uznanego nadawcę zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, innych środków kontroli w zakresie ochrony, które stanowią część procesu bezpieczeństwa łańcucha dostaw, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

Podstawa: Pkt 6.8.3

2.1. Czy przewoźnik lotniczy ustanowił procedurę gwarantującą, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są odpowiednim kontrolom w zakresie ochrony przed załadowaniem na pokład statku powietrznego kierowanego do UE/EOG?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę

2.2. Czy środki kontroli w zakresie ochrony stosowane są przez przewoźnika lotniczego lub przez podmiot działający w jego imieniu objęty programem ochrony przewoźnika lotniczego?

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

Jeśli NIE, proszę podać, które podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego stosują środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE/EOG?

Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje

- Prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej
- Przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo
- Państwowa jednostka lub organ kontroli
- Inny podmiot



2.3. Z jakich dokumentów i instrukcji korzysta przewoźnik lotniczy, aby zagwarantować, że kontrole w zakresie ochrony przeprowadzane są w sposób zgodny z odpowiednimi wymaganiami?

2.4. Czy przewoźnik lotniczy może wystąpić o przeprowadzenie odpowiedniej kontroli w zakresie ochrony w sytuacji gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadzają podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego, np. jednostki państwowe?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje

2.5. Czy w państwie portu lotniczego, w którym odbywa się wizja lokalna w ramach procedury zatwierdzenia, wprowadzono program dla zarejestrowanych agentów/znanych nadawców w odniesieniu do ładunków lotniczych i poczty lotniczej, zgodnie z normami ICAO?

Jeśli TAK, proszę opisać elementy programu i sposób, w jaki został on wprowadzony w życie

2.6. Wnioski i uwagi ogólne na temat wiarygodności, jednoznaczności i solidności procedury.

Uwagi przewoźnika lotniczego

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

### CZĘŚĆ 3

#### Program ochrony przewoźnika lotniczego

Cel: Przewoźnik ACC3 dopilnowuje, aby wszystkie środki w zakresie ochrony lotnictwa uwzględnione w jego programie ochrony były odpowiednie i wystarczające w odniesieniu do ochrony ładunku lotniczego i poczty lotniczej, które mają być przewiezione do UE.

Program ochrony przewoźnika i powiązane z nim dokumenty są podstawą środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych zgodnie z celem niniejszej listy kontrolnej. Przewoźnik lotniczy może przekazać swoje dokumenty unijnemu podmiotowi zatwierdzającemu ds. ochrony lotnictwa przed wizją lokalną, aby mógł on zapoznać się z informacjami dotyczącymi miejsc, które będą przedmiotem tej wizji lokalnej.

Podstawa: Pkt 6.8.2.1 i dodatek 6-G

Uwaga: Odpowiednio uwzględnione są następujące punkty wymienione w dodatku 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010:

- a) opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej;
- b) procedury dotyczące przyjęcia;
- c) system i kryteria dla zarejestrowanych agentów;
- d) system i kryteria dla uznanych nadawców;
- e) system i kryteria dla uznanych nadawców;
- f) normę dla kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych;
- g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i kontroli fizycznych;
- h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;
- i) dane operatora lub usługodawcy;
- j) listę wyłączeń z kontroli bezpieczeństwa lub kontroli fizycznych;
- k) postępowanie z ładunkami lub pocztą wysokiego ryzyka.

|   |  |
|---|--|
| 3.1. Program ochrony przewoźnika lotniczego   |  |
| Data – należy podać dokładną datę dd/mm/rrrr  |  |
| Wersja  |  |
| Czy program został przedłożony właściwemu organowi UE/EOG na wcześniejszym etapie? Jeśli TAK, kiedy w celu uzyskania oznaczenia ACC3 W innych celach?   |  |
| 3.2. Czy program bezpieczeństwa w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione powyżej?  |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny  |  |
| 3.3. Czy środki ochrony lotnictwa opisane w programie ochrony są odpowiednie i wystarczające, aby zgodnie z obowiązującymi normami zabezpieczyć ładunek lotniczy/pocztę lotniczą kierowane do UE/EOG? |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny  |  |
| 3.4. Wniosek: Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?   |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli NIE, proszę podać przyczyny   |  |
| Uwagi przewoźnika lotniczego  |  |
| Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa  |  |

#### CZĘŚĆ 4

##### Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: Przewoźnik ACC3 przydziela odpowiedzialny i kompetentny personel do pracy przy zabezpieczaniu ładunków lotniczych i poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego posiada wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i jest odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, przewoźnik ACC3 wprowadza procedurę gwarantującą, że wszyscy pracownicy (zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy itd.) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego/poczty lotniczej, w odniesieniu do których są lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

- są poddawani wstępnym i okresowym kontrolom poprzedzającym zatrudnienie i/lub kontrolom obejmującym sprawdzenie ich przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego, oraz
- ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony mające na celu uświadomienie im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego.

Podstawa: Pkt 6.8.3.1

Uwaga:

- Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości oraz poprzednich doświadczeń danej osoby, w tym również w przypadkach, gdy jest to prawnie dopuszczalne, sprawdzenie jakiegokolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby do przeprowadzania kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia takiej osoby bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).
- Kontrola poprzedzająca zatrudnienie polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, edukacji oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat jakiegokolwiek przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

4.1. Czy istnieje procedura gwarantująca, że wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej są poddawani kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.

4.2. Czy procedura ta obejmuje

- Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości
- Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Wywiady
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.

4.3. Czy istnieje procedura gwarantująca, że osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony na miejscu podlega kontroli poprzedzającej zatrudnienie, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli poprzedzającej zatrudnienie i proszę podać, który podmiot ją przeprowadza.

4.4. Czy procedura ta obejmuje

- Kontrolę obejmującą sprawdzenie przeszłości
- Kontrolę poprzedzającą zatrudnienie
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Wywiady
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz wyjaśnienia dotyczące tego, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać uwzględnione ramy czasowe poprzedzające dane kontrole.

4.5. Czy personel posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej przechodzi szkolenie w zakresie ochrony przed uzyskaniem dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia

4.6. Czy personel przyjmujący, kontrolujący i/lub chroniący ładunki lotnicze/pocztę lotniczą przechodzi specjalistyczne szkolenia zawodowe?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania kursów szkoleniowych.

4.7. Czy personel, o którym mowa w pkt 4.5 i 4.6, przechodzi szkolenia okresowe?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i częstotliwość szkoleń okresowych

4.8. Wniosek: Czy środki dotyczące rekrutacji i szkolenia personelu gwarantują, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego/poczty lotniczej zostali odpowiednio przydzieleni i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi przewoźnika lotniczego

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 5

**Procedury przyjęcia**

Cel: Przewoźnik ACC3 posiada procedurę na potrzeby oceny i weryfikacji statusu ochrony przesyłki po jej przyjęciu w odniesieniu do poprzednich kontroli.

Procedura ta obejmuje następujące elementy:

- sprawdzenie, czy przesyłka została dostarczona przez osobę wyznaczoną przez zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcę zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa i wymienionego w jego bazie danych (Część 6) lub przez uznanego nadawcę takiego zarejestrowanego agenta,
- sprawdzenie, czy przesyłka została przedstawiona wraz ze wszystkimi wymaganymi informacjami dotyczącymi ochrony (lotniczy list przewozowy i informacja o statusie ochrony w postaci papierowej lub w wersji elektronicznej), które odpowiadają dostarczonym przesyłkom zawierającym ładunek lotniczy i pocztę lotniczą,
- sprawdzenie, czy przesyłka nie wykazuje oznak naruszenia, oraz
- sprawdzenie, czy przesyłkę należy traktować jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM).

Podstawa: Pkt 6.8.3.1

Uwaga:

- Zarejestrowany agent lub znany nadawca jest podmiotem obsługującym ładunek, który został zatwierdzony przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa lub którego środki ochrony zostały uwzględnione w programie ochrony przewoźnika ACC3 zatwierdzonym w UE (w tym przypadku przewoźnik ACC3 jest współodpowiedzialny za środki ochrony).
- Uznany nadawca jest jednostką obsługującą ładunek na własny rachunek na odpowiedzialność zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa. Zarejestrowany agent w pełni odpowiada za środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez uznanego nadawcę.
- Wyznaczona osoba jest tą samą osobą, która zobowiązana jest do dostarczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do przewoźnika lotniczego. Osoba dostarczająca przesyłkę przewoźnikowi lotniczemu przedstawia dowód tożsamości, paszport, prawo jazdy lub inny dokument, który zawiera jej zdjęcie i który został wydany lub jest uznawany przez organ krajowy.

5.1. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy pochodzi ona od zarejestrowanego agenta, od znanego nadawcy, czy też od uznanego nadawcy, zatwierdzonych lub uznanych zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ładunku lotniczego oraz wymienionych w bazie danych prowadzonej przez przewoźnika lotniczego?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę

5.2. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy jej celem jest port lotniczy w UE/EOG?

TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia

5.3. Jeśli TAK – czy przewoźnik lotniczy poddaje cały ładunek i pocztę takiej samej kontroli w zakresie ochrony jak w sytuacji, gdy celem jest port lotniczy w UE/EOG?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę

5.4. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy należy uznać ją za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM), również w przypadku przesyłek, które są dostarczane innymi rodzajami transportu niż transport lotniczy?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, to w jaki sposób?

Proszę opisać procedurę

5.5. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy była ona chroniona przed nieuprawnioną ingerencją i/lub naruszeniem?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób (plomby, zamki itd.)

5.6. Jeśli przewoźnik lotniczy przyjmuje w tej lokalizacji ładunek lotniczy/pocztę lotniczą do celów tranzytu (ładunek/pocztę odlatujące tym samym statkiem powietrznym, którym przyleciały), czy ustala na podstawie dostępnych danych, czy konieczne jest przeprowadzenie dalszych kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE

Jeżeli TAK, w jaki sposób podejmowane jest takie ustalenie?

Jeśli NIE, jakie środki kontroli są stosowane, aby zapewnić bezpieczeństwo ładunku i poczty kierowanych do UE/EOG?

5.7. Jeśli przewoźnik lotniczy przyjmuje w tej lokalizacji ładunek lotniczy/pocztę lotniczą do celów transferu (ładunek/pocztę odlatujące innym statkiem powietrznym niż ten, na którym przyleciały), czy ustala na podstawie dostępnych danych, czy konieczne jest przeprowadzenie dalszych kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE

Jeżeli TAK, w jaki sposób podejmowane jest takie ustalenie?

Jeśli NIE, jakie środki kontroli są stosowane, aby zapewnić bezpieczeństwo ładunku i poczty kierowanych do UE/EOG?

5.8. Czy osoba dostarczająca przewoźnikowi zabezpieczony ładunek lotniczy zobowiązana jest do przedstawienia oficjalnego dokumentu identyfikacyjnego ze zdjęciem?

TAK lub NIE

5.9. Wniosek: Czy procedury przyjęcia są wystarczające w celu ustalenia, czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza pochodzi z bezpiecznego łańcucha dostaw, czy też konieczne jest przeprowadzenie w odniesieniu do nich kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi przewoźnika lotniczego

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 6

### Baza danych

Cel: W przypadku gdy przewoźnik ACC3 nie jest zobowiązany do zastosowania 100 % kontroli bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG, przewoźnik ACC3 dopilnowuje, by ładunek lub poczta pochodziły od zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy zatwierzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub od uznanego nadawcy zarejestrowanego agenta.

Do celów monitorowania ścieżki audytu istotnej pod względem ochrony przewoźnik ACC3 prowadzi bazę danych zawierającą następujące informacje w odniesieniu do każdego podmiotu lub osoby, od których bezpośrednio przyjmuje ładunek lub pocztę:

- status danego podmiotu (zarejestrowany agent lub znany nadawca),
- dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze,
- rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej z wyłączeniem poufnych informacji handlowych,
- dane kontaktowe, w tym dane osoby/osób odpowiedzialnych za ochronę,
- numer ewidencyjny przedsiębiorstwa, w razie potrzeby.

Przyjmując ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą, przewoźnik ACC3 zobowiązany jest do sprawdzenia w bazie danych, czy dany podmiot jest w niej wymieniony. Jeżeli podmiot nie jest wymieniony w bazie danych, dostarczony przez niego ładunek lotniczy lub poczta lotnicza będą musiały zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem.

Podstawa: Pkt 6.8.4.1 i 6.8.4.3

6.1. Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych obejmującą, w stosownych przypadkach, ww. informacje dotyczące:

- zarejestrowanych agentów zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa,
- znanych nadawców zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa,
- uznanych nadawców zarejestrowanego agenta (dobrowolnie)?

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| TAK lub NIE                           |  |
| Jeżeli TAK, proszę opisać bazę danych |  |
| Jeśli NIE, proszę wyjaśnić dlaczego   |  |

6.2. Czy personel przyjmujący ładunki lotnicze i pocztę lotniczą ma łatwy dostęp do bazy danych?

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| TAK lub NIE                           |  |
| Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę |  |

6.3. Czy baza danych jest regularnie aktualizowana, tak aby była źródłem wiarygodnych danych dla personelu przyjmującego ładunki lotnicze i pocztę lotniczą?

|  |  |
|--|--|
| TAK lub NIE                                  |  |
| Jeśli NIE, proszę podać stosowne wyjaśnienia |  |

6.4. Wniosek: Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych zapewniającą pełną przejrzystość w odniesieniu do jego relacji z podmiotami, od których bezpośrednio przyjmuje ładunki lub pocztę (poddane kontroli bezpieczeństwa lub kontroli w zakresie ochrony) w celu przewozu do UE/EOG?

|  |  |
|--|--|
| TAK lub NIE  |  |
| Jeśli NIE, proszę podać przyczyny                              |  |
| Uwagi przewoźnika lotniczego                                   |  |
| Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa |  |

## CZĘŚĆ 7

### Kontrola bezpieczeństwa

Cel: W przypadku gdy przewoźnik ACC3 przyjmuje ładunek i pocztę od podmiotu nieposiadającego zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa lub otrzymany ładunek nie był zabezpieczony przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik ACC3 dopilnowuje, aby ten ładunek lotniczy lub ta poczta lotnicza zostały poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na pokład statku powietrznego. Przewoźnik ACC3 posiada procedurę gwarantującą, że ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE/EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii są poddawane kontroli bezpieczeństwa za pomocą środków lub metod określonych w przepisach unijnych w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych.

W przypadku gdy przewoźnik ACC3 nie przeprowadza samodzielnie kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, zapewnia przeprowadzenie odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa zgodnie z wymogami UE. Procedury kontroli bezpieczeństwa obejmują w stosownych przypadkach kontrolę ładunków i poczty w transferze/tranzyście.

W przypadku gdy kontrola bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przeprowadzana jest przez właściwy organ lub w jego imieniu w kraju trzecim, przewoźnik ACC3 otrzymujący taki ładunek lotniczy lub taką pocztę lotniczą od danego podmiotu odnotowuje ten fakt w swoim programie ochrony oraz określa sposób zapewnienia odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

Uwaga: Mimo iż pkt 6.8.3.2 zezwala przewoźnikom ACC3 na stosowanie jako minimum norm ICAO w celu wdrożenia przepisów pkt 6.8.3.1 do dnia 30 czerwca 2014 r., w procedurze zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa uwzględnia się unijne wymogi w zakresie kontroli bezpieczeństwa, nawet jeśli procedurę zatwierdzenia przeprowadza się przed dniem 1 lipca 2014 r.

Podstawa: Pkt 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3

7.1. Czy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza przewoźnik lotniczy lub działający w jego imieniu podmiot uwzględniony w programie ochrony przewoźnika lotniczego?

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

W stosownych przypadkach należy podać szczegółowe informacje dotyczące podmiotu lub podmiotów objętych programem ochrony przewoźnika lotniczego

- Imię i nazwisko
- Adres na miejscu
- Posiadanie statusu AEO, jeśli ma to zastosowanie

Jeśli NIE, proszę podać, które podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego przeprowadzają kontrolę bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE/EOG?

Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje

- Prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej
- Przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo
- Państwowa jednostka lub organ kontroli
- Inny podmiot

7.2. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa wykorzystuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?

Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu zastosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (producent, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny itd.) dla wszystkich zastosowanych metod

7.3. Czy zastosowany sprzęt lub metoda (np. psy wykrywające materiały wybuchowe) uwzględniono w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC lub TSA?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

Jeśli NIE, podać szczegółowe informacje dotyczące homologacji sprzętu wraz z jej datą, jak również wszelkie dowody na to, że spełnia on stosowne normy UE

7.4. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji producentów i czy jest systematycznie sprawdzany i konserwowany?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę

7.5. Czy w trakcie kontroli bezpieczeństwa uwzględnia się charakter przesyłki?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób zapewniono, że wybrana metoda kontroli bezpieczeństwa stosowana jest w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych

7.6. Czy istnieje procedura postępowania w przypadku alarmu aktywowanego przez sprzęt do kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę postępowania w przypadku alarmu, pozwalającą upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie znajdują się przedmioty zabronione.

Jeśli NIE, proszę opisać, co dzieje się z przesyłką

7.7. Czy jakiegokolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

7.8. Czy występują zwolnienia, które nie są zgodne z wykazem unijnym?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

7.9. Czy dostęp do obszaru kontroli bezpieczeństwa jest kontrolowany, aby zagwarantować, że uzyskać go może jedynie uprawniony i przeszkolony personel?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać opis środków

7.10. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości i/lub system testów?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać opis środków

7.11. Wniosek: Czy ładunek lotniczy/poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub metod wymienionych w pkt 6.2.1 decyzji 2010/774/UE w sposób wystarczający, aby zagwarantować, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi przewoźnika lotniczego

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 8

### Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM)

Cel: Przesyłki, które pochodzą z miejsc uznanych za obszary wysokiego ryzyka przez UE lub są poddawane transferowi w takich miejscach, lub co do których wydaje się, że zostały w znacznym stopniu naruszone, uważa się za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM). Takie przesyłki należy poddać kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze ścisłymi wskazówkami. Informacje na temat obszarów wysokiego ryzyka i wskazówki dotyczące kontroli bezpieczeństwa podaje odpowiedni organ UE/EOG, który wyznaczył przewoźnika ACC3. Przewoźnik ACC3 posiada procedurę gwarantującą zidentyfikowanie HRCM kierowanego do UE/EOG i poddanie go właściwej kontroli, zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnik ACC3 pozostaje w kontakcie z właściwym organem odpowiedzialnym za porty lotnicze w UE/EOG, do których przywozi ładunki, aby mieć dostęp do najnowszych informacji na temat obszarów wysokiego ryzyka.

Przewoźnik ACC3 stosuje takie same środki bez względu na to czy otrzymuje ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka od innego przewoźnika lotniczego, czy też za pośrednictwem innych rodzajów transportu.

Podstawa: Pkt 6.7 i 6.8.3.4

Uwaga: HRCM dopuszczonym do przewozu do UE/EOG nadaje się status ochrony »SHR«, czyli bezpieczne dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

8.1. Czy pracownicy przewoźnika lotniczego odpowiedzialni za kontrolę w zakresie ochrony wiedzą, które ładunki lotnicze i jaką pocztę lotniczą należy traktować jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM)?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać opis środków

8.2. Czy przewoźnik lotniczy posiada procedury służące do identyfikacji HRCM?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać opis środków



|   |  |
|---|--|
| 8.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami UE?  |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli NIE, proszę podać stosowane procedury   |  |
| 8.4. Czy po przeprowadzeniu kontroli bezpieczeństwa przewoźnik lotniczy wydaje deklarację statusu ochrony dla SHR i dołącza ją do dokumentacji towarzyszącej przesyłce?           |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób wydaje się status ochrony i w którym dokumencie   |  |
| 8.5. Wniosek: Czy procedura wprowadzona przez przewoźnika lotniczego jest odpowiednia i wystarczająca w celu zapewnienia odpowiedniej kontroli wszystkich HRCM przed załadunkiem? |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli NIE, proszę podać przyczyny   |  |
| Uwagi przewoźnika lotniczego  |  |
| Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa  |  |

## CZĘŚĆ 9

**Ochrona**

Cel: Przewoźnik ACC3 posiada procedury gwarantujące ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG przed bezprawną ingerencją od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony, bądź od momentu odbioru przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa lub kontroli w zakresie ochrony, do chwili załadunku.

Ochrona może być zapewniana przy pomocy różnych środków, takich jak np. środki fizyczne (bariery, zamknięte pomieszczenia itd.), zasoby ludzkie (patrole, przeszkolony personel itd.) oraz środki techniczne (CCTV, alarmy włamanowe itd.).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE/EOG należy oddzielić od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Podstawa: Pkt 6.8.3.

|   |  |
|---|--|
| 9.1. Czy ochronę zabezpieczonego ładunku lotniczego i poczty lotniczej zapewnia przewoźnik lotniczy, czy też działający w jego imieniu podmiot objęty programem ochrony przewoźnika lotniczego?   |  |
| Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje  |  |
| Jeśli NIE, które podmioty nieobjęte programem ochrony przewoźnika lotniczego stosują środki ochronne wobec zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE/EOG?                                   |  |
| Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje   |  |
| — Prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej   |  |
| — Przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo   |  |
| — Państwowa jednostka lub organ kontroli  |  |
| — Inny podmiot  |  |
| 9.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?   |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli TAK, proszę podać opis środków  |  |
| 9.3. Czy wprowadzono procedury gwarantujące, że ładunki lotnicze/poczta lotnicza kierowane do UE/EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, są chronione przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku? |  |
| TAK lub NIE   |  |
| Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób są one chronione   |  |
| Jeśli NIE, proszę podać przyczyny   |  |

9.4. Wnioski: Czy ochrona przesyłek jest wystarczająco solidna, aby zapobiegać bezprawnej ingerencji?

|  |  |
|--|--|
| TAK lub NIE  |  |
| Jeśli NIE, proszę podać przyczyny                              |  |
| Uwagi przewoźnika lotniczego                                   |  |
| Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa |  |

#### CZĘŚĆ 10

##### Dokumenty towarzyszące

Cel: Przewoźnik ACC3 gwarantuje, że:

- 1) status ochrony przesyłki podany jest w dokumentach towarzyszących, w formie listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub w oddzielnej deklaracji w formie elektronicznej albo na piśmie; oraz
- 2) jego niepowtarzalny identyfikator alfanumeryczny podany jest na dokumentach towarzyszących przewożonym przesyłkom, w formie elektronicznej lub na piśmie.

Podstawa: Pkt 6.3.2.6 lit. d), 6.8.3.4 i 6.8.3.5

Uwaga: Możliwe jest wskazanie następujących statusów ochrony:

- »SPX«, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
- »SCO«, oznaczający bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
- »SHR«, oznaczający bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami wysokiego ryzyka.

W przypadku braku zarejestrowanego agenta przewoźnik ACC3 lub przewoźnik lotniczy przylatujący z państwa trzeciego zwolnionego z obowiązku stosowania systemu ACC3 może wydać deklarację dotyczącą statusu ochrony.

10.1. Czy przesyłkom towarzyszą dokumenty, które potwierdzają poprzednie i obecne kontrole w zakresie ochrony?

|   |  |
|---|--|
| TAK lub NIE   |  |
| Jeżeli TAK, proszę opisać treść dokumentów  |  |
| Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego i w jaki sposób ładunek lub poczta są uznane przez przewoźnika lotniczego za zabezpieczone, w przypadku ich załadunku na statek lotniczy |  |

10.2. Czy dokumenty zawierają niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3?

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| TAK lub NIE                          |  |
| Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego |  |

10.3. Czy w dokumentach określono status ochrony ładunku oraz sposób uzyskania tego statusu?

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

10.4. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentów jest wystarczająca, aby zagwarantować, że ładunek lotniczy lub poczta dostarczane są wraz z odpowiednimi dokumentami, w których podany jest właściwy status ochrony?

|  |  |
|--|--|
| TAK lub NIE  |  |
| Jeśli NIE, proszę podać przyczyny                              |  |
| Uwagi przewoźnika lotniczego                                   |  |
| Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa |  |

## CZĘŚĆ 11

**Zgodność**

Cel: Po dokonaniu oceny dziesięciu poprzednich części listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej są zgodne z treścią tej części programu ochrony przewoźnika lotniczego, w której przedstawiono środki dotyczące ładunku lotniczego/poczty lotniczej kierowanych do UE/EOG, oraz czy środki kontroli w zakresie ochrony w wystarczającym stopniu realizują cele wymienione w liście kontrolnej.

W celu wyciągnięcia wniosków wyróżnić można cztery główne warianty:

- 1) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, a wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub
- 2) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, ale wyniki wizji lokalnej nie potwierdzają zgodności z celem listy kontrolnej; lub
- 3) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, ale wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub
- 4) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G zamieszczonym w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 185/2010, a wyniki wizji lokalnej nie potwierdzają zgodności z celem listy kontrolnej.

11.1. Wniosek ogólny: Proszę wskazać, który wariant najlepiej opisuje przypadek podlegający procedurze zatwierdzenia

|  |  |
|--|--|
| 1, 2, 3 lub 4  |  |
| Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa |  |
| Uwagi przewoźnika lotniczego                                   |  |

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

## ZAŁĄCZNIK

**Wykaz osób i podmiotów, z którymi odbyły się spotkania i rozmowy**

Należy podać nazwę podmiotu, imię i nazwisko osoby kontaktowej oraz datę spotkania lub rozmowy.

(1) Państwa członkowskie Unii Europejskiej: Austria, Belgia, Bułgaria, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Luksemburg, Niemcy, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy i Zjednoczone Królestwo.

(2) Dz.U. L 220 z 26.8.2011, s. 9. Pkt 6.8.1.1 rozporządzenia UE nr 185/2010: Każdy przewoźnik lotniczy przywożący ładunek lub pocztę z portu lotniczego w państwie trzecim niewymienionym w dodatku 6-F w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w dowolnym porcie lotniczym objętym zakresem rozporządzenia (WE) nr 300/2008 zostaje wyznaczony jako »przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii« (ACC3).

(3) Przepisy te nie mają zastosowania w przypadku ładunku lub poczty przewożonych z niewielkiej liczby państw zwolnionych z obowiązku stosowania systemu ACC3.

(4) Ładunek lotniczy/poczta lotnicza/statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzenia odpowiada ładunkowi lotniczemu/poczcie lotniczej/statkowi powietrznemu kierowanym do UE oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii."

D. Dodatek 6-F otrzymuje brzmienie:

**„DODATEK 6-F**

**ŁADUNEK I POCZTA**

6-Fi

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

6-Fii

PAŃSTWA TRZECIE, JAK RÓWNIEŻ KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE UTRZYMUJĄCE SZCZEGÓLNE STOSUNKI Z UNIĄ ZGODNIE Z TRAKTATEM O FUNKCJONOWANIU UNII EUROPEJSKIEJ, WOBEC KTÓRYCH NIE MA ZASTOSOWANIA TYTUŁ TEGO TRAKTATU DOTYCZĄCY TRANSPORTU, I W PRZYPADKU KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE OZNACZENIE ACC3

Państwa trzecie, jak również kraje i terytoria zamorskie utrzymujące szczególne stosunki z Unią zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub Traktatem o Unii Europejskiej, w przypadku których nie jest wymagane oznaczenie ACC3, zostały wymienione w osobnej decyzji Komisji.

6-Fiii

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

E. Po dodatku 6-H dodaje się następujący dodatek:

**„DODATEK 6-H1**

DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ — PRZEWOŹNIK ACC3 ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] przyjmuję do wiadomości co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozów ładunków drogą lotniczą do UE/EOG (1) w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub w niniejszym sprawozdaniu (2).

[Nazwa przewoźnika lotniczego] może zostać wyznaczony jako »przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii« (ACC3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ, oraz po wprowadzeniu danych przewoźnika ACC3 do unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.

Jeżeli w sprawozdaniu wykazano niezgodność w zakresie środków ochrony, o których jest w nim mowa, może to prowadzić do pozbawienia [nazwa przewoźnika lotniczego] oznaczenia ACC3 uzyskanego już w przypadku tego portu lotniczego, co uniemożliwi [nazwa przewoźnika lotniczego] transport ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do UE/EOG z tego portu lotniczego.

Niniejsze sprawozdanie jest ważne przez okres pięciu lat, a okres jego ważności \_\_\_\_\_ upływa najpóźniej w dniu.

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] oświadczam, że:

- [nazwa przewoźnika lotniczego] podejmie odpowiednie działania następcze w celu monitorowania norm potwierdzonych w sprawozdaniu,
- wszelkie zmiany w działalności [nazwa przewoźnika lotniczego] niewymagające pełnego powtórnego zatwierdzenia będą odnotowane na oryginale sprawozdania poprzez dodanie stosownych informacji przy jednoczesnym zachowaniu w widoczny sposób wcześniejszych informacji. Może to dotyczyć następujących zmian:

- 1) całościową odpowiedzialność za ochronę przekazuje się innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.7 dodatku 6-C3 do rozporządzenia (UE) nr 185/2010;
- 2) wszelkie inne zmiany dotyczące pomieszczeń lub procedur, które mogą w sposób znaczący wpływać na ochronę,

- [nazwa przewoźnika lotniczego] poinformuje właściwy organ, który wyznaczył go jako ACC3, jeżeli [nazwa przewoźnika lotniczego] zaprzestanie prowadzenia działalności gospodarczej, nie będzie już prowadzić operacji związanych z ładunkiem lotniczym/poczta lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymagań zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu,
- [nazwa przewoźnika lotniczego] będzie utrzymywać poziom ochrony potwierdzony w niniejszym sprawozdaniu jako zgodny z celem określonym w liście kontrolnej oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzi w życie i będzie stosować wszelkie dodatkowe środki ochrony wymagane w celu uzyskania oznaczenia ACC3 w przypadku gdy normy bezpieczeństwa zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa przewoźnika lotniczego].

W imieniu [nazwa przewoźnika lotniczego] przyjmuję pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

- (<sup>1</sup>) Porty lotnicze położone w Austrii, Belgii, Bułgarii, na Cyprze, w Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Irlandii, na Litwie, w Luksemburgu, na Łotwie, Malcie, w Niderlandach, Niemczech, Polsce, Portugalii, Republice Czeskiej, Rumunii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, na Węgrzech, we Włoszech oraz w Zjednoczonym Królestwie, a także w Islandii, Norwegii i Szwajcarii.
- (<sup>2</sup>) Rozporządzenie (UE) nr 185/2010 zmienione rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 859/2011.”.

- F. W pkt 8.1.3.2 lit. b) tekst „niezależny podmiot zatwierdzający” zastępuje się tekstem „unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa”.
- G. W rozdziale 11 skreśla się pkt 11.0.5.
- H. W rozdziale 11 sekcje 11.5 i 11.6 otrzymują brzmienie:

„11.5. KWALIFIKACJE INSTRUKTORÓW

- 11.5.1. Właściwy organ prowadzi lub ma dostęp do wykazu uprawnionych instruktorów, którzy spełnili wymogi określone w pkt 11.5.2 lub 11.5.3.
- 11.5.2. Instruktorzy przeszli sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.3 i posiadają potwierdzenie odpowiednich kwalifikacji lub wiedzy.
- 11.5.3. Instruktorzy, których zatrudniono lub którzy prowadzili szkolenia określone w niniejszym rozporządzeniu przed jego wejściem w życie, jako minimum wykazują właściwemu organowi, że:
- a) posiadają wiedzę i kompetencje określone w pkt 11.5.5; oraz
  - b) prowadzą jedynie kursy zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z pkt 11.2.1.3.
- 11.5.4. W celu uzyskania uprawnień certyfikowanego instruktora posiadającego kwalifikacje do prowadzenia szkoleń określonych w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5 oraz w pkt 11.2.4 i 11.2.5, osoba powinna posiadać znajomość środowiska pracy w odpowiedniej dziedzinie ochrony lotnictwa oraz kompetencje i kwalifikacje w następujących obszarach:
- a) techniki instruktażu; oraz
  - b) elementów ochrony, których będzie dotyczyło szkolenie.
- 11.5.5. Właściwy organ sam zapewnia szkolenie instruktorom lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony. Właściwy organ zapewnia instruktorom regularne szkolenia lub informacje dotyczące zmian zachodzących w odpowiednich dziedzinach.

- 11.5.6. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że szkolenia prowadzone przez wykwalifikowanego instruktora nie zapewniają już odpowiednich kompetencji, właściwy organ wycofuje zatwierdzenie kursu lub dopilnowuje, aby osoba prowadząca szkolenie została zawieszona, lub, w razie potrzeby, usunięta z wykazu wykwalifikowanych instruktorów.
- 11.6. ZATWIERDZENIE UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA
- 11.6.1. Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa stanowi znormalizowaną, udokumentowaną, bezstronną i obiektywną procedurę uzyskiwania i oceny dowodów, służącą do oceny poziomu zgodności osiągniętego przez zatwierdzane podmioty z wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i w jego aktach wykonawczych.
- 11.6.2. Zatwierdzenie unijnych środków ochrony lotnictwa
- a) może być warunkiem uzyskania lub utrzymania statusu prawnego na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych;
  - b) może być przeprowadzane przez właściwy podmiot zatwierdzający uznany jako unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa lub podmiot zatwierdzający uznany za równoważny takiemu podmiotowi, zgodnie z postanowieniami niniejszego rozdziału;
  - c) stanowi ocenę środków ochrony stosowanych na odpowiedzialność zatwierzonego podmiotu lub części tych środków, w odniesieniu do których podmiot wnioskuje o zatwierdzenie. Obejmuje ono co najmniej:
    - 1) ocenę dokumentów związanych z ochroną, w tym ocenę programu ochrony zatwierzonego podmiotu lub ocenę odpowiednika tego programu; oraz
    - 2) weryfikację wdrażania środków ochrony lotnictwa, która polega na przeprowadzeniu wizji lokalnej dotyczącej odpowiedniej działalności zatwierdzanego podmiotu, o ile nie wskazano inaczej.
  - d) jest uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.
- 11.6.3. Wymogi dotyczące wyznaczania unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa
- 11.6.3.1. Państwa członkowskie wyznaczają unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa w oparciu o zdolność do przeprowadzania oceny zgodności, która obejmuje:
- a) niezależność od branży, w ramach której odbywa się zatwierdzanie, chyba że określono inaczej;
  - b) odpowiednie kompetencje personelu w dziedzinie ochrony, które ma zostać zatwierdzona, jak również metody utrzymania tych kompetencji na poziomie, o którym mowa w pkt 11.6.3.5; oraz
  - c) funkcjonalność i adekwatność procedur zatwierdzania.
- 11.6.3.2. W stosownych przypadkach podczas wyznaczania uwzględnia się świadectwa akredytacji w odniesieniu do odpowiednich zharmonizowanych norm, a mianowicie EN-ISO/IEC 17020, zamiast dokonywania ponownej oceny zdolności do przeprowadzania oceny zgodności.
- 11.6.3.3. Unijnym podmiotem zatwierdzającym ds. ochrony lotnictwa może być osoba fizyczna lub osoba prawna.
- 11.6.3.4. Krajowa jednostka akredytująca ustanowiona na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 (!) może być uprawniona do akredytacji zdolności podmiotów prawnych do przeprowadzania oceny zgodności w odniesieniu do przeprowadzania unijnej procedury zatwierdzania środków ochrony lotnictwa, przyjmowania środków administracyjnych w tej dziedzinie i nadzorowania czynności związanych z unijną procedurą zatwierdzania środków ochrony lotnictwa.
- 11.6.3.5. Każda osoba dokonująca unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa posiada odpowiednie kompetencje i doświadczenie, oraz
- a) została poddana kontroli obejmującej sprawdzenie przeszłości zgodnie z pkt 11.1.3, która jest powtarzana co najmniej co 5 lat;
  - b) przeprowadza unijną procedurę zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa w sposób bezstronny i obiektywny, rozumie znaczenie niezależności i stosuje odpowiednie metody w celu uniknięcia sytuacji, w których występują konflikty interesów w odniesieniu do zatwierdzanych podmiotów;

- c) posiada wystarczającą wiedzę teoretyczną i doświadczenie praktyczne w dziedzinie kontroli jakości, jak również odpowiednie umiejętności i predyspozycje do zbierania, rejestrowania i oceniania informacji wymaganych zgodnie z listą kontrolną. W szczególności dotyczy to
- 1) zasad, procedur i technik dotyczących monitorowania zgodności;
  - 2) czynników mających wpływ na zachowania ludzi i na nadzór;
  - 3) roli i uprawnień podmiotu zatwierdzającego, w tym w zakresie konfliktu interesów;
- d) dostarcza dowody na posiadanie odpowiednich kompetencji, oparte na szkoleniach i/lub minimalnym doświadczeniu zawodowym w odniesieniu do następujących obszarów:
- 1) ogólne unijne zasady ochrony lotnictwa i normy ICAO w zakresie ochrony lotnictwa;
  - 2) szczegółowe normy związane z działalnością podlegającą zatwierdzeniu oraz sposoby ich stosowania w działalności operacyjnej;
  - 3) technologie i techniki związane z ochroną istotne dla procedury zatwierdzania;
- e) przechodzą okresowe szkolenia z odpowiednią częstotliwością, aby zapewnić zachowanie posiadanych kompetencji oraz zdobycie nowych kompetencji z uwzględnieniem rozwoju sektora ochrony lotnictwa.
- 11.6.3.6. Właściwy organ sam zapewnia szkolenie unijnemu podmiotowi zatwierdzającemu ds. ochrony lotnictwa lub zatwierdza i prowadzi wykaz stosownych kursów szkoleniowych z zakresu ochrony.
- 11.6.3.7. Państwo członkowskie może ograniczyć wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa do działań w zakresie zatwierdzania, które są prowadzone wyłącznie na terytorium tego państwa członkowskiego w imieniu odpowiedniego organu tego państwa członkowskiego. W takich przypadkach nie obowiązują wymogi pkt 11.6.4.2.
- 11.6.3.8. Wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa wygasa najpóźniej po upływie 5 lat.
- 11.6.4. Uznawanie i wycofywanie unijnych podmiotów ds. ochrony lotnictwa
- 11.6.4.1. Unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa nie uznaje się za wyznaczony do momentu umieszczenia jego danych w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców. Każdy unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa otrzymuje dowód swojego statusu od właściwego organu lub w jego imieniu. W okresie, w którym w unijnej bazie danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców nie jest możliwe umieszczenie wpisów dotyczących unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa, odpowiedni organ przekazuje niezbędne informacje dotyczące unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa Komisji, która udostępnia je wszystkim państwom członkowskim.
- 11.6.4.2. Wyznaczone unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa są uznawane przez wszystkie państwa członkowskie.
- 11.6.4.3. Jeżeli unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przestaje spełniać wymogi, o których mowa w pkt 11.6.3.1 lub 11.6.3.5, właściwy organ (organy), który go wyznaczył, wycofuje wyznaczenie i usuwa podmiot zatwierdzający z unijnej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców.
- 11.6.4.4. Stowarzyszenia branżowe i podmioty działające na ich odpowiedzialność, które realizują programy zapewniania jakości, mogą zostać wyznaczone jako unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa, pod warunkiem że równoważne środki zawarte w tych programach mogą zapewnić bezstronną i obiektywną procedurę zatwierdzenia. Uznanie odbywa się we współpracy z właściwymi organami z co najmniej dwóch państw członkowskich.
- 11.6.4.5. Komisja może uznać działania w zakresie zatwierdzania podejmowane przez organy lub podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa podlegające jurysdykcji państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej oraz uznane przez to państwo trzecie lub organizację międzynarodową, jeżeli jest w stanie potwierdzić ich równoważność z zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa. Wykaz tych działań umieszcza się w dodatku 6-Fiii.

- 11.6.5. Sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa («sprawozdanie zatwierdzające»).
- 11.6.5.1. Sprawozdanie zatwierdzające zawiera zapis unijnego zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa i obejmuje co najmniej
- a) wypełnioną listę kontrolną podpisaną przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, oraz w przypadku wystąpienia takiego wniosku, opatrzoną wystarczająco szczegółowymi uwagami zatwierdzonego podmiotu;
  - b) deklarację zobowiązań podpisaną przez zatwierdzany podmiot; oraz
  - c) deklarację niezależności w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisaną przez osobę przeprowadzającą unijną procedurę zatwierdzenia środków ochrony lotnictwa.
- 11.6.5.2. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ustala poziom zgodności z celami określonymi w liście kontrolnej i zapisuje te ustalenia w odpowiedniej części listy.
- 11.6.5.3. Deklaracja zobowiązań zawiera zobowiązanie zatwierdzanego podmiotu do dalszego działania zgodnie z normami prowadzenia działalności, które uzyskały zatwierdzenie.
- 11.6.5.4. Zatwierdzany podmiot może zadeklarować, że się zgadza bądź też że się nie zgadza z poziomem zgodności wskazanym w sprawozdaniu zatwierdzającym. Taka deklaracja staje się integralną częścią sprawozdania zatwierdzającego.
- 11.6.5.5. Numeracja stron, data zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego stanowią potwierdzenie integralności sprawozdania zatwierdzającego.
- 11.6.5.6. Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim i przedstawia się je właściwemu organowi, a w stosownych przypadkach także zatwierdzanemu podmiotowi, w ciągu jednego miesiąca od daty wizji lokalnej.
- 11.7. WZAJEMNE UZNAWANIE SZKOLEŃ
- 11.7.1. Wszelkie kompetencje nabyte przez osobę w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych w jednym państwie członkowskim uznaje się w innym państwie członkowskim.

#### DODATEK 11-A

##### DEKLARACJA NIEZALEŻNOŚCI – UNIJNY PODMIOT ZATWIERDZAJĄCY DS. OCHRONY LOTNICTWA

- a) Potwierdzam bezstronne i obiektywne ustalenie poziomu zgodności osiągniętego przez zatwierdzany podmiot.
- b) Potwierdzam, że nie jestem ani w ciągu ostatnich dwóch lat nie byłem zatrudniony przez zatwierdzany podmiot.
- c) Potwierdzam, że nie mam gospodarczego bądź innego bezpośredniego lub pośredniego interesu w wyniku procedury zatwierdzenia ani w działalności zatwierdzanego podmiotu lub jednostek od niego zależnych.
- d) Potwierdzam, że nie mam i w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie utrzymywałem z zatwierdzanym podmiotem stosunków handlowych w dziedzinie ochrony lotnictwa, obejmujących np. szkolenia i usługi doradcze, oprócz procedury zatwierdzania.
- e) Potwierdzam, że sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa opiera się na gruntownej ocenie odpowiednich dokumentów dotyczących ochrony, w tym programu ochrony zatwierdzanego podmiotu lub odpowiednika tego programu, oraz na wynikach wizji lokalnej.
- f) Potwierdzam, że sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa opiera się na ocenie wszystkich odpowiednich obszarów, na temat których podmiot zatwierdzający zobowiązany jest do wydania opinii w oparciu o odpowiednią unijną listę kontrolną.
- g) Potwierdzam, że zastosowałem metody, które umożliwiają sporządzenie oddzielnych sprawozdań zatwierdzających unijne środki ochrony lotnictwa w odniesieniu do każdego zatwierdzanego podmiotu i zapewniają obiektywność i bezstronność procedur ustalenia stanu faktycznego i oceny, w przypadku gdy kilka podmiotów zatwierdzanych jest w ramach wspólnego działania.



h) Potwierdzam, że nie przyjąłem żadnych korzyści finansowych lub innych, oprócz rozsądnej opłaty za procedurę zatwierdzenia oraz zwrotu kosztów podróży i zakwaterowania.

Przyjmuję pełną odpowiedzialność za sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa.

Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za zatwierdzenie:

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa:

Data:

Podpis:

---

 (1) Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.”

---