



2024/1255

6.5.2024

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/1255**

**z dnia 3 maja 2024 r.**

**zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 odnośnie do określonych szczegółowych środków mających na celu wprowadzenie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Doświadczenia zdobyte podczas wdrażania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998<sup>(2)</sup> wskazują na potrzebę dokonania niewielkich zmian w środkach wykonawczych pewnych wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.
- (2) Transport naziemny między pomieszczeniami zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i przewoźników lotniczych ładunków lotniczych i poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, jest w wielu przypadkach zlecany przez takie podmioty zewnętrznym przewoźnikom drogowym działającym w ich imieniu. Niektóre warunki i przepisy umożliwiające korzystanie z usług przewoźników drogowych, a także niektóre obowiązki tych przewoźników, określono już w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.
- (3) Aby utrzymać integralność bezpiecznego łańcucha dostaw ładunków lotniczych i poczty lotniczej w Unii, potrzebna jest większa jasność co do widoczności, odpowiedzialności i nadzoru ze strony właściwych organów nad przewoźnikami drogowymi i wykonywanymi przez nich operacjami. W tym celu w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 należy zamieścić wymogi dotyczące zatwierdzania przewoźników drogowych i nadzoru nad nimi.
- (4) Wymogi dotyczące zatwierdzonych przewoźników drogowych nie powinny powodować niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i operacyjnych ani dla podmiotów, ani dla właściwych organów. Przepisy określające te wymogi powinny również uwzględniać doświadczenia państw członkowskich, które ustanowiły system zatwierdzania i nadzoru dla przewoźników drogowych wykonujących operacje na szczeblu krajowym.
- (5) Aby umożliwić stopniowe wprowadzanie systemu zatwierdzonych przewoźników drogowych w Unii, obecne wymogi, którym podlegają przewoźnicy drogowi, powinny nadal obowiązywać do 31 grudnia 2026 r. Ułatwi to przygotowanie do obowiązkowego wdrożenia systemu zatwierdzonych przewoźników drogowych zarówno przez właściwe organy, jak i podlegające im odpowiednie podmioty.
- (6) W dodatkach 3-B, 4-B, 5-A i 6-F do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 wymieniono państwa trzecie uznane za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2015/1998/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj)).

- (7) Komisja sprawdziła, że port lotniczy Svalbard (odrębny obszar administracyjny należący do Królestwa Norwegii) spełnia kryteria określone w części E załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009<sup>(?)</sup> w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty oraz ochrony statków powietrznych.
- (8) Należy zatem dodać port lotniczy Svalbard do wykazów w dodatkach 3-B, 4-B, 5-A i 6-F do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.
- (9) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/566<sup>(\*)</sup> wprowadzono wymóg, aby od 1 lipca 2024 r. urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) instalowane od 1 września 2014 r. wykrywały również chemikalia. Doświadczenie zdobyte w trakcie realizacji etapów przygotowawczych wskazuje, że termin 1 lipca 2024 r. należy odroczyć o 15 miesięcy, aby zapewnić zgodność z tym wymogiem i umożliwić sprawną modernizację zainstalowanych urządzeń przez wszystkich użytkowników, bez stwarzania niepotrzebnego zagrożenia dla ochrony lotnictwa.
- (10) Co więcej, należy wyjaśnić, zharmonizować lub uprościć niektóre szczegółowe środki ochrony lotnictwa, aby zwiększyć jasność prawa, ujednolicić wspólną wykładnię odpowiednich przepisów prawnych i zapewnić jak najskuteczniejsze wprowadzanie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa.
- (11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 19 rozporządzenia (WE) nr 300/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 3 maja 2024 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

<sup>(?)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 91 z 3.4.2009, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/272/oj>).

<sup>(\*)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/566 z dnia 10 marca 2023 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 odnośnie do określonych szczegółowych środków mających na celu wprowadzenie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 74 z 13.3.2023, s. 47, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/566/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/566/oj)).

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w wykazie w dodatku 3-B, po pozycji dotyczącej Jersey dodaje się pozycję w brzmieniu:

**„Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard”;**

- 2) w wykazie w dodatku 4-B, po pozycji dotyczącej Jersey dodaje się pozycję w brzmieniu:

**„Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard”;**

- 3) w wykazie w dodatku 5-A, po pozycji dotyczącej Jersey dodaje się pozycję w brzmieniu:

**„Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard”;**

- 4) dodaje się pkt 6.0.5 i 6.0.6 w brzmieniu:

„6.0.5. Do celów niniejszego załącznika »zatwierdzony przewoźnik drogowy« oznacza podmiot, który w imieniu zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy zapewnia transport naziemny oraz ochronę przesyłek zawierających ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony, i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony wystarczającymi do utrzymania integralności przesyłek.

6.0.6. Do celów niniejszego załącznika »ograniczone składowanie« oznacza całkowity czas absolutnie niezbędny zatwierdzonemu przewoźnikowi drogowemu do dokonania przeładunku ładunku i poczty z jednego środka transportu na środek transportu, który jest wykorzystywany do dalszego transportu naziemnego tej przesyłki.

Do celów definicji zawartej w akapicie pierwszym »czas absolutnie niezbędny«:

- a) obejmuje czas potrzebny na wykonanie operacji związanych z obsługą i dopełnienie formalności administracyjnych;
- b) jeżeli jest to konieczne ze względów logistycznych, obejmuje krótki okres składowania przesyłki między dwoma środkami transportu, podczas którego przesyłka jest chroniona przed nieupoważnioną ingerencją zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2;
- c) nie obejmuje operacji składowania innych niż te, o których mowa w lit. b), chyba że przewoźnik drogowy jest również zatwierdzony jako zarejestrowany agent.”;
- 5) pkt 6.1.4 otrzymuje brzmienie:

„6.1.4. Dostęp ładunku i poczty do stref zastrzeżonych lotniska zostaje przyznany wyłącznie po ustaleniu, do której z poniższych kategorii należy podmiot przewożący przesyłkę ze strefy ogólnodostępnej:

- a) zarejestrowany agent;
- b) znany nadawca;
- c) przewoźnik drogowy wyznaczony zgodnie z pkt 6.6.1.1 lit. c), przewożący przesyłki, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony;
- d) zatwierdzony przewoźnik drogowy;
- e) żaden z podmiotów, o których mowa w lit. a)–d).

Przepis lit. c) stosuje się tylko do dnia 31 grudnia 2026 r.”;

- 6) w pkt 6.3.1.1 akapit czwarty lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) zabezpieczenia i przewozu przesyłek do przewoźnika drogowego, który spełnia wymogi pkt 6.5 i 6.6 stosownie do przypadku.”;

7) dodaje się pkt 6.3.1.9 w brzmieniu:

„6.3.1.9. Na wniosek właściwego organu zarejestrowany agent dostarcza dokumentację potwierdzającą obowiązujące umowy zawarte z każdym zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym, który dokonuje przewozu w jego imieniu. Jeżeli wymaga tego właściwy organ zatwierdzający, zarejestrowany agent prowadzi dodatkowo wykaz zawierający, dla każdego zatwierzonego przewoźnika drogowego, z którym zawarł umowę transportu, co najmniej niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator, datę rozpoczęcia obowiązywania umowy oraz, w stosownych przypadkach, datę jej wygaśnięcia.

Wykaz ten udostępnia się właściwemu organowi na potrzeby inspekcji.”;

8) pkt 6.3.2.9 otrzymuje brzmienie:

„6.3.2.9. Zarejestrowany agent zapewnia zatrudnienie całego personelu zgodnie z wymogami rozdziału 11 i jego odpowiednie przeszkolenie zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami stanowisk. Do celów szkolenia personelu mający nienadzorowany dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, uznaje się za personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony. Kierowcy, którzy nie mają dostępu lub mają dostęp nadzorowany do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przechodzą co najmniej szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7.”;

9) dodaje się pkt 6.3.2.10 w brzmieniu:

„6.3.2.10. Środki kontroli w zakresie ochrony, które ma stosować zarejestrowany agent, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej C(2015) 8005.”;

10) dodaje się pkt 6.4.1.8 w brzmieniu:

„6.4.1.8. Na wniosek właściwego organu znany nadawca dostarcza dokumentację potwierdzającą obowiązujące umowy zawarte z każdym zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym, dla którego dokonuje przewozu w jego imieniu. Jeżeli wymaga tego właściwy organ zatwierdzający, znany nadawca prowadzi dodatkowo wykaz zawierający, dla każdego zatwierzonego przewoźnika drogowego, z którym zawarł umowę transportu, co najmniej niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator, datę rozpoczęcia obowiązywania umowy oraz, w stosownych przypadkach, datę jej wygaśnięcia.

Wykaz ten udostępnia się właściwemu organowi na potrzeby inspekcji.”;

11) pkt 6.4.2.1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) cały personel stosujący środki kontroli w zakresie ochrony oraz cały personel mający nienadzorowany dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, jest rekrutowany zgodnie z wymogami rozdziału 11 i przeszedł szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9. Kierowcy, którzy nie mają dostępu lub mają dostęp nadzorowany do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przechodzą co najmniej szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7; oraz”;

12) dodaje się pkt 6.4.2.3 w brzmieniu:

„6.4.2.3. Środki kontroli w zakresie ochrony, które ma stosować znany nadawca, podlegają również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej C(2015) 8005.”;

13) pkt 6.5 otrzymuje brzmienie:

„6.5 ZATWIERDZENI PRZEWOŹNICY DROGOWI

#### 6.5.1. Zatwierdzenie przewoźników drogowych

6.5.1.1. Przewoźników drogowych zatwierdza właściwy organ.

Wnioskodawca, będący osobą fizyczną albo prawną, występuje o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się adres zamieszkania lub adres siedziby wnioskodawcy, w zależności od tego, który z nich ma zastosowanie. Zagraniczne oddziały tego samego wnioskodawcy lub jego spółek zależnych występują o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba tego zagranicznego oddziału lub spółki zależnej.

6.5.1.2 Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. W programie opisuje się metody i procedury, których przewoźnik drogowy musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych. Zawiera on szczegółowe postanowienia i procedury obejmujące co najmniej:

- 1) informacje ogólne, w tym informacje dotyczące organizacji, osoby odpowiedzialnej za ochronę, kontrolę jakości, współpracę z organami, sprawozdawczość oraz inne plany i instrukcje;
- 2) ochronę ładunku podczas odbioru, obsługi, ograniczonego składowania, przewozu i dostawy;
- 3) rekrutację i szkolenie personelu, w tym dokumentację szkoleniową i dowody przejścia sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym, stosownie do przypadku;
- 4) środki zapobiegające bezprawnej ingerencji w odniesieniu do przesyłek zawierających ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, oraz działania, jakie należy podjąć w przypadku takiej ingerencji.

Program określa również, w jaki sposób przewoźnik drogowy monitoruje przestrzeganie tych postanowień i procedur.

Program sporządza się przy użyciu standardowego szablonu określonego w dodatku 6-K – Program ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego. Podmioty, które ubiegają się o zatwierdzenie i planują wykonywanie operacji przewozowych w państwie członkowskim innym niż to, w którym są zarejestrowane i zatwierdzone, sporządzają swój program ochrony również w języku angielskim.

Wnioskodawca składa również »Deklarację zobowiązań – zatwierdzony przewoźnik drogowy« określoną w dodatku 6-D. Deklarację tę podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę tego podmiotu.

Podpisana deklaracja musi wyraźnie określać położenie lokalizacji, do której lub do których się odnosi, i jest przechowywana przez właściwy organ.

6.5.1.3. Po przedłożeniu programu ochrony i jego pomyślnej ocenie stwierdzającej jego stosowność i kompletność wnioskodawca zostaje poddany wizji lokalnej w celu dokonania oceny zgodności z wymogami rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych. Wizja lokalna obejmuje monitorowanie odpowiednich operacji i procedur wykonywanych przez przewoźnika drogowego bez nieprawidłowości podczas odbioru, obsługi, ograniczonego składowania, przewozu i dostawy przesyłek, stosownie do przypadku. Wizja lokalna obejmuje co najmniej jedno z miejsc wykonywania działalności należących do sieci przewoźnika drogowego.

Właściwy organ określa w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, czy ocenę programu ochrony i wizję lokalną przeprowadza sam organ czy unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w jego imieniu.

Po zakończeniu wizji lokalnej właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w jego imieniu sporządza sprawozdanie zatwierdzające, korzystając ze znormalizowanej listy kontrolnej określonej w dodatku 6-L.

Jeżeli wizję lokalną przeprowadza unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, sprawozdanie zatwierdzające i deklarację niezależności – unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa określone w dodatku 11-A przedkłada się właściwemu organowi w terminie nie dłuższym niż jeden miesiąc od wizji lokalnej.

Jeżeli ma to zastosowanie i jest konieczne do monitorowania odpowiednich operacji i procedur wykonywanych przez przewoźnika drogowego, zatwierdzające państwo członkowskie może zwrócić się o pomoc i wsparcie do właściwego organu innego państwa członkowskiego, w którym odbywają się określone operacje. Za zgodą zatwierdzającego państwa członkowskiego wizję lokalną tych operacji może przeprowadzić unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa działający w imieniu właściwego organu państwa członkowskiego, w którym odbywają się określone operacje. Przedmiotowe państwa członkowskie koordynują terminowe przeprowadzenie tej wizji lokalnej, uzgadniają jej zakres i treść oraz ustanawiają zasady wymiany informacji na temat jej wyników. W takim przypadku sprawozdanie zatwierdzające obejmujące te operacje, składające się z listy kontrolnej określonej w dodatku 6-L oraz, w stosownych przypadkach, deklaracji niezależności – unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa określonej w dodatku 11-A:

- a) sporządza się w języku angielskim lub w innym języku urzędowym Unii zgodnie z ustaleniami przedmiotowych państw członkowskich;
- b) przedkłada się właściwemu organowi zatwierdzającemu w terminie nie dłuższym niż jeden miesiąc od wizji lokalnej.

Po pomyślnym zakończeniu przez właściwy organ zatwierdzający etapów, o których mowa w niniejszym punkcie, i stwierdzeniu, że wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, status zatwierdzonego przewoźnika drogowego zostaje przyznany na maksymalny okres pięciu lat. Czyniąc to, odpowiedni organ zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych przewoźnika drogowego do »unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw« nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu do bazy danych odpowiedni organ nadaje każdemu adresowi siedziby niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie.

Przewoźnika drogowego nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wpisania dotyczących go danych szczegółowych do »unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw«.

- 6.5.1.4. Alternatywnie do procedury określonej w pkt 6.5.1.3 i wyłącznie w przypadku pierwszego zatwierdzenia po pomyślnej ocenie programu ochrony, stwierdzającej jego stosowność i kompletność, właściwy organ może poddać wnioskodawcę weryfikacji opartej na dokumentacji, która polega na szczegółowej rozmowie z osobą wyznaczoną jako odpowiedzialna za realizację programu ochrony oraz za odpowiednie wykonywane operacje i procedury. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, przyznaje status zatwierdzonego przewoźnika drogowego na maksymalny i nieodnawialny okres jednego roku, w ciągu którego przewoźnik drogowy podlega wizji lokalnej, jak określono w pkt 6.5.1.3.

Po zakończeniu wizji lokalnej, jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, status zatwierdzonego przewoźnika drogowego zostaje przyznany na maksymalny okres pięciu lat.

Jeżeli wizja lokalna nie zostanie przeprowadzona w ciągu jednego roku z powodów poza zakresem odpowiedzialności przewoźnika drogowego, właściwy organ zatwierdzający może przedłużyć status na okres nieprzekraczający trzech miesięcy. Po upływie okresu przedłużenia właściwy organ zawiesza status przewoźnika drogowego i nie przywraca go do czasu pomyślnego zakończenia wizji lokalnej.

- 6.5.1.5. Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji podanych i ocenionych zgodnie z pkt 6.5.1.2, 6.5.1.3 i 6.5.1.4 stosownie do przypadku za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zatwierdzony przewoźnik drogowy.
- 6.5.1.6. Zatwierdzony przewoźnik drogowy wyznacza co najmniej jedną osobę, która jest odpowiedzialna za realizację przedstawionego programu ochrony i odpowiednich wykonywanych operacji i procedur. Osoba ta musi przejść rozszerzone sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.1 lit. b).

- 6.5.1.7. Zatwierdzony przewoźnik drogowy podlega procedurze ponownego zatwierdzenia w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat służącej ocenie, czy nadal spełnia on wymogi rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych. Procedura ta obejmuje sprawdzenie programu ochrony oraz wizję lokalną zgodnie z pkt 6.5.1.3.

Kontrola przeprowadzona przez właściwy organ zatwierdzający zgodnie z krajowym programem kontroli jakości może być traktowana jako wizja lokalna, pod warunkiem że obejmuje wszystkie wymogi konieczne do zatwierdzenia.

- 6.5.1.8. W przypadku gdy właściwy organ zatwierdzający lub inny właściwy organ stwierdzą nieprawidłowości w wykonywaniu działalności przewoźnika drogowego, niezwłocznie informuje o tym przewoźnika drogowego i zwraca się o ich usunięcie. W przypadku gdy usunięcie nieprawidłowości nie nastąpi w rozsądnym terminie lub zostaną one uznane za mające znaczący wpływ na ochronę łańcucha dostaw, właściwy organ zatwierdzający zawiesza lub cofa status zatwierdzonego przewoźnika drogowego, stosownie do przypadku.

Jeżeli właściwy organ, który przyznał zatwierdzenie, stwierdzi, że zatwierdzony przewoźnik drogowy utracił zdolność przestrzegania wymogów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego aktów wykonawczych, cofa podmiotowi status zatwierdzonego przewoźnika drogowego.

Bezwzględnie po cofnięciu statusu, a w każdym razie nie później niż w terminie 24 godzin od jego cofnięcia, właściwy organ zatwierdzający zapewnia odnotowanie zmiany statusu zatwierdzonego przewoźnika drogowego w »unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw«.

- 6.5.1.9. Zatwierdzony przewoźnik drogowy zatwierdzony zgodnie z pkt 6.5 niniejszego załącznika jest uznawany za takiego we wszystkich państwach członkowskich.

## 6.5.2. Środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez zatwierdzonego przewoźnika drogowego

- 6.5.2.1. Zatwierdzony przewoźnik drogowy zapewnia, aby:

- a) w pomieszczeniach i w lokalizacjach, gdzie prowadzona jest działalność i wykonywane są procedury, istniał wystarczający poziom ochrony w celu zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego i identyfikowalnej poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony;
- b) cały personel biorący udział w przewozie ładunku i poczty przeszedł ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7;
- c) cały personel, o którym mowa w lit. b), któremu przyznano również nienadzorowany dostęp do ładunku i poczty, wobec których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9 i sprawdzenie przeszłości z wynikiem pozytywnym zgodnie z pkt 11.1.2 lit. b);
- d) identyfikowalny ładunek lotniczy i identyfikowalna poczta lotnicza, wobec których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony, były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas odbioru, obsługi, ograniczonego składowania, przewozu i dostawy.

- 6.5.2.2 Aby zapewnić zabezpieczenie przesyłek, w stosunku do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przed nieupoważnioną ingerencją podczas działalności wykonywanej przez zatwierdzonego przewoźnika drogowego, należy spełnić wszystkie poniższe wymagania:

- a) przesyłki pakuje lub plombuje zarejestrowany agent lub znany nadawca w celu zapewnienia możliwości jednoznacznego stwierdzenia ich naruszenia. Jeżeli nie jest to możliwe, wprowadza się alternatywne środki ochrony zapewniające integralność przesyłki;
- b) bezpośrednio przed załadunkiem przestrzeń ładunkowa zostaje przeszukana, a integralność tego przeszukania jest utrzymana do zakończenia załadunku;

- c) przestrzeń ładunkowa pojazdu, w której przesyłki mają być przewożone, jest zamknięta na zamek lub zaplombowana, lub pojazdy kryte z boku plandeką są zabezpieczone linkami celnymi TIR tak, by zapewnić możliwość jednoznacznego stwierdzenia ich naruszenia, lub powierzchnia ładunkowa pojazdów z nadwoziem platformowym jest pod obserwacją;
- d) każdy kierowca posiada przy sobie dowód tożsamości, paszport, prawo jazdy lub inny dokument ze zdjęciem, który został wydany i jest uznawany przez krajowe organy. Dowód ten lub dokument wykorzystuje się w celu ustalenia tożsamości osoby otrzymującej lub dostarczającej przesyłki;
- e) kierowcy nie robią nieprzewidzianych postojów między odbiorem i dostawą. Jeżeli jest to nieuniknione, kierowca sprawdza po powrocie stan ładunku i integralność zamków lub plomb lub obu tych elementów. Jeżeli kierowca wykryje jakiegokolwiek dowody ingerencji, powiadamia o tym zarówno swojego przełożonego, jak i odbiorcę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej;
- f) podwykonawstwo transportu nie jest zlecane osobie trzeciej, chyba że ta osoba trzecia sama jest zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym zgodnie z pkt 6.5 lub zarejestrowanym agentem zgodnie z pkt 6.3;
- g) żadne inne usługi związane z obsługą ładunku lotniczego (np. ograniczone składowanie lub ochrona) nie są zlecane innej osobie niż zarejestrowany agent.

### 6.5.3. Data rozpoczęcia stosowania

6.5.3.1 Od 1 stycznia 2027 r. transport naziemny w Unii przesyłek zawierających ładunek lotniczy i pocztę lotniczą, w odniesieniu do których zastosowano wcześniej środki kontroli w zakresie ochrony, w tym przewóz za pomocą pojazdu na podstawie lotniczego listu przewozowego i numeru lotu przewoźnika lotniczego, w imieniu którego przewóz jest wykonywany, zgodnie z modelem usługi dowozowego transportu drogowego ładunku lotniczego, wykonywany jest wyłącznie przez:

- a) zarejestrowanego agenta, dysponującego własnymi środkami i zasobami opisanymi w jego programie ochrony i potwierdzonymi podczas wizji lokalnej w procesie zatwierdzenia;
- b) znanego nadawcę, w odniesieniu do wysłanych przez niego ładunku i poczty, dysponującego własnymi środkami i zasobami opisanymi w jego programie ochrony i potwierdzonymi podczas wizji lokalnej w procesie zatwierdzenia;
- c) przewoźnik drogowy, który został zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z pkt 6.5 i zawarł umowę transportową z zarejestrowanym agentem lub znanym nadawcą, w imieniu którego wykonywany jest przewóz, lub, w przypadku dowozowego transportu drogowego ładunku lotniczego, bezpośrednio z odpowiednim przewoźnikiem lotniczym, w imieniu którego transport jest wykonywany.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania do przewozu wewnątrz stref zastrzeżonych lotnisk.”;

14) pkt 6.6.1.1 akapity drugi i trzeci otrzymują brzmienie:

„W przypadku gdy przewoźnik drogowy został zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z pkt 6.5, deklarację przewoźnika drogowego, o której mowa w akapicie pierwszym lit. c) niniejszego punktu, można zastąpić weryfikacją statusu zatwierdzonego przewoźnika drogowego w »unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw«.

Akapit pierwszy lit. c) stosuje się do 31 grudnia 2026 r.”;

15) dodaje się dodatek 6-D w brzmieniu:

#### „DODATEK 6-D

##### DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZATWIERDZONY PRZEWOŹNIK DROGOWY

Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 (1) w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i jego aktami wykonawczymi,

oświadczam, że:

— zgodnie z moją wiedzą informacje zawarte w programie ochrony przedsiębiorstwa są prawdziwe i dokładne;



- praktyki i procedury określone w programie ochrony będą wdrażane i utrzymane we wszystkich lokalizacjach objętych programem;
- program ochrony będzie korygowany i dostosowywany tak, by był zgodny ze wszystkimi przyszłymi stosowanymi zmianami w prawodawstwie unijnym, chyba że [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], że nie chce już prowadzić działalności handlowej jako zatwierdzony przewoźnik drogowy;
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje na piśmie [nazwa właściwego organu] o:
  - a) nieznacznych zmianach w programie ochrony, takich jak nazwa przedsiębiorstwa, osoba odpowiedzialna za ochronę lub dane teledadresowe, bezzwłocznie i nie później niż w terminie 10 dni roboczych;
  - b) istotnych planowanych zmianach, takich jak zmiany proceduralne, które mogą niekorzystnie wpłynąć na zgodność z odpowiednim prawodawstwem unijnym lub krajowym, lub zmianie siedziby bądź adresu, nie później niż w terminie 15 dni roboczych przed ich rozpoczęciem lub planowaną zmianą;
- w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim prawodawstwem unijnym [nazwa przedsiębiorstwa] będzie w pełni współpracować ze wszystkimi inspekcjami, stosownie do wymogów, i zapewniać dostęp do wszystkich dokumentów zgodnie z wymogami inspektorów;
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu] o wszystkich przypadkach poważnego naruszenia ochrony i o podejrzanych okolicznościach, które mogą być istotne dla ochrony ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w szczególności o wszystkich próbach ukrycia przedmiotów zabronionych w przesyłkach lub ingerencji w bezpieczny przewóz, lub o obu tych zdarzeniach;
- [nazwa przedsiębiorstwa] zapewni, że cały personel właściwy w tych sprawach otrzyma odpowiednie szkolenie zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 <sup>(?)</sup> i będzie świadomy swej odpowiedzialności za kwestie ochrony w ramach programu ochrony przedsiębiorstwa;
- [nazwa przedsiębiorstwa] poinformuje [nazwa właściwego organu], jeżeli:
  - a) zakończy działalność;
  - b) jego działalność przestanie obejmować przewóz ładunku lotniczego/poczty lotniczej;
  - c) nie jest już w stanie spełniać wymogów stosownego prawodawstwa unijnego.

Przyjmuję na siebie pełną odpowiedzialność za złożoną deklarację.

Nazwa:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa:

Data:

Podpis:

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2015/1998/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj)).”;

- 16) w wykazie 6-Fi w dodatku 6-A, przed pozycją dotyczącą Czarnogóry dodaje się pozycję w brzmieniu:  
**„Królestwo Norwegii w odniesieniu do portu lotniczego Svalbard”;**
- 17) dodaje się dodatki 6-K i 6-L w brzmieniu:

#### „DODATEK 6-K

##### PROGRAM OCHRONY ZATWIERDZONEGO PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO

#### Wprowadzenie

Niniejszy szablon programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego ma pomóc w opisie i ocenie istniejących środków ochrony na podstawie kryteriów dotyczących przewoźników drogowych określonych w pkt 6.5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. Ma on umożliwić zapewnienie spełnienia wymogów przed podaniem się urzędowej weryfikacji.

Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. W programie opisuje się metody i procedury, których przewoźnik drogowy musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych.

Program ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego jest chroniony przed nieupoważnionym dostępem i wykorzystywany wyłącznie wewnątrz przedsiębiorstwa, ponieważ zawiera informacje istotne z punktu widzenia ochrony. Wszystkie osoby, którym powierzono zadania w zakresie ochrony lotnictwa, muszą posiadać potwierdzoną wiedzę na temat treści programu, jak również umiejętności jej stosowania.

#### Instrukcje wypełniania:

- Jeżeli określone procedury nie mają zastosowania do miejsca prowadzenia działalności, należy to wskazać w programie ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego.
- W przypadku wprowadzenia w przyszłości zmian w dowolnym rozdziale tego programu ochrony, należy odnotować datę zmiany odpowiedniego rozdziału w spisie treści i przedłożyć cały program ochrony przewoźnika drogowego wraz ze zmianami właściwemu organowi, który dokonał zatwierdzenia. **Ponadto zmiany w programie ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego muszą być zaznaczone kolorem.**

#### Spis treści

Rozdział	Treść	Data ostatniej zmiany
1	Dane kontaktowe	
2	Personel	
3	Przewóz i ochrona ładunku lotniczego i poczty lotniczej	
4	Ograniczone składowanie/przeładunek ładunku lotniczego i poczty lotniczej	
5	Wewnętrzna kontrola jakości	
6	Zagrożenie wewnętrzne i kultura ochrony	
7	Załączniki: wymagania krajowe	

#### ROZDZIAŁ 1

##### Dane kontaktowe

#### 1.1 – Nazwa lub imię i nazwisko, adres siedziby oraz dane kontaktowe przewoźnika drogowego

Proszę podać nazwę lub imię i nazwisko, pełny adres i dane kontaktowe (numer telefonu, adres e-mail itp.) siedziby przedsiębiorstwa. Proszę zwrócić uwagę, że przedsiębiorstwo zostanie zatwierdzone pod oficjalną nazwą przedsiębiorstwa wpisaną do rejestru działalności gospodarczej. Małe przedsiębiorstwa lub osoby fizyczne prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą są zatwierdzane jako przewoźnicy drogowi pod imieniem i nazwiskiem (podanymi w pozwoleniu na prowadzenie działalności).

Proszę podać numer VAT/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach).

1.2 – Osoba odpowiedzialna za realizację programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego (kierownik ds. ochrony)

Proszę podać imię i nazwisko oraz dane kontaktowe (numer telefonu, adres e-mail itp.) osoby odpowiedzialnej za opracowanie programu ochrony, jego realizację i zachowanie zgodności z tym programem.

1.3 – Autoprezentacja przedsiębiorstwa

Proszę podać szczegółowe informacje na temat konkretnej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, w szczególności:

- rodzaje przewożonych ładunków (np. żywe zwierzęta, łatwo psujące się towary, towary niebezpieczne itp.);
- czy zlecają Państwo (lub zamierzają zlecić) podwykonawstwo przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, podmiotom trzecim (tj. innemu zatwierdzonemu przewoźnikowi drogowemu lub zarejestrowanemu agentowi).

1.4 – Miejsca prowadzenia działalności (należy wypełnić, jeżeli nie są identyczne z pkt 1.1)

1.4.1 – Proszę podać:

- nazwę i pełny adres wszystkich miejsc prowadzenia działalności w państwie członkowskim (w stosownych przypadkach);
- przybliżoną liczbę pracowników w każdym miejscu prowadzenia działalności (w czasie ustanawiania niniejszego programu ochrony);
- rodzaj i przybliżony udział działalności prowadzonej w każdym miejscu prowadzenia działalności (jako odsetek działalności ogółem).

1.4.2 – Proszę podać:

- nazwę i pełny adres wszystkich miejsc prowadzenia działalności w każdym państwie członkowskim innym niż zatwierdzające państwo członkowskie (w stosownych przypadkach);
- przybliżoną liczbę pracowników w każdym miejscu prowadzenia działalności (w czasie ustanawiania niniejszego programu ochrony);
- rodzaj i przybliżony udział działalności prowadzonej w każdym miejscu prowadzenia działalności (jako odsetek działalności ogółem).

## ROZDZIAŁ 2

### Personel

Procedurę rekrutacji i szkolenia personelu przeprowadza się zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, jak opisano poniżej.

2.1 – Rekrutacja

Proszę opisać obowiązującą procedurę rekrutacji personelu oraz sposób, w jaki zapewnia ona zgodność z pkt 11.1.8, 11.1.9 i 11.1.10 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Dokumentacja rekrutacyjna i szkoleniowa, w tym wyniki testów oceniających, przechowywana jest co najmniej przez okres trwania umowy. Proszę opisać, w jaki sposób Państwa procedury zapewniają zgodność z pkt 11.1.10 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

2.2 – Sprawdzenie przeszłości

Rozszerzonego sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym wymaga się od osoby odpowiedzialnej za realizację programu ochrony zatwierdzonego przewoźnika drogowego (kierownika ds. ochrony) wskazanej w pkt 1.2.

Sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym wymaga się od osób mających dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego i poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, oraz od osób wdrażających zabezpieczenie i wszelkie inne środki kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do tego ładunku lotniczego i poczty lotniczej. O tym, czy należy przeprowadzać rozszerzone czy standardowe sprawdzenie przeszłości, decyduje właściwy organ zatwierdzający przewoźnika drogowego, działając zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi.

Proszę opisać procedurę sprawdzenia przeszłości w odniesieniu do poszczególnych kategorii personelu oraz sposób, w jaki procedura ta zapewnia, aby odpowiedni personel zawsze miał ważne sprawdzenie przeszłości.

Jeżeli dana osoba nie przejdzie z wynikiem pozytywnym sprawdzenia przeszłości lub pozytywny wynik sprawdzenia przeszłości zostanie cofnięty przez odpowiedni organ, bezzwłocznie cofa się jej prawa dostępu i wejścia, a osoba ta nie będzie już delegowana do działań, które wymagają przejścia sprawdzenia przeszłości z wynikiem pozytywnym. Proszę opisać odpowiednią procedurę mającą zastosowanie w takich przypadkach.

### 2.3 – Kategorie personelu i szkolenia

Istnieją następujące kategorie personelu, które podlegają odpowiednim specyfikacjom szkoleniowym zawartym w poniższych punktach załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998:

- osoba odpowiedzialna za realizację programu ochrony zatwierzonego przewoźnika drogowego (kierownik ds. ochrony): szkolenie zgodnie z pkt 11.2.5;
- personel mający nienadzorowany dostęp lub dostęp bez eskorty zajmujący się odbiorem, przewozem, ograniczonym składowaniem i dostarczaniem ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony: szkolenie zgodnie z pkt 11.2.3.9;
- personel mający nadzorowany dostęp lub dostęp z eskortą zajmujący się odbiorem, przewozem, ograniczonym składowaniem i dostarczaniem ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony: szkolenie zgodnie z pkt 11.2.7;
- personel bez dostępu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zaangażowany w ich przewóz lub ograniczone składowanie: szkolenie zgodnie z pkt 11.2.7.

Szkolenie okresowe personelu musi odbywać się zgodnie z pkt 11.4.3 lit. a) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Personel ten obejmuje zarówno personel własny przedsiębiorstwa, jak i personel usługodawców oddelegowany do miejsca prowadzenia działalności.

Zatwierdzony przewoźnik drogowy zapewnia, aby aktualny wykaz personelu, o którym mowa w niniejszym punkcie, oraz odpowiednia dokumentacja szkoleniowa były w każdej chwili udostępniane właściwemu organowi na jego żądanie.

Proszę opisać procedurę i środki przewidziane w celu zapewnienia ciągłej zgodności z wymogami niniejszego punktu.

## ROZDZIAŁ 3

### **Przewóz i ochrona ładunku lotniczego i poczty lotniczej**

Odbierając, przewożąc i dostarczając ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą, do których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik drogowy musi zapewnić spełnienie wymogów określonych w pkt 6.5.2.1, 6.5.2.2 i 6.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w odniesieniu do swojej działalności.

Proszę opisać, w jaki sposób przewoźnik drogowy zapewnia zgodność z tymi przepisami.

Proszę opisać działania wdrożone przez przewoźnika drogowego, jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że przesyłka, w stosunku do której zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, była przedmiotem bezprawnej ingerencji lub nie zabezpieczono jej zgodnie z pkt 6.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, lub w obu tych przypadkach.

## ROZDZIAŁ 4 –

**Ograniczone składowanie/przeładunek ładunku lotniczego i poczty lotniczej**

Zgodnie z pkt 6.0.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 »ograniczone składowanie« oznacza całkowity czas absolutnie niezbędny zatwierdzonemu przewoźnikowi drogowemu do dokonania przeładunku ładunku i poczty z jednego środka transportu na środek transportu, który jest wykorzystywany do dalszego transportu naziemnego tej przesyłki.

Podczas ograniczonego składowania przesyłka jest chroniona przed nieupoważnioną ingerencją zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Proszę wskazać, czy przewoźnik drogowy prowadzi działalność polegającą na ograniczonym składowaniu. W stosownych przypadkach:

- proszę opisać wszystkie rodzaje i środki składowania stosowane w każdym z miejsc, w których ma to zastosowanie (np. magazyn, pojemnik itp.), powody ich stosowania oraz odpowiednie obowiązujące procedury;
- proszę wyjaśnić, w jaki sposób ładunek lotniczy i poczta lotnicza, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, zostały zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją podczas ograniczonego składowania;
- proszę opisać działania podejmowane przez przewoźnika drogowego, jeżeli istnieje powód, by przypuszczać, że przesyłka, w stosunku do której zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, była przedmiotem bezprawnej ingerencji lub nie zabezpieczono jej zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, lub w obu tych przypadkach.

## ROZDZIAŁ 5

**Wewnętrzna kontrola jakości przeprowadzana przez zatwierdzonego przewoźnika drogowego**

Zatwierdzony przewoźnik drogowy musi regularnie przeprowadzać wewnętrzną kontrolę jakości, zgodnie z wymogami krajowymi.

Zatwierdzony przewoźnik drogowy musi wskazać osobę odpowiedzialną za działania w zakresie wewnętrznej kontroli jakości ochrony lotnictwa (jeżeli jest to inna osoba niż osoba wskazana w pkt 1.2).

Zatwierdzony przewoźnik drogowy musi zapewnić, aby ustawowe wymogi dotyczące ochrony ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, były spełnione, a procedury opisane w programie ochrony były aktualne. W tym celu przewoźnik drogowy musi sporządzać dokumentację z wewnętrznej kontroli jakości.

Proszę wymienić i opisać przeprowadzone czynności w zakresie kontroli jakości, upewniając się, że wykaz i opis ten obejmują:

- zakres i częstotliwość czynności w zakresie kontroli jakości;
- obszary i przedmioty podlegające kontroli;
- wagę poszczególnych nieprawidłowości (np. drobne, poważne lub bardzo poważne nieprawidłowości);
- odpowiedzialność za usunięcie nieprawidłowości i terminy wykonania, jak również wszelkie procedury zgłaszania nieprawidłowości.

Zatwierdzony przewoźnik drogowy zapewnia, aby dokumentacja działań w zakresie wewnętrznej kontroli jakości ochrony lotnictwa była w każdej chwili udostępniana właściwemu organowi na jego żądanie.

## ROZDZIAŁ 6 –

**Zagrożenia wewnętrzne i kultura ochrony**

Aby zwalczać i łagodzić zagrożenia ze strony sprawców wewnętrznych (zagrożenie wewnętrzne), zatwierdzony przewoźnik drogowy musi ustanowić odpowiednie przepisy wewnętrzne i związane z nimi środki zapobiegawcze w celu zwiększenia świadomości i propagowania kultury ochrony.

W tym celu przewoźnik drogowy wdraża środki zapobiegawcze służące identyfikacji zagrożeń wewnętrznych i radykalizacji oraz przeciwdziałaniu tym zagrożeniom, a także systemy oceny zdarzeń istotnych z punktu widzenia ochrony lotnictwa. Stosowane środki i systemy oceny są stale analizowane i korygowane zgodnie z następującymi zasadami:

- proszę podać imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby (jeżeli jest to inna osoba niż osoba wskazana w pkt 1.2) lub stanowisko zajmowane przez osobę odpowiedzialną za koordynację tych środków;
- proszę podać imię i nazwisko oraz dane kontaktowe osoby (jeżeli jest to inna osoba niż osoba wskazana w pkt 1.2) lub stanowisko zajmowane przez osobę odpowiedzialną za ocenę przychodzących zgłoszeń oraz za inicjowanie i koordynowanie działań, które mają zostać podjęte na ich podstawie;
- proszę opisać środki zwiększające świadomość personelu oraz informacje na temat wewnętrznego systemu raportowania.

## ROZDZIAŁ 7

### Dodatki: wymagania krajowe

Proszę podać wszystkie informacje oraz dokumenty dotyczące polityki lub regulacji ustanowione na szczeblu krajowym, których musi przestrzegać zatwierdzony przewoźnik drogowy.

## DODATEK 6-L

### LISTA KONTROLNA DO STOSOWANIA PRZY ZATWIERDZANIU PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH

#### Uwagi dotyczące wypełniania

Wypełniając tę listę kontrolną, należy pamiętać, że w przypadku odpowiedzi NIE na którekolwiek z pytań oznaczonych pogrubioną czcionką, zatwierdzenie MUSI otrzymać ocenę NEGATYWNA, chyba że pytanie to nie ma zastosowania.

Należy zauważyć, że pytania z tej listy kontrolnej są dwojakiego rodzaju: 1) pytania, na które odpowiedź przecząca będzie automatycznie oznaczała brak zatwierdzenia jako zatwierdzony przewoźnik drogowy, oraz 2) pytania, które zostaną wykorzystane, aby stworzyć ogólny obraz obowiązujących przewoźnika drogowego przepisów w zakresie ochrony, umożliwiając podmiotowi zatwierdzającemu wyciągnięcie ogólnego wniosku. Wymogi wymienione pogrubioną czcionką wskazują wymogi, których niespełnienie powoduje automatyczne przyznanie oceny negatywnej. W przypadku oceny negatywnej dotyczącej spełnienia wymogów wymienionych pogrubioną czcionką przewoźnik drogowy otrzyma uzasadnienie i wytyczne dotyczące działań dostosowawczych koniecznych do uzyskania pozytywnej oceny.

## CZĘŚĆ 1

### Organizacja i zakres obowiązków

1.1	Data zatwierdzenia	
	dd/mm/rrrr	
1.2	Data poprzedniego zatwierdzenia i w stosownych przypadkach niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
	dd/mm/rrrr	
	UAI	
1.3	Nazwa organizacji, która ma zostać zatwierdzona	
	Nazwa: numer VAT/numer wpisu do rejestru handlowego/numer wpisu do rejestru przedsiębiorców (w stosownych przypadkach):	
1.4	Zasięg geograficzny działalności: Czy wnioskodawca posiada więcej niż jedną lokalizację w państwie członkowskim, w którym ubiega się o zatwierdzenie?	
	TAK lub NIE	
	Jeśli TAK, proszę wymienić wszystkie lokalizacje w tym państwie członkowskim	

Dla każdej lokalizacji należy podać przybliżoną łączną liczbę:	
— wszystkich pracowników	
— pracowników zajmujących się zabezpieczonym ładunkiem lotniczym i zabezpieczoną pocztą lotniczą	
— rodzaj i udział prowadzonej działalności (jako odsetek działalności ogółem).	
1.5	<u>Zasięg geograficzny działalności:</u> Czy wnioskodawca prowadzi działalność również w państwach członkowskich innych niż państwo, w którym ubiega się o zatwierdzenie?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wymienić wszystkie lokalizacje w innych państwach członkowskich:	
Przybliżona liczba pracowników w każdej lokalizacji	
Należy wskazać rodzaj i udział działalności prowadzonej w każdym z innych państw członkowskich (jako odsetek działalności ogółem)	
1.6	Adres lokalizacji, które mają zostać zatwierdzone, oraz uzasadnienie wyboru w przypadku wielu lokalizacji. Uwaga: może to dotyczyć również lokalizacji w innych państwach członkowskich [w razie potrzeby należy dodać wiersze]
	Uzasadnienie wyboru lokalizacji
	Numer/jednostka/budynek
	Ulica
	Miasto
	Kod pocztowy
	Państwo
1.7	Główny adres organizacji (jeżeli inny niż lokalizacja, która ma zostać zatwierdzona) w zatwierdzającym państwie członkowskim
	Numer/jednostka/budynek
	Ulica
	Miasto
	Kod pocztowy
	Państwo
1.8	Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego/poczty lotniczej
	Nazwa
	Stanowisko
1.9	Numer telefonu kontaktowego
	Numer telefonu
1.10	Adres e-mail punktu kontaktowego
	Adres e-mail

## CZĘŚĆ 2

## Rekrutacja i szkolenie personelu

**Cel: zapewnienie, aby cały zobowiązany do tego personel został poddany odpowiedniemu sprawdzeniu przeszłości i szkoleniu zgodnie z pkt 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.**

2.1	Czy proces mianowania wymienionej w dokumentacji osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje wymóg rozszerzonego sprawdzenia przeszłości zgodnie z pkt 11.1.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.2	Czy istnieje procedura rekrutacji mająca na celu zapewnienie, aby cały personel mający nienadzorowany dostęp lub dostęp bez eskorty do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł sprawdzenie przeszłości zgodnie z pkt 11.1.2 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 i w stopniu wymaganym przez odpowiedni organ zatwierdzający?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.3	Czy istnieje procedura rekrutacji mająca na celu zapewnienie, aby cały personel niemający nienadzorowanego dostępu lub dostępu bez eskorty do ładunku lub poczty, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, i zajmujący się przewozem i ograniczonym składowaniem tego ładunku lub poczty przeszedł ogólne szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego zgodnie z pkt 11.2.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.4	Czy istnieje procedura rekrutacji mająca na celu zapewnienie, aby cały personel mający nienadzorowany dostęp lub dostęp bez eskorty do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej, do których zastosowano wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, przeszedł szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.3.9 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.5	Czy proces mianowania wymienionej w dokumentacji osoby odpowiedzialnej za stosowanie i nadzór nad wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony w lokalizacji obejmuje szkolenie w zakresie ochrony zgodnie z pkt 11.2.5 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	
2.6	Czy personel (o którym mowa w pkt 2.3, 2.4 i 2.5) odbywa szkolenia okresowe zgodnie z częstotliwością ustaloną dla tego rodzaju szkolenia?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać	



2.7	<b>Ocena – czy środki są wystarczające, aby zapewnić prawidłowe zatrudnianie i przeszkolenie całego personelu mającego dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej zgodnie z rozdziałem 11 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?</b>
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	

## CZĘŚĆ 3

## Przewóz

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

3.1	<b>Czy przewoźnik drogowy przewozi ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą w imieniu zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy lub obu tych podmiotów?</b>
TAK lub NIE	
3.2	Czy przewoźnik drogowy korzysta z usług podwykonawcy do celów przewozu?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób przewoźnik drogowy sprawdza, czy wykonawca sam jest zatwierdzonym przewoźnikiem drogowym lub zarejestrowanym agentem?	
3.3	Czy przedział ładunkowy pojazdu transportowego można zabezpieczyć?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać jak	
3.4 a)	W przypadku możliwości zabezpieczenia przedziału ładunkowego pojazdu transportowego, czy stosuje się numerowane plomby?
TAK lub NIE	
b)	W przypadku stosowania numerowanych plomb, czy dostęp do plomb jest kontrolowany, a numery plomb rejestrowane w przypadku ich stosowania?
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, należy opisać jak	
3.5	<b>Ocena: Czy środki te są wystarczające, aby zabezpieczać ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?</b>
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	

## CZĘŚĆ 4

## Ograniczone składowanie/przeładunek

**Cel: zabezpieczenie identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas ograniczonego składowania.**

4.1	Czy przewoźnik drogowy prowadzi ograniczone składowanie lub przeładunek?
-----	--------------------------------------------------------------------------

TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać rodzaj stosowanego składowania lub środka przeładunku lub to i to:	
4.2	<b>Czy podczas ograniczonego składowania lub przeładunku ładunek lotniczy lub poczta lotnicza są chronione przed nieupoważnioną ingerencją zgodnie z pkt 6.5.2, 6.6.1 i 6.6.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?</b>
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać środki ochrony ładunku lotniczego lub poczty lotniczej:	
4.3	<b>Ocena: Czy procedury ograniczonego składowania lub przeładunku są wystarczające do zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem lub przed jednym i drugim?</b>
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy podać przyczyny	

## CZĘŚĆ 5

## Ocena (i zgłoszenie)

pozytywna/negatywna	
Jeżeli całościowa ocena jest negatywna, należy wymienić obszary, w których przewoźnik drogowy nie osiągnął wymaganego standardu ochrony bądź jest szczególnie narażony na zagrożenia. Należy także zamieścić wskazania dotyczące wprowadzenia niezbędnych korekt w celu osiągnięcia wymaganego standardu ochrony, a tym samym pozytywnej oceny.	
<b>Podpis</b>	
<b>(Nazwa podmiotu zatwierdzającego)</b>	

- 18) w pkt 11.1.5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:  
„Jeżeli wymagane jest rozszerzone sprawdzenie przeszłości, przeprowadza się je przed przejściem przez daną osobę szkolenia, o którym mowa w pkt 11.2.3.1–11.2.3.5.”;
- 19) pkt 12.6.2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:  
„Norma dla urządzeń ETD do wykrywania substancji chemicznych, które pobierają próbki cząsteczek stałych, ma zastosowanie od 1 października 2025 r. do urządzeń ETD instalowanych od 1 września 2014 r.”.