

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

## Artykuł 26

### Wejście w życie

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

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

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

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

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

## ZAŁĄCZNIK

### WSPÓLNE PODSTAWOWE NORMY OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI (ART. 4)

#### 1. OCHRONA PORTU LOTNICZEGO

##### 1.1. Wymagania dotyczące projektowania portu lotniczego

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

##### 1.2. Kontrola dostępu

1. Dostęp do strefy operacyjnej lotniska jest ograniczony w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów na ten obszar.
2. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska jest kontrolowany w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów do tych obszarów.
3. Osobom i pojazdom można zezwolić na dostęp do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska tylko wtedy, gdy spełniają wymagane warunki ochrony.
4. **Cały personel**, w tym członkowie personelu latającego, są osobami, które pozytywnie przeszły sprawdzenie danych przed wystawieniem im karty identyfikacyjnej **portu lotniczego** albo karty identyfikacyjnej **personelu latającego**, które upoważniają do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska. **Karty identyfikacyjne mogą być uznawane przez właściwy organ inny niż ten, który wydał daną kartę identyfikacyjną.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

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

1. Osoby inne niż pasażerowie, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami, poddawane są ciągłej wrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.
2. Osoby inne niż pasażerowie, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami, poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.

### 1.4. Sprawdzanie pojazdów

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

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

W **strefach zastrzeżonych i wszystkich** ogólnodostępnych obszarach przyległych prowadzi się nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne w celu wykrycia podejrzanego zachowania osób, określenia słabych punktów, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia aktu niebezpiecznej ingerencji, oraz w celu powstrzymania osób **przed takimi** aktami.

## 2. STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH

Statki powietrzne zaparkowane w strefach wydzielonych portów lotniczych, do których mają zastosowanie środki alternatywne, o których mowa w art. 4 ust. 5 **akapit trzeci**, są oddzielone od statków powietrznych, do których **te** wspólne podstawowe normy, **o których mowa w załączniku**, mają zastosowanie w pełni, w celu zapewnienia, że normy ochrony stosowane do statków powietrznych oraz pasażerów, bagażu **i ładunku nie** są naruszone w odniesieniu do tych ostatnich statków powietrznych.

## 3. OCHRONA STATKÓW POWIETRZNYCH

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

## 4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

### 4.1. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego

1. Wszyscy pasażerowie nowi, transferowi i tranzytowi oraz ich bagaż kabinowy poddawani są kontroli bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska oraz na pokład statków powietrznych.
2. Pasażerowie transferowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
  - a) przylatują z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
  - b) przylatują z państwa trzeciego, z **którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3. Pasażerowie tranzytowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
  - a) pozostają na pokładzie statku powietrznego; lub
  - b) nie mają kontaktu z pasażerami odlatującymi, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa poza tymi, którzy wsiadają do tego samego statku powietrznego; lub
  - c) przylatują z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
  - d) przylatują z państwa trzeciego, z **którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.**

#### 4.2. Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego

1. Pasażerowie i ich bagaż kabinowy są chronieni przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym są poddawani kontroli bezpieczeństwa, aż do odlotu statku powietrznego, którym są przewożeni.
2. Pasażerowie odlatujący, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa, nie mają kontaktu z pasażerami przylatującymi, chyba że:
  - a) pasażerowie przylatują z państwa członkowskiego, pod warunkiem że Komisja lub to państwo członkowskie nie dostarczyły informacji, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
  - b) pasażerowie przylatują z państwa trzeciego, z **którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że pasażerowie ci i ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.**

#### 4.3. Potencjalnie uciążliwi pasażerowie

Przed odlotem pasażerowie potencjalnie uciążliwi zostają poddani odpowiednim środkom ochrony.

### 5. BAGAŻ REJESTROWANY

#### 5.1. Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego

1. Cały bagaż rejestrowany zostaje poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek **powietrzny**.
2. Transferowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
  - a) przylatuje z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
  - b) przylatuje z państwa trzeciego, z **którym Wspólnota zawarła porozumienie uznające, że dany bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnej z normami ochrony równoważnymi z normami Wspólnoty.**
3. Tranzytowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

#### 5.2. Ochrona bagażu rejestrowanego

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

#### 5.3. Przynależność bagażu

1. Każdą sztukę bagażu rejestrowanego określa się jako bagaż towarzyszący lub bez pasażera. **Bagaż rejestrowany pasażera, który zgłosił się do lotu, lecz nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego, określa się jako bagaż bez pasażera.**
2. Nie przewozi się bagażu rejestrowanego bez pasażera, chyba że bagaż ten został oddzielony z przyczyn niezależnych od pasażera lub poddany **odpowiedniej** kontroli bezpieczeństwa.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

## 6. ŁADUNEK I POCZTA

6.1. Kontrole ochrony **ładunku**

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

6.2. Ochrona **ładunku**

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

6.3. **Kontrole ochrony dotyczące poczty**

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

## 7. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

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

## 8. ZAOPATRZENIE LOTU

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

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

#### 9. ZAOPATRZENIE PORTU LOTNICZEGO

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

#### 10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

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

#### 11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

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

#### 12. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY

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

#### 13. KONTROLE PRZESZŁOŚCI

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