

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2017/815

z dnia 12 maja 2017 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa

(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 wynikające z wdrożenia rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 <sup>(2)</sup> wskazują na potrzebę dokonania niewielkich zmian w sposobach wprowadzania w życie niektórych wspólnych podstawowych norm. Zmiany zaproponowane w załączonych tekstach nie wprowadzają jednak żadnych istotnych nowych wymogów, lecz ich celem jest ułatwienie praktycznego wdrożenia środków ochrony lotnictwa w UE, a sformułowano je w oparciu o informacje otrzymane od państw członkowskich i zainteresowanych stron z dziedziny ochrony lotnictwa.
- (2) Należy wyjaśnić, zharmonizować lub uprościć niektóre szczególne środki ochrony lotnictwa, aby zwiększyć jasność prawa, ujednoczyć wspólną wykładnię przepisów prawnych i zapewnić jak najskuteczniejsze wprowadzanie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa.
- (3) Zmiany dotyczą wprowadzenia ograniczonej liczby środków w odniesieniu do ochrony portów lotniczych, ochrony statków powietrznych, kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli, bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, zaopatrzenia pokładowego, rekrutacji i szkolenia personelu oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony lotnictwa.
- (4) Po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wyznaczanie przez zarejestrowanych agentów kolejnych uznanych nadawców powinno być niedozwolone, jak zalecono w piśmie nr 16/85 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) skierowanym do państw (ang. *State letter*). Przed utratą swojego statusu, następującą najpóźniej do dnia 30 czerwca 2021 r., uznani nadawcy wyznaczeni przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia powinni mieć możliwość stania się zarejestrowanymi agentami lub znanymi nadawcami.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego,

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

<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).

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 stosuje się od dnia 1 czerwca 2017 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 maja 2017 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

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

1) pkt 1.0.3 otrzymuje brzmienie:

„1.0.3 Bez uszczerbku dla kryteriów dotyczących odstępstw, określonych w części K załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 (\*), właściwy organ może dopuścić szczególne procedury ochrony lub zwolnienia w ramach zabezpieczenia i ochrony stref operacyjnych lotniska w dniach, w których w części krytycznej strefy zastrzeżonej lotniska lub w porcie lotniczym, który nie jest objęty zakresem pkt 1.1.3, następuje załadunek, rozładunek, wsiadanie pasażerów do lub wysiadanie pasażerów z nie więcej niż jednego statku powietrznego równocześnie.

(\*) 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).”;

2) pkt 1.1.3.1 otrzymuje brzmienie:

„1.1.3.1 Części krytyczne tworzy się w portach lotniczych, w których więcej niż 60 osób posiada karty identyfikacyjne portu lotniczego umożliwiające dostęp do stref zastrzeżonych.”;

3) w pkt 1.2.6.2 skreśla się akapit drugi;

4) pkt 1.2.6.3 otrzymuje brzmienie:

„1.2.6.3 Elektroniczna przepustka samochodowa musi być:

a) przymocowana do pojazdu w sposób uniemożliwiający jej przełożenie do innego pojazdu; albo

b) powiązana z użytkownikiem zarejestrowanego pojazdu za pośrednictwem zabezpieczonej bazy danych zarejestrowanych pojazdów.

Na elektronicznych przepustkach samochodowych nie muszą znajdować się informacje dotyczące stref, których dotyczy pozwolenie na dostęp pojazdu, ani data ważności, pod warunkiem że informacje te można odczytać elektronicznie i sprawdzić przed udzieleniem dostępu do stref zastrzeżonych. Elektroniczny odczyt elektronicznych przepustek samochodowych musi być również możliwy w strefach zastrzeżonych lotniska.”;

5) pkt 1.3.1.8 otrzymuje brzmienie:

„1.3.1.8 Zwierzęta wykorzystywane na potrzeby operacyjne, nadzorowane przez osoby posiadające ważną kartę identyfikacyjną portu lotniczego, poddaje się kontroli wzrokowej przed udzieleniem dostępu do stref zastrzeżonych lotniska.”;

6) dodaje się pkt 1.3.1.9 w brzmieniu:

„1.3.1.9 Kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.”;

7) pkt 1.6.4 otrzymuje brzmienie:

„1.6.4 Procedurę łączenia należy przeprowadzić zanim danej osobie zezwoli się na wniesienie przedmiotu (przedmiotów) do stref zastrzeżonych oraz po wezwaniu do okazania zezwolenia wystosowanym przez osoby wykonujące nadzór lub patrole zgodnie z pkt 1.5.1 lit. c).”;

8) pkt 3.0.6 otrzymuje brzmienie:

„3.0.6 Wykaz przedmiotów zabronionych stosowany na potrzeby przeszukań obszarów wewnętrznych statku powietrznego pokrywa się z wykazem określonym w dodatku 1-A. Do celów przeszukań obszarów zewnętrznych statku powietrznego zmontowane urządzenia wybuchowe i zapalające uznaje się za przedmioty zabronione.”;

9) dodaje się pkt 3.0.7 i 3.0.8 w brzmieniu:

„3.0.7 Na potrzeby niniejszego rozdziału „panele serwisowe statku powietrznego i luki serwisowe” oznaczają punkty dostępne na zewnątrz statku powietrznego oraz przedziały wyposażone w zewnętrzne klamki lub zewnętrzne panele serwisowe wyposażone w zamki zatraskowe, które są rutynowo używane do dostarczania usług obsługi naziemnej statków powietrznych.

3.0.8 Odniesienia do państw trzecich w niniejszym rozdziale i w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005 obejmują inne państwa i terytoria, do których zgodnie z art. 355 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie ma zastosowania część trzecia tytuł VI tego traktatu.”;

- 10) pkt 4.1.3.1 otrzymuje brzmienie:
- „4.1.3.1 Płyny, aerozole i żele wnoszone przez pasażerów mogą być zwolnione z kontroli bezpieczeństwa za pomocą systemu LEDS przy wejściu do strefy zastrzeżonej lotniska w następujących przypadkach:
- a) płyny, aerozole lub żele znajdują się w pojedynczych pojemnikach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub jej równowartości, umieszczonych w jednej zamykanej przezroczystej torebce plastikowej o pojemności nieprzekraczającej 1 litra, przy czym zawartość plastikowej torebki swobodnie się w niej mieści, a torebka jest dokładnie zamknięta;
  - b) płyn, aerozol lub żel jest zamknięty w specjalnej torbie zabezpieczonej w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, w której został umieszczony w momencie zakupu na miejscu w strefie operacyjnej lotniska.”;
- 11) pkt 4.1.3.2 otrzymuje brzmienie:
- „4.1.3.2 Specjalna torba zabezpieczona w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, o której mowa w pkt 4.1.3.1 lit. b):
- a) jest jednoznacznie identyfikowalna jako torba zabezpieczona w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jej naruszenia, pochodząca z danego portu lotniczego; oraz
  - b) zawiera widoczny dowód zakupu w danym porcie lotniczym z ostatnich trzech godzin; oraz
  - c) podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.”;
- 12) pkt 4.1.3.3 otrzymuje brzmienie:
- „4.1.3.3 Właściwy organ może stworzyć kategorie płynów, aerozoli i żeli, które z przyczyn obiektywnych poddaje się specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa lub które mogą być zwolnione z kontroli bezpieczeństwa. O stworzonych kategoriach informuje się Komisję.”;
- 13) dodaje się pkt 4.1.3.4 w brzmieniu:
- „4.1.3.4 Kontrola bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli podlega również dodatkowym przepisom określonym w decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.”;
- 14) pkt 5.4.3 otrzymuje brzmienie:
- „5.4.3 Przewoźnik lotniczy zapewnia, by pasażerowie byli informowani o przedmiotach zabronionych wymienionych w dodatku 5-B w dowolnym momencie przed zakończeniem odprawy bagażowo-biletowej.”;
- 15) w pkt 6.2.1.5 skreśla się akapit drugi;
- 16) pkt 6.3.2.2 otrzymuje brzmienie:
- „6.3.2.2 Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy zwraca się do osoby dostarczającej przesyłki o okazanie dowodu tożsamości, paszportu, prawa jazdy lub innego dokumentu, który zawiera jej zdjęcie i który został wydany lub jest uznawany przez organ krajowy. Dowód ten lub dokument wykorzystuje się w celu ustalenia tożsamości osoby dostarczającej przesyłki.”;
- 17) pkt 6.3.2.4 otrzymuje brzmienie:
- „6.3.2.4 Po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.3.2.1–6.3.2.3 niniejszego załącznika i w pkt 6.3 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005, zarejestrowany agent zapewnia zabezpieczenie ładunku i poczty zgodnie z pkt 6.6.”;
- 18) pkt 6.3.2.6 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) powód wydania statusu ochrony, podany w następujący sposób:
- (i) »KC«, oznaczające: otrzymany od znanego nadawcy, lub
  - (ii) »AC«, oznaczające: otrzymany od uznanego nadawcy, lub
  - (iii) »RA«, oznaczające: wybrany przez zarejestrowanego agenta, lub
  - (iv) zastosowane następujące środki lub metody kontroli bezpieczeństwa:
    - kontrola manualna (PHS);
    - urządzenia rentgenowskie (XRY);
    - systemy EDS (EDS);
    - psy do wykrywania materiałów wybuchowych (PWMW);
    - urządzenia ETD (ETD);

- kontrola wzrokowa (VCK);
  - urządzenia do wykrywania metali (CMD);
  - wszelkie inne metody (AOM) zgodnie z pkt 6.2.1.6, z podaniem zastosowanej metody; lub
- (v) podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa;”;

19) pkt 6.4.1.2 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Wnioskodawca występuje o zatwierdzenie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym ma swoją siedzibę.

Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi program ochrony. W programie opisuje się metody i procedury, których nadawca musi przestrzegać w celu spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych. W programie określa się również, w jaki sposób nadawca monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

Wnioskodawca otrzymuje „wytyczne dla znanych nadawców”, zawarte w dodatku 6-B, oraz „listę kontrolną zatwierdzania znanych nadawców”, zawartą w dodatku 6-C;

b) właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, sprawdza program ochrony, a następnie przeprowadza wizję lokalną wymienionych lokalizacji w celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 i jego aktach wykonawczych.

W celu dokonania oceny, czy wnioskodawca spełnia te wymogi, właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, działający w imieniu tego organu, korzysta z listy kontrolnej zatwierdzania znanych nadawców zawartej w dodatku 6-C. Lista kontrolna zawiera deklarację zobowiązań, którą podpisuje prawny przedstawiciel wnioskodawcy lub osoba odpowiedzialna za ochronę danej lokalizacji.

Po wypełnieniu wspomnianej listy kontrolnej informacje umieszczone na liście kontrolnej traktuje się jako informacje niejawne.

Podpisaną deklarację zatrzymuje właściwy organ lub unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa, który udostępnia ją właściwemu organowi;”;

20) w pkt 6.4.1.6 skreśla się akapit drugi;

21) pkt 6.5.1–6.5.4 otrzymują brzmienie:

„6.5.1 Zarejestrowany agent prowadzi bazę danych zawierającą następujące informacje o każdym uznanym nadawcy wyznaczonym przez niego przed dniem 1 czerwca 2017 r.:

- dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze; oraz
- charakter prowadzonej działalności; oraz
- dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę; oraz
- numer referencyjny VAT lub numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw; oraz
- podpisaną „Deklarację zobowiązań – uznany nadawca” zawartą w dodatku 6-D.

Jeżeli uznany nadawca jest posiadaczem świadectwa AEO, o którym mowa w art. 14a ust. 1 lit. b) lub c) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93, numer świadectwa AEO jest przechowywany w bazie danych, o której mowa w akapicie pierwszym.

Bazę tę udostępnia się właściwemu organowi na potrzeby inspekcji.

6.5.2 Jeżeli przez okres 2 lat ze strony uznanego nadawcy nie ma żadnych operacji związanych z przewożeniem ładunku lub poczty drogą lotniczą, status uznanego nadawcy wygasa.

6.5.3 Jeżeli właściwy organ lub zarejestrowany agent stwierdzą, że uznany nadawca utracił zdolność przestrzegania wymogów zawartych w instrukcjach zawartych w dodatku 6-D, zarejestrowany agent bezzwłocznie cofa mu status uznanego nadawcy. Status uznanego nadawcy nadany jakimkolwiek podmiotowi przez zarejestrowanego agenta wygasa z dniem 30 czerwca 2021 r.

6.5.4 Jeżeli z jakiegokolwiek powodu przesyłki nie poddano środkom kontroli w zakresie ochrony określonym w „Instrukcjach dotyczących ochrony lotnictwa dla uznanych nadawców” lub jeżeli uznany nadawca nie wysłała jej na własny rachunek, uznany nadawca wskazuje to wyraźnie zarejestrowanemu agentowi, tak by można było zastosować pkt 6.3.2.3.”;

22) skreśla się pkt 6.5.5 i 6.5.6;

23) tytuł pkt 6.6.2 otrzymuje brzmienie:

**„Zabezpieczenie ładunku i poczty podczas obsługi, składowania i załadunku na statek powietrzny”;**

24) pkt 6.6.2.2 otrzymuje brzmienie:

„6.6.2.2 Przesyłki zawierające ładunek i pocztę znajdujące się w części innej niż część krytyczna strefy zastrzeżonej lotniska zabezpiecza się przed nieupoważnioną ingerencją do momentu przekazania ich innemu zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi lotniczemu. Przesyłki umieszcza się w tych częściach pomieszczeń zarejestrowanego agenta, do których dostęp jest kontrolowany, lub, w przypadku gdy są umieszczone poza tymi częściami, uznaje się za zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją, jeżeli:

- a) są fizycznie zabezpieczone w sposób zapobiegający wprowadzeniu do nich przedmiotu zabronionego; lub
- b) nie są pozostawione bez nadzoru, a dostęp do nich mają wyłącznie osoby zaangażowane w zabezpieczanie ładunku i poczty oraz załadowywanie ich na statek powietrzny.”;

25) pkt 6.8.2.3 i 6.8.2.4 otrzymują brzmienie:

„6.8.2.3 Właściwy organ może zaakceptować sprawozdanie zatwierdzające podmiot z państwa trzeciego lub innego przewoźnika ACC3 pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa do celów wyznaczenia jako przewoźnika ACC3, w przypadkach gdy ten podmiot lub przewoźnik ACC3 wykonuje całą działalność związaną z przewozem ładunku, w tym załadunek do luku bagażowego statku powietrznego, w imieniu wnioskującego przewoźnika ACC3, a sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa obejmuje wszystkie te działania.

6.8.2.4 Zatwierdzenie pod względem 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.”

26) skreśla się pkt 6.8.2.5;

27) pkt 6.8.3.1 otrzymuje brzmienie:

„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:

- a) zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) 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 nieupoważnioną ingerencją; lub
- b) znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3) 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 nieupoważnioną ingerencją; lub
- c) uznany nadawca (AC3), który podlega przewoźnikowi ACC3 lub zarejestrowanemu agentowi zatwierdzonemu pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3), 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 nieupoważnioną ingerencją, a ponadto nie przewozi się jej pasażerskim statkiem powietrznym; lub
- d) przesyłkę zwolniono z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z pkt 6.1.1 lit. d) i od momentu, gdy stała się identyfikowalnym ładunkiem lotniczym lub identyfikowalną pocztą lotniczą, do chwili załadunku była zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją.

Przepis lit. c) stosuje się tylko do dnia 30 czerwca 2021 r.”;

28) pkt 6.8.3.4 i 6.8.3.5 otrzymują brzmienie:

„6.8.3.4 W przypadku przekazywania przesyłek, do których zastosował on wymagane środki kontroli w zakresie ochrony, innemu przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3, przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 podaje w dokumentacji towarzyszącej niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator otrzymany od wyznaczającego właściwego organu.

6.8.3.5 Przyjmując przesyłki, przewoźnik ACC3 lub agent RA3 ustala, czy przewoźnik lotniczy lub podmiot, od którego otrzymuje dane przesyłki, jest innym przewoźnikiem ACC3, agentem RA3 lub nadawcą KC3, przy pomocy następujących środków:

- a) sprawdzenie, czy w dokumentacji towarzyszącej podano niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator podmiotu dostarczającego przesyłki; oraz
- b) upewnienie się, że przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłki figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” w odniesieniu do wskazanego portu lotniczego lub lokalizacji, stosownie do przypadku.

Jeżeli w dokumentacji towarzyszącej nie podano identyfikatora lub jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłki nie figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, uznaje się, że nie zastosowano jeszcze środków kontroli w zakresie ochrony, a zatem przed załadunkiem przesyłek na statek powietrzny poddawane są one kontroli bezpieczeństwa przez przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.”;

29) dodaje się punkty 6.8.3.6 i 6.8.3.7 w brzmieniu:

„6.8.3.6 Po zastosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.8.3.1–6.8.3.5, przewoźnik ACC3 lub działający w jego imieniu zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) zapewniają, aby w dokumentacji towarzyszącej, w formie lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub w oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej lub na piśmie, podane zostały przynajmniej następujące informacje:

- a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3; oraz
- b) status ochrony przesyłki, o którym mowa w pkt 6.3.2.6 lit. d), wydany przez zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3); oraz
- c) niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer spedytorskiego lub kapitańskiego lotniczego listu przewozowego, w stosownych przypadkach; oraz
- d) opis zawartości przesyłki; oraz
- e) powody wydania statusu ochrony, obejmujące zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji dotyczących ochrony przesyłki.

6.8.3.7 W przypadku braku zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego, o którym mowa w pkt 6.8.3.6 lit. b), deklarację dotyczącą statusu ochrony może wydać przewoźnik ACC3 lub przewoźnik lotniczy przylatujący z państwa trzeciego wymienionego w dodatku 6-Fi lub 6-Fii.”;

30) punkty 6.8.4 i 6.8.5 otrzymują brzmienie:

#### „6.8.4. Wyznaczanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców

6.8.4.1. Podmioty z państw trzecich będące lub zamierzające być częścią łańcucha dostaw przewoźnika lotniczego posiadającego status ACC3 mogą zostać wyznaczone jako „zarejestrowany agent z państwa trzeciego” (RA3) albo jako „znany nadawca z państwa trzeciego” (KC3).

6.8.4.2. Aby uzyskać wyznaczenie, podmiot przedkłada stosowny wniosek:

- a) właściwemu organowi państwa członkowskiego odpowiedzialnemu za wyznaczenie przewoźnika lotniczego jako przewoźnika ACC3 w znajdującym się w państwie trzecim porcie lotniczym, w którym wnioskodawca obsługuje ładunki kierowane do UE; lub
- b) w przypadku gdy w danym państwie nie wyznaczono przewoźnika ACC3, właściwemu organowi państwa członkowskiego odpowiedzialnego za wyznaczenie unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa, który przeprowadza lub przeprowadził zatwierdzenie.

Właściwy organ, który otrzymał taki wniosek, rozpoczyna proces wyznaczania lub uzgadnia z właściwym organem innego państwa członkowskiego delegowanie tego procesu, z uwzględnieniem współpracy w dziedzinie polityki lub lotnictwa, bądź w obu tych dziedzinach.

6.8.4.3. Przed wyznaczeniem potwierdzona musi zostać kwalifikowalność do uzyskania statusu agenta RA3 lub nadawcy KC3 zgodnie z pkt 6.8.4.1.

- 6.8.4.4. Wyznaczenie podmiotu jako agenta RA3 lub nadawcy KC3 w odniesieniu do prowadzonych przez niego przewozów ładunku lub poczty („odpowiednie przewozy ładunku”) oparte jest na:
- wyznaczeniu osoby ponoszącej w imieniu danego podmiotu całościową odpowiedzialność za wdrożenie przepisów w zakresie ochrony ładunku lub poczty w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunku; oraz
  - sprawozdaniu zatwierdzającym unijne środki ochrony lotnictwa, potwierdzającym wdrożenie środków ochrony.
- 6.8.4.5. Właściwy organ nadaje wyznaczonemu agentowi RA3 lub nadawcy KC3 niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie umożliwiającym identyfikację podmiotu i państwa trzeciego, dla którego został on wyznaczony do celów wdrożenia przepisów w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lub poczty kierowanych do Unii.
- 6.8.4.6. Wyznaczenie jest ważne od dnia wprowadzenia przez właściwy organ danych podmiotu do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, przez okres nieprzekraczający trzech lat.
- 6.8.4.7. Podmiot figurujący jako agent RA3 lub nadawca KC3 w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” jest uznawany we wszystkich państwach członkowskich w zakresie wszystkich przewozów ładunku lub poczty z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii wykonywanych przez przewoźnika ACC3.
- 6.8.4.8. Wyznaczenia agentów RA3 i nadawców KC3 wydane przed dniem 1 czerwca 2017 r. wygasają pięć lat po dokonaniu takiego wyznaczenia lub w dniu 31 marca 2020 r., w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.
- 6.8.4.9. Na żądanie właściwego organu, który je wyznaczył, unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa udostępniają informacje zawarte w części 1 listy kontrolnej określonej w dodatku 6-C2 lub dodatku 6-C4, stosownie do przypadku, w odniesieniu do każdego podmiotu, który został przez nie wyznaczony, w celu stworzenia skonsolidowanego wykazu podmiotów wyznaczonych przez unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa.
- 6.8.5. Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców**
- 6.8.5.1. Aby zostać wyznaczonym jako zarejestrowany agent lub znany nadawca zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, podmioty z krajów trzecich muszą zostać zatwierdzone zgodnie z jedną z dwóch następujących możliwości:
- w programie ochrony przewoźnika ACC3 określone są szczegółowo środki kontroli w zakresie ochrony wdrożone w jego imieniu przez podmioty z państw trzecich, od których przewoźnik ten przyjmuje ładunek lub pocztę bezpośrednio w celu przewozu do Unii. W ramach zatwierdzenia przewoźnika ACC3 pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zatwierdza się środki kontroli w zakresie ochrony stosowane przez te podmioty; lub
  - podmioty z państw trzecich zgłaszają stosowną działalność w zakresie obsługi ładunku do zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa w odstępach nieprzekraczających trzech lat. Zatwierdzenie pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa obejmuje następujące elementy:
    - sprawdzenie programu ochrony danego podmiotu w celu zapewnienia stosowności i kompletności tego programu w odniesieniu do prowadzonej działalności; oraz
    - wizja lokalna w celu weryfikacji wdrożenia środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do odpowiednich przewozów ładunku.
- Sprawozdanie zatwierdzające musi zawierać, w przypadku zarejestrowanych agentów z państw trzecich, deklarację zobowiązań określoną w dodatku 6-H2 oraz listę kontrolną określoną w dodatku 6-C2, a w przypadku znanych nadawców z państw trzecich – deklarację zobowiązań określoną w dodatku 6-H3 oraz listę kontrolną określoną w dodatku 6-C4. Sprawozdanie zatwierdzające musi również zawierać deklarację unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa określoną w dodatku 11-A.
- 6.8.5.2. Po zakończeniu procedury zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.5.1 lit. b) unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przedkłada właściwemu organowi sprawozdanie zatwierdzające i dostarcza jego kopię zatwierdzonemu podmiotowi.
- 6.8.5.3. Kontrola zgodności przeprowadzona przez właściwy organ państwa członkowskiego lub przez Komisję może zostać uznana za zatwierdzenie pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa, pod warunkiem że obejmuje wszystkie obszary wymienione w liście kontrolnej zawartej w dodatku 6-C2 lub 6-C4, stosownie do przypadku.



- 6.8.5.4. Przewoźnik ACC3 prowadzi bazę danych zawierającą przynajmniej poniższe informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.5.1 i od którego bezpośrednio przyjmuje on ładunek lub pocztę w celu przewozu do Unii:
- dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze; oraz
  - rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej, z wyłączeniem poufnych informacji handlowych; oraz
  - dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę; oraz
  - numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw, w stosownych przypadkach; oraz
  - sprawozdanie zatwierdzające, jeżeli jest dostępne; oraz
  - niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

W stosownych przypadkach baza danych musi zawierać wyżej wymienione informacje w odniesieniu do każdego uznanego nadawcy podlegającego danemu przewoźnikowi ACC3 zgodnie z pkt 6.8.3.1 lit. c), od którego przewoźnik ten przyjmuje bezpośrednio ładunek lub pocztę w celu przewozu do Unii.

Bazę danych udostępnia się do celów inspekcji w odniesieniu do przewoźnika ACC3.

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

- 6.8.5.5. Podmiot prowadzący przewozy ładunków lotniczych lub poczty lotniczej i eksploatujący sieć różnych lokalizacji w państwach trzecich może uzyskać jedno wyznaczenie jako zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa obejmujące wszystkie lokalizacje w danej sieci, pod warunkiem że:
- odpowiednie działania w zakresie ochrony lotnictwa w danej sieci, w tym usługi transportowe między lokalizacjami, są objęte jednym programem ochrony lub standardowymi programami ochrony; oraz
  - wdrożenie programu(-ów) ochrony podlega jednemu wewnętrznemu programowi zapewniania jakości w zakresie ochrony, który jest równoważny z zatwierdzeniem pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa; oraz
  - przed wyznaczeniem sieci jako zarejestrowanego agenta zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa następujące lokalizacje podmiotu zostały poddane procedurze zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa:
    - lokalizacja(-e), z której(-ych) ładunek lub poczta są bezpośrednio dostarczane do przewoźnika ACC3; oraz
    - przynajmniej dwie lokalizacje należące do sieci lub 20 % takich lokalizacji, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, z których ładunek lub poczta są przewożone do lokalizacji wymienionej(-ych) w ppkt (i); oraz
    - wszystkie lokalizacje znajdujące się w państwach trzecich wymienionych w dodatku 6-I do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

W celu utrzymania ważności wyznaczenia jako zarejestrowany agent zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do wszystkich lokalizacji w sieci nieobjętych zatwierdzeniem najpóźniej do dnia 30 czerwca 2018 r., w każdym roku następującym po roku wyznaczenia procedurze zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa poddaje się co najmniej dwie kolejne lokalizacje, z których ładunek lub poczta są przewożone do lokalizacji wymienionej(-ych) w ppkt (i), lub 20 % takich lokalizacji, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, aż do zatwierdzenia wszystkich lokalizacji.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa ustanawia plan działania, w którym określa się kolejność wybranych losowo lokalizacji przewidzianych do zatwierdzenia każdego roku. Plan działania ustanawia się niezależnie od podmiotu obsługującego sieć, a podmiot ten nie może mieć możliwości wprowadzania zmian do planu. Plan ten stanowi integralną część sprawozdania zatwierdzającego, na podstawie którego sieć wyznaczana jest jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

Po przejściu procedury zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa dana lokalizacja w ramach sieci uznawana jest za zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zgodnie z pkt 6.8.4.2.

6.8.5.6. Jeżeli w wyniku przeprowadzenia procedury zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa danej lokalizacji w sieci, o której mowa w pkt 6.8.5.5 lit. c) ppkt (ii), okaże się, że dana lokalizacja nie zrealizowała celów, o których mowa w liście kontrolnej w dodatku 6-C2, ładunki i poczta z tej lokalizacji są poddawane kontroli bezpieczeństwa w lokalizacji wyznaczonej jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego zgodnie z pkt 6.8.4.2 do czasu potwierdzenia realizacji celów z listy kontrolnej poprzez procedurę zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

6.8.5.7. Pkt 6.8.5.5 i 6.8.5.6 tracą moc z dniem 30 czerwca 2018 r.”;

31) dodaje się pkt 6.8.6 w brzmieniu:

**„6.8.6 Niezgodność z przepisami i cofnięcie wyznaczenia przewoźnika ACC3, agenta RA3 i nadawcy KC3**

**6.8.6.1. Niezgodność**

1. Jeśli Komisja lub właściwy organ ujawni poważne uchybienie dotyczące działalności przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, które uznaje się za mające istotny wpływ na całościowy poziom ochrony lotnictwa w Unii:

- a) bezzwłocznie powiadamia o tym przewoźnika lub podmiot, którego to dotyczy, oraz wzywa go do złożenia wyjaśnień oraz do wprowadzenia odpowiednich środków w celu usunięcia tego poważnego uchybienia; oraz
- b) bezzwłocznie powiadamia inne państwa członkowskie i Komisję.

2. W przypadku gdy przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 nie usunął poważnego uchybienia w określonych ramach czasowych lub w przypadku gdy przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 nie zareagował na wezwanie, o którym mowa w pkt 6.8.6.1 lit. a), właściwy organ lub Komisja:

- a) dezaktywuje status przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 figurujący w odniesieniu do tego przewoźnika lub podmiotu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”; lub
- b) zwraca się do właściwego organu odpowiedzialnego za wyznaczenie o dezaktywowanie statusu przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, figurującego w odniesieniu do tego przewoźnika lub podmiotu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, właściwy organ, bądź Komisja, niezwłocznie informuje inne państwa członkowskie oraz Komisję.

3. Przewoźnik lotniczy lub podmiot, którego status – odpowiednio jako przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 – został dezaktywowany zgodnie z pkt 6.8.6.1.2, nie może odzyskać statusu ani uzyskać ponownego wpisu do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” do czasu uzyskania ponownego wyznaczenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.1 lub 6.8.4.

4. Jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot utracił status przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, właściwe organy podejmują stosowne działania w celu upewnienia się, że podlegający im inni przewoźnicy ACC3, agenci RA3 i nadawcy KC3, działający w łańcuchu dostaw przewoźnika lotniczego lub podmiotu, który utracił status, nadal spełniają wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008.

**6.8.6.2. Cofnięcie**

1. Właściwy organ, który wyznaczył przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcę KC3, jest odpowiedzialny za usunięcie danych tego przewoźnika, agenta lub nadawcy z „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”:

- a) na wniosek lub za zgodą przewoźnika lotniczego lub podmiotu; lub
- b) w przypadku gdy przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 nie wykonuje odpowiednich przewozów ładunków oraz nie reaguje na wnioski o udzielenie informacji lub w inny sposób utrudnia przeprowadzenie oceny ryzyka dla lotnictwa.

2. Jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot utracił status przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3, właściwe organy podejmują stosowne działania w celu upewnienia się, że podlegający im inni przewoźnicy ACC3, agenci RA3 i nadawcy KC3, działający w łańcuchu dostaw przewoźnika lotniczego lub podmiotu, którego status cofnięto, nadal spełniają wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008.”;

32) dodatki 6-C2, 6-C3 oraz 6-C4 otrzymują brzmienie:

#### „DODATEK 6-C2

##### LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – ZAREJESTROWANY AGENT Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

Podmioty z państw trzecich mają możliwość stać się częścią bezpiecznego łańcucha dostaw przewoźnika ACC3 (*przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*), ubiegając się o wyznaczenie ich jako zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3). Agent RA3 jest podmiotem obsługującym ładunki mającym siedzibę w państwie trzecim, który został zatwierdzony i wyznaczony jako taki agent na podstawie zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

Agent RA3 zapewnia, aby środki kontroli w zakresie ochrony, w tym w stosownych przypadkach kontrola bezpieczeństwa, były stosowane do przesyłek kierowanych do Unii oraz aby przesyłki były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do momentu załadunku tych przesyłek na statek powietrzny lub przekazania ich w innym wypadku przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3.

Warunki, których spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii <sup>(1)</sup> lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie poziomu środków ochrony stosowanych przez podmiot ubiegający się o wyznaczenie jako agent RA3 lub na jego odpowiedzialność w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG <sup>(2)</sup>. Listę kontrolną należy stosować jedynie w przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. a) wspomnianego załącznika unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stosuje listę kontrolną dotyczącą przewoźników ACC3.

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują przynajmniej następujące elementy:

- wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa i w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu; oraz
- deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H2 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz
- deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego.

Agent RA3 musi mieć możliwość posługiwania się sprawozdaniem w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3 lub, w stosownych przypadkach, dowolnym agentem RA3.

Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim.

Część 5 – Kontrola bezpieczeństwa i część 6 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) ocenia się pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998, podstawowymi normami są normy i zalecane metody postępowania (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 dotyczące wypełniania:

- Wszystkie mające zastosowanie i odpowiednie części listy kontrolnej muszą zostać wypełnione, zgodnie z modelem biznesowym oraz działalnością podmiotu zatwierdzanego. W przypadku gdy informacje nie są dostępne, należy podać wyjaśnienie.

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

<sup>(2)</sup> Ładunek lotniczy bądź poczta lotnicza lub statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzania odpowiada ładunkowi lotniczemu bądź poczcie lotniczej lub statkowi powietrznemu kierowanym do Unii oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

- 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. od 01.10.2012 do 02.10.2012.	
dd/mm/rrrr	
1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia (w stosownych przypadkach)	
dd/mm/rrrr	
Poprzedni numer identyfikacyjny agenta RA3 (jeżeli jest dostępny)	
Świadectwo AEO lub status C-TPAT lub inne świadectwa/certyfikaty (jeżeli są dostępne)	
1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
1.4. Nazwa podmiotu	
Nazwa	
Numer przedsiębiorstwa (np. numer ewidencyjny przedsiębiorstwa w rejestrze działalności gospodarczej, w stosownych przypadkach)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	

Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	

## 1.5. Główny adres organizacji (jeżeli inny niż lokalizacja, która ma zostać zatwierdzona)

Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	

## 1.6. Charakter działalności – zastosowanie może mieć więcej niż jeden rodzaj działalności

<ul style="list-style-type: none"> <li>a) wyłącznie przewóz ładunku lotniczego</li> <li>b) przewozy lotnicze i inne rodzaje przewozów</li> <li>c) spedytor posiadający obiekty dla ładunków</li> <li>d) spedytor nieposiadający obiektów dla ładunków</li> <li>e) agent obsługi naziemnej</li> <li>f) inne</li> </ul>	
---	--

## 1.7. Czy wnioskodawca ...

a) otrzymuje ładunki od innego zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego?	
b) otrzymuje ładunki od znanych nadawców z państw trzecich?	
c) otrzymuje ładunki od uznanych nadawców z państw trzecich?	
d) otrzymuje ładunki objęte zwolnieniem?	
e) przeprowadza kontrolę bezpieczeństwa ładunków?	
f) przechowuje ładunki?	
g) prowadzi inną działalność (proszę określić)	

## 1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji

Liczba	
--------	--

## 1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej z państw trzecich

Imię i nazwisko	
Stanowisko	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	

## CZĘŚĆ 2

**Organizacja i zakres obowiązków zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa**

Cel: żadne ładunki lotnicze ani żadna poczta lotnicza nie są przewożone do UE lub EOG bez zastosowania wobec nich środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i poczta dostarczane przez agenta RA3 przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 mogą zostać przyjęte jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta, wyłącznie jeżeli tego rodzaju środki kontroli w zakresie ochrony są stosowane przez agenta RA3. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków kontroli podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej.

Agent RA3 musi posiadać procedury zapewniające stosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków lotniczych i każdej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG oraz ochronę zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty do czasu ich transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Środki kontroli w zakresie ochrony obejmują następujące elementy:

- zastosowanie środków kontroli fizycznej w stopniu wystarczającym, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych;
- inne środki kontroli w zakresie ochrony, stanowiące część procesu bezpieczeństwa łańcucha dostaw, które służą upewnieniu się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych, i które zostały zastosowane przez innego agenta RA3, nadawcę KC3 lub nadawcę AC3 wyznaczonego przez agenta RA3.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

## 2.1. Czy podmiot ustanowił program ochrony?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, należy przejść bezpośrednio do pkt 2.5	

## 2.2. Program ochrony podmiotu

Data – należy podać dokładną datę w formacie: dd/mm/rrrr	
Wersja	
Czy program ochrony jest przedkładany właściwemu organowi państwa, w którym podmiot ma siedzibę, lub jest zatwierdzany przez ten organ? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	

2.3. Czy program ochrony w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione w częściach 3–9 listy kontrolnej?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny

2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

2.5. Czy podmiot ustanowił procedurę w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane były odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed transferem do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę

2.6. Czy podmiot wprowadził system zarządzania (tj. instrumenty, instrukcje), aby zapewnić wdrożenie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać system zarządzania i wyjaśnić, czy jest on zatwierdzany, weryfikowany bądź zapewniany przez właściwy organ lub inny podmiot.

Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z wymogami.

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

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

### CZĘŚĆ 3

#### Rekrutacja i szkolenie personelu

Cel: aby zapewnić stosowanie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, agent RA3 przydziela odpowiedzialny i kompetentny personel do pracy przy zabezpieczaniu ładunków lotniczych i poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, agent RA3 musi posiadać procedury gwarantujące, że wszyscy pracownicy (tacy jak zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których są stosowane lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

- a) zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom przed zatrudnieniem lub sprawdzeniom przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu agenta RA3; oraz
- b) ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony służące uświadomieniu im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu agenta RA3.

## Uwaga:

- Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie z – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).
- Kontrola przed zatrudnieniem polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat ewentualnej przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

- 3.1. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej byli poddawani kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.

- 3.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:

- Sprawdzenie przeszłości
- Kontrola przed zatrudnieniem
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Rozmowy kwalifikacyjne
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.

- 3.3. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w danej lokalizacji podlegała kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.

- 3.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:

- Sprawdzenie przeszłości
- Kontrola przed zatrudnieniem
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Rozmowy kwalifikacyjne
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.



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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia

3.6. Czy personel przyjmujący, dokonujący kontroli bezpieczeństwa lub zabezpieczający ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przechodzi specjalistyczne szkolenia zawodowe?

TAK lub NIE

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

3.7. Czy personel, o którym mowa w pkt 3.5 i 3.6, przechodzi szkolenia okresowe?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i częstotliwość szkoleń okresowych

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

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

#### CZĘŚĆ 4

### Procedury przyjęcia

Cel: agent RA3 może otrzymywać ładunki lub pocztę od innego agenta RA3, nadawcy KC3, nadawcy AC3 lub nieznanego nadawcy. Agent RA3 musi posiadać odpowiednie procedury przyjęcia ładunku i poczty umożliwiające ustalenie, czy przesyłka pochodzi z bezpiecznego łańcucha dostaw, a następnie, jakie środki ochrony muszą zostać w stosunku do niej zastosowane.

Przyjmując jakiegokolwiek przesyłki, agent RA3 ustala status podmiotu, od którego otrzymuje on dane przesyłki, sprawdzając, czy niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI) podmiotu dostarczającego dane przesyłki podany jest w dokumentacji towarzyszącej, oraz upewniając się, że przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłkę figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” w odniesieniu do wskazanego portu lotniczego lub lokalizacji, stosownie do przypadku.

Jeżeli w dokumentacji nie podano UAI lub jeżeli status przewoźnika lotniczego lub podmiotu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie jest aktywny, agent RA3 traktuje dane przesyłki jako przywiezione z nieznanego źródła.

Ponadto agent RA3 prowadzi bazę danych zawierającą przynajmniej następujące informacje dotyczące każdego zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcy, który został poddany procedurze zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z pkt 6.8.5.1 i od którego bezpośrednio przyjmuje on ładunek lub pocztę, które mają być dostarczone przewoźnikowi ACC3 w celu przewozu do Unii:

- a) dane dotyczące przedsiębiorstwa, zawierające adres siedziby podany w dobrej wierze;
- b) charakter prowadzonej działalności gospodarczej, z wyłączeniem poufnych informacji handlowych;
- c) dane kontaktowe, w tym dane osoby odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę;

- d) numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw, w stosownych przypadkach;
- e) sprawozdanie zatwierdzające, jeżeli jest dostępne;
- f) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1, 6.8.3.5 i 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

*Uwaga:* Agent RA3 może przyjąć od nadawcy AC3 ładunek jako zabezpieczony ładunek, wyłącznie jeżeli dany agent RA3 sam wyznaczył tego nadawcę jako nadawcę AC3, zgodnie z pkt 6.8.3.1 lit. c) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, i ponosi odpowiedzialność za ładunek dostarczany przez tego nadawcę.

- 4.1. Czy przyjmując przesyłkę, podmiot ustala, czy pochodzi ona od innego agenta RA3, nadawcy KC3, nadawcy AC3 lub nieznanego nadawcy?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób

- 4.2. Czy podmiot sprawdza, czy w dokumentacji towarzyszącej przesyłkom otrzymanym od innego przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 podano UAI, i upewnia się, że przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 ma aktywny status w „unijnej bazie bezpiecznego łańcucha dostaw”?

TAK lub NIE

- 4.3. Czy podmiot posiada procedurę w celu zapewnienia, by w przypadku gdy dokumentacja nie zawiera UAI lub podmiot, od którego otrzymuje on ładunek, nie ma aktywnego statusu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, przesyłka była traktowana jako pochodząca z nieznanego źródła?

TAK lub NIE

- 4.4. Czy podmiot wyznacza nadawców jako nadawców AC3?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę oraz zabezpieczenia wymagane przez podmiot od nadawcy

- 4.5. Czy przyjmując przesyłkę podmiot ustala, czy jej portem docelowym jest port lotniczy UE lub EOG?

TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia

- 4.6. Jeśli TAK – czy podmiot poddaje cały ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony w sytuacji, gdy portem docelowym jest port lotniczy UE/EOG?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę

- 4.7. Czy przyjmując przesyłkę podmiot ustala, czy należy uznać ją za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM) (zob. definicja w części 6), również w przypadku przesyłek, które są dostarczane innymi rodzajami transportu niż transport lotniczy?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób

Proszę opisać procedurę

4.8. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, zatwierdzony podmiot ustala, czy była ona zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób (na przykład przy użyciu plomb, zamków, w drodze inspekcji)

4.9. Czy osoba, która realizuje dostawę, zobowiązana jest do przedłożenia oficjalnego dokumentu tożsamości ze zdjęciem?

TAK lub NIE

4.10. Czy wprowadzono procedurę pozwalającą na identyfikowanie przesyłek, które wymagają przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób

4.11. Wniosek: Czy procedury przyjęcia są wystarczające do ustalenia, czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane docelowo do portu lotniczego UE lub EOG pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, czy też konieczne jest przeprowadzenie w odniesieniu do nich kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

#### CZĘŚĆ 5

#### Kontrola bezpieczeństwa

Cel: jeżeli agent RA3 przyjmuje ładunek lub pocztę, które nie pochodzą z bezpiecznego łańcucha dostaw, agent RA3 musi poddać taką przesyłkę odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa, zanim może być ona dostarczona przewoźnikowi ACC3 jako ładunek zabezpieczony. Agent RA3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy i poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii były 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 kontrola bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przeprowadzana jest przez właściwy organ lub w jego imieniu w państwie trzecim, agent RA3 odnotowuje ten fakt oraz określa sposób zapewnienia odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

5.1. Czy kontrola bezpieczeństwa przeprowadzana jest w imieniu podmiotu przez inny podmiot?

TAK lub NIE

Jeśli TAK,

proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje:

- prywatne przedsiębiorstwo zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa;
- przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo;
- państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa;
- inne

Proszę określić charakter porozumienia lub umowy pomiędzy zatwierdzonym podmiotem a podmiotem, który przeprowadza w jego imieniu kontrolę bezpieczeństwa.

5.2. Czy podmiot może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, w przypadku gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza jeden z wyżej wymienionych podmiotów?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje

5.3. Z jakich instrumentów i instrukcji (takich jak nadzór, monitorowanie i kontrola jakości) korzysta podmiot w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez takich usługodawców w wymagany sposób?

5.4. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa stosuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?

Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu stosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (takie jak nazwa producenta, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny) w odniesieniu do wszystkich stosowanych metod.

5.5. Czy stosowany sprzęt lub metoda (jak np. psy do wykrywania materiałów wybuchowych) są uwzględnione w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego) lub TSA (Administracji Bezpieczeństwa Transportu) Stanów Zjednoczonych?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

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

5.6. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji (CONOPS) producentów i czy podlega systematycznemu sprawdzaniu i konserwacji?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę

5.7. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy przechodzą one wstępne i okresowe szkolenia i czy są poddawane procesowi zatwierdzania i procesowi kontroli jakości o standardzie odpowiadającym wymogom UE lub TSA?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny

5.8. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy procedura kontroli bezpieczeństwa przeprowadzana jest zgodnie z metodyką zastosowania odpowiadającą normom UE lub TSA?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, w jaki sposób zapewniono stosowanie wybranej metody kontroli bezpieczeństwa w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

5.10. Czy istnieje procedura ustalania przyczyn alarmu aktywowanego przez sprzęt do kontroli bezpieczeństwa? W przypadku niektórych urządzeń, takich jak aparatura rentgenowska, alarm uruchamiany jest przez samego operatora.

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

5.11. Czy jakiegokolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

5.13. 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 opisać

5.14. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości lub system testów?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać

5.15. Wniosek: Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub jednej z metod wymienionych w pkt 6.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w sposób wystarczający, aby upewnić się, na ile to możliwe, że nie zawierają one przedmiotów zabronionych?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 6

**Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM)**

Cel: przesyłki, które pochodzą z miejsc uznanych za obszary wysokiego ryzyka przez Unię Europejską 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 instrukcjami. Agent RA3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zidentyfikowania HRCM kierowanych do UE lub EOG i poddania ich odpowiednim środkom kontroli zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnika ACC3, do którego agent RA3 dostarcza ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą w celu przewozu, upoważnia się do przekazywania agentowi RA3 najnowszych informacji na temat miejsc pochodzenia wysokiego ryzyka.

Agent RA3 stosuje takie same środki bez względu na to, czy otrzymuje ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka od przewoźnika lotniczego, czy też za pośrednictwem innych rodzajów transportu.

Dotyczy: pkt 6.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

*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.

6.1. Czy pracownicy odpowiedzialni za stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony wiedzą, które ładunki lotnicze i którą pocztę lotniczą należy traktować jako ładunek i pocztę wysokiego ryzyka (HRCM)?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	

6.2. Czy podmiot posiada procedury służące identyfikacji HRCM?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	

6.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami unijnymi?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wskazać stosowane procedury	

6.4. Czy po przeprowadzeniu kontroli bezpieczeństwa podmiot 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	

6.5. Wniosek: Czy procedura wprowadzona przez podmiot jest odpowiednia i wystarczająca w celu zapewnienia odpowiedniej kontroli wszystkich HRCM przed załadunkiem?

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

## CZĘŚĆ 7

**Ochrona zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej**

Cel: agent RA3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją bądź jakimkolwiek naruszeniem od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa bądź zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony lub od momentu przyjęcia przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa bądź środków kontroli w zakresie ochrony, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Jeżeli uprzednio zabezpieczone: ładunek lotniczy lub poczta lotnicza nie są następnie zabezpieczone, nie mogą być załadowane ani transferowane do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek ani zabezpieczona poczta.

Ochrona może być zapewniana za pomocą różnych środków, takich jak środki fizyczne (na przykład bariery, zamknięte pomieszczenia), zasoby ludzkie (na przykład patrole, przeszkolony personel) oraz środki techniczne (na przykład CCTV, alarmy włamaniowe).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczoną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG oddziela się od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

7.1. Czy ochronę zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej zapewnia w imieniu zatwierzonego podmiotu inny podmiot?

TAK lub NIE	
<p>Jeśli TAK, proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— prywatne przedsiębiorstwo zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa;</li> <li>— przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo;</li> <li>— państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa;</li> <li>— inne</li> </ul>	

7.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenie w celu zapobieżenia naruszeniom ładunku i poczty podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE	
<p>Jeśli TAK, proszę opisać</p> <p>Proszę określić, jakiego rodzaju zabezpieczenia zostały wprowadzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— fizyczne (na przykład ogrodzenie, bariera, solidna konstrukcja budynku),</li> <li>— zasoby ludzkie (na przykład patrole),</li> <li>— techniczne (na przykład CCTV, system alarmowy).</li> </ul> <p>Proszę wyjaśnić sposób ich organizacji.</p>	

7.3. Czy dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego/zabezpieczonej poczty lotniczej mają jedynie upoważnione osoby?

TAK lub NIE	
<p>Jeśli TAK, proszę opisać</p> <p>Proszę określić, w jaki sposób kontrolowane są wszystkie punkty dostępu (w tym drzwi i okna) do identyfikowalnego i zabezpieczonego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej i zabezpieczonej poczty lotniczej.</p>	

7.4. Czy wprowadzono procedury w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób są zabezpieczone (na przykład za pomocą środków fizycznych, zasobów ludzkich, środków technicznych) Proszę również określić, czy budynek ma solidną konstrukcję oraz, jeżeli informacja ta jest dostępna, jakiego rodzaju materiały zostały zastosowane.	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
7.5. Wniosek: Czy ochrona przesyłek jest wystarczająco solidna, aby zapobiegać bezprawnej ingerencji?	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać przyczyny	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

#### CZĘŚĆ 8

#### Dokumentacja

Cel: Agent RA3 zapewnia, by dokumentacja towarzysząca przesyłce, w stosunku do której agent RA3 zastosował środki kontroli w zakresie ochrony (takie jak kontrola bezpieczeństwa, zabezpieczenie), zawierała przynajmniej następujące elementy:

- a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany przez wyznaczający właściwy organ; oraz
- b) niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer lotniczego listu przewozowego (spedytorskiego lub kapitańskiego), w stosownych przypadkach; oraz
- c) opis zawartości przesyłki; oraz
- d) status ochrony wskazany w następujący sposób:
  - „SPX”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
  - „SCO”, co oznacza bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
  - „SHR”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

Jeżeli status ochrony wydawany jest przez agenta RA3, podmiot podaje dodatkowo powody wydania statusu, takie jak zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji dotyczących ochrony przesyłki.

Dokumentacja towarzysząca przesyłce może mieć postać lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej albo na piśmie.

Dotyczy: pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

8.1. Czy podmiot zapewnia sporządzenie odpowiedniej dokumentacji towarzyszącej i zawarcie w niej wymaganych informacji określonych w pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	



8.2. W szczególności, czy podmiot podaje status ładunku oraz w jaki sposób został on uzyskany?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	

8.3. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentacji jest wystarczająca do zapewnienia, by ładunek lub poczta dostarczane były wraz z odpowiednią dokumentacją towarzyszącą, w której podano właściwy status ochrony i wszystkie wymagane informacje?

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

#### CZĘŚĆ 9

#### Przewóz

Cel: ładunek lotniczy i poczta lotnicza muszą być zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku lub transferu do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3. Obejmuje to zabezpieczenie podczas przewozu na statek powietrzny, do przewoźnika ACC3 lub do innego agenta RA3. Jeżeli wcześniej zabezpieczone: ładunek lotniczy i poczta lotnicza nie są zabezpieczone podczas przewozu, nie mogą być załadowane ani transferowane do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek.

Podczas przewozu na statek powietrzny, do przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3, agent RA3 odpowiada za ochronę zabezpieczonych przesyłek. Obejmuje to przypadki, w których przewóz jest wykonywany w jego imieniu przez inny podmiot, np. spedytora towarów. Nie obejmuje to przypadków, w których za przewóz przesyłek odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub inny agent RA3.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

9.1. W jaki sposób ładunek lotniczy lub poczta lotnicza są dostarczane przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3?

a) własnymi środkami transportu zatwierdzonego podmiotu?

TAK lub NIE	
b) środkami transportu innego agenta RA3 lub przewoźnika ACC3?	
TAK lub NIE	
c) przez podwykonawcę, z którego usług korzysta zatwierdzony podmiot?	
TAK lub NIE	

9.2. Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza mają opakowanie umożliwiające łatwe stwierdzenie jego naruszenia?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, to w jaki sposób	

9.3. Czy pojazd jest plombowany lub zamykany przed przewozem?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, to w jaki sposób

9.4. Jeżeli stosowane są numerowane plomby, czy dostęp do nich jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, to w jaki sposób

9.5. Czy, w stosownych przypadkach, odpowiedni przewoźnik podpisuje deklarację przewoźnika?

TAK lub NIE

9.6. Czy osoba przewożąca ładunek została objęta określonymi środkami kontroli w zakresie ochrony oraz przeszła szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa przed otrzymaniem upoważnienia do przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego bądź zabezpieczonej poczty lotniczej lub obu tych rodzajów przesyłek?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać rodzaj zastosowanych środków kontroli w zakresie ochrony (np. kontrola przed zatrudnieniem, sprawdzenie przeszłości) oraz rodzaj szkolenia (np. szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa).

9.7. Wniosek: Czy środki te są wystarczające, aby zabezpieczyć ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przed nieupoważnioną ingerencją podczas przewozu?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 10

### Zgodność

Cel: po dokonaniu oceny w ramach części 1–9 listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej potwierdzają wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z celami wymienionymi w tej liście kontrolnej dla ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG.

Możliwe są dwa różne scenariusze. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, że podmiot:

1. zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej;
2. nie zrealizował celów, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. W takim przypadku podmiot nie otrzymuje upoważnienia do dostarczania przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych uchybień.

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

1 lub 2

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

Uwagi podmiotu

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

**Wykaz osób i podmiotów, u których przeprowadzono wizytacje i z którymi odbyły się rozmowy**

Należy podać nazwę podmiotu, imię, nazwisko i stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa podmiotu	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Data wizytacji lub rozmowy

**DODATEK 6-C3**

## LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – PRZEWOŹNIK ACC3

Uzyskanie wyznaczenia jako 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 <sup>(1)</sup> (UE) lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, i jest wymagane na mocy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

Wyznaczenie jako przewoźnik ACC3 jest zasadniczo wymagane w przypadku wszystkich lotów, którymi przewozi się ładunek lub pocztę do celów transferu, tranzytu lub rozładunku w portach lotniczych UE lub EOG <sup>(2)</sup>. Właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, Islandii, Norwegii i Szwajcarii są odpowiedzialne za wyznaczenie 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 poziomu środków ochrony stosowanych przez przewoźnika ACC3 lub na jego odpowiedzialność bądź przez przewoźnika lotniczego ubiegającego się o wyznaczenie jako ACC3 w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG.

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują przynajmniej następujące elementy:

— wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa i w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu; oraz

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

<sup>(2)</sup> Ładunek lotniczy bądź poczta lotnicza lub statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzania odpowiada ładunkowi lotniczemu bądź poczcie lotniczej lub statkowi powietrznemu kierowanym do Unii oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

- deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H1 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz
- deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia pod względem 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 bezpieczeństwa i część 8 – Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (HRCM) należy ocenić pod kątem wymagań określonych w rozdziałach 6.7 i 6.8 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadku pozostałych części podstawowymi normami są normy i zalecane metody postępowania (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 dotyczące wypełniania:

- Wszystkie mające zastosowanie i odpowiednie części listy kontrolnej muszą zostać wypełnione, zgodnie z modelem biznesowym oraz działalnością podmiotu zatwierdzanego. W przypadku gdy informacje nie są dostępne, należy podać 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. od 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

Nazwa	
-------	--

Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
------------------------------------	--

UAI	
-----	--

Adres e-mail	
--------------	--

Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	
---	--

##### 1.4. Nazwa przewoźnika lotniczego, który ma zostać zatwierdzony

Nazwa	
-------	--

AOC (certyfikat przewoźnika lotniczego) wydany w (nazwa państwa)	
Kod IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego) lub kod ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego), jeżeli nie nadano kodu 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 lub poczty	
Nazwa	
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 ładunku lotniczego/poczty lotniczej; b) wyłącznie przewóz ładunku i poczty; c) wyłącznie przewóz ładunku; d) wyłącznie przewóz poczty; e) integrator transportu; f) loty czarterowe.	
1.7. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego lub 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, na przykład 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 lotnicze ani poczta lotnicza nie są przewożone do UE lub EOG bez zastosowania wobec nich środków kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków 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 wyznaczony przez tego przewoźnika lub przez zarejestrowanego agenta zatwierzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa nie potwierdził i nie udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony; w przeciwnym razie przesyłki takie podlegają kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi.

Przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę, która zapewnia zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do wszystkich ładunków lotniczych i poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG, chyba że są one zwolnione z kontroli bezpieczeństwa zgodnie z przepisami unijnymi i są zabezpieczone do chwili załadunku na statek powietrzny. Środki kontroli w zakresie ochrony obejmują:

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

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

2.1. Czy przewoźnik lotniczy ustanowił procedurę w celu zapewnienia stosowania wobec ładunku lotniczego lub poczty lotniczej odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony przed załadunkiem na statek powietrzny kierowany do UE lub 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 lotniczej przewożonych przez tego przewoźnika lotniczego do UE lub EOG?	

proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje: — prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej; — przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo; — państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa; — inne	
2.3. Z jakich instrumentów i instrukcji (takich jak nadzór, monitorowanie i kontrola jakości) przewoźnik lotniczy korzysta w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez wspomnianych wyżej usługodawców w wymagany sposób?	
2.4. Czy przewoźnik lotniczy może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków 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. Z jakich instrumentów i instrukcji (takich jak nadzór, monitorowanie i kontrola jakości) przewoźnik lotniczy korzysta w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez takich usługodawców w wymagany sposób?	
2.6. Czy w państwie portu lotniczego, w którym odbywa się wizja lokalna w ramach procedury zatwierdzenia, wprowadzono program dla zarejestrowanych agentów lub znanych nadawców w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej zgodnie z normami ICAO?	
Jeśli TAK, proszę opisać elementy programu i sposób, w jaki został on wprowadzony w życie	
2.7. 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 zapewnia, 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 Unii.

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.

Dotyczy: pkt 6.8.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, a także dodatku 6-G do wspomnianego rozporządzenia.

Uwaga: Uwzględnia się odpowiednio następujące punkty wymienione w dodatku 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998:

- a) opis środków dotyczących ładunku lotniczego i poczty lotniczej;
- b) procedury dotyczące przyjmowania;
- c) system i kryteria dla zarejestrowanych agentów;



- d) system i kryteria dla znanych nadawców;
- e) system i kryteria dla uznanych nadawców;
- f) normę dla kontroli bezpieczeństwa;
- g) miejsce prowadzenia kontroli bezpieczeństwa;
- h) szczegółowe informacje dotyczące urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;
- i) dane operatora lub usługodawcy;
- j) listę zwolnień z kontroli bezpieczeństwa;
- 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 lub EOG na wcześniejszym etapie? Jeśli TAK, czy w celu uzyskania wyznaczenia jako przewoźnika ACC3? Czy 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 lub pocztę lotniczą kierowane do UE lub 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 lub poczty lotniczej. Personel posiadający dostęp do zabezpieczonego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy (tacy jak zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierownicy) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których są stosowane lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

- zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom przed zatrudnieniem lub sprawdzeniom przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego, oraz
- ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony służące uświadomieniu im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych zatwierdzanego portu lotniczego.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

Uwaga:

- Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie z – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).
- Kontrola przed zatrudnieniem polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, wykształcenia 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 pięciu ostatnich lat (definicja unijna).

4.1. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy posiadający bezpośredni dostęp bez eskorty do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej byli poddawani kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.

4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:

- Sprawdzenie przeszłości
- Kontrola przed zatrudnieniem
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Rozmowy kwalifikacyjne
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.

4.3. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w danej lokalizacji podlegała kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.

4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:

- Sprawdzenie przeszłości
- Kontrola przed zatrudnieniem
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Rozmowy kwalifikacyjne
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia

4.6. Czy personel przyjmujący, poddający kontroli bezpieczeństwa bądź chroniący ładunek lotniczy lub 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 lub zabezpieczonej 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 musi posiadać procedurę na potrzeby oceny i weryfikacji statusu ochrony przesyłki po jej przyjęciu w odniesieniu do poprzednich środków kontroli.

Procedura ta obejmuje następujące elementy:

- upewnienie się, że podmiot dostarczający przesyłkę figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” w odniesieniu do wskazanego portu lotniczego lub lokalizacji;
- sprawdzenie, czy w dokumentacji towarzyszącej podano figurujący w unijnej bazie danych niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator podmiotu dostarczającego przesyłkę;
- w przypadku przesyłek otrzymywanych od uznanego nadawcy, sprawdzenie, czy podmiot ten figuruje w bazie danych przewoźnika lotniczego.

Jeżeli w dokumentacji towarzyszącej nie podano identyfikatora lub jeżeli przewoźnik lotniczy lub podmiot dostarczający przesyłki nie figuruje jako aktywny w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, lub też – w przypadku uznanego nadawcy – jeżeli dany podmiot nie figuruje w bazie danych przewoźnika lotniczego, uznaje się, że nie zastosowano jeszcze środków kontroli w zakresie ochrony, zatem przed załadunkiem przesyłek na statek powietrzny poddawane są one kontroli bezpieczeństwa przez przewoźnika ACC3 lub innego agenta RA3 zatwierzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa;

- d) sprawdzenie, czy przesyłka została dostarczona przez osobę wyznaczoną przez zarejestrowanego agenta lub znanego nadawcę zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa i wymienionych w jego bazie danych lub przez uznanego nadawcę takiego zarejestrowanego agenta lub uznanego nadawcę wyznaczonego przez samego przewoźnika;
- e) wyznaczona osoba musi być tą samą osobą, która zobowiązana jest do dostarczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przewoźnikowi lotniczemu. 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;
- f) w stosownych przypadkach, sprawdzenie, czy przesyłka przedstawiana jest wraz ze wszystkimi wymaganymi informacjami dotyczącymi ochrony (lotniczy list przewozowy i informacja o statusie ochrony w postaci papierowej lub drogą elektroniczną, opis przesyłki i jej niepowtarzalny identyfikator, powody wydania statusu ochrony, środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawa zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa), które odpowiadają dostarczonym przesyłkom zawierającym ładunek lotniczy i pocztę lotniczą;
- g) sprawdzenie, czy przesyłka nie wykazuje oznak naruszenia; oraz
- h) sprawdzenie, czy przesyłkę należy traktować jako ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka (HRCM).

Dotyczy: pkt 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 i 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

- 5.1. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy pochodzi ona od zarejestrowanego agenta, od znanego nadawcy, czy też od uznanego nadawcy, uznanych zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ładunku lotniczego oraz figurujących w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” i w bazie danych prowadzonej przez przewoźnika lotniczego?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę

- 5.2. Czy przewoźnik lotniczy sprawdza, czy w dokumentacji towarzyszącej przesyłkom otrzymanym od innego przewoźnika ACC3, agenta RA3 lub nadawcy KC3 podano UAI, i upewnia się, że przewoźnik ACC3, agent RA3 lub nadawca KC3 ma aktywny status w bazie bezpiecznego łańcucha dostaw?

TAK lub NIE

- 5.3. Czy podmiot posiada procedurę w celu zapewnienia, by w przypadku gdy dokumentacja nie zawiera UAI lub podmiot, od którego otrzymuje on ładunek, nie ma aktywnego statusu w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, przesyłka była traktowana jako pochodząca z nieznanego źródła?

TAK lub NIE

- 5.4. Czy przewoźnik lotniczy wyznacza nadawców jako nadawców AC3?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę oraz zabezpieczenia wymagane przez przewoźnika lotniczego od nadawcy.

- 5.5. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy jej portem docelowym jest port lotniczy w UE lub EOG?

TAK lub NIE – proszę podać wyjaśnienia

- 5.6. Jeśli TAK – czy przewoźnik lotniczy poddaje cały ładunek i pocztę takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony jak w sytuacji, gdy portem docelowym jest port lotniczy w UE lub EOG?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę

5.7. 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, proszę opisać, w jaki sposób  
Proszę opisać procedurę

5.8. Czy przyjmując zabezpieczoną przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy była ona zabezpieczona przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem?

TAK lub NIE

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

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, jak dokonuje się takiego ustalenia?

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

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, jak dokonuje się takiego ustalenia?

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

5.11. Czy osoba dostarczająca przewoźnikowi lotniczemu zabezpieczony ładunek lotniczy zobowiązana jest do przedstawienia oficjalnego dokumentu tożsamości ze zdjęciem?

TAK lub NIE

5.12. 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 lub EOG, przewoźnik ACC3 zapewnia, by ładunek lub poczta pochodziły od podmiotu zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa wyznaczonego przez właściwy organ państwa członkowskiego UE jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego (RA3) lub znany nadawca z państwa trzeciego (KC3), lub też od uznanego nadawcy (AC3) wyznaczonego przez tego przewoźnika lub przez zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego.

Do celów monitorowania ścieżki audytu istotnej pod względem ochrony przewoźnik ACC3 sprawdza aktywny status agenta RA3 i nadawcy KC3 w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” i 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 odpowiedzialnej/osób odpowiedzialnych za ochronę;
- niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw”, a w przypadku gdy podmiot jest nadawcą AC3 – numer ewidencyjny w rejestrze przedsiębiorstw.

Przyjmując ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą od agenta RA3 lub nadawcy KC3, przewoźnik ACC3 sprawdza w unijnej bazie danych, czy dany podmiot figuruje w niej jako aktywny, a w przypadku nadawcy AC3 – czy figuruje on w bazie danych przewoźnika lotniczego. Jeżeli agent RA3 lub nadawca KC3 nie ma aktywnego statusu w bazie danych lub jeżeli nadawca AC3 nie figuruje w bazie danych, ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą dostarczone przez taki podmiot poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem.

Dotyczy: pkt 6.8.3.5 lit. a) oraz pkt 6.8.5.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

6.1. Czy przyjmując bezpośrednio przesyłkę, przewoźnik lotniczy ustala, czy pochodzi ona od zarejestrowanego agenta, od znanego nadawcy, czy też od uznanego nadawcy, uznanych zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ładunku lotniczego oraz figurujących w „unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw” i w bazie danych prowadzonej przez przewoźnika lotniczego?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać procedurę

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

- podmiotów wyznaczonych jako zarejestrowany agent z państwa trzeciego (RA3),
- podmiotów wyznaczonych jako znany nadawca z państwa trzeciego (KC3),
- podmiotów wyznaczonych jako uznani nadawcy przez agenta RA3 lub przez przewoźnika lotniczego (AC3)?

TAK lub NIE

Jeżeli TAK, proszę opisać bazę danych

Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego

6.3. Czy personel przyjmujący ładunek lotniczy i pocztę lotniczą ma łatwy dostęp do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” oraz do bazy danych przewoźnika lotniczego?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać odnośną procedurę

6.4. Czy baza danych jest regularnie aktualizowana, tak aby była źródłem wiarygodnych danych dla personelu przyjmującego ładunek lotniczy i pocztę lotniczą?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	

6.5. Wniosek: Czy przewoźnik lotniczy prowadzi bazę danych zapewniającą pełną przejrzystość w odniesieniu do jego relacji z podmiotami, od których bezpośrednio przyjmuje ładunek lub pocztę (poddane kontroli bezpieczeństwa lub środkom kontroli w zakresie ochrony) w celu przewozu do UE lub 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 gdy otrzymany ładunek nie był zabezpieczony przed nieupoważnioną ingerencją od momentu zastosowania środków kontroli w zakresie ochrony, przewoźnik ACC3 zapewnia, aby dany ładunek lotniczy lub dana poczta lotnicza zostały poddane kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek powietrzny. Przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę, która zapewnia poddawanie ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG w celu transferu, tranzytu lub rozładunku w porcie lotniczym Unii 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 unijnymi. Procedury kontroli bezpieczeństwa obejmują w stosownych przypadkach postępowanie z ładunkiem i pocztą w transferze i w tranzycie.

W przypadku gdy kontrola bezpieczeństwa ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przeprowadzana jest przez właściwy organ lub w jego imieniu w państwie 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.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1, 6.8.3.2 i 6.8.3.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

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

<p>Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje.</p> <p>W stosownych przypadkach należy podać szczegółowe informacje dotyczące podmiotu lub podmiotów objętych programem ochrony przewoźnika lotniczego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— nazwa</li> <li>— adres w danej lokalizacji</li> <li>— posiadanie statusu AEO, w stosownych przypadkach</li> </ul>	
---	--

<p>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 lub EOG?</p> <p>Proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej</li> <li>— przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo</li> <li>— państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa;</li> <li>— inne</li> </ul>	
<p>7.2. Czy podmiot może wystąpić o zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, w przypadku gdy kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza jeden z wyżej wymienionych podmiotów?</p>	
TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje	
<p>7.3. Z jakich instrumentów i instrukcji (na przykład nadzoru, monitorowania i kontroli jakości) korzysta podmiot w celu zapewnienia, by środki kontroli w zakresie ochrony były stosowane przez takich usługodawców w wymagany sposób?</p>	
<p>7.4. Jakie metody kontroli bezpieczeństwa wykorzystuje się w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej?</p>	
<p>Proszę podać szczegółowe informacje dotyczące sprzętu stosowanego do kontroli bezpieczeństwa ładunku lotniczego i poczty lotniczej (takie jak nazwa producenta, typ, wersja oprogramowania, norma, numer seryjny) w odniesieniu do wszystkich stosowanych metod.</p>	
<p>7.5. Czy zastosowany sprzęt lub metoda (na przykład psy do wykrywania materiałów wybuchowych) są uwzględnione w najnowszym wykazie zgodności UE, ECAC (Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego) lub TSA (Administracji Bezpieczeństwa Transportu) Stanów Zjednoczonych?</p>	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje	
<p>Jeśli NIE, proszę podać szczegółowe informacje dotyczące homologacji sprzętu wraz z jej datą, jak również wszelkie dowody na to, że spełnia on stosowne normy UE.</p>	
<p>7.6. Czy sprzęt wykorzystywany jest zgodnie z koncepcją operacji (CONOPS) producentów i czy podlega systematycznemu sprawdzaniu i konserwacji?</p>	
TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę	



7.7. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy przechodzą one wstępne i okresowe szkolenia i czy są poddawane procesowi zatwierdzania i procesowi kontroli jakości o standardzie odpowiadającym wymogom UE lub TSA?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny

7.8. W przypadku wykorzystywania psów do wykrywania materiałów wybuchowych, czy procedura kontroli bezpieczeństwa przeprowadzana jest zgodnie z metodyką zastosowania odpowiadającą normom UE lub TSA?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać cały proces i powiązaną dokumentację stanowiącą potwierdzenie oceny

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

TAK lub NIE

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

7.10. Czy istnieje procedura ustalania przyczyn 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.

7.11. Czy jakiegokolwiek przesyłki są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać szczegółowe informacje

7.13. 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 opisać

7.14. Czy wprowadzono sprawdzony system kontroli jakości lub system testów?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać

7.15. Wniosek: Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy pomocy jednego ze środków lub jednej z metod wymienionych w pkt 6.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 w sposób wystarczający, aby upewnić się, 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 instrukcjami. Informacje na temat obszarów wysokiego ryzyka i instrukcje dotyczące kontroli bezpieczeństwa podaje właściwy organ UE lub EOG, który wyznaczył przewoźnika ACC3. Przewoźnik ACC3 musi posiadać procedurę w celu zapewnienia zidentyfikowania HRCM kierowanych do UE lub EOG i poddania ich odpowiednim środkom 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.

Dotyczy: pkt 6.7 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

Uwaga: HRCM dopuszczonym do przewozu do UE lub EOG nadaje się status ochrony „SHR”, co oznacza bezpieczne dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

8.1. Czy pracownicy przewoźnika lotniczego odpowiedzialni za stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony wiedzą, jaki ładunek lotniczy i jaką pocztę lotniczą należy traktować jako ładunek i pocztę wysokiego ryzyka (HRCM)?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać

8.2. Czy przewoźnik lotniczy posiada procedury służące identyfikacji HRCM?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać

8.3. Czy HRCM podlegają procedurom kontroli bezpieczeństwa HRCM zgodnie z przepisami UE?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę wskazać 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 w celu zapewnienia zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją od momentu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub zastosowania innych środków kontroli w zakresie ochrony, bądź od momentu przyjęcia przesyłki po zastosowaniu względem niej kontroli bezpieczeństwa lub środków kontroli w zakresie ochrony, do chwili załadunku.

Ochrona może być zapewniana za pomocą różnych środków, takich jak środki fizyczne (na przykład bariery, zamknięte pomieszczenia), zasoby ludzkie (na przykład patrole, przeszkolony personel) oraz środki techniczne (na przykład CCTV, alarmy włamaniowe).

Zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczoną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG oddziela się od ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, które nie są zabezpieczone.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

9.1. Czy ochronę zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej zapewnia przewoźnik lotniczy lub 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 lub EOG?

proszę określić charakter tych podmiotów i podać szczegółowe informacje:

- prywatne przedsiębiorstwo obsługi naziemnej
- przedsiębiorstwo kontrolowane przez państwo
- państwowa jednostka lub organ zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa;
- inne

9.2. Czy wprowadzono środki kontroli w zakresie ochrony i zabezpieczenia w celu zapobieżenia naruszeniom ładunku i poczty podczas procedury kontroli bezpieczeństwa?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	

9.3. Czy wprowadzono procedury w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG, wobec których zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, były zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od momentu, w którym zostały zabezpieczone, do momentu załadunku?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać w jaki sposób są one zabezpieczone	
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

#### Dokumentacja towarzysząca

Cel: Przewoźnik ACC3 zapewnia, by dokumentacja towarzysząca przesyłce, w stosunku do której przewoźnik ACC3 zastosował środki kontroli w zakresie ochrony (na przykład kontrolę bezpieczeństwa, zabezpieczenie), zawierała przynajmniej następujące elementy:

- a) niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany przez wyznaczający właściwy organ; oraz
- b) niepowtarzalny identyfikator przesyłki, taki jak numer lotniczego listu przewozowego (spedytorskiego lub kapitańskiego), w stosownych przypadkach; oraz
- c) opis zawartości przesyłki; oraz
- d) status ochrony wskazany w następujący sposób:
  - „SPX”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
  - „SCO”, co oznacza bezpieczny tylko dla towarowego i pocztowego statku powietrznego, lub
  - „SHR”, co oznacza bezpieczny dla pasażerskiego, towarowego i pocztowego statku powietrznego zgodnie z wymogami dotyczącymi wysokiego ryzyka.

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

Jeżeli status ochrony wydawany jest przez przewoźnika ACC3, przewoźnik lotniczy podaje dodatkowo powody wydania statusu, takie jak zastosowane środki lub metody kontroli bezpieczeństwa lub podstawę zwolnienia przesyłki z kontroli bezpieczeństwa, z zastosowaniem norm przyjętych w systemie deklaracji dotyczących ochrony przesyłki.

W przypadku gdy wydania statusu ochrony i sporządzenia dokumentacji towarzyszącej dokonał agent RA3 na wyższym poziomie lub inny przewoźnik ACC3, przewoźnik ACC3 sprawdza, w trakcie procesu przyjmowania przesyłki, czy w dokumentacji towarzyszącej zawarto wyżej wymienione informacje.

Dokumentacja towarzysząca przesyłce może mieć postać lotniczego listu przewozowego, równoważnego dokumentu pocztowego lub oddzielnej deklaracji, w formie elektronicznej albo na piśmie.

Dotyczy: pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 i 6.8.3.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

10.1. Czy przewoźnik lotniczy zapewnia sporządzenie odpowiedniej dokumentacji towarzyszącej i zawarcie w niej wymaganych informacji określonych w pkt 6.3.2.6 lit. d) oraz pkt 6.8.3.4, 6.8.3.5 i 6.8.3.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998?

TAK lub NIE	
Jeżeli TAK, proszę opisać treść dokumentacji	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego i w jaki sposób ładunek lub poczta są traktowane przez przewoźnika lotniczego jako zabezpieczone, w przypadku ich załadunku na statek lotniczy	

10.2. Czy dokumentacja zawiera niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator przewoźnika ACC3?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, dlaczego	

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

TAK lub NIE	
Proszę opisać, w jaki sposób jest to określone	

10.4. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentacji jest wystarczająca do zapewnienia, by ładunek lub poczta dostarczane były wraz z odpowiednią dokumentacją towarzyszącą, w której podano właściwy status ochrony i wszystkie wymagane informacje?

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 lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG, oraz czy środki kontroli w zakresie ochrony w wystarczającym stopniu realizują cele wymienione w liście kontrolnej.

Wnioski mogą odpowiadać jednemu z następujących możliwych czterech głównych wariantów:

- 1) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, a wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub
- 2) program ochrony przewoźnika lotniczego jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, ale wyniki wizji lokalnej nie potwierdzają zgodności z celem listy kontrolnej; lub

- 3) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, ale wyniki wizji lokalnej potwierdzają zgodność z celem listy kontrolnej; lub
- 4) program ochrony przewoźnika lotniczego nie jest zgodny z dodatkiem 6-G do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998, 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, u których przeprowadzono wizytacje i z którymi odbyły się rozmowy**

Należy podać nazwę podmiotu, imię, nazwisko i stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa podmiotu	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Data wizytacji lub rozmowy

**DODATEK 6-C4**

## LISTA KONTROLNA ZATWIERDZANIA – ZNANY NADAWCA Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA

Podmioty z państw trzecich mają możliwość stać się częścią bezpiecznego łańcucha dostaw przewoźnika ACC3 (*przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii*), ubiegając się o wyznaczenie jako znanego nadawcy z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (KC3). Nadawca KC3 jest podmiotem obsługującym ładunki mającym siedzibę w państwie trzecim, który został zatwierdzony i wyznaczony jako taki nadawca na podstawie zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

Nadawca KC3 zapewnia, aby w stosunku do przesyłek kierowanych do Unii <sup>(1)</sup> zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony oraz aby – od momentu zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony do momentu transferu przesyłek do przewoźnika ACC3 lub zarejestrowanego agenta z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa (RA3) – były one zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją.

Warunki, których spełnienie jest konieczne w celu przewozu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do Unii (UE) lub Islandii, Norwegii i Szwajcarii, określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998.

Lista kontrolna jest instrumentem, który ma być stosowany przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa przy ocenie poziomu środków ochrony stosowanych przez podmiot ubiegający się o wyznaczenie jako nadawca KC3 lub na jego odpowiedzialność w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG <sup>(2)</sup>. Listę kontrolną należy stosować jedynie w przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. b) załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998. W przypadkach określonych w pkt 6.8.5.1 lit. a) wspomnianego załącznika unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stosuje listę kontrolną dotyczącą przewoźników ACC3.

Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej. Integralne części sprawozdania zatwierdzającego obejmują przynajmniej następujące elementy:

— wypełniona lista kontrolna podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa i w stosownych przypadkach opatrzona uwagami zatwierdzanego podmiotu; oraz

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

<sup>(2)</sup> Ładunek lotniczy bądź poczta lotnicza lub statek powietrzny w niniejszej liście kontrolnej zatwierdzenia odpowiada ładunkowi lotniczemu bądź poczcie lotniczej lub statkowi powietrznemu kierowanym do UE oraz Islandii, Norwegii i Szwajcarii.

- deklaracja zobowiązań (dodatek 6-H3 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) podpisana przez zatwierdzany podmiot; oraz
- deklaracja niezależności (dodatek 11-A do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998) w odniesieniu do zatwierdzanego podmiotu, podpisana przez unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa.

Potwierdzeniem integralności sprawozdania zatwierdzającego jest numeracja stron, data zatwierdzenia pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa oraz umieszczone na każdej stronie inicjały podmiotu zatwierdzającego i podmiotu zatwierdzanego.

Nadawca KC3 musi mieć możliwość posługiwania się sprawozdaniem w swoich stosunkach handlowych z dowolnym przewoźnikiem ACC3 lub dowolnym agentem RA3.

Sprawozdanie zatwierdzające sporządza się domyślnie w języku angielskim.

W przypadku części, których nie można ocenić pod kątem wymagań określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1998, podstawowymi normami są normy i zalecane metody postępowania (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 dotyczące wypełniania:

- 1) Wszystkie mające zastosowanie i odpowiednie części listy kontrolnej muszą zostać wypełnione, zgodnie z modelem biznesowym oraz działalnością podmiotu zatwierdzanego. W przypadku gdy informacje nie są dostępne, należy podać wyjaśnienie.
- 2) Po każdej części unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, czy i w jakim stopniu zrealizowano cele określone w danej części.

#### CZĘŚĆ 1

#### Organizacja i zakres obowiązków

##### 1.1. Data (daty) zatwierdzenia

Należy podać dokładne daty, np. od 01.10.2012 do 02.10.2012.

dd/mm/rrrr	
------------	--

##### 1.2. Data poprzedniego zatwierdzenia (w stosownych przypadkach).

dd/mm/rrrr	
------------	--

Poprzedni numer identyfikacyjny nadawcy KC3 (jeżeli dostępny)

Świadectwo AEO lub status C-TPAT lub inne świadectwa/certyfikaty (jeżeli są dostępne)

##### 1.3. Dane podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

Nazwa	
Przedsiębiorstwo/organizacja/organ	
Niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator (UAI)	
E-mail	
Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym	



## 1.4. Nazwa podmiotu

Nazwa	
Numer przedsiębiorstwa (na przykład numer ewidencyjny przedsiębiorstwa w rejestrze działalności gospodarczej, w stosownych przypadkach)	
Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	

## 1.5. Główny adres organizacji (jeżeli inny niż lokalizacja, która ma zostać zatwierdzona)

Numer/jednostka/budynek	
Ulica	
Miejscowość	
Kod pocztowy	
Stan (w stosownych przypadkach)	
Państwo	
Adres skrzynki pocztowej (w stosownych przypadkach)	

## 1.6. Charakter działalności – rodzaje obsługiwanych ładunków

Jaki jest charakter działalności – rodzaj ładunków obsługiwanych w obiektach wnioskodawcy?	
--	--

## 1.7. Czy wnioskodawca jest odpowiedzialny za ...?

a) produkcję b) pakowanie c) składowanie d) wysyłkę e) inne rodzaje działalności (proszę określić)	
--	--

## 1.8. Przybliżona liczba pracowników w lokalizacji

Liczba

## 1.9. Imię i nazwisko oraz stanowisko osoby odpowiedzialnej za ochronę ładunku lotniczego lub poczty lotniczej z państw trzecich

Imię i nazwisko

Stanowisko

E-mail

Numer telefonu, łącznie z międzynarodowym numerem kierunkowym

## CZĘŚĆ 2

**Organizacja i zakres obowiązków znanego nadawcy z państwa trzeciego zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa**

Cel: żaden ładunek lotniczy ani żadna poczta lotnicza nie są przewożone do UE lub EOG bez zastosowania wobec nich środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i poczta dostarczane przez nadawcę KC3 przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 mogą zostać przyjęte jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta, wyłącznie jeżeli nadawca KC3 stosuje takie środki kontroli w zakresie ochrony. Szczegółowe informacje dotyczące takich środków kontroli podane są w dalszych częściach niniejszej listy kontrolnej.

Nadawca KC3 musi posiadać procedury zapewniające stosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do każdego ładunku lotniczego i każdej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG oraz ochronę zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty do czasu ich transferu do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3. Środki kontroli w zakresie ochrony pozwalają na upewnienie się, na ile to możliwe, że w przesyłce nie ukryto przedmiotów zabronionych.

Dotyczy: pkt 6.8.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

## 2.1. Czy podmiot ustanowił program ochrony?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, należy przejść bezpośrednio do pkt 2.5

## 2.2. Informacje dotyczące programu ochrony podmiotu

Data – należy podać dokładną datę w formacie: dd/mm/rrrr

Wersja

Czy program ochrony jest przedkładany właściwemu organowi państwa, w którym podmiot ma siedzibę, lub jest zatwierdzany przez ten organ? Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę.

## 2.3. Czy program ochrony w wystarczający sposób obejmuje elementy wymienione w częściach 4–11 listy kontrolnej?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę szczegółowo wyjaśnić przyczyny

2.4. Czy program ochrony jest jednoznaczny, solidny i kompletny?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

2.5. Czy podmiot ustanowił procedurę w celu zapewnienia, by ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG poddawane były odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed transferem do przewoźnika ACC3 lub agenta RA3?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać tę procedurę

2.6. Czy podmiot wprowadził system zarządzania (na przykład instrumenty, instrukcje), aby zapewnić wdrożenie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać system zarządzania i wyjaśnić, czy jest on zatwierdzany, weryfikowany bądź zapewniany przez właściwy organ lub inny podmiot.

Jeśli NIE, proszę wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z wymogami.

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

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

### CZĘŚĆ 3

#### Identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalna poczta lotnicza

Cel: ustalenie punktu lub miejsca, w którym ładunek lub poczta stają się identyfikowalne jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza.

3.1. Poprzez inspekcję podczas produkcji, pakowania, składowania, selekcji, wysyłki i innych stosownych obszarów należy upewnić się, gdzie oraz w jaki sposób przesyłka zawierająca ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG staje się odpowiednio identyfikowalna.

Proszę opisać

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

Uwaga: w częściach 6–9 należy podać szczegółowe informacje dotyczące zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem.

## CZĘŚĆ 4

**Rekrutacja i szkolenie personelu**

Cel: aby zapewnić stosowanie wymaganych środków kontroli w zakresie ochrony, nadawca KC3 przydziela do pracy przy zabezpieczaniu ładunku lotniczego lub poczty lotniczej odpowiedzialny i kompetentny personel. Personel posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego musi posiadać wszystkie kompetencje niezbędne do wykonywania swoich obowiązków i musi być odpowiednio przeszkolony.

Aby osiągnąć ten cel, nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy (tacy jak zatrudnieni na stałe, zatrudnieni na czas określony, pracownicy agencji, kierowcy) mający bezpośredni dostęp bez eskorty do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej, w odniesieniu do których są stosowane lub zostały zastosowane środki kontroli w zakresie ochrony:

- a) zostali poddani wstępnym i okresowym kontrolom przed zatrudnieniem lub sprawdzeniom przeszłości, które są zgodne co najmniej z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3; oraz
- b) ukończyli wstępne i okresowe szkolenia w zakresie ochrony służące uświadomieniu im spoczywających na nich obowiązków w zakresie ochrony, zgodnie z wymogami władz lokalnych właściwych dla zatwierdzanego obiektu nadawcy KC3.

**Uwaga:**

- Sprawdzenie przeszłości oznacza sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie z – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska (definicja z załącznika 17 ICAO).
- Kontrola przed zatrudnieniem polega na ustaleniu tożsamości osoby na podstawie odpowiednich dokumentów i dotyczy zatrudnienia, wykształcenia oraz wszystkich przerw z co najmniej ostatnich pięciu lat, a także wymaga podpisania przez tę osobę deklaracji zawierającej informacje na temat ewentualnej przeszłości kryminalnej we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 ostatnich lat (definicja unijna).

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

- 4.1. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by wszyscy pracownicy posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej byli poddawani kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się ich przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.	

- 4.2. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:

<input type="checkbox"/> Sprawdzenie przeszłości <input type="checkbox"/> Kontrola przed zatrudnieniem <input type="checkbox"/> Sprawdzenie rejestrów karnych <input type="checkbox"/> Rozmowy kwalifikacyjne <input type="checkbox"/> Inne (proszę podać szczegółowe informacje)	
Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.	

4.3. Czy istnieje procedura w celu zapewnienia, by osoba odpowiedzialna za stosowanie i nadzór nad wprowadzeniem w życie środków kontroli w zakresie ochrony w danej lokalizacji podlegała kontroli przed zatrudnieniem, w trakcie której sprawdza się jej przeszłość i kompetencje?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę podać ile ostatnich lat uwzględnianych jest w ramach kontroli przed zatrudnieniem i wskazać, który podmiot ją przeprowadza.

4.4. Proszę wskazać, czy procedura ta obejmuje następujące elementy:

- Sprawdzenie przeszłości
- Kontrola przed zatrudnieniem
- Sprawdzenie rejestrów karnych
- Rozmowy kwalifikacyjne
- Inne (proszę podać szczegółowe informacje)

Proszę podać wyjaśnienia dotyczące poszczególnych elementów oraz informację, który podmiot jest za nie odpowiedzialny, a także, w stosownych przypadkach, proszę podać, jaki poprzedzający okres czasu uwzględniono.

4.5. Czy personel mający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej przechodzi szkolenie przed uzyskaniem dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i czas trwania szkolenia

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

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać elementy i częstotliwość szkoleń okresowych

4.7. Wniosek: Czy środki dotyczące rekrutacji i szkolenia personelu gwarantują, że wszyscy pracownicy posiadający dostęp do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG zostali odpowiednio zrekrutowani i przeszkoleni w stopniu wystarczającym, aby byli świadomi swojej odpowiedzialności za kwestie ochrony?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 5

**Ochrona fizyczna**

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, w jaki sposób jego lokalizacja lub obiekty są zabezpieczone, oraz że istnieją odpowiednie procedury kontroli dostępu. Istotne jest, aby dostęp do strefy, w której przygotowuje się lub składa się identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą, był kontrolowany. Wszystkie drzwi, okna i inne punkty dostępu do zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG należy zabezpieczyć lub objąć kontrolą dostępu.

Ochrona fizyczna może obejmować m.in.:

- fizyczne przeszkody, takie jak ogrodzenie czy bariery,
- technologię wykorzystującą alarmy lub systemy telewizji przemysłowej (CCTV),
- ochronę zapewnianą przez osoby, np. personel zajmujący się przeprowadzaniem czynności nadzoru.

Dotyczy: pkt 6.8.3.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

5.1. Czy wszystkie punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego/identyfikowalnej poczty lotniczej są objęte kontrolą dostępu oraz czy dostęp jest ograniczony do osób upoważnionych?

TAK lub NIE	
<p>Jeśli TAK, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany? Proszę wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.</p> <p><input type="checkbox"/> przez personel ochrony</p> <p><input type="checkbox"/> przez innych członków personelu</p> <p><input type="checkbox"/> w drodze kontroli manualnej w przypadku osób dopuszczonych do wejścia na teren strefy</p> <p><input type="checkbox"/> za pomocą elektronicznych systemów kontroli dostępu</p> <p><input type="checkbox"/> innymi środkami (proszę wyszczególnić)</p>	
<p>Jeśli TAK, w jaki sposób zyskuje się pewność, że dana osoba jest upoważniona do wejścia na teren strefy? Proszę wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.</p> <p>— okazanie firmowej karty identyfikacyjnej</p> <p>— okazanie innego rodzaju karty identyfikacyjnej, np. paszportu lub prawa jazdy</p> <p>— lista osób upoważnionych stosowana przez personel (ochrony)</p> <p>— autoryzacja elektroniczna, np. zastosowanie chipów</p> <p>— udostępnianie kluczy lub kodów dostępu wyłącznie upoważnionym członkom personelu</p> <p>— inne środki (proszę wyszczególnić)</p>	

5.2. Czy wszystkie punkty dostępu do identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej są zabezpieczone? Obejmuje to punkty dostępu, które nie są stale używane, a także punkty, które nie są normalnie używane jako punkty dostępu, np. okna.

TAK lub NIE

Jeśli TAK, w jaki sposób punkty te są zabezpieczone? Proszę wyjaśnić i opisać. Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.

- obecność personelu ochrony
- elektroniczne systemy kontroli dostępu, które dopuszczają dostęp jednej osoby w danym momencie
- bariery, na przykład żaluzje lub zamki
- system telewizji przemysłowej (CCTV)
- system przeciwwłamaniowy

5.3. Czy istnieją dodatkowe środki wzmacniające ogólną ochronę obiektów?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę wyjaśnić i opisać, na czym polegają

- ogrodzenie lub bariery
- system telewizji przemysłowej (CCTV)
- system przeciwwłamaniowy
- nadzór i patrole
- inne środki (proszę wyszczególnić)

5.4. Czy budynek ma solidną konstrukcję?

TAK lub NIE

5.5. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zapobiec nieupoważnionemu dostępowi do tych części lokalizacji i obiektów, w których przygotowuje się lub składa się identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 6

### Produkcja

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu produkcji. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany, a proces produkcji nadzorowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie produkcji, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

*Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu produkcji produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.*

6.1. Czy dostęp do strefy produkcji jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	

6.2. Czy proces produkcji jest nadzorowany?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany	

6.3. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie produkcji?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	

6.4. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczyć identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas produkcji?

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

## CZĘŚĆ 7

### Pakowanie

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu pakowania. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy pakowania jest kontrolowany, a proces pakowania nadzorowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie pakowania, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego/poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie. Wszystkie produkty gotowe muszą zostać sprawdzone przed pakowaniem.



Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu pakowania produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

7.1. Czy dostęp do strefy pakowania jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób

7.2. Czy proces pakowania jest nadzorowany?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany

7.3. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu na etapie pakowania?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać

7.4. Proszę opisać gotowe opakowanie zewnętrzne:

a) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest odpowiednio wytrzymałe?

TAK lub NIE

Proszę opisać

b) czy gotowe opakowanie zewnętrzne jest zabezpieczone w sposób umożliwiający łatwe stwierdzenie jego naruszenia?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać, jakie rozwiązania są stosowane, aby umożliwić łatwe stwierdzenie naruszenia opakowania, np. stosowanie numerowanych plomb, specjalnych stempli lub taśmy zabezpieczającej.

Jeśli NIE, proszę opisać, jakie środki ochronne zostały zastosowane, aby zapewnić integralność przesyłek.

7.5. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczać identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas pakowania?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

## CZĘŚĆ 8

**Składowanie**

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem podczas składowania. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy składowania jest kontrolowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie składowania, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

*Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu składowania produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy/poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.*

8.1. Czy dostęp do strefy składowania jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób	

8.2. Czy gotowy i zapakowany ładunek lotniczy lub gotowa i zapakowana poczta lotnicza są bezpiecznie składowane i sprawdzane pod kątem naruszenia?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, proszę opisać	
Jeśli NIE, należy wyjaśnić, w jaki sposób podmiot zapewnia zabezpieczenie gotowego i zapakowanego ładunku lotniczego lub gotowej i zapakowanej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją i jakimkolwiek naruszeniem.	

8.3. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczać identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem podczas składowania?

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

## CZĘŚĆ 9

**Wysyłka**

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem w trakcie procesu wysyłki. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przekazane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podmiot musi wykazać, że dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany. Jeżeli produkt staje się identyfikowalny jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG w trakcie wysyłki, podmiot musi wykazać, że zastosowano środki w celu zabezpieczenia ładunku lotniczego lub poczty lotniczej przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem na tym etapie.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli w trakcie procesu wysyłki produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

9.1. Czy dostęp do strefy wysyłki jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób dostęp jest kontrolowany i ograniczony do upoważnionych osób

9.2. Kto ma dostęp do strefy wysyłki? Można zaznaczyć kilka odpowiedzi.

- pracownicy zatrudnieni przez podmiot  
 kierowcy  
 osoby odwiedzające  
 podwykonawcy  
 inni (proszę wymienić)

9.3. Czy proces wysyłki jest nadzorowany?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę wyjaśnić, w jaki sposób jest nadzorowany

9.4. Czy wdrożone są środki kontroli zapobiegające naruszeniu w strefie wysyłki?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać

9.5. Wniosek: Czy środki stosowane przez podmiot są wystarczające, aby zabezpieczyć identyfikowalny ładunek lotniczy lub identyfikowalną pocztę lotniczą kierowane do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub naruszeniem w trakcie procesu wysyłki?

TAK lub NIE

Jeśli NIE, proszę podać przyczyny

Uwagi podmiotu

Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa

#### CZĘŚĆ 10

#### Przesyłki z innych źródeł

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia, by ładunek lub poczta, które nie zostały wysłane przez niego samego, nie były przekazywane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Nadawca KC3 może przekazać przesyłki, które nie zostały wysłane przez niego samego, agentowi RA3 lub przewoźnikowi ACC3, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:

- a) są one oddzielone od przesyłek, które on sam wysłał; oraz
- b) pochodzenie jest wyraźnie wskazane na przesyłce lub w dokumentacji towarzyszącej.

Wszystkie tego rodzaju przesyłki muszą zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez agenta RA3 lub przewoźnika ACC3 przed załadunkiem na statek powietrzny.

10.1. Czy podmiot przyjmuje przesyłki zawierające ładunek lub pocztę przeznaczone do przewozu lotniczego od innego podmiotu?

TAK lub NIE	
Jeśli TAK, w jaki sposób przesyłki te są oddzielane od własnego ładunku lub własnej poczty przedsiębiorstwa i w jaki sposób są wskazywane zarejestrowanemu agentowi lub przewoźnikowi?	
Uwagi podmiotu	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	

#### CZĘŚĆ 11

##### Dokumentacja

Cel: Nadawca KC3 zapewnia, by dokumentacja towarzysząca przesyłce, w stosunku do której nadawca KC3 zastosował środki kontroli w zakresie ochrony (na przykład zabezpieczenie), zawierała przynajmniej następujące elementy:

- niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator nadany przez wyznaczający właściwy organ; oraz
- opis zawartości przesyłki.

Dokumentacja towarzysząca przesyłce może być sporządzona w formie elektronicznej albo na piśmie.

Dotyczy: pkt 6.8.3.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998

11.1. Czy podmiot zapewnia sporządzenie odpowiedniej dokumentacji towarzyszącej, która zawiera UAI otrzymane od wyznaczającego właściwego organu oraz opis przesyłki?

TAK lub NIE	
Jeśli NIE, proszę wyjaśnić	

11.2. Wniosek: Czy procedura dotycząca dokumentacji jest wystarczająca do zapewnienia, by ładunek lub poczta dostarczane były wraz z odpowiednią dokumentacją towarzyszącą?

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

#### CZĘŚĆ 12

##### Przewóz

Cel: nadawca KC3 musi posiadać procedury w celu zapewnienia zabezpieczenia identyfikowalnego ładunku lotniczego lub identyfikowalnej poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG przed nieupoważnioną ingerencją lub jakimkolwiek naruszeniem podczas przewozu. Jeżeli tego rodzaju ładunek lub poczta nie są zabezpieczone, nie mogą zostać przyjęte przez przewoźnika ACC3 lub agenta RA3 jako zabezpieczony ładunek lub zabezpieczona poczta.

Podczas przewozu nadawca KC3 odpowiada za ochronę zabezpieczonych przesyłek. Obejmuje to przypadki, w których przewóz jest wykonywany w jego imieniu przez inny podmiot, np. spedytora towarów. Nie obejmuje to przypadków, w których za przewóz przesyłek odpowiedzialny jest przewoźnik ACC3 lub agent RA3.

Należy odpowiedzieć na poniższe pytania, jeżeli podczas przewozu produkt może być zidentyfikowany jako ładunek lotniczy lub poczta lotnicza kierowane do UE lub EOG.

12.1. W jaki sposób ładunek lotniczy lub poczta lotnicza są dostarczane przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3?

a) własnymi środkami transportu zatwierzonego podmiotu?

TAK lub NIE

b) środkami transportu przewoźnika ACC3 lub agenta RA3?

TAK lub NIE

c) przez podwykonawcę, z którego usług korzysta zatwierdzony podmiot?

TAK lub NIE

12.2. Czy ładunek lotniczy lub poczta lotnicza mają opakowanie umożliwiające łatwe stwierdzenie jego naruszenia?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, to w jaki sposób

12.3. Czy pojazd jest plombowany lub zamykany przed przewozem?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, to w jaki sposób

12.4. Jeżeli stosowane są numerowane plomby, czy dostęp do nich jest kontrolowany, a ich numery rejestrowane?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, to w jaki sposób

12.5. Czy, w stosownych przypadkach, odpowiedni przewoźnik podpisuje deklarację przewoźnika?

TAK lub NIE

12.6. Czy osoba przewożąca ładunek została objęta określonymi środkami kontroli w zakresie ochrony oraz przeszła szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa przed otrzymaniem upoważnienia do przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego bądź zabezpieczonej poczty lotniczej lub obu tych rodzajów przesyłek?

TAK lub NIE

Jeśli TAK, proszę opisać rodzaj zastosowanych środków kontroli w zakresie ochrony (na przykład kontrola przed zatrudnieniem, sprawdzenie przeszłości) oraz rodzaj szkolenia (na przykład szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa).

12.7. Wniosek: Czy środki te są wystarczające, aby zabezpieczać ładunek lotniczy lub pocztę lotniczą przed nie-upoważnioną ingerencją podczas przewozu?

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

CZĘŚĆ 13

**Zgodność**

Cel: po dokonaniu oceny dwunastu poprzednich części listy kontrolnej unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi stwierdzić, czy wyniki przeprowadzonej przez niego wizji lokalnej potwierdzają wdrożenie środków kontroli w zakresie ochrony zgodnie z celami wymienionymi w tej liście kontrolnej w odniesieniu do ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych do UE lub EOG.

Możliwe są dwa różne scenariusze. Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa stwierdza, że podmiot:

- 1) zrealizował cele, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. Sprawozdanie zatwierdzające dostarcza się wyznaczającemu właściwemu organowi oraz zatwierdzonemu podmiotowi najpóźniej w miesiąc od daty przeprowadzenia wizji lokalnej;
- 2) nie zrealizował celów, o których mowa w przedmiotowej liście kontrolnej. W takim przypadku podmiot nie otrzymuje upoważnienia do dostarczania przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 ładunku lotniczego lub poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG bez poddania ich kontroli bezpieczeństwa przeprowadzanej przez upoważnioną stronę. Podmiot otrzymuje kopię wypełnionej listy kontrolnej zawierającej informacje na temat stwierdzonych uchybień.

Unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa musi uwzględnić fakt, iż oceny dokonuje się w oparciu o całościową ukierunkowaną na cele metodę zapewniania zgodności.

12.1. Wniosek ogólny: Proszę wskazać, który scenariusz najlepiej opisuje przypadek podlegający procedurze zatwierdzenia

1 lub 2	
Uwagi unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa	
Uwagi podmiotu	

Nazwa podmiotu zatwierdzającego:

Data:

Podpis:

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

**Wykaz osób i podmiotów, u których przeprowadzono wizytacje i z którymi odbyły się rozmowy**

Należy podać nazwę podmiotu, imię, nazwisko i stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty oraz datę wizytacji lub rozmowy.

Nazwa podmiotu	Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Stanowisko osoby odpowiedzialnej za kontakty	Data wizytacji lub rozmowy;

33) dodatki 6-H1, 6-H2 oraz 6-H3 otrzymują brzmienie:

**„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 przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE lub EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto w niej odniesienia.

[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 lotnictwa 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 bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego UE lub Komisja Europejska wykryje niezgodność w zakresie środków ochrony, o których mowa w sprawozdaniu, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa przewoźnika lotniczego] wyznaczenia jako ACC3 uzyskanego już w odniesieniu do danego portu lotniczego, co uniemożliwi [nazwa przewoźnika lotniczego] transport ładunku lotniczego lub poczty lotniczej do UE lub 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:

- 1) [nazwa przewoźnika lotniczego] podejmie odpowiednie dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.

- 2) Przedstawię wyznaczającemu właściwemu organowi bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 15 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:
  - a) nastąpią jakiegokolwiek zmiany w programie ochrony [nazwa przewoźnika lotniczego];
  - b) całościowa odpowiedzialność za ochronę zostanie przekazana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.7 dodatku 6-C3 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998;
  - c) w obiektach lub procedurach nastąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;
  - d) przewoźnik lotniczy zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym lub pocztą lotniczą kierowanymi do Unii lub nie będzie już w stanie spełniać zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu wymogów określonych w stosownych przepisach unijnych.
- 3) [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 wyznaczenia jako przewoźnik ACC3 w przypadku, gdy normy ochrony zostaną uznane za niewystarczające, aż do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa przewoźnika lotniczego].
- 4) [nazwa przewoźnika lotniczego] poinformuje wyznaczający właściwy organ, w przypadku gdy nie będzie on w stanie wystąpić o stosowanie lub uzyskać bądź zapewnić stosowania odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do ładunku lub poczty, które przyjmuje w celu przewozu na obszar UE lub EOG, lub nie będzie w stanie wykonywać skutecznego nadzoru nad swoim łańcuchem dostaw.

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

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

#### DODATEK 6-H2

##### DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZAREJESTROWANY AGENT Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA (RA3)

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE lub EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto w niej odniesienia.

[Nazwa podmiotu] może zostać wyznaczony jako „zarejestrowany agent z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa” (RA3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ oraz po wprowadzeniu danych agenta RA3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego Unii lub Komisja Europejska wykryje niezgodność w zakresie środków ochrony, o których mowa w sprawozdaniu, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa podmiotu] wyznaczenia jako agenta RA3 uzyskanego już w odniesieniu do danego obiektu, co uniemożliwi [nazwa podmiotu] dostarczanie przewoźnikowi ACC3 lub innemu agentowi RA3 zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG.

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

W imieniu [nazwa podmiotu] oświadczam, że:

- 1) [nazwa podmiotu] podejmie odpowiednie dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.
- 2) Przedstawię wyznaczającemu właściwemu organowi bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 15 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:
  - a) nastąpią jakiegokolwiek zmiany w programie ochrony [nazwa podmiotu];



- b) całościowa odpowiedzialność za ochronę zostanie przekazana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9 dodatku 6-C2 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998;
  - c) w obiektach lub procedurach nastąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;
  - d) przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym lub pocztą lotniczą kierowanymi do Unii Europejskiej lub nie będzie już w stanie spełniać zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu wymogów określonych w stosownych przepisach unijnych.
- 3) [nazwa podmiotu] 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 do uzyskania wyznaczenia jako agenta RA3 w przypadku, gdy normy ochrony zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa podmiotu].
- 4) [nazwa podmiotu] poinformuje przewoźników ACC3 i agentów RA3, którym dostarcza zabezpieczony ładunek lotniczy lub zabezpieczoną pocztę lotniczą, jeżeli [nazwa podmiotu] zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymogów zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu.

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję pełną odpowiedzialność za niniejszą deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:

#### DODATEK 6-H3

##### DEKLARACJA ZOBOWIĄZAŃ – ZNANY NADAWCA Z PAŃSTWA TRZECIEGO ZATWIERDZONY POD WZGLĘDEM UNIJNYCH ŚRODKÓW OCHRONY LOTNICTWA (KC3)

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję do wiadomości, co następuje:

Niniejsze sprawozdanie określa poziom środków ochrony stosowanych wobec operacji przewozu ładunków lotniczych kierowanych do UE lub EOG w odniesieniu do norm ochrony wymienionych w liście kontrolnej lub do których zawarto w niej odniesienia.

[Nazwa podmiotu] może zostać wyznaczony jako „znany nadawca z państwa trzeciego zatwierdzony pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa” (KC3) po przedłożeniu sprawozdania zatwierdzającego unijne środki ochrony lotnictwa właściwemu organowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Islandii, Norwegii bądź Szwajcarii i po zaakceptowaniu tego sprawozdania przez ten organ oraz po wprowadzeniu danych nadawcy KC3 do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.

Jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego Unii lub Komisja Europejska wykryje niezgodność w zakresie środków ochrony, o których mowa w sprawozdaniu, może to prowadzić do cofnięcia [nazwa podmiotu] wyznaczenia jako nadawcy KC3 uzyskanego już w odniesieniu do danego obiektu, co uniemożliwi [nazwa podmiotu] dostarczanie przewoźnikowi ACC3 lub agentowi RA3 zabezpieczonego ładunku lotniczego lub zabezpieczonej poczty lotniczej kierowanych docelowo do UE lub EOG.

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

W imieniu [nazwa podmiotu] oświadczam, że:

- 1) [nazwa podmiotu] podejmie odpowiednie dalsze działania w celu monitorowania przestrzegania norm potwierdzonych w sprawozdaniu.
- 2) Przedstawię wyznaczającemu właściwemu organowi bezzwłocznie, ale najpóźniej w terminie 15 dni roboczych, odpowiednie informacje szczegółowe, jeżeli:
  - a) nastąpią jakiegokolwiek zmiany w programie ochrony [nazwa podmiotu];
  - b) całościowa odpowiedzialność za ochronę zostanie przekazana innej osobie niż osoba wymieniona w pkt 1.9 dodatku 6-C4 do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998;

- c) w obiektach lub procedurach nastąpią inne zmiany, które mogą mieć znaczący wpływ na ochronę;
  - d) przedsiębiorstwo zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą kierowanymi do Unii Europejskiej lub nie będzie już w stanie spełniać zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu wymogów określonych w stosownych przepisach unijnych.
- 3) [nazwa podmiotu] 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 do uzyskania wyznaczenia jako nadawcy KC3 w przypadku, gdy normy ochrony zostaną uznane za niewystarczające, do momentu następnego zatwierdzenia działalności [nazwa podmiotu].
- 4) [nazwa podmiotu] poinformuje przewoźników ACC3 i agentów RA3, którym dostarcza zabezpieczony ładunek lotniczy/zabezpieczoną pocztę lotniczą, jeżeli [nazwa podmiotu] zaprzestanie działalności, przestanie zajmować się ładunkiem lotniczym/pocztą lotniczą lub nie będzie już w stanie spełniać wymogów zatwierdzonych w niniejszym sprawozdaniu.

W imieniu [nazwa podmiotu] przyjmuję pełną odpowiedzialność za niniejszą deklarację.

Imię i nazwisko:

Stanowisko w przedsiębiorstwie:

Data:

Podpis:";

34) w pkt 8.1.3.2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) jeżeli właściwy organ uzna informacje podane zgodnie z lit. a) i b) za satysfakcjonujące, zapewnia wprowadzenie niezbędnych szczegółowych danych zarejestrowanego dostawcy do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” nie później niż następnego dnia roboczego. Przy wprowadzaniu danych do bazy danych właściwy organ nadaje każdej zatwierdzonej lokalizacji niepowtarzalny alfanumeryczny identyfikator w standardowym formacie. Jeżeli właściwy organ nie uzna informacji za satysfakcjonujące, bezzwłocznie informuje o powodach podmiot ubiegający się o zatwierdzenie jako zarejestrowany dostawca.”;

b) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) zarejestrowanego dostawcy nie uważa się za zatwierdzonego do momentu wprowadzenia dotyczących go danych szczegółowych do „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw”.”;

35) punkt 11.2.2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) znajomość systemów kart identyfikacyjnych będących w użyciu.”;

36) w pkt 11.2.3.8 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie przez taką osobę również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

- h) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- i) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;
- j) znajomość kart identyfikacyjnych portu lotniczego stosowanych w porcie lotniczym;
- k) znajomość procedur zgłaszania;
- l) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.”;

37) w pkt 11.2.3.9 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie przez taką osobę również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

- k) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- l) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;
- m) znajomość kart identyfikacyjnych będących w użyciu;
- n) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.”;

38) w pkt 11.2.3.10 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ponadto, jeżeli dana osoba posiada kartę identyfikacyjną portu lotniczego, przeprowadza się szkolenie mające na celu zdobycie przez taką osobę również wszystkich niżej wymienionych kompetencji:

- k) rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa;
- l) świadomość kontroli dostępu i odpowiednich procedur kontroli bezpieczeństwa;
- m) znajomość kart identyfikacyjnych będących w użyciu;
- n) umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną.”;

39) w pkt 11.5.1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Instruktorzy podlegają ponownej certyfikacji przynajmniej co 5 lat.”;

40) pkt 11.6.4.3 otrzymuje brzmienie:

„11.6.4.3 Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że unijny podmiot zatwierdzający ds. ochrony lotnictwa nie spełnia już wymogów, o których mowa w pkt 11.6.3.1 lub 11.6.3.5, cofa wyznaczenie i usuwa podmiot zatwierdzający z „unijnej bazy danych bezpiecznego łańcucha dostaw” lub informuje właściwy organ, który wyznaczył ten podmiot, i podaje uzasadnienie swojego stanowiska.”;

41) dodatek 11-A otrzymuje brzmienie:

#### „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(-am) zatrudniony(-a) 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(-am) z zatwierdzanym podmiotem stosunków handlowych w dziedzinie ochrony lotnictwa obejmujących 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, obejmującej:
  - program ochrony zatwierdzanego podmiotu lub odpowiednik takiego programu; oraz
  - wizję lokalną w celu weryfikacji jego realizacji.
- f) Potwierdzam, że sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa opiera się na ocenie wszystkich obszarów istotnych pod względem ochrony, na temat których podmiot zatwierdzający zobowiązany jest do wydania opinii w oparciu o odpowiednią unijną listę kontrolną.
- g) Potwierdzam, że zastosowałem(-am) 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 w ramach wspólnego działania zatwierdzanych jest kilka podmiotów.
- h) Potwierdzam, że nie przyjąłem(-am) żadnych korzyści finansowych ani innych, oprócz rozsądnej opłaty za procedurę zatwierdzenia oraz zwrotu kosztów podróży i zakwaterowania.

Przyjmuję pełną odpowiedzialność za sprawozdanie zatwierdzające unijne środki ochrony lotnictwa.

Nazwa zatwierdzanego podmiotu:

Nazwa unijnego podmiotu zatwierdzającego ds. ochrony lotnictwa:

Data:

Podpis:”;

42) pkt 12.7.1.2 i 12.7.1.3 otrzymują brzmienie:

„12.7.1.2 Sprzęt stosuje się w sposób gwarantujący, że położenie i usytuowanie pojemnika zapewnia pełne wykorzystanie możliwości wykrywania.

12.7.1.3 Sprzęt wysyła sygnał alarmowy w każdej z następujących okoliczności:

- a) w przypadku wykrycia materiałów niebezpiecznych;
- b) w przypadku wykrycia obecności przedmiotu zapobiegającego wykryciu materiałów niebezpiecznych;
- c) w przypadku gdy nie można ocenić, czy płyn, aerozol i żel nie stanowią zagrożenia;
- d) w przypadku gdy zawartość bagażu lub przesyłki poddawanych kontroli bezpieczeństwa ma zbyt dużą gęstość, aby mogła być poddana analizie.”;

43) skreśla się pkt 12.7.1.4;

44) pkt 12.7.2.2 otrzymuje brzmienie:

„12.7.2.2 Wszystkie systemy LEDS muszą spełniać normę 2.”;

45) skreśla się pkt 12.7.2.3;

46) pkt 12.9.2.5 otrzymuje brzmienie:

„12.9.2.5 PWMW wykorzystywany do wykrywania materiałów wybuchowych musi być wyposażony w odpowiednie środki umożliwiające jego jednoznaczną identyfikację.”.

---