

**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) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 wymaga przyjęcia przez Komisję ogólnych środków mających na celu zmianę elementów innych niż istotne wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego określonych w załączniku do tego rozporządzenia poprzez ich uzupełnienie.
- (2) Artykuł 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 stanowi ponadto, że Komisja musi przyjąć szczegółowe środki zmierzające do wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego określonych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, uzupełnionych przez ogólne środki przyjęte przez Komisję na podstawie art. 4 ust. 2.
- (3) Ogólne środki uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego powinny zatem być przyjęte w zakresie kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu oraz innych środków kontroli w zakresie ochrony, jak również w zakresie przedmiotów zabronionych, uznania równoważności krajów trzecich, rekrutacji personelu, szkolenia, specjalnych procedur ochrony oraz zwolnień ze środków kontroli w zakresie ochrony.
- (4) Te ogólne środki są niezbędne w celu osiągnięcia poziomu ochrony lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej odpowiadającego normom wymaganym przez rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(2)</sup>, które zostało uchylone rozporządzeniem (WE) nr 300/2008.
- (5) Zgodnie z art. 24 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, załącznik do wspomnianego rozporządzenia stosuje się od daty, która będzie określona w przepisach wykonawczych, lecz nie później niż 24 miesiące od wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 300/2008. W związku z tym zastosowanie ogólnych środków przyjętych zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 należy odłożyć do czasu przyjęcia przepisów wykonawczych na mocy art. 4 ust. 3, lecz nie później niż do dnia 29 kwietnia 2010 r.
- (6) Należy jak najszybciej, a w każdym przypadku najpóźniej do dnia 29 kwietnia 2010 r., wprowadzić w portach lotniczych na obszarze całej UE metody (w tym technologie) wykrywania płynnych materiałów wybuchowych, co pozwoli znieść ograniczenia ilościowe dotyczące przewozu nieszkodliwych cieczy przez pasażerów. Jeżeli wprowadzenie we właściwym czasie na obszarze całej UE metod (w tym technologii) wykrywania płynnych materiałów wybuchowych okaże się niemożliwe, Komisja zaproponuje dodanie niezbędnych nowych pozycji do kategorii przedmiotów, które mogą być zabronione (część B załącznika). Jeżeli wprowadzenie takich metod (w tym technologii) okaże się niemożliwe w pewnych portach lotniczych, z przyczyn obiektywnych, Komisja wskaże w środkach wykonawczych warunki, zgodnie z którymi ciecze będą mogły być przewożone w sposób nie naruszający norm bezpieczeństwa.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie przewiduje ogólne środki mające uzupełnić wspólne podstawowe normy określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 w celu:

- a) dopuszczenia metod kontroli bezpieczeństwa ustanowionych w części A załącznika;
- b) zakazania kategorii przedmiotów ustanowionych w części B załącznika;
- c) zapewnienia podstaw udzielenia pozwolenia na dostęp do stref operacyjnych oraz stref zastrzeżonych lotniska ustanowionych w części C załącznika;
- d) dopuszczenia metod sprawdzenia pojazdów, sprawdzenia i przeszukania statków powietrznych pod kątem ochrony ustanowionych w części D załącznika;
- e) ustalenia kryteriów uznawania za równoważne standardów w zakresie ochrony w krajach trzecich, ustanowionych w części E załącznika;
- f) ustalenia warunków, na jakich dokonuje się kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony ustanowionym w części F załącznika oraz określenia ustanowionego tam procesu zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 355 z 30.12.2002, s. 1.

- g) ustalenia warunków, na jakich dokonuje się kontroli bezpieczeństwa poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony ustanowionym w części G załącznika;
- h) ustalenia warunków, na jakich dokonuje się kontroli zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony ustanowionym w części H załącznika oraz określenia ustanowionego tam procesu zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych dostawców i znanych dostawców;
- i) ustalenia kryteriów określania krytycznych części stref zastrzeżonych lotniska ustanowionych w części I załącznika;
- j) ustalenia kryteriów stosujących się do rekrutacji personelu, który będzie wykonywać lub będzie odpowiedzialny za przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych środków kontroli w zakresie ochrony oraz instruktorów, a także metod szkolenia tych osób oraz osób, którym wydawana będzie karta identyfikacyjna portu lotniczego lub karta identyfikacyjna personelu latającego ustanowiona w części J załącznika; oraz
- k) ustalenia warunków, na jakich mogą być stosowane specjalne procedury ochrony oraz zwolnienia ze środków kontroli w zakresie ochrony ustanowione w części K załącznika.
- 2) „zaopatrzenie lotu” oznacza wszelkie artykuły, poza:
- a) bagażem kabinowym;
- b) przedmiotami przenoszonymi przez osoby niebędące pasażerami; oraz
- c) pocztą przewoźnika lotniczego i materiałami przewoźnika lotniczego;
- przeznaczone do zabrania na podkład statku powietrznego w celu użycia, konsumpcji lub zakupu przez pasażerów albo załogę podczas lotu;
- 3) „zarejestrowany dostawca zaopatrzenia lotu” oznacza dostawcę, którego procedury odpowiadają wspólnym zasadom i normom ochrony pozwalającym realizować dostawy zaopatrzenia lotu bezpośrednio na statek powietrzny;
- 4) „znany dostawca zaopatrzenia lotu” oznacza dostawcę, którego procedury odpowiadają wspólnym zasadom i normom ochrony pozwalającym realizować dostawy zaopatrzenia lotu do przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy, lecz nie bezpośrednio na statek powietrzny;
- 5) „znany dostawca zaopatrzenia portu lotniczego” oznacza dostawcę, którego procedury odpowiadają wspólnym zasadom i normom ochrony pozwalającym realizować dostawy zaopatrzenia portu lotniczego do stref zastrzeżonych lotniska.

#### Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „zaopatrzenie portu lotniczego” oznacza wszelkie artykuły przeznaczone do sprzedaży, użycia lub udostępnienia w strefach zastrzeżonych lotniska;

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 2 kwietnia 2009 r.

#### Artykuł 3

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

Stosuje się ono od daty określonej w przepisach wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą określoną w art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, lecz nie później niż od dnia 29 kwietnia 2010 r.

W imieniu Komisji  
Antonio TAJANI  
Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

## CZĘŚĆ A

**Dozwolone metody kontroli bezpieczeństwa**

Przepisy wykonawcze, które będą przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 mogą dopuszczać stosowanie następujących metod kontroli bezpieczeństwa, pojedynczo lub łącznie, jako środków podstawowych lub drugorzędnych i na określonych warunkach:

1. W odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa osób:
    - a) kontrola manualna;
    - b) bramka do wykrywania metali (WTMD);
    - c) ręczny wykrywacz metali (HHMD);
    - d) psy do wykrywania materiałów wybuchowych; oraz
    - e) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).
  2. W odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego, przedmiotów przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami, poczty przewoźnika lotniczego i materiałów przewoźnika lotniczego, poza przypadkami, gdy mają one być załadowane do luku bagażowego statku powietrznego, zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego:
    - a) kontrola manualna;
    - b) kontrola wzrokowa;
    - c) urządzenie rentgenowskie;
    - d) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
    - e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych; oraz
    - f) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).
- W odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa cieczy, żeli i aerozoli:
- a) kontrola smakowa lub badanie na powierzchni skóry;
  - b) kontrola wzrokowa;
  - c) urządzenie rentgenowskie;
  - d) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
  - e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych;
  - f) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD);
  - g) paski próbne do badania reakcji chemicznych; oraz
  - h) skanery cieczy w butelkach.
3. W odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, a także poczty przewoźnika powietrznego i materiałów przewoźnika powietrznego, które mają być załadowane do luku bagażowego statku powietrznego:
    - a) kontrola manualna;
    - b) kontrola wzrokowa;
    - c) urządzenie rentgenowskie;
    - d) systemy wykrywania materiałów wybuchowych (EDS);
    - e) psy do wykrywania materiałów wybuchowych;

- f) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD); oraz
- g) komora symulacyjna.

W celu dokonania oceny metod kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii nieprzewidzianych w czasie przyjmowania niniejszego rozporządzenia, przepisy wykonawcze, które zostaną przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 mogą dopuszczać stosowanie innych metod na zasadzie prób i przez ograniczony okres czasu, pod warunkiem że takie próby nie powodują uszczerbku dla ogólnego poziomu ochrony.

#### CZĘŚĆ B

##### **Kategorie przedmiotów, które mogą być zabronione:**

Przepisy wykonawcze, które będą przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 mogą zabraniać, na określonych warunkach, wprowadzania dowolnej lub wszystkich poniższych kategorii przedmiotów do stref zastrzeżonych lotniska oraz na pokład statku powietrznego:

- a) *pistolety, broń palna i inne urządzenia wyrzeliwujące pociski* – urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelenie pocisku;
- b) *urządzenia ogłuszające* – urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszenia lub unieruchomienia;
- c) *przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią* – przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała;
- d) *narzędzia robocze* – narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego;
- e) *tępe narzędzia* – przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała razie ich wykorzystania do uderzenia; oraz
- f) *materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające* – materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego.

#### CZĘŚĆ C

##### **Kontrola dostępu: podstawy do udzielania pozwolenia na dostęp do strefy operacyjnej i stref zastrzeżonych lotniska**

Pozwolenia na dostęp do strefy operacyjnej oraz stref zastrzeżonych lotniska udziela się na podstawie następujących kryteriów:

- 1) Na dostęp do strefy operacyjnej lotniska może zezwolić jedynie wówczas, jeśli istnieje uzasadniony powód przebywania osób lub pojazdów w tym rejonie.  
Aby uzyskać pozwolenie na dostęp do strefy operacyjnej lotniska, dana osoba musi mieć przy sobie upoważnienie.  
Aby uzyskać pozwolenie na dostęp do strefy operacyjnej lotniska, pojazd musi posiadać odpowiednią przepustkę.
- 2) Pozwolenie na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska może być udzielone jedynie wówczas, jeśli istnieje uzasadniony powód przebywania osób lub pojazdów w tych miejscach.  
Aby uzyskać pozwolenie na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, dana osoba musi okazać upoważnienie.  
Aby uzyskać pozwolenie na dostęp do stref zastrzeżonych lotniska, pojazd musi posiadać odpowiednią przepustkę.

#### CZĘŚĆ D

##### **Dopuszczone metody sprawdzania pojazdów, sprawdzenia i przeszukania statków powietrznych pod kątem ochrony**

Przepisy wykonawcze, które będą przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 mogą dopuszczać stosowanie następujących metod badania pojazdów, sprawdzenia i przeszukania statku powietrznego, pojedynczo lub łącznie, jako środków podstawowych lub drugorzędnych i na określonych warunkach:

- a) kontrola manualna;
- b) kontrola wzrokowa;
- c) psy do wykrywania materiałów wybuchowych; oraz
- d) detektory śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD).

W celu dokonania oceny metod badania przy użyciu nowych technologii nieprzewidzianych w czasie przyjmowania niniejszego rozporządzenia, przepisy wykonawcze, które zostaną przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 mogą dopuszczać stosowanie innych metod na zasadzie prób i przez ograniczony okres czasu, pod warunkiem, że takie próby nie powodują uszczerbku dla ogólnego poziomu ochrony.

## CZĘŚĆ E

**Kryteria uznawania za równoważne standardów w zakresie ochrony w krajach trzecich**

Komisja uznaje za równoważne normy w zakresie ochrony w krajach trzecich na podstawie następujących kryteriów:

- a) kraj trzeci ma dobre wyniki we współpracy ze Wspólnotą i jej państwami członkowskimi;
- b) Komisja potwierdziła, że kraj trzeci stosuje zadowalające normy w zakresie ochrony lotnictwa, w tym kontrolę jakości; oraz
- c) Komisja potwierdziła, że:
  - w odniesieniu do pasażerów i bagażu kabinowego, stosowane są środki ochrony równoważne określonym w sekcjach 1, 3, 11 i 12 i w pkt 4.1 i 4.2 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 oraz związanych z nimi aktach wykonawczych,
  - w odniesieniu do bagażu rejestrowanego, stosowane są środki ochrony równoważne określonym w sekcjach 1, 3, 5, 11 i 12 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 oraz związanych z nimi aktach wykonawczych,
  - w odniesieniu do ładunku i poczty, stosowane są środki ochrony równoważne określonym w sekcjach 1, 3, 6, 11 i 12 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 oraz związanych z nimi aktach wykonawczych, oraz/lub
  - w odniesieniu do ochrony statku powietrznego, stosowane są środki ochrony równoważne określonym w sekcjach 1, 3, 11 i 12 i w pkt 4.1 i 4.2 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 oraz związanych z nimi aktach wykonawczych.

## CZĘŚĆ F

**Ładunek i poczta**

1. *Ładunek i poczta: warunki, na jakich dokonuje się ich kontroli bezpieczeństwa lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony*

Ładunek i poczta, które mają być załadowane na statek powietrzny podlegają kontroli bezpieczeństwa, chyba że:

- a) w stosunku do przesyłki zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez zarejestrowanego agenta i przesyłka została zabezpieczona przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony; lub
- b) w stosunku do przesyłki zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez znanego nadawcę i przesyłka została zabezpieczona przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony; lub
- c) w stosunku do przesyłki zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez uznanego nadawcę, przesyłka została zabezpieczona przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków kontroli w zakresie ochrony i ładunek przewożony jest samolotem towarowym lub poczta przewożona jest samolotem pocztowym; lub
- d) do przewożenia ładunku i przewożenia poczty zastosowano środki kontroli w zakresie ochrony, o których mowa w pkt 6.1.2 załącznika do rozporządzenia (WE) 300/2008.

2. *Ładunek i poczta: proces zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców*

Stosuje się następujący proces zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców:

1. Zarejestrowani agenci zatwierdzani są przez odpowiedni organ.

Aby zostać zatwierdzonym jako zarejestrowany agent, ubiegający się składa dokumentację dotyczącą norm w zakresie ochrony lotnictwa, a następnie zostaje poddany weryfikacji na miejscu w celu zagwarantowania, że spełnia wymagane normy.

2. Znani nadawcy zatwierdzani są przez odpowiedni organ.

Aby zostać zatwierdzonym jako znany nadawca, ubiegający się dostarcza informacje dotyczące norm w zakresie ochrony lotnictwa, a następnie zostaje poddany weryfikacji na miejscu w celu zagwarantowania, że spełnia wymagane normy.

Zamiast zatwierdzenia, odpowiedni organ może pozwolić na wyznaczenie znanego nadawcy przez zarejestrowanego agenta do dnia, który będzie ustalony w przepisach wykonawczych, które zostaną przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

3. Uznani nadawcy wyznaczani są przez zarejestrowanego agenta.

W celu wyznaczenia uznanego nadawcy zarejestrowany agent zapewnia dostarczenie przez potencjalnego uznanego nadawcę informacji dotyczących norm w zakresie ochrony lotnictwa i dokonuje legalizacji.

## CZĘŚĆ G

**Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego: warunki, na jakich dokonuje się ich kontroli bezpieczeństwa lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony**

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego, które mają być załadowane do luku bagażowego statku powietrznego poddawane są kontroli bezpieczeństwa podobnie jak bagaż rejestrowany bądź poddawane takim samym środkom kontroli w zakresie ochrony jak ładunek i poczta.

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego, które mają być załadowane do innej części statku powietrznego niż luk bagażowy poddawane są kontroli bezpieczeństwa jak bagaż kabinowy.

## CZĘŚĆ H

**Zaopatrzenie lotu i zaopatrzenie portu lotniczego**

1. *Artykuły zaopatrzenia lotu i zaopatrzenia portu lotniczego: warunki, na jakich dokonuje się ich kontroli bezpieczeństwa lub poddaje się je innym środkom kontroli w zakresie ochrony*

1. Artykuły zaopatrzenia lotu, które mają być załadowane na statek powietrzny podlegają kontroli bezpieczeństwa, chyba że:

- a) w stosunku do artykułów zaopatrzenia zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez przewoźnika lotniczego, który dostarcza je na swój własny statek powietrzny i artykuły zaopatrzenia zostały zabezpieczone przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków do czasu dostarczenia ich na statek powietrzny; lub
- b) w stosunku do artykułów zaopatrzenia zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez zarejestrowanego dostawcę i artykuły zaopatrzenia zostały zabezpieczone przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków do czasu dostarczenia ich na statek powietrzny lub, w stosownym przypadku, do przewoźnika lotniczego lub innego zarejestrowanego dostawcy; lub
- c) w stosunku do artykułów zaopatrzenia zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez znanego dostawcę i artykuły zaopatrzenia zostały zabezpieczone przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków do czasu dostarczenia ich do przewoźnika lotniczego lub zarejestrowanego dostawcy.

2. Artykuły zaopatrzenia portu lotniczego podlegają kontroli bezpieczeństwa przed wydaniem pozwolenia na wprowadzenie ich do stref zastrzeżonych lotniska, chyba że w stosunku do artykułów zaopatrzenia zastosowane zostały środki kontroli w zakresie ochrony przez znanego dostawcę i artykuły zaopatrzenia zostały zabezpieczone przed ingerencją osób nieupoważnionych od chwili zastosowania tych środków do czasu, aż znajdą się w strefie zastrzeżonej lotniska.

2. *Zaopatrzenie lotu i zaopatrzenie portu lotniczego: proces zatwierdzania lub wyznaczania zarejestrowanych dostawców i znanych dostawców*

1. Zarejestrowani dostawcy zaopatrzenia lotu są zatwierdzani przez odpowiedni organ do dnia, który zostanie ustalony w przepisach wykonawczych, które zostaną przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

Aby być zatwierdzonym jako zarejestrowany dostawca zaopatrzenia lotu, ubiegający się składa dokumentację dotyczącą norm w zakresie ochrony lotnictwa, a następnie zostaje poddany weryfikacji na miejscu w celu zagwarantowania, że spełnia on wymagane normy.

2. Znani dostawcy zaopatrzenia lotu są wyznaczani przez operatora lub podmiot, któremu dostarczają dostawy.

Aby wyznaczyć znanego dostawcę zaopatrzenia lotu, operator lub podmiot, któremu potencjalny znany dostawca ma dostarczać dostawy, zapewnia dostarczenie przez niego informacji dotyczących norm w zakresie ochrony lotnictwa i dokonuje legalizacji.

3. Znani dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego są wyznaczani przez operatora portu lotniczego.

Aby wyznaczyć znanego dostawcę zaopatrzenia portu lotniczego, operator portu lotniczego zapewnia dostarczenie przez potencjalnego znanego dostawcę informacji dotyczących norm w zakresie ochrony lotnictwa i dokonuje legalizacji.

## CZĘŚĆ I

**Kryteria określenia krytycznych części stref zastrzeżonych lotniska**

Określenie krytycznych części stref zastrzeżonych lotniska gwarantuje brak „skażenia” odlatujących pasażerów, którzy przeszli kontrolę bezpieczeństwa (zarówno nowych, jak transferowych) oraz ich bagażu kabinowego, jak również odlatującego bagażu rejestrowanego, który przeszedł kontrolę bezpieczeństwa (zarówno nowego, jak transferowego).



## CZĘŚĆ J

**Rekrutacja personelu i metody szkolenia**1. *Kryteria rekrutacji personelu*

Do rekrutacji osób zarówno tych, które będą przeprowadzać, jak i tych, które będą odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych środków kontroli w zakresie ochrony, a także instruktorów stosuje się następujące kryteria:

- a) muszą one pozytywnie przejść sprawdzenie przeszłości lub kontrolę przed zatrudnieniem zgodnie z krajowymi przepisami; oraz
- b) muszą posiadać zdolności niezbędne do wykonywania zadań, do których są przydzielone.

2. *Metody szkolenia*

Przepisy wykonawcze, które zostaną przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, mogą wymagać, aby:

- a) osoby przeprowadzające lub odpowiedzialne za przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych środków kontroli w zakresie ochrony;
- b) instruktorzy; oraz
- c) osoby, którym zostanie wydana karta identyfikacyjna portu lotniczego lub karta identyfikacyjna personelu latającego;

przeszły szkolenie teoretyczne, praktyczne i/lub na stanowisku pracy.

## CZĘŚĆ K

**Warunków, na jakich można stosować specjalne procedury ochrony lub zwolnienia ze środków kontroli w zakresie ochrony**

Przepisy wykonawcze, które zostaną przyjęte na mocy art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, mogą dopuszczać stosowanie specjalnych procedur ochrony lub zwolnień ze środków kontroli w zakresie ochrony pod warunkiem, że:

- a) procedura lub zwolnienie jest ustanowione przez Komisję lub odpowiedni organ; oraz
  - b) istnieją obiektywne powody, które uzasadniają procedurę lub zwolnienie.
-